

Nr 133

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående godkännande av 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss; given Stockholms slott den 14 maj 1965.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF

Gösta Skoglund

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen framlägges förslag om godkännande av 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.

Konventionen antogs vid en internationell konferens i London under maj—juni 1960 och ersätter 1948 års konvention i ämnet (prop. 1950: 33, L²U 4, rskr 39). Den nya konventionen innebär *dels* att bestämmelserna i 1948 års konvention har utbyggt i olika avseenden, främst i fråga om fartygs stabilitet, elektriska installationer och brandskydd, *dels* att grundläggande regler för atomfartyg har införts.

Samtidigt med förevarande proposition avlåtes proposition 1965: 132 med förslag till lag om säkerheten på fartyg, m. m. Lagstiftningen på området inbegriper de bestämmelser som hänför sig till 1960 års konvention.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 14 maj 1965.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om godkännande av *1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss* och anför.

Inledning

Sverige deltog i en av Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO; jfr prop. 1959: 49, U 1, rskr 147) under maj—juni 1960 anordnad internationell konferens för revision av 1948 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (prop. 1950: 33, L²U 4, rskr 39). Vid konferensen antogs en ny konvention i ämnet, avsedd att ersätta den tidigare konventionen.

Sjöfartsstyrelsen har i skrivelse den 9 mars 1962 hemställt att åtgärder måtte vidtagas för Sveriges godkännande av 1960 års konvention.

Jag anhåller nu att få anmäla frågan om ett sådant godkännande.

I en förut i dag beslutad proposition, 1965: 132, föreslås att riksdagen antager bl. a. förslag till lag om säkerheten på fartyg. Lagstiftningen på området inbegriper de bestämmelser som hänför sig till 1960 års konvention.

Tidigare konventioner

Den första konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss slöts i London i januari 1914 och ratificerades av Sverige i december samma år. Konventionen trädde emellertid till följd av det första världskriget och andra mellankommande omständigheter aldrig i kraft, ehuru den i viss del bragtes i tillämpning såväl internationellt som i nationell lagstiftning. I Sverige utfärdades sålunda lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg (i det följande kallad tillsynslagen) och förordningen den 31 de-

cember samma år (nr 491) med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg (i fortsättningen benämnd tillsynsförordningen). Genom förordningen upphävdes vissa författningar med bestämmelser på området.

Enligt 1914 års konvention skulle konventionsland åtaga sig att verkställa viss kontroll över fartygs sjövärdighet. I anslutning till detta åtagande inrättades i Sverige statens fartygsinspektion, som började sin verksamhet den 1 januari 1915.

Ett annat uttryck för strävandena att åstadkomma större enhetlighet på sjösäkerhetslagstiftningens område är den konvention som i januari 1926 slöts i Köpenhamn mellan Danmark, Finland, Island, Norge och Sverige rörande fartygs sjövärdighet och utrustning. Denna konvention (den s. k. Köpenhamnskonventionen), som ratificerades av Sverige i maj 1926 och sedan april 1929 gäller även för Nederländerna, innebär att de anslutna länderna åtager sig att fullt ömsesidigt erkänna samtliga i respektive länder utfärdade certifikat rörande fartygs sjövärdighet och utrustning. Syftet anges i konventionen vara att underlätta samfärdseln till sjöss mellan konventionsstaterna inbördes samt att främja deras samarbete med hänsyn till den vidare utvecklingen av internationellt erkända bestämmelser på hithörande område (SÖ 1926: 13 och 1928: 12).

Med stöd av de erfarenheter som under årens lopp erhöles beträffande bestämmelserna i 1914 års konvention överarbetades dessa vid en konferens i London under våren 1929. Därvid antogs en internationell konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss. Denna konvention, som ersatte 1914 års konvention, ratificerades av Sverige den 30 juni 1932. Konventionen trädde i kraft den 1 januari 1933.

Anstutningen till 1929 års konvention föranledde för Sveriges del såväl ändringar i redan befintlig lagstiftning som ny lagstiftning på hithörande område. Ändrade blev sålunda bl. a. tillsynslagen, tillsynsförordningen samt förordningen den 20 maj 1927 (nr 184) angående fartygs byggnad och utrustning (i det följande benämnd byggnadsförordningen). Nya bestämmelser intogs i bl. a. förordningen den 9 december 1932 (nr 570) angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg (nyttjandeförordningen).

Sedermera uppkom fråga om revision av även 1929 års konvention. Särskilt de erfarenheter i fråga om säkerheten till sjöss som gjordes under andra världskriget aktualiserade revisionsfrågan. En konferens för revision av 1929 års konvention ägde rum i London under månaderna april—juni 1948.

Överläggningarna vid konferensen resulterade i 1948 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss. Konventionen, som innefattar två avsnitt, artiklar och regler, ger föreskrifter om säkerhetsåtgärder i fråga om fartygs konstruktion, bärgningsredskap, radiotelegrafi och radiotelefoni, sjötrafiksäkerheten samt transport av spannmål och farligt gods. Bestämmelserna utformades i stort sett såsom en utbyggnad av 1929 års konvention. Föreskrifterna för passagerarfartyg gjordes mera omfattande och detaljerade. Lastfartygen underkastades i större utsträckning än ti-

digare den internationella regleringen på området. Konventionen undertecknades vid konferensens slut av 28 länder, däribland Sverige.

Riksdagens godkännande av 1948 års konvention inhämtades genom den inledningsvis omnämnda propositionen 1950: 33. Genom proposition 1950: 34 framlades förslag till vissa mindre ändringar i tillsynslagen, vilka var föranledda av bestämmelserna i den nya konventionen (L²U 5, rskr 40). Riksdagens beslut i anledning av de båda propositionerna expedierades av Kungl. Maj:t den 17 mars 1950. Därvid gavs bl. a. uppdrag åt kommerskollegium att inkomma med förslag till de nya eller ändrade författningsbestämmelser som ytterligare kunde erfordras i anledning av ratifikationen på svensk sida. Sedan kollegium i april 1952 inkommit med sådana förslag, utfärdades den 30 juni 1952 bl. a. följande kungörelser, nämligen *dels* kungörelse om ikraftträdande av lagen den 17 mars 1950 (nr 72) angående ändrad lydelse av tillsynslagen (1952: 576), *dels* kungörelser om ändring i tillsynsförordningen, byggnadsförordningen och nyttjandeförordningen (1952: 577, 578 respektive 580), *dels* kungörelse med vissa föreskrifter angående räddning ur sjönöd och avvärjande av sjötrafiken hotande fara m. m. (sjönödskungörelsen; 1952: 581).

1948 års konvention, som trädde i kraft den 19 november 1952, har numera ratificerats av ett 70-tal stater, däribland samtliga nordiska länder (SÖ 1950: 33).

1960 års konferens

På grund av de erfarenheter beträffande säkerheten för människoliv till sjöss som gjorts sedan år 1948 och ej minst på grund av den snabba tekniska utvecklingen inom skeppsbyggeriet framkom från olika håll i världen yrkanden om revision av 1948 års konvention.

En konferens i ämnet ägde på inbjudan av IMCO rum i London under tiden den 17 maj—den 17 juni 1960. Förutom Sverige och övriga nordiska länder var 40 stater representerade. Ytterligare 10 stater företräddes av observatörer. Även Förenta Nationerna och 8 andra internationella organisationer hade sänt observatörer. Till grund för arbetet vid konferensen låg bl. a. en inom IMCO gjord sammanställning av förslag till ändringar i och tillägg till 1948 års konvention vilka inkommit till IMCO från olika länder, bland dem Sverige. Konferensens arbete fördelades på 11 kommittéer. Dessa utarbetade förslag vilka framlades vid konferensens plenarsammanträden. Meningsmotsättningar yppade sig i flera fall. Särskilt starka motsättningar framkom vid behandlingen av bestämmelser om atomfartyg.

Resultatet av konferensen redovisades i en den 17 juni 1960 dagtecknad slutakt jämte bilagor, nämligen *dels* 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss jämte till konventionen fogade regler

samt formulär till certifikat som föreskrivs i reglerna, dels ett antal rekommendationer, bl. a. angående atomfartyg.¹

Konventionen undertecknades med förbehåll för godkännande av representanter för 40 stater, däribland samtliga nordiska länder.

Texten till konventionen jämte regler och formulär torde i engelsk originalversion och i svensk översättning få fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga*.

1960 års konvention

Konventionens inledning och artiklar. Konventionen omfattar en *inledning* och 14 artiklar. Inledningen ger uttryck för en önskan från de anslutande staternas sida att främja säkerheten för människoliv till sjöss genom att i samförstånd fastställa härför nödvändiga principer och regler samt innehåller en förklaring att detta ändamål bäst kan vinnas genom avslutandet av en konvention, som är avsedd att ersätta 1948 års konvention.

Vad angår konventionens *artiklar* förbinder sig de fördragsslutande staterna att tillämpa konventionen och de till densamma fogade reglerna. Dessa, som är uppdelade i åtta kapitel, utgör en integrerande del av konventionen och varje hänvisning till denna innebär samtidigt en hänvisning till reglerna. De fördragsslutande staterna förbinder sig vidare att utfärda alla de lagar och författningar i övrigt samt vidtaga alla de andra åtgärder som må erfordras för att giva konventionen full kraft och verkan (artikel I). Den i 1948 års konvention upptagna rätten för regering att helt eller delvis upphäva reglerna i händelse av krig har i den nya konventionen utsträckts till att avse jämväl andra fientligheter (artikel VI). Såsom förut antytts ersätter och upphäver konventionen 1948 års konvention vad angår förhållandet mellan de fördragsslutande länderna. Samtliga övriga gällande fördrag, konventioner och överenskommelser som avser säkerheten för människoliv till sjöss eller därmed sammanhängande ämnen skall under giltighetstiden för den nya konventionen förbli i full kraft och verkan dels beträffande fartyg varå konventionen inte äger tillämpning, dels beträffande konventionsfartyg såvitt avser förhållanden varom konventionen inte innehåller uttrycklig föreskrift (artikel VII). Konventionen träder i kraft tolv månader efter den tidpunkt då instrument om minst 15 godkännanden deponerats hos IMCO. Av dessa godkännanden skall sju vara från länder som ettvarrt har en handelsflotta med en bruttodräktighet av minst 1 milj. registerton (bruttodräktighet i registerton betecknas i det följande brt). Godkännanden som skett genom deposition efter konventionens ikraftträdande skall träda i kraft tre månader efter dagen för depositionen (artikel XI). Konventionen kan uppsägas av varje fördragsslutande stat när som helst efter

¹ Till slutakten hörande reviderade regler för undvikande av ombordläggning — 1960 års internationella sjövägsregler — har godkänts för Sveriges vidkommande av Kungl. Maj:ts genom beslut den 30 juni 1961. Dessa regler träder i kraft den 1 september 1965 (jfr prop. 1962: 94, I.³ U 33, rskr 242; se även SFS 1962: 150).

utgången av fem år från den dag då konventionen träder i kraft för denna stat (artikel XII). Övriga artiklar (II—V, VIII—X, XIII—XIV) innehåller inga andra väsentliga principiella ändringar i förhållande till 1948 års konvention än vad som betingas av att IMCO trädde i funktion år 1959.

Konventionens regler. Kapitel I. Allmänna bestämmelser. Kapitlet innehåller för samtliga regler avsedda bestämmelser om tillämpningsområde, definitioner och undantag (del A), tillsyn och certifikat (del B) samt undersökning av fartygsolycka (del C). Liksom 1948 års konvention är de nya bestämmelserna tillämpliga på passagerarfartyg och på lastfartyg om 500 brt eller mera vilka nyttjas på internationella resor. — Jag vill redan här framhålla att kapitel IV av reglerna i 1960 års konvention emellertid innehåller en bestämmelse som utsträcker skyldigheten att på internationella resor ha radiotelefon till att gälla lastfartyg om lägst 300 brt.

De definitioner som finns i 1948 års konvention har övertagits oförändrade, men två nya har tillkommit avseende den ena fiskefartyg och den andra atomfartyg. Reglerna har dock ej utsträckts att gälla fiskefartyg.

Den väsentligaste förändringen i kapitel I i förhållande till motsvarande regler i 1948 års konvention är att bestämmelser om en obligatorisk besiktning av skrov och maskineri på lastfartyg tillkommit (regel 10). Efter godkänd sådan besiktning skall ett nytt certifikat, kallat konstruktionssäkerhetscertifikat för lastfartyg, utfärdas.

Av bestämmelserna i kapitlet vill jag här i övrigt nämna endast reglerna om utfärdande av certifikat och om kontroll. Efter inspektion och besiktning att de fordringar som för olika fartygskategorier anges i kapitlen II—IV av konventionen är uppfyllda skall behörig myndighet i fartygets hemland eller — på begäran av denna myndighet — motsvarande myndighet i annan fördragsslutande stat utställa följande certifikat för fartyg, nämligen — förutom det nyss omnämnda konstruktionssäkerhetscertifikatet för lastfartyg — säkerhetscertifikat för passagerarfartyg, utrustningssäkerhetscertifikat för lastfartyg, radiotelegrafsäkerhetscertifikat för lastfartyg, radiotelefonssäkerhetscertifikat för lastfartyg eller dispenscertifikat (reglerna 12, 13 och 17). Varje fartyg som skall ha certifikat av angivet slag är i de fördragsslutande staternas hamnar underkastat kontroll att gällande sådant certifikat finns ombord. Certifikat skall godtagas såvida inte klar anledning finns att antaga att fartyget eller dess utrustning inte svarar mot uppgifterna i certifikatet (regel 19).

Jag vill här framhålla att av de omförmälda certifikaten alla utom konstruktionssäkerhetscertifikatet för lastfartyg har sin motsvarighet i 1948 års konvention och i gällande svensk lagstiftning. Ytterligare certifikat finns enligt 1960 års konvention, nämligen två slag av säkerhetscertifikat för atomfartyg. Härför kommer jag att redogöra vid behandlingen av kapitel VIII.

Kapitel II. Konstruktion. Detta kapitel består av delarna A—F. Vissa bestämmelser i kapitlet (reglerna 1—2, 19, 23—33, 35, 55—58, 60—63 och

66—70) gäller såväl passagerarfartyg som lastfartyg, andra bestämmelser (reglerna 3—18, 20—22, 34, 36—53, 59 och 64) bara passagerarfartyg och slutligen två regler (reglerna 54 och 65) endast lastfartyg. Vid en jämförelse med 1948 års konvention framträder en väsentlig utvidgning av säkerhetskraven för lastfartyg.

Del A (reglerna 1—2) innehåller tillämpningsbestämmelser och definitioner. Reglerna skall i princip avse endast nya fartyg, dvs. fartyg vars köl sträckes på dagen för konventionens ikraftträdande eller senare. I vad mån reglerna skall tillämpas på fartyg som ej är nya fartyg (existerande fartyg) har varje konventionsstat frihet att själv bestämma.

Del B (reglerna 3—22) avser rumsindelning och stabilitet. Endast mindre ändringar har vidtagits i fråga om bestämmelserna på området. Beträffande stabiliteten hos fartyg i skadat skick har vissa nya bestämmelser — reglerna 7 (a) och (b) (iii) — tillkommit. Vad angår barlastning med vatten har införts vissa nya fordringar (regel 8). Ett flertal skärpta bestämmelser om vattentäta dörrar har medtagits (reglerna 13, 15 och 21). Därjämte har införts större krav om vattentäthet (regel 17) och i fråga om länsanordningarna (regel 18).

Del C (reglerna 23—33) innehåller bestämmelser om maskineri och elektriska installationer. Bestämmelserna härom i 1948 års konvention gäller endast passagerarfartyg. Såsom framgår av vad jag tidigare angivit gäller del C även lastfartyg. Denna förändring är av väsentlig betydelse för lastfartygens säkerhet.

Del D (reglerna 34—54) innehåller bestämmelser om brandskydd. Dessa bestämmelser, som i stort sett gäller för passagerarfartyg, är alltså baserade på indelning med brandsäkra skott enligt de tre metoder varom föreskrifter finns i 1948 års konvention. Viss föreskrift gäller lastfartyg. Sålunda har i fråga om sådana fartyg om 4 000 brt och däröver användning av annat material än järn för skrov och inre trappor begränsats (regel 54).

Del E (reglerna 55—67) innehåller bestämmelser om upptäckande och släckande av brand. I förhållande till 1948 års konvention har fordringarna skärpts i olika avseenden, bl. a. beträffande brandpumparnas kapacitet, användningen av vissa släckningsmedel, trycket i huvudbrandledning och förekomsten av automatiska system för att upptäcka brand. Vidare har en bestämmelse införts att en »internationell landanslutning» för brandslangar på fartyg skall anordnas.

Del F (reglerna 68—70), som avser allmänna brandförebyggande åtgärder, innehåller delvis skärpta bestämmelser om utrymningsanordningar och brandbekämpningsplaner m. m.

Kapitel III. Bärningsredskap m. m. På grund av de goda erfarenheter som erhållits vid användningen av uppblåsbara livflottar har i den nya konventionen inte medtagits nu gällande förbud mot användning av bärningsredskap som är beroende av uppblåsning. Stor vikt har i konventionen fästs vid att livflottar och libåtar skall vara lätt åtkomliga. Jämväl i övrigt har bestämmelserna om livflottar och libåtar skärpts i skilda hänseenden.

Vissa bestämmelser är tillämpliga endast på passagerarfartyg (del B), andra endast på lastfartyg (del C).

Kapitel IV. Radiotelegrafi och radiotelefoni. Såsom framgår av redogörelsen för kapitel I har kravet på radiotelefoninstallation på lastfartyg utsträckt till att avse sådana fartyg om lägst 300 brt. Bestämmelserna om vakthållning till sjöss har förtydligats. På fartyg med radiotelefoninstallation skall till sjöss hållas fortlöpande vakt på viss nödfrekvens förmedlad genom högtalare eller annan lämplig anordning.

Kapitel V. Sjötrafiksäkerheten. I kapitlet, som avser såväl passagerar- som lastfartyg, har gjorts förtydliganden och tillägg i fråga om de nordatlantiska rutterna, livräddningssignaler och lotslejdare.

Kapitel VI. Transport av spannmål. De speciella problemen vid transport av spannmål sammanhänger med spannmålets benägenhet att under resans förlopp sätta sig och lämna tomrum, varigenom lasten i grov sjö kan förskjuta sig med stabilitetsförlust som följd. Genom anordningar av olika slag kan uppkomsten av sådana förskjutningar förebyggas.

Reglerna i kapitlet VI ersätter vissa knapphändiga bestämmelser i ämnet (regel 2, kapitel VI) i 1948 års konvention. Dessa senare, som tar hänsyn bara till stuvningsförhållanden på vanliga lastfartyg, har visat sig vara föråldrade. De nya bestämmelserna ger mera preciserade regler om stuvning och fartygens rumsindelning m. m. De stabilitetsfordringar som enligt kapitlet uppställs gäller utöver de stabilitetsfordringar som finns i andra kapitel av reglerna. En bestämmelse — regel 12 — innehåller specialföreskrifter för fartyg som är särskilt anordnade för transport av spannmål.

Kapitel VII. Transport av farligt gods. Detta kapitel innebär en revision av vissa likaså knapphändiga bestämmelser (regel 3 av kapitel VI) i 1948 års konvention. Revisionen syftar till att vara ett nytt steg i riktning mot universella regler för klassificering, förpackning, märkning och stuvning av dylikt gods och för innehållet i skeppshandlingar som avse sådant gods. Enligt en bestämmelse — regel 8 — får endast där angivna explosiva varor transporteras på passagerarfartyg.

De nya bestämmelserna ansluter sig till rekommendationer som under år 1954 ursprungligen föreslagits av en inom Förenta Nationerna tillsatt expertkommitté för transport av farligt gods. Dessa rekommendationer ligger jämväl till grund för gällande svenska bestämmelser om transport till sjöss av farligt gods (kommerskollegii kungörelse den 21 december 1955 i ämnet).

Kapitel VIII. Atomfartyg. Kapitlet innefattar ett första försök till en internationell överenskommelse om de grundläggande reglerna för konstruktion och handhavande av atomfartyg. Förutom säkerheten mot oskäligen (unreasonable) strålnings- eller andra av atomenergien föranledda risker för de ombordvarande på atomfartyg till sjöss eller i hamn har därvid beaktats jämväl dylik säkerhet för inte-ombordvarande samt skyddet av farleder samt livsmedel och vatten mot angivna risker (regel 6). För atomfartyg som uppfyller fordringarna i konventionens kapitel II—IV och VIII skall

efter inspektion och besiktning utfärdas säkerhetscertifikat för atomdrivet passagerarfartyg eller atomdrivet lastfartyg (regel 10).

I syfte att fastställa att sådana risker varom här är fråga ej finns skall enligt kapitlets regel 7 (a) i atomfartygs hemland en säkerhetsrapport utarbetas och av vederbörande myndighet godkännas. Rapporten skall jämföras med regel 7 (b) för bedömning av fartyget från säkerhetssynpunkt i förväg delgivnas regeringen i varje land vars hamnar fartyget ämnar besöka. Regel 11 innehåller föreskrifter om en speciell kontroll av atomfartyg. Utöver den kontroll som fastställts enligt bestämmelserna i kapitel I (regel 19) skall nämligen atomfartyg före ankomst till och under uppehåll i konventionslands hamn underkastas särskild kontroll. Denna skall avse tillsyn att gällande säkerhetscertifikat för atomfartyg finns ombord och att inte sådana risker som förut angivits är för handen.

Vad angår övriga bestämmelser i kapitel VIII vill jag bara nämna att konstruktionsritningar samt normer för tillverkningskontroll och installation av atomfartygs reaktoranläggning skall godkännas av myndighet i fartygets hemland. Därvid skall man ta hänsyn till de begränsningar för besiktning som förekomsten av strålning nödvändiggör (regel 4). Till hjälp och vägledning för personalen vid dess åligganden i samband med driften av atomreaktorer skall utarbetas en driftsinstruktion vilken skall godkännas av vederbörande myndighet (regel 8).

Reglerna, som är allmänt hållna, är utformade med tanke på att inte binda den tekniska utvecklingen av atomfartyg. Vissa tekniska frågor behandlas även i rekommendationerna rörande dylika fartyg.

Rekommendationerna

De till slutakten fogade rekommendationerna rör dels — såsom jag tidigare angivit — atomfartyg, dels frågor som man vid konferensen ansåg fordra ytterligare utredning eller böra bero av initiativ från de fördragsslutande regeringarna.

Rekommendationerna om atomfartyg avser att ge vägledning vid tillämpningen av reglerna i konventionen och att påvisa de viktigaste problemen som kräver uppmärksamhet på nuvarande stadium av den tekniska utvecklingen. Rekommendationerna behandlar olika tekniska frågor om atomfartyg, nämligen dylika fartygs säkerhet i allmänhet, allmänna krav på en atomenergianläggning, skydd m. m. av reaktoranläggning, säkerhetsåtgärder mot strålning, radioaktivt avfall, tillförsel av drivmedel till reaktorn m. m., atomfartygs bemanning, driftsinstruktion, säkerhetsrapport, offentliggörandet av föreskrifter beträffande atomfartygs anlop till och uppehåll i hamn och särskild kontroll av driftsförhållandena på atomfartyg.

Övriga rekommendationer är uppdelade i allmänna rekommendationer och rekommendationer som har samband med reglerna i kapitel II—VII.

Skrivelser från sjöfartsstyrelsen

I den tidigare angivna skrivelsen den 9 mars 1962 från *sjöfartsstyrelsen* med hemställan om åtgärder för ett svenskt godkännande av 1960 års konvention meddelar styrelsen att *Sveriges fartygsbefälsförening*, *Svenska maskinfälsförbundet* och *Svenska sjöfolksförbundet*, vilka samtliga var representerade vid 1960 års konferens, för styrelsen förklarat att de inte har något att erinra mot att Sverige ansluter sig till konventionen. *Sveriges redareförening*, som också var representerad vid konferensen, har i yttrande till styrelsen uttalat sig till förmån för svensk anslutning till konventionen. Under återopande av den internationella konkurrensen på sjöfartens område anser dock föreningen det vara av vikt att man i Sverige inte tillämpar de nya reglerna, förrän konventionen trätt i kraft och därvid de större sjöfartsländerna, i vart fall Storbritannien, Nederländerna och övriga nordiska länder, ratificerat konventionen. Vidare har *telestyrelsen*, som tagit del av konventionens bestämmelser rörande radio, enligt besked till sjöfartsstyrelsen inte något att erinra mot att konventionen ratificeras av Sverige.

Sjöfartsstyrelsen framhåller att några större svårigheter att anpassa den svenska handelsflottans fartyg efter de krav som 1960 års konvention ställer inte torde föreligga. I väsentliga delar — avseende bärgningsutrustning, radiotelegrafi och -telefoni, transport av spannmål och transport av farligt gods — motsvaras konventionens bestämmelser av redan gällande svenska bestämmelser. I fråga om fartygs konstruktion tar konventionen i första hand sikte på nya fartyg. Anpassningen av existerande fartyg till konventionen blir beroende av framtida lagstiftning varom styrelsen avser att framlägga förslag, om anslutning till konventionen beslutas.

Styrelsen anser att Sverige bör ansluta sig till konventionen med hänsyn bl. a. till de förmåner som i hamnar i främmande länder, anslutna till konventionen, kommer att vara förenade med innehav av certifikat som har utfärdats enligt 1960 års konvention. Styrelsen påpekar att efter en ratificering från svensk sida konventionen kan bli gällande för Sveriges vidkommande antingen vid konventionens ikraftträdande eller eljest tre månader efter deposition av Sveriges godkännande av densamma. Någon risk för att anslutning på ett tidigare stadium skulle kunna oförmånligt inverka på den svenska handelsflottans konkurrensmöjligheter torde enligt styrelsen inte behöva befaras på grund av den förut angivna huvudsakliga överensstämmelsen mellan konventionens bestämmelser och gällande svenska lagstiftning rörande säkerheten för människoliv till sjöss. Enligt styrelsen bör dock en svensk ratificering inte ske tidigare än att styrelsen får tillfälle att framlägga förslag dels till de ändringar i gällande lagstiftning som i flera avseenden blir erforderliga, dels till bestämmelser rörande konventionens tillämpning på existerande fartyg.

I skrivelse den 9 oktober 1962 har *sjöfartsstyrelsen* meddelat att en ratificering av 1960 års konvention från svensk sida förutsätter ändringar på

åtskilliga punkter i gällande svenska bestämmelser om sjöfartssäkerheten. Sålunda torde ändringar böra vidtagas i tillsynsförordningen, byggnadsförordningen, nyttjandeförordningen och sjönödskungörelsen. Styrelsen erinrar emellertid om att särskilt tillkallade sakkunniga i betänkande, dagtecknat den 27 februari 1962, framlagt förslag till lagstiftning om säkerheten på fartyg och att enligt förslaget samtliga förut angivna författningar jämte övriga nu gällande författningar på området skall upphävas och ersättas av nya författningar med erforderliga tillämpningsföreskrifter (jfr förut angivna prop. 1965: 132).

Departementschefen

Bestämmelserna i 1960 års internationella sjösäkerhetskonvention innebär att 1948 års konvention i ämnet har utbyggts i olika avseenden. 1960 års konvention, som grundas på den tekniska utvecklingen inom skeppsbyggeriet och på framstegen i övrigt i fråga om säkerheten till sjöss under senare år, innehåller i huvudsak följande ändringar och tillägg. Bestämmelserna om fartygs konstruktion har väsentligt skärpts och vidgats i vad avser fartygs stabilitet, elektriska installationer och brandskydd. Därjämte har bestämmelserna om bärgningsredskap, radiostationer och transport av farligt gods överarbetats och vidgats. Bestämmelserna om transport av spannmål har sammanförts till ett särskilt kapitel och gjorts mera detaljerade. Vidare har grundläggande bestämmelser om atomfartyg införts.

De stater vilka — i likhet med Sverige — undertecknat 1960 års konvention med förbehåll för godkännande kan ansluta sig till densamma genom att vederbörligt instrument deponeras hos IMCO. Konventionen träder i kraft tolv månader efter den dag då minst femton stater, därav minst sju med envar en handelsflotta om minst 1 milj. brt, gjort sådan deponering. Godkännande som sker efter ikraftträdandet blir gällande tre månader efter dagen för depositionen. Sedan Liberia såsom den sjunde staten med en handelsflotta om minst 1 milj. brt den 26 maj 1964 och dessförinnan ytterligare sexton stater, varav alltså sex med ett handelstonnage av minst nyss angiven storlek, har deponerat sina godkännandeinstrument, träder konventionen i kraft den 26 maj 1965. Efter Liberias tillträde har sju stater biträtt konventionen, nämligen Danmark, Finland, Island, Jugoslavien, Republiken Kina (Formosa), Nederländerna och Storbritannien. Hittills har alltså tjugofyra stater anslutit sig till konventionen. Dessa stater är — förutom de åtta förut nämnda — Algeriet, Amerikas förenta stater, Cuba, Frankrike, Ghana, Grekland, Haiti, Japan, Madagaskar, Marocko, Norge, Paraguay, Peru, Spanien, Tunisien och Republiken Vietnam.

De hittills till konventionen anslutna staterna representerar ett handelstonnage på ca 108,5 milj. brt, utgörande 70 % av världshandelsflottan.

Sveriges redareförening har i sitt yttrande, som är dagtecknat i november 1961, hänvisat till det internationella konkurrensläget på sjöfartens område

och framhållit att det är angeläget att Sverige inte ratificerar konventionen, förrän den trätt i kraft och visshet vunnits om att de större sjöfartsländerna, i vart fall Storbritannien, Nederländerna och övriga nordiska länder, anslutit sig till densamma. Den av redareföreningen angivna förutsättningen för att Sverige skall tillträda konventionen föreligger numera.

Sjöfartsstyrelsen har anfört att det inte torde finnas några större svårigheter att anpassa den svenska handelsflottans fartyg efter den nya konventionens fordringar. Styrelsens bedömning är gjord med utgångspunkt från att konventionen i väsentliga delar — reglerna om bärgningsredskap, radiotelegrafi och radiotelefoni samt transporter av spannmål och farligt gods — motsvaras av redan gällande svenska bestämmelser och att konventionen i fråga om fartygs konstruktion avser fartyg som, vad avser stat som anslutit sig till densamma, börjar byggas den dag då konventionen träder i kraft för respektive stat samt att frågan i vad mån konventionen skall tillämpas på existerande fartyg må avgöras fritt av varje stat som ansluter sig till konventionen.

Mot sjöfartsstyrelsens bedömning har jag inte något att invända. För Sverige såsom sjöfartsnation är det givetvis ett intresse att tillämpa den nya konventionen med hänsyn till att nya tekniska erfarenheter att minska riskerna för de ombordvarande och fartygen kommit till uttryck i densamma. Därtill kommer att svensk sjöfart med dess internationella karaktär kan utsättas för olägenheter, om Sverige inte ansluter sig till konventionen. Det finns nämligen anledning att antaga att stater som har ratificerat konventionen inte kommer att efter viss övergångstid godtaga certifikat över fartygsbesiktningar m. m. som har utfärdats av inte-konventionsländer. Genom att på svensk sida ej ansluta sig till konventionen skulle man alltså riskera att svenska fartyg fick ombesiktigas vid besök i konventionslands hamn. Nackdelarna härav skulle kunna bli väsentliga.

Beträffande konventionens kap. VIII om atomfartyg vill jag framhålla att det fordras tillstånd enligt atomenergilagen för att atomfartyg skall få anlöpa och uppehålla sig i svensk hamn. Sådant tillstånd meddelades för det amerikanska atomfartyget Savannah vid dess besök i svenska hamnar i september 1964. I anledning av besöket utfärdades också kungörelsen den 29 juni 1964 (nr 518) med vissa förordnanden enligt lagen den 17 maj 1963 (nr 158) om ersättning för skada i följd av atomfartygs drift. Tillstånd enligt atomenergilagen torde inom överskådlig tid komma att beviljas enligt det administrativa förfarande som tillämpats hittills. Detta innebär att den som söker tillstånd för en atomanläggning har att i samband med ansökan inge en redovisning av säkerhetsfrågorna för anläggningen. Denna redovisning granskas av atomdelegationen och dess reaktorförläggningskommitté för att säkerställa att inga oskäligen strålnings- eller andra av atomenergin föranledda risker är förknippade med den anläggning för vilken tillstånd söks. Enligt bestämmelserna i kap. VIII skall för atomfartyg en sådan redovisning av säkerhetsfrågorna ske i en säkerhetsrapport. Mot omfattningen av och innehållet i de uppgifter som enligt rekommendationerna om atom-

fartyg skall ingå i säkerhetsrapporten synes ej vara något att erinra. Konventionens bestämmelse om ingivande av säkerhetsrapporten till regeringen i det land som ett atomfartyg skall besöka synes underlätta prövningen av ansökan om tillstånd för ett atomfartyg att besöka svensk hamn. Från svensk synpunkt finns ej heller något att invända mot övriga regler om atomfartyg.

Jag förordar att Sverige ansluter sig till 1960 års konvention. Spörsmålet härom torde böra underställas riksdagens prövning.

En anslutning till konventionen kräver vissa ändringar i de svenska bestämmelserna om säkerheten till sjöss. Detta förhållande aktualiserar frågan när en anslutning till konventionen bör ske. Jag vill erinra om att Kungl. Maj:t förut denna dag beslutat att till riksdagen avlåta proposition med förslag till lag om säkerheten på fartyg, m. m. Denna lag jämte dess tillämpningskungörelser, som är avsedda att upphäva nu gällande författningar på området, föreslås träda i kraft den 1 januari 1966. Lagförslaget röner inte något inflytande av en anslutning till konventionen. Däremot påverkas tillämpningskungörelserna av en anslutning. Vad angår nu gällande författningar om sjösäkerheten hänför sig erforderliga ändringar däri till tillsyns-, byggnads- och nyttjandeförordningarna samt sjönödskungörelsen. Dessa författningar är avsedda att ersättas av de tillämpningskungörelser till den föreslagna lagen om säkerheten på fartyg, som skall träda i kraft den 1 januari 1966. Ett svenskt godkännande av konventionen bör ur denna synpunkt träda i kraft först efter den 31 december 1965. Såsom jag förut angivit kommer godkännande som sker efter konventionens ikraftträdande att träda i kraft tre månader efter deponering av föreskrivet instrument.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att godkänna 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Lars Lindahl

Bilaga

Översättning

**International Convention for the
Safety of Life at Sea, 1960**

**1960 års internationella konvention
om säkerheten för människoliv
till sjöss**

The Governments of the Argentine Republic, the Commonwealth of Australia, the Kingdom of Belgium, the United States of Brazil, the People's Republic of Bulgaria, Cameroun, Canada, the Republic of China, the Republic of Cuba, the Czechoslovak Republic, the Kingdom of Denmark, the Dominican Republic, the Republic of Finland, the French Republic, the Federal Republic of Germany, the Kingdom of Greece, the Hungarian People's Republic, the Republic of Iceland, the Republic of India, Ireland, the State of Israel, the Italian Republic, Japan, the Republic of Korea, Kuwait, the Republic of Liberia, the United Mexican States, the Kingdom of the Netherlands, New Zealand, the Kingdom of Norway, Pakistan, the Republic of Panama, the Republic of Peru, the Republic of the Philippines, the Polish People's Republic, the Portuguese Republic, the Spanish State, the Kingdom of Sweden, the Swiss Confederation, the Union of Soviet Socialist Republics, the United Arab Republic, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, the United States of America, the Republic of Venezuela, and the Federal People's Republic of Yugoslavia, being desirous of promoting safety of life at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules directed thereto:

Considering that this end may best be achieved by the conclusion of a Convention to replace the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948:

Regeringarna i Argentinska Republiken, Australiska Statsförbundet, Konungariket Belgien, Brasiliens förenta stater, Folkrepubliken Bulgarien, Kamerun, Canada, Republiken Kina, Republiken Cuba, Tjeckoslovakiska Republiken, Konungariket Danmark, Dominikanska Republiken, Republiken Finland, Franska Republiken, Förbundsrepubliken Tyskland, Konungariket Grekland, Ungerska Folkrepubliken, Republiken Island, Republiken Indien, Irland, Staten Israel, Italienska Republiken, Japan, Republiken Korea, Kuwait, Republiken Liberia, Mexicos förenta stater, Konungariket Nederländerna, Nya Zeeland, Konungariket Norge, Pakistan, Republiken Panama, Republiken Peru, Republiken Filippinerna, Polska Folkrepubliken, Portugisiska Republiken, Spanska Staten, Konungariket Sverige, Schweiziska Edsförbundet, De Socialistiska Rådsrepublikernas Union, Förenade Arabrepubliken, Förenade Konungariket Storbritannien och Nordirland, Amerikas förenta stater, Republiken Venezuela och Federala Folkrepubliken Jugoslavien, vilka önska främja säkerhet för människoliv till sjöss genom att i samförstånd fastställa härför nödvändiga enhetliga principer och regler

och vilka anse detta ändamål bäst kunna vinnas genom att sluta en konvention, avsedd att ersätta 1948 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss,

Have appointed their Plenipotentiaries, namely:—

(Here follow the names of the Plenipotentiaries.)

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

Article I

(a) The Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of the present Convention and of the Regulations annexed thereto, which shall be deemed to constitute an integral part of the present Convention. Every reference to the present Convention implies at the same time a reference to these Regulations.

(b) The Contracting Governments undertake to promulgate all laws, decrees, orders and regulations and to take all other steps which may be necessary to give the present Convention full and complete effect, so as to ensure that, from the point of view of safety of life, a ship is fit for the service for which it is intended.

Article II

The ships to which the present Convention applies are ships registered in countries the Governments of which are Contracting Governments, and ships registered in territories to which the present Convention is extended under Article XIII.

Article III

Laws, Regulations

The Contracting Governments undertake to communicate to and deposit with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter called the Organization):

(a) a list of non-governmental agencies which are authorised to act in their behalf in the administration of measures for safety of life at sea for circulation to the Contracting

hava till sina befullmäktigade ombud utsett:

(här följa de befullmäktigade ombudens namn)

vilka, efter att hava delgivit varandra sina fullmakter, som befunnits vara 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 denna konvention innebär samtidigt en hänvisning till dessa regler.

(b) De fördragsslutande regeringarna förbinda sig att utfärda alla lagar, förordningar, kungörelser och reglementen samt vidtaga alla andra åtgärder, som må erfordras för att giva denna konvention full kraft och verkan, allt i syfte att säkerställa 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 och reglementen

Varje fördragsslutande regering förbinder sig att tillkännagiva för och deponera hos den Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (i det följande benämnd organisationen):

(a) en förteckning över sådana icke-statliga representanter, vilka erhållit bemyndigande att handla å dess vägnar för vidtagande av åtgärder till skydd för säkerhet för människoliv

Governments for the information of their officers;

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

(c) a sufficient number of specimens of their Certificates issued under the provisions of the present Convention for circulation to the Contracting Governments for the information of their officers.

till sjöss, att tillställas de fördragsslutande regeringarna för deras tjänstemäns kännedom;

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

(c) ett tillräckligt antal formulär för dess enligt konventionen utfärdade certifikat att tillställas de fördragsslutande regeringarna för deras tjänstemäns kännedom.

Article IV

Cases of Force Majeure

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

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

Article V

Carriage of Persons in Emergency

(a) For the purpose of moving persons from any territory in order to avoid a threat to the security of their lives a Contracting Government may permit the carriage of a larger number of persons in its ships than is otherwise permissible under the present Convention.

(b) Such permission shall not deprive other Contracting Governments of any right of control under the present Convention over such ships which come within their ports.

(c) Notice of any such permission,

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 för deras liv må fördragsslutande regering tillåta, att å dess fartyg medföres större antal personer än vad denna konvention eljest skulle medgiva.

(b) Sådan tillåtelse betager icke 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

together with a statement of the circumstances, shall be sent to the Organization by the Contracting Government granting such permission.

tillåtelse, jämte uppgift om de föreliggande omständigheterna, skall av den fördragsslutande regering, som meddelat tillåtelsen, tillställas organisationen.

Article VI

Suspension in Case of War

(a) In case of war or other hostilities, a Contracting Government which considers that it is affected, whether as a belligerent or as a neutral, may suspend the operation of the whole or any part of the Regulations annexed hereto. The suspending Government shall immediately give notice of any such suspension to the Organization.

(b) Such suspension shall not deprive other Contracting Governments of any right of control under the present Convention over the ships of the suspending Government when such ships are within their ports.

(c) The suspending Government may at any time terminate such suspension and shall immediately give notice of such termination to the Organization.

(d) The Organization shall notify all Contracting Governments of any suspension or termination of suspension under this Article.

Article VII

Prior Treaties and Conventions

(a) As between the Contracting Governments the present Convention replaces and abrogates the International Convention for the Safety of Life at Sea which was signed in London on 10 June 1948.

(b) All other treaties, conventions and arrangements relating to safety of life at sea, or matters appertaining thereto, at present in force between Governments parties to the present Convention, shall continue to have

Artikel VI

Suspension vid krig

(a) I händelse av krig eller andra föreligheter må fördragsslutande regering, som i egenskap av krigförande eller neutral makt anser sig berörd av dessa händelser, suspendera samtliga eller vissa av de bifogade reglerna. Regering, som använder sig av denna befogenhet, skall omedelbart underrätta organisationen om varje sådan suspension.

(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 sådan suspension och skall omedelbart underrätta organisationen härom.

(d) Organisationens skall underrätta alla fördragsslutande regeringar om varje suspension eller hävande av suspension, som skett med tillämpning av denna artikel.

Artikel VII

Föregående fördrag och konventioner

(a) Denna konvention ersätter och upphäver de fördragsslutande regeringarna emellan den internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, som undertecknades i London den 10 juni 1948.

(b) Alla övriga fördrag, konventioner och överenskommelser rörande säkerhet för människoliv till sjöss eller därmed sammanhängande frågor, som för närvarande gälla mellan de till denna konvention anslutna re-

full and complete effect during the terms thereof as regards:

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

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

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

(d) All matters which are not expressly provided for in the present Convention remain subject to the legislation of the Contracting Governments.

Article VIII

Special Rules Drawn up by Agreement

When in accordance with the present Convention special rules are drawn up by agreement between all or some of the Contracting Governments, such rules shall be communicated to the Organization for circulation to all Contracting Governments.

Article IX

Amendments

(a) (i) The present Convention may be amended by unanimous agreement between the Contracting Governments.

(ii) Upon the request of any Contracting Government a proposed amendment shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for consideration and acceptance under this paragraph.

(b) (i) An amendment to the present Convention may be proposed to the Organization at any time by any Contracting Government and such proposal, if adopted by a two-thirds majority of the Assembly of the Organization (hereinafter called the Assembly), upon recommendation

geringarna, skola under avsedd tid förbli vid full kraft och verkan beträffande

(i) fartyg, å vilka denna konvention icke äger tillämpning.

(ii) fartyg, å vilka denna konvention äger tillämpning i vad avser frågor, varom konventionen icke innehåller uttrycklig föreskrift.

(c) I de avseenden sådana fördrag, konventioner eller överenskommelser strida mot bestämmelserna i denna konvention skola emellertid denna konventions bestämmelser gälla.

(d) Alla frågor, som icke uttryckligen reglerats i denna konvention, skola förbli underkastade de fördragsslutande regeringarnas egen lagstiftning.

Artikel VIII

Särskilda överenskomna regler

Särskilda regler, som i överensstämmelse med denna konvention avtalats mellan samtliga eller några av de fördragsslutande regeringarna, skola delgivas organisationen för samtliga fördragsslutande regeringars underrättande.

Artikel IX

Ändringar

(a) (i) Denna konvention må ändras av de fördragsslutande regeringarna genom enhällig överenskommelse.

(ii) Föreslagen ändring skall, på begäran av fördragsslutande regering, av organisationen delgivas samtliga fördragsslutande regeringar för övervägande och godkännande enligt detta mom.

(b) (i) Fördragsslutande regering må när som helst hos organisationen föreslå ändring av konventionen. Om förslaget antages med två tredjedelars majoritet av organisationens församling (i det följande benämnd församlingen) efter att hava med två tredjedelars majoritet rekommende-

adopted by a two-thirds majority of the Maritime Safety Committee of the Organization (hereinafter called the Maritime Safety Committee), shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their acceptance.

(ii) Any such recommendation by the Maritime Safety Committee shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their consideration at least six months before it is considered by the Assembly.

(c) (i) A conference of Governments to consider amendments to the present Convention proposed by any Contracting Government shall at any time be convened by the Organization upon the request of one-third of the Contracting Governments.

(ii) Every amendment adopted by such conference by a two-thirds majority of the Contracting Governments shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their acceptance.

(d) Any amendment communicated to Contracting Governments for their acceptance under paragraph (b) or (c) of this Article shall come into force for all Contracting Governments, except those which before it comes into force make a declaration that they do not accept the amendment, twelve months after the date on which the amendment is accepted by two-thirds of the Contracting Governments including two-thirds of the Governments represented on the Maritime Safety Committee.

(e) The Assembly, by a two-thirds majority vote, including two-thirds of the Governments represented on the Maritime Safety Committee, and subject to the concurrence of two-thirds of the Contracting Governments to the present Convention, or a conference convened under paragraph (c) of this Article by a two-thirds majority vote, may determine at the time of its adoption that the

rats av organisationens sjöfartssäkerhetskommitté (i det följande benämnd sjöfartssäkerhetskommittén), skall ändringsförslaget av organisationen delgivas samtliga fördragsslutande regeringar för godkännande.

(ii) Varje sådan rekommendation av sjöfartssäkerhetskommittén skall av organisationen delgivas samtliga fördragsslutande regeringar för övervägande minst sex månader före rekommendationens behandling i församlingen.

(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 med två tredjedelars majoritet antagits av de fördragsslutande regeringarna på dylik konferens, skall av organisationen delgivas samtliga fördragsslutande regeringar för godkännande.

(d) Varje ändring, som delgivits de fördragsslutande regeringarna för godkännande enligt denna artikels mom. (b) eller (c), 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 förklarat sig icke godkänna ändringen.

(e) Beslut om att denna ändring är av sådan betydelse, att varje fördragsslutande regering, som avger förklaring enligt mom. (d) av denna artikel och som icke inom en tid av tolv månader från dagen för ändringens ikraftträdande godkänner densamma, skall vid utgången av denna tid upphöra att vara ansluten till konventionen, kan vid ändringens antagande fattas antingen av försam-

amendment is of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under paragraph (d) of this Article and which does not accept the amendment within a period of twelve months after the amendment comes into force, shall, upon the expiry of this period, cease to be a party to the present Convention.

(f) Any amendment to the present Convention made under this Article which relates to the structure of a ship shall apply only to ships the keels of which are laid after the date on which the amendment comes into force.

(g) The Organization shall inform all Contracting Governments of any amendments which come into force under this Article, together with the date on which such amendments shall come into force.

(h) Any acceptance or declaration under this Article shall be made by a notification in writing to the Organization, which shall notify all Contracting Governments of the receipt of the acceptance or declaration.

Article X

Signature and Acceptance

(a) The present Convention shall remain open for signature for one month from this day's date and shall thereafter remain open for acceptance. Governments of States may become parties to the Convention by:

(i) signature without reservation as to acceptance;

(ii) signature subject to acceptance followed by acceptance; or

(iii) acceptance.

(b) Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument with the Organization, which shall inform all Governments that have already accepted the Convention of each acceptance received and of the date of its receipt.

lingen med två tredjedelars majoritet, inbegripet två tredjedelar av de regeringar, som äro representerade i sjöfartssäkerhetskommittén, och under förutsättning av anslutning från två tredjedelar av de till konventionen anslutna regeringarna, eller om med två tredjedelars majoritet av en enligt mom. (c) av denna artikel sammankallad konferens.

(f) Varje enligt denna artikel gjord ändring av konventionen, som avser fartygs konstruktiva delar, skall gälla allenast för fartyg, vilkas köl sträcks efter ändringens ikraftträdande.

(g) Organisationen skall underrätta samtliga 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 skriftligen till organisationen, som skall underrätta samtliga fördragsslutande regeringar om att godkännandet eller förklaringen mottagits.

Artikel X

Undertecknande och godkännande

(a) Denna konvention skall förbli öppen för undertecknande under en månad, räknat från denna dag, och därefter förbli öppen för godkännande. Staters regeringar kunna bli anslutna till konventionen genom:

(i) undertecknande utan förbehåll för godkännande;

(ii) undertecknande med förbehåll för godkännande, följt av godkännande, eller

(iii) godkännande.

(b) Godkännande lämnas genom deposition av ett instrument hos organisationen, som skall underrätta alla regeringar, vilka redan godkänt konventionen, om varje mottaget godkännande och om dagen för mottagandet.

Article XI

Coming into Force

(a) The present Convention shall come into force twelve months after the date on which not less than fifteen acceptances, including seven by countries each with not less than one million gross tons of shipping, have been deposited in accordance with Article X. The Organization shall inform all Governments which have signed or accepted the present Convention of the date on which it comes into force.

(b) Acceptances deposited after the date on which the present Convention comes into force shall take effect three months after the date of their deposit.

Article XII

Denunciation

(a) The present Convention may be denounced by any Contracting Government at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention comes into force for that Government.

(b) Denunciation shall be effected by a notification in writing addressed to the Organization which shall notify all the other Contracting Governments of any denunciation received and of the date of its receipt.

(c) A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the notification, after its receipt by the Organization.

Article XIII

Territories

(a) (i) The United Nations in cases where they are the administering authority for a territory or any Contracting Government responsible for the international relations of a territory shall as soon as possible consult with such territory in an endeavour to extend the present Convention to that territory and may at any time

Artikel XI

Ikraftträdande

(a) Denna konvention skall träda i kraft tolv månader efter den tidpunkt, då minst femton godkännanden, därav sju från länder, ettvarvt med en handelsflotta om minst en miljon bruttoregister-ton, hava deponerats i enlighet med artikel X. Organisationen skall underrätta alla regeringar, som hava undertecknat eller godkänt denna konvention, om dagen för dess ikraftträdande.

(b) Godkännanden, som hava deponerats efter konventionens ikraftträdande, skola träda i kraft tre månader efter dagen för depositionen.

Artikel XII

Uppsägning

(a) Denna konvention må uppsägas av varje fördragsslutande regering när som helst efter utgången av fem år från den dag, då konventionen träder i kraft för regeringen i fråga.

(b) Uppsägningen verkställs genom ett skriftligt meddelande till organisationen, som skall underrätta de övriga fördragsslutande regeringarna om varje mottagen uppsägning och om dagen för mottagandet.

(c) En uppsägning skall träda i kraft ett år efter den dag, då organisationen mottagit uppsägningen, eller vid den senare tidpunkt, som må vara angiven i meddelandet.

Artikel XIII

Territorier

(a) (i) Förenta Nationerna, vad angår territorier under dess förvaltning, eller varje fördragsslutande regering, ansvarig för ett territoriums internationella förbindelser, skall så snart som möjligt rådgöra med sådant territorium för att söka utsträcka denna konvention till att gälla detta territorium och må genom skrift-

by notification in writing given to the Organization declare that the present Convention shall extend to such territory.

(ii) The present Convention shall from the date of the receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification extend to the territory named therein.

(b) (i) The United Nations or any Contracting Government which has made a declaration under paragraph (a) of this Article, at any time after the expiry of a period of five years from the date on which the Convention has been so extended to any territory, may by a notification in writing given to the Organization declare that the present Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.

(ii) The present Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification one year, or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the notification by the Organization.

(c) The Organization shall inform all the Contracting Governments of the extension of the present Convention to any territories under paragraph (a) of this Article, and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph (b), stating in each case the date from which the present Convention has been or will cease to be so extended.

Article XIV

Registration

(a) The present Convention shall be deposited in the archives of the Organization and the Secretary-General of the Organization shall transmit certified true copies thereof to all Signatory Governments and to all other Governments which accept the present Convention.

(b) As soon as the present Convention comes into force it shall be reg-

ligt meddelande till organisationen när som helst förklara, att konventionen skall omfatta dylikt territorium.

(ii) Konventionen skall från dagen för meddelandets mottagande eller från annan tidpunkt, som kan finnas angiven i meddelandet, omfatta däri omförmält territorium.

(b) (i) Förenta Nationerna eller en fördragsslutande regering, som avgivit en förklaring enligt mom. (a) av denna artikel, må när som helst efter utgången av fem år från den dag, då konventionen sålunda utsträcktes till att omfatta ett territorium, genom skriftligt meddelande till organisationen förklara, att konventionen skall upphöra att omfatta i meddelandet angivet territorium.

(ii) Konventionen skall upphöra att omfatta ett i sådant meddelande omförmält territorium ett år efter den dag, då organisationen mottog meddelandet, eller vid den senare tidpunkt, som kan finnas angiven i meddelandet.

(c) Organisationen skall underrätta samtliga fördragsslutande regeringar om konventionens utsträckande till att omfatta ett territorium enligt mom. (a) av denna artikel ävensom om upphörandet av dylikt utsträckande enligt mom. (b), med angivande i varje särskilt fall av dagen för utsträckningens inträde eller upphörande.

Artikel XIV

Registrering

(a) Denna konvention skall deponeras i organisationens arkiv och organisationens generalsekreterare skall överlämna bestyrkta avskrifter därav till alla regeringar, som undertecknat konventionen, och till alla andra regeringar, som godkänna densamma.

(b) Så snart konventionen trätt i kraft, skall organisationen låta regi-

istered by the Organization with the Secretary-General of the United Nations.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries have signed the present Convention.

Done in London this seventeenth day of June, 1960, in a single copy in English and French, each text being equally authoritative.

The original texts will be deposited with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, together with texts in the Russian and Spanish languages which will be translations.

(Here follow the signatures).

strera den hos Förenta Nationernas generalsekreterare.

Till bekräftelse härav hava under-tecknade befullmäktigade ombud under-tecknat denna konvention.

Som skedde i London den 17 juni 1960 i ett enda exemplar på engelska och franska språken, vilka båda texter äga lika vitsord. Originaltexterna skola deponeras hos den Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen tillsammans med texter på ryska och spanska språken, vilka äro översättningar.

(Här följa underskrifterna).

Chapter I. — General Provisions**Part A. — Application, Definitions, &c.****Regulation 1****Application**

(a) Unless expressly provided otherwise, the present Regulations apply only to ships engaged on international voyages.

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

Regulation 2**Definitions**

For the purpose of the present Regulations, unless expressly provided otherwise:—

(a) "Regulations" means the Regulations referred to in Article I (a) of the present Convention.

(b) "Administration" means the Government of the country in which the ship is registered.

(c) "Approved" means approved by the Administration.

(d) "International voyage" means a voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country or conversely; and for this purpose every territory for the international relations of which a Contracting Government is responsible or for which the United Nations are the administering authority is regarded as a separate country.

(e) A passenger is every person other than:—

(i) the master and the members of the crew or other persons employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of that ship; and

(ii) a child under one year of age.

(f) A passenger ship is a ship which carries more than twelve passengers.

Kapitel I. Allmänna bestämmelser**Del A. — Tillämpning, definitioner etc.****Regel 1****Tillämpning**

(a) Där annat ej uttryckligen angivits, gälla dessa regler endast för fartyg å 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 gäller, där annat ej uttryckligen angivits, att

(a) uttrycket »regler» betecknar de regler, som avses i denna konventions artikel I (a);

(b) uttrycket »administration» betecknar regeringen* i det land, där fartyget är registrerat;

(c) »godkänd» betyder godkänd av administrationen;

(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 fördragslutande regering svarar eller som förvaltas av Förenta Nationerna, anses vara ett särskilt land;

(e) passagerare är varje annan person än

(i) befälhavaren och medlemmarna av besättningen eller 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 tolv passagerare;

* Härmed får avses regeringen och/eller den myndighet som regeringen bemyndigat vidta ga ifrågakommande åtgärder.

(g) A cargo ship is any ship which is not a passenger ship.

(h) A tanker is a cargo ship constructed or adapted for the carriage in bulk of liquid cargoes of an inflammable nature.

(i) A fishing vessel is a vessel used for catching fish, whales, seals, walrus or other living resources of the sea.

(j) A nuclear ship is a ship provided with a nuclear power plant.

(k) "New ship" means a ship the keel of which is laid on or after the date of coming into force of the present Convention.

(l) "Existing ship" means a ship which is not a new ship.

(m) A mile is 6,080 feet or 1,852 metres.

(g) lastfartyg är varje fartyg, som icke är passagerarfartyg;

(h) tankfartyg är ett lastfartyg, konstruerat för transport i bulk av last, bestående av brandfarlig vätska, eller omändrat därtill;

(i) fiskefartyg är ett fartyg, som användes för fångst av fisk, valar, sälar, valrossar eller andra levande tillgångar i havet;

(j) atomfartyg är ett fartyg, utrustat med atomreaktor;

(k) »nytt fartyg» är ett fartyg, vars köl blivit sträckt på dagen för konventionens ikraftträdande eller senare;

(l) »existerande fartyg» är ett fartyg, som ej är ett nytt fartyg;

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

Regulation 3

Exceptions

(a) The present Regulations, unless expressly provided otherwise, do not apply to:—

(i) Ships of war and troopships.

(ii) Cargo ships of less than 500 tons gross tonnage.

(iii) Ships not propelled by mechanical means.

(iv) Wooden ships of primitive build, such as dhows, junks, &c.

(v) Pleasure yachts not engaged in trade.

(vi) Fishing vessels.

(b) Except as expressly provided in Chapter V, nothing herein shall apply to ships solely navigating the Great Lakes of North America and the River St. Lawrence as far east as a straight line drawn from Cap des Rosiers to West Point, Anticosti Island and, on the north side of Anticosti Island, the 63rd Meridian.

Regulation 4

Exemptions

A ship which is not normally engaged on international voyages but

Regel 3

Undantag

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

(i) örlogsfartyg och trupptransportfartyg;

(ii) lastfartyg, vars bruttodräktighet understiger 500 registerton;

(iii) fartyg, som saknar framdrivningsmaskineri;

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

(v) lustfartyg, som icke nyttjas såsom handelsfartyg;

(vi) fiskefartyg.

(b) Med undantag för de uttryckliga bestämmelserna i kapitel V skall ingen bestämmelse i dessa regler äga tillämpning å fartyg, som uteslutande befara Nordamerikas Stora Sjöar och S:t Lawrencefloden i farvatten, begränsade i öster av en rak linje från Cap des Rosier till West Point, Anticosti Island och, på nordsidan av Anticosti Island, av 63:e meridianen.

Regel 4

Dispenser

Om ett fartyg, som i vanliga fall icke nyttjas å internationella re-

which, in exceptional circumstances, is required to undertake a single international voyage may be exempted by the Administration from any of the requirements of the present Regulations provided that it complies with safety requirements which are adequate in the opinion of the Administration for the voyage which is to be undertaken by the ship.

Regulation 5

Equivalents

(a) Where the present Regulations require that a particular fitting, material, appliance or apparatus, or type thereof, shall be fitted or carried in a ship, or that any particular provision shall be made, the Administration may allow any other fitting, material, appliance or apparatus, or type thereof, to be fitted or carried, or any other provision to be made in that ship, if it is satisfied by trial thereof or otherwise that such fitting, material, appliance or apparatus, or type thereof, or provision, is at least as effective as that required by the present Regulations.

(b) Any Administration which so allows, in substitution, a fitting, material, appliance or apparatus, or type thereof, or provision, shall communicate to the Organization particulars thereof together with a report on any trials made and the Organization shall circulate such particulars to other Contracting Governments for the information of their officers.

Part B. — Surveys and Certificates

Regulation 6

Inspection and Survey

The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcement of the provisions of the present Regulations and the granting of exemptions

sor, på grund av särskilda förhållanden skall företaga en enstaka internationell resa, må administrationen meddela eftergift beträffande fartyget från vilken som helst av fordringarna i dessa regler, under förutsättning att det uppfyller säkerhetsfordringar, vilka enligt administrationens uppfattning äro tillräckliga för den resa, som fartyget skall företaga.

Regel 5

Likvärdiga anordningar

(a) Där det i dessa regler fordras, att inrättning, material, redskap eller apparat av något visst slag eller typ därav skall anbringas å fartyg eller finnas ombord eller att någon särskild anordning skall vidtagas, må administrationen medgiva att inrättning, material, redskap eller apparat av annat slag eller annan typ därav får anbringas eller finnas eller annan anordning vidtagas ombord i detta fartyg, om administrationen efter prov eller annorledes övertygat sig om att inrättningen, materialet, redskapet eller apparaten eller typen därav eller anordningen är minst lika effektiv som dess i reglerna fordrade motsvarighet.

(b) Varje administration, som sålunda godkänner såsom utbyte inrättning, material, redskap eller apparat eller typ därav eller anordning av annat slag, skall tillställa organisationen uppgift om de närmare detaljerna med redogörelse för företagna prov. Organisationen skall överlämna dessa uppgifter till övriga fördragslutande regeringar för deras tjänstemäns kännedom.

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

therefrom, shall be carried out by officers of the country in which the ship is registered, provided that the Government of each country may entrust the inspection and survey either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognised by it. In every case the Government concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the inspection and survey.

Regulation 7

Initial and Subsequent Surveys of Passenger Ships

(a) A passenger ship shall be subjected to the surveys specified below:

(i) A survey before the ship is put in service.

(ii) A periodical survey once every twelve months.

(iii) Additional surveys, as occasion arises.

(b) The surveys referred to above shall be carried out as follows:

(i) *The survey before the ship is put in service* shall include a complete inspection of its structure, machinery and equipments, including the outside of the ship's bottom and the inside and outside of the boilers. This survey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scantlings of the structure, boilers and other pressure vessels and their appurtenances, main and auxiliary machinery, electrical installation, radio installation, radiotelegraph installations in motor lifeboats, portable radio apparatus for survival craft, life-saving appliances, fire detecting and extinguishing appliances, pilot ladders and other equipments, fully comply with the requirements of the present Convention, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration for ships of the service for which it is intended. The survey shall also be such as to ensure that the workmanship of all parts of the ship and its equipments is in all respects satisfactory, and that the

skall verkställas av statstjänstemän, tillhörande det land i vilket fartyget är registrerat. Varje lands regering må dock anförtro inspektionen och besiktningen antingen åt inspektörer, utsedda för ändamålet, eller åt organisationer, som av regeringen godkänts. Under alla förhållanden svarar vederbörande regering 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 tolfte månad;

(iii) ytterligare besiktning när anledning därtill förekommer.

(b) Ovannämnda besiktningar skola utföras såsom nedan angives:

(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. Denna besiktning skall vara sådan, att visshet erhålles om att de konstruktiva delarna, ångpannorna och andra tryckkärl med deras tillbehör, huvud- och hjälpmaskineriet, den elektriska installationen, radioinstallationen, radiotelegrafinstallationer i motorlivbåtar, bärbara radiostationer för livbåtar och livflottar, bärgningsredskapen, anordningarna för upptäckande och släckning av brand, lotslejdare och all annan utrustning med avseende å anordnande, material och materialdimensioner helt uppfylla fordringarna i denna konvention och i de lagar, förordningar, kungörelser och reglementen, som i anledning av konventionen blivit av administrationen utfärdade för fartyg i den användning, för vilken de äro avsed-

ship is provided with the lights, means of making sound signals and distress signals as required by the provisions of the present Convention and the International Collision Regulations.

(ii) *The periodical survey* shall include an inspection of the structure, boilers and other pressure vessels, machinery and equipments, including the outside of the ship's bottom. The survey shall be such as to ensure that the ship, as regards the structure, boilers and other pressure vessels and their appurtenances, main and auxiliary machinery, electrical installation, radio installation, radiotelegraph installations in motor lifeboats, portable radio apparatus for survival craft, life-saving appliances, fire detecting and extinguishing appliances, pilot ladders and other equipments, is in satisfactory condition and fit for the service for which it is intended, and that it complies with the requirements of the present Convention, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration. The lights and means of making sound signals and the distress signals carried by the ship shall also be subject to the above-mentioned survey for the purpose of ensuring that they comply with the requirements of the present Convention and of the International Collision Regulations.

(iii) *A survey either general or partial*, according to the circumstances, shall be made every time an accident occurs or a defect is discovered which affects the safety of the ship or the efficiency or completeness of its life-saving appliances or other equipments, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made,

da. Besiktningen skall även vara sådan, att visshet erhålles, att utförandet av varje del av fartyget och dess utrustning är i alla avseenden tillfredsställande, och att fartyget är försett med de skeppsljus, de anordningar för avgivande av ljudsignaler och de nödsignaler, som fordras enligt bestämmelserna i denna konvention och i de internationella sjövägsreglerna.

(ii) Den periodiska besiktningen skall omfatta undersökning av fartygets konstruktiva delar, ångpannor och andra tryckkärl, 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 andra tryckkärl med deras tillbehör, huvud- och hjälpmaskineri, elektrisk installation, radioinstallation, radiotelegrafinstallationer i motorlivbåtar, bärbara radiostationer för livbåtar och livflottar, bärgningsredskap, anordningar för upptäckande och släckning av brand, lotslejdare och annan utrustning är i tillfredsställande skick och lämpat för avsedd användning samt att fartyget uppfyller fordringarna i denna konvention och i de lagar, förordningar, kungörelser och reglementen, som i anledning av denna konvention blivit av administrationen utfärdade. Även skeppsljus, anordningar för ljudsignaler och nödsignaler ombord skola omfattas av ovannämnda besiktning, så att visshet erhålles om att de helt uppfylla fordringarna i denna konvention och i de internationella sjövägsreglerna.

(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-

that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the ship complies in all respects with the provisions of the present Convention and of the International Collision Regulations, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration.

(c) (i) The laws, decrees, orders and regulations referred to in paragraph (b) of this Regulation shall be in all respects such as to ensure that, from the point of view of safety of life, the ship is fit for the service for which it is intended.

(ii) They shall among other things prescribe the requirements to be observed as to the initial and subsequent hydraulic or other acceptable alternative tests to which the main and auxiliary boilers, connections, steam pipes, high pressure receivers, and fuel tanks for internal combustion engines are to be submitted, including the test procedures to be followed and the intervals between two consecutive tests.

Regulation 8

Surveys of Life-Saving Appliances and other Equipments of Cargo Ships

The life-saving appliances, except a radiotelegraph installation in a motor lifeboat or a portable radio apparatus for survival craft, and the fire extinguishing appliances of cargo ships to which Chapters II and III of the present Regulations apply shall be subject to initial and subsequent surveys as provided for passenger ships in Regulation 7 of this Chapter with the substitution of 24 months for 12 months in sub-paragraph (a) (ii) of that Regulation. The fire control plans in new ships and the pilot ladders, lights and means of making sound signals carried by new and existing ships shall be included in the surveys for the purpose of ensuring that they comply fully with the

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 internationella sjövägsreglerna samt de lagar, förordningar, kungörelser och reglementen, som i anledning därav blivit av administrationen utfärdade.

(c) (i) De lagar, förordningar, kungörelser och reglementen, som omförmälas i mom. (b) av denna regel, skola i alla avseenden vara sådana, att de säkerställa att fartyget, med hänsyn till säkerhet för människoliv, är lämpat för avsedd användning.

(ii) De skola bl. a. angiva de fordringar, vilka skola iakttagas med avseende å sådana första och efterföljande vattenprov eller andra godtagbara alternativa prov som huvud- och hjälpångpannor, anslutningar, ångrör, högtryckskärl och bränsletankar för förbränningsmotorer skola underkastas, ävensom de provningsförfaranden, som skola användas, och tiden mellan två på varandra följande prov.

Regel 8

Besiktningar av bärgningsredskap och annan utrustning å lastfartyg

Bärgningsredskap, med undantag för radiotelegrafinstallation i motorlivbåt och bärbar radiostation för livbåt och livflotte, ävensom brandsläckningsanordningar å lastfartyg, å vilka kapitlen II och III i dessa regler äro tillämpliga, skola underkastas sådana första och efterföljande besiktningar, som för passagerarfartyg föreskrivits i regel 7 i detta kapitel, dock med utbyte av var tolfte månad i punkten (a) (ii) mot var tjugofjärde månad. Brandbekämpningsscheman i nya fartyg ävensom lotslejda-re, skeppsljus och anordningar för ljudsignaler i nya och existerande fartyg skola omfattas av besiktningen, så att visshet ernås om att de till alla delar uppfylla fordringarna i denna

requirements of the present Convention and, where applicable, the International Collision Regulations. konvention och i tillämpliga delar av de internationella sjövägsreglerna.

Regulation 9

Surveys of Radio Installations of Cargo Ships

The radio installations of cargo ships to which Chapter IV of the present Regulations applies and any radiotelegraph installation in a motor lifeboat or portable radio apparatus for survival craft which is carried in compliance with the requirements of Chapter III of the present Regulations shall be subject to initial and subsequent surveys as provided for passenger ships in Regulation 7 of this Chapter.

Regulation 10

Survey of Hull, Machinery and Equipment of Cargo Ships

The hull, machinery and equipment (other than items in respect of which Cargo Ship Safety Equipment Certificates, Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificates or Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificates are issued) of a cargo ship shall be surveyed on completion and thereafter in such manner and at such intervals as the Administration may consider necessary in order to ensure that their condition is in all respects satisfactory. The survey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scantlings of the structure, boilers and other pressure vessels and their appurtenances, main and auxiliary machinery, electrical installations and other equipments are in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended.

Regulation 11

Maintenance of Conditions after Survey

After any survey of the ship under Regulations 7 or 8, 9 and 10 has been

Regel 9

Besiktningar av radioinstallationer å lastfartyg

Lastfartygs radioinstallationer, å vilka kapitel IV i dessa regler är tillämpligt, ävensom varje radiotelegrafinstallation i motorlivbåt och bärbar radiostation för livbåt eller livflotte, medförd på grund av fordringarna i kapitel III i dessa regler, skola underkastas sådana första och efterföljande besiktningar, som i detta kapitels regel 7 stadgas för passagerarfartyg.

Regel 10

Besiktning av skrov, maskineri och utrustning å lastfartyg

Lastfartygs skrov, maskineri och utrustning (avseende andra detaljer än de, för vilka utrustningssäkerhetscertifikat för lastfartyg, radiotelegrafsäkerhetscertifikat för lastfartyg eller radiotelefonssäkerhetscertifikat för lastfartyg utfärdats) skola besiktigas vid färdigställandet och därefter på sådant sätt och på mellantider, som administrationen anser nödvändiga för att säkerställa, att deras tillstånd är i alla avseenden tillfredsställande. Besiktningen skall vara sådan, att den skapar visshet om att de konstruktiva delarna, ångpannorna och andra tryckkärl med deras tillbehör, huvud- och hjälpmaskineri, elektriska installationer och all annan utrustning med avseende å anordnande, material och dimensioner äro i alla avseenden tillfredsställande för den användning, för vilken fartyget är avsett.

Regel 11

Bibehållande av standard efter besiktning

Sedan fartyg underkastats besiktning enligt regel 7 eller 8, 9 och 10

completed, no change shall be made in the structural arrangements, machinery, equipments, &c. covered by the survey, without the sanction of the Administration.

får ändring i de konstruktiva anordningar, maskineri, utrustning etc., som besiktningen omfattat, icke utan administrationens medgivande företagas.

Regulation 12

Issue of Certificates

(a) (i) A certificate called a Passenger Ship Safety Certificate shall be issued after inspection and survey to a passenger ship which complies with the requirements of Chapters II, III and IV and any other relevant requirements of the present Regulations.

(ii) A certificate called a Cargo Ship Safety Construction Certificate shall be issued after survey to a cargo ship which satisfies the requirements for cargo ships on survey set out in Regulation 10 of this Chapter and complies with the applicable requirements of Chapter II, other than those relating to fire extinguishing appliances and fire control plans.

(iii) A certificate called a Cargo Ship Safety Equipment Certificate shall be issued after inspection to a cargo ship which complies with the relevant requirements of Chapters II and III and any other relevant requirements of the present Regulations.

(iv) A certificate called a Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate shall be issued after inspection to a cargo ship, fitted with a radiotelegraph installation, which complies with the requirements of Chapter IV and any other relevant requirements of the present Regulations.

(v) A certificate called a Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate shall be issued after inspection to a cargo ship, fitted with a radiotelephone installation, which complies with the requirements of Chapter IV and any other relevant requirements of the present Regulations.

(vi) When an exemption is granted to a ship under and in accordance

Regel 12

Utfärdande av certifikat

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

(ii) Ett certifikat, kallat konstruktionssäkerhetscertifikat för lastfartyg, skall efter besiktning utfärdas för lastfartyg, vilket uppfyller fordringarna för lastfartyg vid besiktning enligt regel 10 i detta kapitel, och vilket uppfyller tillämpliga fordringar i kapitel II andra än de fordringar, som hava avseende å brandsläckningsredskap och brandbekämpningsscheman.

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

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

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

(vi) När dispens beviljats för ett fartyg med stöd av och enligt bestäm-

with the provisions of the present Regulations, a certificate called an Exemption Certificate shall be issued in addition to the certificates prescribed in this paragraph.

(vii) Passenger Ship Safety Certificates, Cargo Ship Safety Construction Certificates, Cargo Ship Safety Equipment Certificates, Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificates, Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificates and Exemption Certificates shall be issued either by the Administration or by any person or organization duly authorised by it. In every case, that Administration assumes full responsibility for the Certificate.

(b) Notwithstanding any other provision of the present Convention any certificate issued under, and in accordance with, the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948, which is current when the present Convention comes into force in respect of the Administration by which the certificate is issued, shall remain valid until it expires under the terms of Regulation 13 of Chapter I of that Convention.

(c) A Contracting Government shall not issue Certificates under, and in accordance with, the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948 or 1929, after the date on which acceptance of the present Convention by the Government takes effect.

melserna i dessa regler, skall ett certifikat, kallat dispenscertifikat, utfärdas utöver de certifikat, som föreskrivits i detta moment.

(vii) Säkerhetscertifikat för passagerarfartyg, konstruktionssäkerhetscertifikat för lastfartyg, utrustnings-säkerhetscertifikat för lastfartyg, radiotelegrafsäkerhetscertifikat för lastfartyg, radiotelefonssäkerhetscertifikat för lastfartyg och dispenscertifikat skola utfärdas antingen av administrationen eller av person eller organisation, som blivit bemyndigad därtill i behörig ordning. För varje fall påtager sig administrationen fullt ansvar för certifikatet.

(b) Oavsett vad eljest i denna konvention sägs, skall varje med stöd av och i enlighet med bestämmelserna i 1948 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss utfärdat certifikat, som är gällande när den nu ifrågavarande konventionen träder i kraft med avseende å den administration, som utfärdat certifikatet, fortfarande att gälla intill dess giltigheten upphör enligt förutnämnda konventions kapitel I, regel 13.

(c) Fördragsslutande regering får icke utfärda certifikat med stöd av och enligt bestämmelserna i 1948 eller 1929 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss efter den dag, då regeringens godkännande av denna konvention träder i kraft.

Regulation 13

Issue of Certificate by another Government

A Contracting Government may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the requirements of the present Regulations are complied with, shall issue certificates to the ship in accordance with the present Regulations. Any certificate so issued must contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the country in

Regel 13

Utfärdande av certifikat genom 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 dessa regler. Sålunda utfärdat certifikat skall innehålla förklaring, att det är utfärdat på begäran av regeringen i det land, där fartyget är eller kommer att bli registrerat. Certifikatet

which the ship is or will be registered, and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under Regulation 12 of this Chapter.

skall äga samma kraft och verkan som ett certifikat, utfärdat enligt regel 12 i detta kapitel.

Regulation 14

Duration of Certificates

(a) Certificates other than Cargo Ship Safety Construction Certificates, Cargo Ship Safety Equipment Certificates and Exemption Certificates shall be issued for a period of not more than 12 months. Cargo Ship Safety Equipment Certificates shall be issued for a period of not more than 24 months. Exemption Certificates shall not be valid for longer than the period of the certificates to which they refer.

(b) If a survey takes place within two months before the end of the period for which a Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate or a Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate issued in respect of cargo ships of 300 tons gross tonnage and upwards, but less than 500 tons gross tonnage, was originally issued, that certificate may be withdrawn, and a new certificate may be issued which shall expire 12 months after the end of the said period.

(c) If a ship at the time when its certificate expires is not in a port of the country in which it is registered, the certificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the country in which it is registered or is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable so to do.

(d) No certificate shall be thus extended for a longer period than five months, and a ship to which such extension is granted shall not, on its arrival in the country in which it is registered or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port

Regel 14

Giltighetstiden för certifikat

(a) Andra certifikat än konstruktionssäkerhetscertifikat för lastfartyg, utrustningssäkerhetscertifikat för lastfartyg och dispenscertifikat skola utfärdas för en tid av högst tolv månader. Utrustningssäkerhetscertifikat för lastfartyg må utfärdas för en tid av högst 24 månader. Dispenscertifikat skola icke hava längre giltighetstid än de certifikat, vilka de avse.

(b) Om en besiktning äger rum inom två månader före utgången av den tid, för vilken ett radiotelegrafsäkerhetscertifikat för lastfartyg eller ett radiotelefonssäkerhetscertifikat för lastfartyg, avseende lastfartyg om 300 bruttoregister-ton eller mera men under 500 bruttoregister-ton, ursprungligen utfärdats, må detta certifikat indragas och ett nytt certifikat utfärdas, vars giltighet skall upphöra tolv månader efter utgången av ovan nämnda tid.

(c) 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 administrationen. Sådan förlängning må dock beviljas allenast för att fartyget skall kunna fullborda resa till det land, där fartyget är registrerat eller skall besiktigas, och endast om sådan åtgärd är lämplig och skälig.

(d) Giltighetstiden för ett certifikat må icke av sådan anledning förlängas för längre tid än fem månader och fartyg, för vilket sådan förlängning medgivits, äger icke på grund härav rätt att efter ankomsten till det land, där det är registrerat, eller den hamn, där det skall besiktigas,

or country without having obtained a new certificate.

(e) A certificate which has not been extended under the foregoing provisions of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

Regulation 15

Form of Certificates

(a) All certificates shall be drawn up in the official language or languages of the country by which they are issued.

(b) The form of the certificates shall be that of the models given in the Appendix to the present Regulations. The arrangement of the printed part of the model certificates shall be exactly reproduced in the certificates issued, or in certified copies thereof, and the particulars inserted in the certificates issued, or in certified copies thereof, shall be in Roman characters and Arabic figures.

Regulation 16

Posting up of Certificates

All certificates or certified copies thereof issued under the present Regulations shall be posted up in a prominent and accessible place in the ship.

Regulation 17

Acceptance of Certificates

Certificates issued under the authority of a Contracting Government shall be accepted by the other Contracting Governments for all purposes covered by the present Convention. They shall be regarded by the other Contracting Governments as having the same force as certificates issued by them.

lämna hamnen eller landet utan att hava erhållit nytt certifikat.

(e) 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 15

Form för certifikat

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

(b) Certifikatens formulär skola vara i överensstämmelse med de förebilder, 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 16

Anslag av certifikat

Alla certifikat, som utfärdats enligt dessa regler, eller bestyrkta avskrifter av certifikaten skola anslås på väl synlig och lätt tillgänglig plats ombord.

Regel 17

Godtagande av certifikat

Certifikat, som utfärdats på föranstaltande av fördragsslutande regering, 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.

Regulation 18

Qualification of Certificates

(a) If in the course of a particular voyage a ship has on board a number of persons less than the total number stated in the Passenger Ship Safety Certificate and is in consequence, in accordance with the provisions of the present Regulations, free to carry a smaller number of lifeboats and other life-saving appliances than that stated in the Certificate, an annex may be issued by the Government, person, or organization referred to in Regulation 12 or 13.

(b) This annex shall state that in the circumstances there is no infringement of the provisions of the present Regulations. It shall be annexed to the Certificate and shall be substituted for it in so far as the life-saving appliances are concerned. It shall be valid only for the particular voyage for which it is issued.

Regulation 19

Control

Every ship holding a certificate issued under Regulation 12 or Regulation 13 is subject in the ports of the other Contracting Governments to control by officers duly authorised by such Governments in so far as this control is directed towards verifying that there is on board a valid certificate. Such certificate shall be accepted unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or of its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate. In that case, the officer carrying out the control shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without danger to the passengers or the crew. In the event of this control giving rise to intervention of any kind, the officer carrying out the control shall inform the Consul of the country in which the ship is registered in

Regel 18

Certifikats lämpande efter vissa förhållanden

(a) Har ett fartyg på en särskild resa mindre antal personer ombord än hela det i dess säkerhetscertifikat för passagerarfartyg angivna antalet och är fartyget för den skull enligt bestämmelserna i dessa regler oförhindrat att medföra mindre antal livbåtar och andra bärgningsredskap än det i certifikatet angivna, må ett tilläggsbevis utfärdas av den regering, person eller organisation, som avses i regel 12 eller 13.

(b) Detta tilläggsbevis skall angiva, att under för handen varande omständigheter någon överträdelse av reglernas föreskrifter icke föreligger. Nämnda bevis skall bifogas certifikatet och, vad bärgningsredskapen beträffar, ersätta detsamma. Beviset skall gälla endast under den särskilda resa, för vilken det är utfärdat.

Regel 19

Kontroll

Varje fartyg, som innehar ett certifikat utfärdat i kraft av regel 12 eller 13, är i de övriga fördragsslutande staternas hamnar underkastat kontroll genom därtill av vederbörande regering bemyndigade förrättningsmän, i den mån sådan kontroll avser att fastställa, att gällande certifikat finnes ombord. Dylikt certifikat skall godtagas såvida det icke finnes klar anledning att antaga, att fartygets tillstånd eller dess utrustning i väsentliga avseenden icke svarar mot uppgifterna i certifikatet. I sådant fall skall förrättningsmannen vidtaga erforderliga åtgärder för att hindra fartyget att avgå innan det kan gå till sjöss utan fara för passagerare och besättning. För den händelse kontrollen ger anledning till inskrifande av något slag, skall förrättningsmannen omedelbart skriftligen underrätta konsuln för det land, där fartyget är registrerat, om alla de

writing forthwith of all the circumstances in which intervention was deemed to be necessary, and the facts shall be reported to the Organization.

Regulation 20

Privileges

The privileges of the present Convention may not be claimed in favour of any ship unless it holds appropriate valid certificates.

Part C. Casualties

Regulation 21

Casualties

(a) Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to any of its ships subject to the provisions of the present Convention when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the present Regulations might be desirable.

(b) Each Contracting Government undertakes to supply the Organization with pertinent information concerning the findings of such investigations. No reports or recommendations of the Organization based upon such information shall disclose the identity or nationality of the ships concerned or in any manner fix or imply responsibility upon any ship or person.

omständigheter, som ansetts nödvändiggöra inskridandet, och sakförhållandena skola rapporteras till organisationen.

Regel 20

Förmåner

De förmåner, vilka denna konvention medför, kunna icke åberopas för ett fartyg, om det ej innehar vederbörliga gällande certifikat.

Del C. — Olyckor

Regel 21

Olyckor

(a) Varje administration förbinder sig att låta undersöka varje olycka, som drabbar något dess fartyg, varå denna konvention är tillämplig, när den anser, att sådan undersökning kan bidra till att fastställa önskvärda förändringar i dessa regler.

(b) Varje fördragsslutande regering förbinder sig att förse organisationen med alla sakupplysningar om resultaten av sådana undersökningar. Rapport eller rekommendation, som organisationen på grundval av sådana uppgifter avger, må ej avslöja ifrågakommande fartygs identitet eller nationalitet eller på något sätt fastställa eller antyda ansvar hos fartyg eller person.

*Chapter II. — Construction**Part A. — General**Regulation 1**Application*

(a) (i) Unless expressly provided otherwise, this Chapter applies to new ships.

(ii) In the case of existing passenger ships and cargo ships the keels of which were laid on or after the date of coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948, the Administration shall ensure that the requirements which were applied under Chapter II of that Convention to new ships as defined in that Chapter are complied with. In the case of existing passenger ships and cargo ships the keels of which were laid before the date of coming into force of that Convention, the Administration shall ensure that the requirements which were applied under Chapter II of that Convention to existing ships as defined in that Chapter are complied with. As regards those requirements of Chapter II of the present Convention which are not contained in Chapter II of the 1948 Convention the Administration shall decide which of these requirements shall be applied to existing ships as defined in the present Convention.

(b) For the purpose of this Chapter:—

(i) A new passenger ship is a passenger ship the keel of which is laid on or after the date of coming into force of the present Convention, or a cargo ship which is converted to a passenger ship on or after that date, all other passenger ships being described as existing passenger ships.

(ii) A new cargo ship is a cargo ship the keel of which is laid on or after the date of coming into force of the present Convention.

*Kapitel II. Konstruktion**Del A. — Allmänt**Regel 1**Tillämpning*

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

(ii) Vad angår sådana existerande passagerar- eller lastfartyg, vars kölar blivit sträckta på dagen för ikraftträdandet av 1948 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss eller senare, skall administrationen säkerställa, att de bestämmelser i nämnda konventions kapitel II, vilka tillämpades å nya fartyg, såsom dessa äro definierade i kapitlet, bliva uppfyllda. Vad angår sådana existerande passagerar- eller lastfartyg, vars kölar blivit sträckta före ikraftträdandet av nämnda konvention, skall administrationen säkerställa, att de bestämmelser i nämnda konventions kapitel II, vilka tillämpades å existerande fartyg, såsom dessa äro definierade i kapitlet, bliva uppfyllda. Vad angår sådana bestämmelser i denna konventions kapitel II, vilka icke finnas i kapitel II i 1948 års konvention, skall administrationen avgöra, vilka av bestämmelserna som skola tillämpas å existerande fartyg, såsom dessa äro definierade i denna konvention.

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

(i) Nytt passagerarfartyg är ett passagerarfartyg, vars köl blivit sträckt på 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) Nytt lastfartyg är ett lastfartyg, vars köl blivit sträckt på dagen för denna konventions ikraftträdande eller senare.

(c) The Administration may, if it considers that the sheltered nature and conditions of the voyage are such as to render the application of any specific requirements of this Chapter unreasonable or unnecessary, exempt from those requirements individual ships or classes of ships belonging to its country which, in the course of their voyage, do not proceed more than 20 miles from the nearest land.

(d) In the case of a passenger ship which is permitted under paragraph (c) of Regulation 27 of Chapter III to carry a number of persons on board in excess of the lifeboat capacity provided, it shall comply with the special standards of subdivision set out in paragraph (e) of Regulation 5 of this Chapter, and the associated special provisions regarding permeability in paragraph (d) of Regulation 4 of this Chapter, unless the Administration is satisfied that, having regard to the nature and conditions of the voyage, compliance with the other provisions of the Regulations of this Chapter is sufficient.

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

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

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

(c) Administrationen må, om den med hänsyn till resvägens skyddade beskaffenhet och de förhållanden, under vilka resan äger rum, finner tillämpning av någon viss bestämmelse i detta kapitel vara oskäligen eller onödig, från denna bestämmelse undantaga vissa fartyg eller grupper av fartyg, hemmahörande i det egna landet, därest fartygen i fråga under resa icke avlägsna sig mer än 20 nautiska mil från närmaste land.

(d) Passagerarfartyg, vilket enligt kapitel III, regel 27, mom. (c) tillåtes medföra större antal personer än det för livbåtarna medgivna, skall uppfylla de särskilda fordringar å rumsindelning, som angivas i detta kapitel, regel 5, mom. (e), och tillhörande särskilda bestämmelser beträffande fyllbarhet i detta kapitel, regel 4, mom. (d), dock att detta icke fordras om administrationen, med hänsyn till resvägens beskaffenhet och de förhållanden, under vilka resan äger rum, är övertygad om att det är tillräckligt att fartyget uppfyller de övriga bestämmelserna i reglerna i förevarande kapitel.

(e) Beträffande passagerarfartyg, vilka medföra stort antal däckspassagerare i särskild trafik, såsom t. ex. i pilgrimstrafiken, må vederbörande administration, där den finner sig icke kunna fordra att bestämmelserna i detta kapitel uppfyllas, 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 att fastställa allmänna föreskrifter, gällande för de särskilda förhållandena i denna trafik. Sådana föreskrifter skola fastställas i samråd med andra fördragsslutande regeringar, som kunna vara direkt intresserade av ifrågasvarande passagerartrafik.

Notwithstanding any provisions of the present Convention, the Simla Rules, 1931, shall continue in force as between the parties to those Rules until the rules formulated under subparagraph (e) (ii) of this Regulation shall come into force.

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

Regulation 2

Definitions

For the purpose of this Chapter, unless expressly provided otherwise:—

(a) (i) A *subdivision loadline* is a waterline used in determining the subdivision of the ship.

(ii) The *deepest subdivision loadline* is the waterline which corresponds to the greatest draught permitted by the subdivision requirements which are applicable.

(b) The *length of the ship* is the length measured between perpendiculars taken at the extremities of the deepest subdivision loadline.

(c) The *breadth of the ship* is the extreme width from outside of frame to outside of frame at or below the deepest subdivision loadline.

(d) The *draught* is the vertical distance from the moulded base line amidships to the subdivision loadline in question.

(e) The *bulkhead deck* is the uppermost deck up to which the transverse watertight bulkheads are carried.

(f) The *margin line* is a line drawn at least 3 inches (or 76 millimetres) below the upper surface of the bulkhead deck at side.

(g) The *permeability* of a space is the percentage of that space which can be occupied by water.

The volume of a space which extends above the margin line shall be measured only to the height of that line.

(h) The *machinery space* is to be

Regel 2

Definitioner

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

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

(ii) *Djupaste indelningsvattenlinjen* är den vattenlinje, som svarar mot det största djupgående, som medges i de bestämmelser rörande rumsindelningen, som äro tillämpliga.

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

(e) *Skottdäcket* är det översta däck, till vilket de vattentäta tvärskeppsskotten äro uppdragna.

(f) *Marginallinjen* är en linje, dragen minst 76 millimeter (eller tre eng. tum) under övre ytan av skottdäcket bordvarts.

(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 be-

taken as extending from the moulded base line to the margin line and between the extreme main transverse watertight bulkheads bounding the spaces containing the main and auxiliary propelling machinery, boilers serving the needs of propulsion, and all permanent coal bunkers.

In the case of unusual arrangements, the Administration may define the limits of the machinery spaces.

(i) *Passenger spaces* are those which are provided for the accommodation and use of passengers, excluding baggage, store, provision and mail rooms.

For the purposes of Regulations 4 and 5 of this Chapter, spaces provided below the margin line for the accommodation and use of the crew shall be regarded as passenger spaces.

(j) In all cases *volumes* and *areas* shall be calculated to moulded lines.

räknas som om den nådde från den mallade baslinjen till marginallinjen samt sträckte sig mellan de yttersta vattentäta huvudtvärskeppsskott, vilka begränsa de rum, som inrymma framdrivningsmaskineri, hjälpmaskineri och ångpannor erforderliga för framdrivningen, samt alla permanenta kolrum.

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

(i) *Passagerarrum* äro de rum, som äro inrättade till bostäder åt passagerarna och för annat deras bruk; dock med undantag för resgods-, förråds-, proviant- och postrum.

Vid tillämpning av reglerna 4 och 5 i detta kapitel skola alla rum, vilka äro belägna under marginallinjen och avsedda till bostäder åt besättningen och för annat deras bruk, anses såsom passagerarrum.

(j) *Rymder och ytor* skola alltid beräknas till mallade linjer.

Part B. — Subdivision and Stability

(Part B applies to passenger ships only, except that Regulation 19 also applies to cargo ships)

Regulation 3

Floodable Length

(a) The floodable length at any point of the length of a ship shall be determined by a method of calculation which takes into consideration the form, draught and other characteristics of the ship in question.

(b) In a ship with a continuous bulkhead deck, the floodable length at a given point is the maximum portion of the length of the ship, having its centre at the point in question, which can be flooded under the definite assumptions set forth in Regulation 4 of this Chapter without the ship being submerged beyond the margin line.

(c) (i) In the case of a ship not

Del B. — Rumsindelning och stabilitet

(Del B äger tillämpning endast å passagerarfartyg; regel 19 äger dock tillämpning även å lastfartyg)

Regel 3

Fyllningslängd

(a) Fyllningslängden vid 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 i detta kapitel gjorda antagandena, utan att marginallinjen i någon punkt kommer under vattenytan.

(c) (i) I fråga om ett fartyg, som

having a continuous bulkhead deck, the floodable length at any point may be determined to an assumed continuous margin line which at no point is less than 3 inches (or 76 millimetres) below the top of the deck (at side) to which the bulkheads concerned and the shell are carried watertight.

(ii) Where a portion of an assumed margin line is appreciably below the deck to which bulkheads are carried, the Administration may permit a limited relaxation in the watertightness of those portions of the bulkheads which are above the margin line and immediately under the higher deck.

Regulation 4

Permeability

(a) The definite assumptions referred to in Regulation 3 of this Chapter relate to the permeabilities of the spaces below the margin line.

In determining the floodable length, a uniform average permeability shall be used throughout the whole length of each of the following portions of the ship below the margin line:—

(i) the machinery space as defined in Regulation 2 of this Chapter;

(ii) the portion forward of the machinery space; and

(iii) the portion abaft the machinery space.

(b) (i) The uniform average permeability throughout the machinery space shall be determined from the formula—

$$85 + 10 \left(\frac{a-c}{v} \right)$$

where:—

a = volume of the passenger spaces, as defined in Regulation 2 of this Chapter, which are situated below the margin line within the limits of the machinery space.

c = volume of between deck spaces below the margin line within the lim-

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 millimeter (eller tre 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 krav på vattentäthet för de delar av skotten, som befinna sig ovan marginallinjen och omedelbart under det övre däck.

Regel 4

Fyllbarhet

(a) De i detta kapitel regulerade omfördälda antagandena avse fyllbarheten för de under marginallinjen belägna rummen.

Vid bestämmandet av fyllningslängderna skall en och samma medelfyllbarhet användas för hela längden av envar av följande, upptill av marginallinjen begränsade delar av fartyget, nämligen:

(i) maskineriavdelningen sådan denna är definierad i regel 2 i detta kapitel;

(ii) den för om maskineriavdelningen belägna delen; och

(iii) den akter om maskineriavdelningen belägna delen.

(b) (i) Medelfyllbarheten för hela maskineriavdelningen skall beräknas enligt följande formel:

$$85 + 10 \left(\frac{a-c}{v} \right)$$

i vilken

a = rymden av passagerarrum, sådana dessa äro definierade i regel 2 i detta kapitel, vilka äro belägna under marginallinjen och inom maskineriavdelningens begränsningar;

c = rymden av mellandäcksrums, vilka äro belägna under marginallin-

its of the machinery space which are appropriated to cargo, coal or stores.

v = whole volume of the machinery space below the margin line.

(ii) Where it is shown to the satisfaction of the Administration that the average permeability as determined by detailed calculation is less than that given by the formula, the detailed calculated value may be used. For the purpose of such calculation, the permeabilities of passenger spaces, as defined in Regulation 2 of this Chapter, shall be taken as 95, that of all cargo, coal and store spaces as 60, and that of double bottom, oil fuel and other tanks at such values as may be approved in each case.

(c) Except as provided in paragraph (d) of this Regulation, the uniform average permeability throughout the portion of the ship before (or abaft) the machinery space shall be determined from the formula—

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

where:

a = volume of the passenger spaces, as defined in Regulation 2 of this Chapter, which are situated below the margin line, before (or abaft) the machinery space, and

v = whole volume of the portion of the ship below the margin line before (or abaft) the machinery space.

(d) In the case of a ship which is permitted under paragraph (c) of Regulation 27 of Chapter III to carry a number of persons on board in excess of the lifeboat capacity provided, and is required under paragraph (d) of Regulation 1 of this Chapter to comply with special provisions, the uniform average permeability throughout the portion of the ship before (or abaft) the machinery space shall be determined from the formula—

jen och inom maskineriavdelningens begränsningar samt avsedda för last, kol eller förråd; och

v = totala rymden av maskineriavdelningen under marginallinjen.

(ii) 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 i detta kapitel, sättas till 95, fyllbarheten för alla last-, kol- och förrådsrum till 60 och fyllbarheten för dubbelbotten, brännolja- och andra tankar till tal, som fastställas i varje särskilt fall.

(c) Med undantag för de fall, som avses i mom. (d) av denna regel, skall medelfyllbarheten för hela den del av fartyget, som ligger för (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 i detta kapitel, vilka äro belägna under marginallinjen och för (eller akter) om maskineriavdelningen; och

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

(d) Beträffande fartyg, vilket enligt kapitel III, regel 27, mom. (c) tillåtes medföra större antal personer än det för livbåtarna medgivna, och vilket enligt mom. (d) av regel 1 i detta kapitel skall uppfylla vissa särskilda villkor, skall medelfyllbarheten för hela den del av fartyget, som ligger för (eller akter) om maskineriavdelningen beräknas enligt följande formel:

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

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

where:

b = the volume of the spaces below the margin line and above the tops of floors, inner bottom, or peak tanks, as the case may be, which are appropriated to and used as cargo spaces, coal or oil fuel bunkers, store rooms, baggage and mail rooms, chain lockers and fresh water tanks, before (or abaft) the machinery space; and

v = whole volume of the portion of the ship below the margin line before (or abaft) the machinery space.

In the case of ships engaged on services where the cargo holds are not generally occupied by any substantial quantities of cargo, no part of the cargo spaces is to be included in calculating "b".

(e) In the case of unusual arrangements the Administration may allow, or require, a detailed calculation of average permeability for the portions before or abaft the machinery space. For the purpose of such calculation, the permeability of passenger spaces as defined in Regulation 2 of this Chapter shall be taken as 95, that of spaces containing machinery as 85, that of all cargo, coal and store spaces as 60, and that of double bottom, oil fuel and other tanks at such value as may be approved in each case.

(f) Where a between deck compartment between two watertight transverse bulkheads contains any passenger or crew space, the whole of that compartment, less any space completely enclosed within permanent steel bulkheads and appropriated to other purposes, shall be regarded as passenger space. Where, however, the passenger or crew space in question is completely enclosed within permanent steel bulkheads, only the space so enclosed need be considered as passenger space.

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, brännoljetankar, förråds-, resgods- eller postrum, kättingboxar eller färskvattentankar; och

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

Beträffande fartyg, som nyttjas i sådan trafik, att någon väsentlig lastmängd i allmänhet icke föres i lastrummen, skall icke någon del av lastutrymmena inräknas i rymden »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 maskineriavdelningen belägna delarna. Vid sådan beräkning skall fyllbarheten för passagerarrum, sådana dessa äro definierade i regel 2 i detta kapitel, sättas till 95, fyllbarheten för avdelningar inrymmande maskineri till 85, fyllbarheten för alla last-, kol- och förrådsrum till 60 samt fyllbarheten för dubbelbotten-, brännolje- och andra tankar till tal, som fastställas i varje särskilt fall.

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

Regulation 5

Regel 5

Permissible Length of Compartments

(a) Ships shall be as efficiently subdivided as is possible having regard to the nature of the service for which they are intended. The degree of subdivision shall vary with the length of the ship and with the service, in such manner that the highest degree of subdivision corresponds with the ships of greatest length, primarily engaged in the carriage of passengers.

(b) *Factor of Subdivision.*—The maximum permissible length of a compartment having its centre at any point in the ship's length is obtained from the floodable length by multiplying the latter by an appropriate factor called the *factor of subdivision*.

The factor of subdivision shall depend on the length of the ship, and for a given length shall vary according to the nature of the service for which the ship is intended. It shall decrease in a regular and continuous manner—

(i) as the length of the ship increases, and

(ii) from a factor A, applicable to ships primarily engaged in the carriage of cargo, to a factor B, applicable to ships primarily engaged in the carriage of passengers.

The variations of the factors A and B shall be expressed by the following formulae (I) and (II) where L is the length of the ship as defined in Regulation 2 of this Chapter:

L in feet

$$A = \frac{190}{L-198} + .18 \quad (L = 430 \text{ and upwards})$$

L in metres

$$A = \frac{58.2}{L-60} + .18 \quad (L=131 \text{ and upwards}) \dots (I)$$

L in feet

$$B = \frac{100}{L-138} + .18 \quad (L=260 \text{ and upwards})$$

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 det samma 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 karakteren 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 transport av last, till en faktor B, som gäller för fartyg, vilka huvudsakligen äro avsedda för befordran av passagerare.

Variationerna med avseende på faktorerna A och B erhållas enligt följande formler (I) och (II), i vilka L är fartygets längd, sådan denna är definierad i regel 2 i detta kapitel:

L i meter

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

L i eng. fot

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

L i meter

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

L in metres

$$B = \frac{30.3}{L-42} + .18 \quad (L=79 \text{ and upwards) } \dots (II)$$

(c) *Criterion of Service.*—For a ship of given length the appropriate factor of subdivision shall be determined by the Criterion of Service Numeral (hereinafter called the Criterion Numeral) as given by the following formulae (III) and (IV) where:—

C_s = the Criterion Numeral;

L = length of the ship, as defined in Regulation 2 of this Chapter;

M = the volume of the machinery space, as defined in Regulation 2 of this Chapter; with the addition thereto of the volume of any permanent oil fuel bunkers which may be situated above the inner bottom and before or abaft the machinery space;

P = the whole volume of the passenger spaces below the margin line, as defined in Regulation 2 of this Chapter;

V = the whole volume of the ship below the margin line;

P₁ = KN where:—

N = number of passengers for which the ship is to be certified, and

K has the following values:—

	Value of K
Length in feet and volumes in cubic feet . .	.6L
Length in metres and volumes in cubic metres056L

Where the value of KN is greater than the sum of P and the whole volume of the actual passenger spaces above the margin line, the figure to be taken as P₁ is that sum or 2/3 KN, whichever is the greater.

When P₁ is greater than P—

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

and in other cases—

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

L i eng. fot

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

(c) *Trafikkaraktär.* För ett fartyg med en given längd bestämmas 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 i detta kapitel;

M = maskineriavdelningens rymd, sådan denna är definierad i regel 2 i detta kapitel, 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 i detta kapitel;

V = fartygets totala rymd under marginallinjen; och

P₁ = KN, där

N = 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 P₁ givas det största värde, som erhålles vid jämförelse mellan nämnda summa och 2/3 KN.

Där P₁ är större än P, är:

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

och i annat fall är:

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

For ships not having a continuous bulkhead deck the volumes are to be taken up to the actual margin lines used in determining the floodable lengths.

(d) *Rules for Subdivision of Ships other than those covered by paragraph (e) of this Regulation*

(i) *The subdivision abaft the forepeak of ships 430 feet (or 131 metres) in length and upwards having a criterion numeral of 23 or less shall be governed by the factor A given by formula (I); of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor B given by formula (II); and of those having a criterion numeral between 23 and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between the factors A and B, using the formula:—*

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

Nevertheless, where the criterion numeral is equal to 45 or more and simultaneously the computed factor of subdivision as given by formula (V) is .65 or less, but more than .50, the subdivision abaft the forepeak shall be governed by the factor .50.

Where the factor F is less than .40 and it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with the factor F in a machinery compartment of the ship, the subdivision of such compartment may be governed by an increased factor, which, however, shall not exceed .40.

(ii) *The subdivision abaft the forepeak of ships less than 430 feet (or 131 metres) but not less than 260 feet (or 79 metres) in length having a criterion numeral equal to S, where—*

$$S = \frac{9,382 - 20L}{34} \text{ (L in feet) = } \\ = \frac{3,574 - 25L}{13} \text{ (L in metres)}$$

I fråga om fartyg, som icke äro försedda 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) och däröver 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 enligt formeln:*

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

Det oaktat skall, där karaktärstalet är lika med 45 eller däröver och den beräknade indelningsfaktorn erhålles enligt formeln (V) samtidigt är 0,65 eller därunder men större än 0,50, rumsindelningen akter om förpiken bestämmas genom en faktor lika med 0,50.

Där faktorn F är mindre än 0,40 och det för administrationen tillfredsställande styrkes, att det är omöjligt att använda faktorn F i fråga om ett maskinerirum i fartyget, 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*

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

shall be governed by the factor unity; of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor B given by the formula (II); of those having a criterion numeral between S and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between unity and the factor B using the formula:—

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

(iii) *The subdivision abaft the forepeak* of ships less than 430 feet (or 131 metres) but not less than 260 feet (or 79 metres) in length and having a criterion numeral less than S, and of all ships less than 260 feet (or 79 metres) in length shall be governed by the factor unity, unless, in either case, it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with this factor in any part of the ship, in which case the Administration may allow such relaxation as may appear to be justified, having regard to all the circumstances.

(iv) The provisions of sub-paragraph (iii) of this paragraph shall apply also to ships of whatever length, which are to be certified to carry a number of passengers exceeding 12 but not exceeding—

$$\frac{L^2 \text{ (in feet)}}{7,000} = \frac{L^2 \text{ (in metres)}}{650} \text{ or } 50, \text{ whichever is the less.}$$

(e) *Special Standards of Subdivision for Ships which are permitted under paragraph (c) of Regulation 27 of Chapter III to carry a number of persons on board in excess of the lifeboat capacity provided and are required under paragraph (d) of Regulation 1 of this Chapter to comply with special provisions.*

(i) (1) In the case of ships primarily engaged in the carriage of passengers, the subdivision abaft the forepeak shall be governed by a factor of .50 or by the factor determined ac-

bestämmas genom en faktor lika med ett; om karaktärstalet är 123 eller däröver genom faktorn B, som erhålles enligt 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:

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

(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 omöjligt 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 punkten (iii) av detta mom. skola gälla även för sådana fartyg av vilken längd som helst, vilka äro avsedda för befordran av passagerare till ett antal överstigande tolv men icke överstigande det minsta av följande tal:

$$\frac{L^2 \text{ (i meter)}}{650} = \frac{L^2 \text{ (i eng. fot)}}{7000} \text{ eller } 50.$$

(e) *Särskilda bestämmelser för rumsindelning i fartyg, vilka enligt kapitel III, regel 27, mom. (c) tillåtes medföra större antal personer än det för livbåtarna medgivna och vilka enligt mom. (d) av regel 1 i detta kapitel skola uppfylla särskilda fordringar.*

(i) (1) Beträffande fartyg huvudsakligen nyttjade till befordran av passagerare skall rumsindelningen akter om förpiken bestämmas genom en faktor lika med 0,50 eller genom

cording to paragraphs (c) and (d) of this Regulation, if less than .50.

(2) In the case of such ships less than 300 feet (or 91.5 metres) in length, if the Administration is satisfied that compliance with such factor would be impracticable in a compartment, it may allow the length of that compartment to be governed by a higher factor provided the factor used is the lowest that is practicable and reasonable in the circumstances.

(ii) Where in the case of any ship whether less than 300 feet (or 91.5 metres) or not, the necessity of carrying appreciable quantities of cargo makes it impracticable to require the subdivision abaft the forepeak to be governed by a factor not exceeding .50, the standard of subdivision to be applied shall be determined in accordance with the following sub-paragraphs (1) to (5), subject to the condition that where the Administration is satisfied that insistence on strict compliance in any respect would be unreasonable, it may allow such alternative arrangement of the watertight bulkheads as appears to be justified on merits and will not diminish the general effectiveness of the subdivision.

(1) The provisions of paragraph (c) of this Regulation relating to the criterion numeral shall apply with the exception that in calculating the value of P_1 for berthed passengers K is to have the value defined in paragraph (c) of this Regulation or 125 cubic feet (or 3.55 cubic metres), whichever is the greater, and for unberthed passengers K is to have the value 125 cubic feet (or 3.55 cubic metres).

(2) The factor B in paragraph (b) of this Regulation shall be replaced by the factor BB determined by the following formula:—

L in feet

$$BB = \frac{57.6}{L - 108} + .20 \quad (L = 180 \text{ and upwards})$$

en faktor fastställd enligt mom. (c) och (d) i denna regel, om denna senare faktor är mindre än 0,50.

(2) Har dylikt fartyg en längd understigande 91,5 meter (eller 300 eng. fot), må administrationen, om den finner att en dylik faktor icke går att tillämpa i något rum, medgiva, att längden av detta rum bestämmes genom en större faktor, vilken dock skall vara den minsta, som kan anses användbar och skäligen med hänsyn till föreliggande omständigheter.

(ii) Där nödvändigheten att föra jämförelsevis stora lastmängder gör det omöjligt att fordra, att rumsindelningen akter om förpiken bestämmes genom en faktor icke överstigande 0,50, skall, oberoende av om fartygets längd understiger 91,5 meter (eller 300 eng. fot) eller ej, rumsindelningen bestämmas i överensstämmelse med de efterföljande punkterna (1) till och med (5), varvid administrationen dock, i de fall den finner fordran på sträng överensstämmelse i något avseende vara oskäligen, må tillåta sådant annat tillfredsställande anordnande av de vatentäta skotten som synes befogat och icke minskar rumsindelningens allmänna effektivitet.

(1) Bestämmelserna beträffande karaktärstalet i mom. (c) av denna regel skola tillämpas med det undantaget, att, vid beräkning av värdet av P_1 , K skall, 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 eller, där fråga är om passagerare utan sovplats, hava värdet 3,55 kubikmeter (eller 125 eng. kubikfot).

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

L i meter

$$BB = \frac{17,6}{L - 33} + 0,20 \quad (L = 55 \text{ och däröver})$$

L in metres

$$BB = \frac{17.6}{L-33} + .20 \quad (L=55 \text{ and upwards})$$

(3) *The subdivision abaft the forepeak* of ships 430 feet (or 131 metres) in length and upwards having a criterion numeral of 23 or less shall be governed by the factor A given by formula (I) in paragraph (b) of this Regulation; of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor BB given by the formula in subparagraph (ii) (2) of this paragraph; and of those having a criterion numeral between 23 and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between the factors A and BB, using the formula:—

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

except that if the factor F so obtained is less than .50 the factor to be used shall be either .50 or the factor calculated according to the provisions of subparagraph (d) (i) of this Regulation, whichever is the smaller.

(4) *The subdivision abaft the forepeak* of ships less than 430 feet (or 131 metres) but not less than 180 feet (or 55 metres) in length having a criterion numeral equal to S_1 where— shall be governed by the factor unity;

$$S_1 = \frac{1,950 - 4L}{10} \quad (L \text{ in feet})$$

$$S_1 = \frac{3,712 - 25L}{19} \quad (L \text{ in metres})$$

of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor BB given by the formula in subparagraph (ii) (2) of this paragraph; of those having a criterion numeral between S_1 and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between unity and the factor BB using the formula:—

L i eng. fot

$$BB = \frac{57,6}{L-108} + 0,20 \quad (L = 180 \text{ och däröver})$$

(3) *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) (2) 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 punkten (d) (i) av denna regel beräknade.

(4) *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

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

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

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 punkten (ii) (2) av detta moment; ligger karaktärstalet mellan S_1 och 123, skall bestämningen ske med användande av faktorn F, som erhålles genom linjär interpolation mellan ta-

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

except that in either of the two latter cases if the factor so obtained is less than .50 the subdivision may be governed by a factor not exceeding .50.

(5) *The subdivision abaft the forepeak* of ships less than 430 feet (or 131 metres) but not less than 180 feet (or 55 metres) in length and having a criterion numeral less than S_1 and of all ships less than 180 feet (or 55 metres) in length shall be governed by the factor unity, unless it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with this factor in particular compartments, in which event the administration may allow such relaxations in respect of those compartments as appear to be justified, having regard to all the circumstances, provided that the aftermost compartment and as many as possible of the forward compartments (between the forepeak and the after end of the machinery space) shall be kept within the floodable length.

Regulation 6

Special Rules Concerning Subdivision

(a) Where in a portion or portions of a ship the watertight bulkheads are carried to a higher deck than in the remainder of the ship and it is desired to take advantage of this higher extension of the bulkheads in calculating the floodable length, separate margin lines may be used for each such portion of the ship provided that—

(i) the sides of the ship are extended throughout the ship's length to the deck corresponding to the upper margin line and all openings in the shell plating below this deck

let 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.

(5) *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 faktor icke går att tillämpa för vissa rum, i vilket fall administrationen må lämna sådana eftergifter beträffande dessa rum, som finnas 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 fyllningslängden 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

throughout the length of the ship are treated as being below a margin line, for the purposes of Regulation 14 of this Chapter; and

(ii) the two compartments adjacent to the "step" in the bulkhead deck are each within the permissible length corresponding to their respective margin lines, and, in addition, their combined length does not exceed twice the permissible length based on the lower margin line.

(b) (i) A compartment may exceed the permissible length determined by the rules of Regulation 5 of this Chapter provided the combined length of each pair of adjacent compartments to which the compartment in question is common does not exceed either the floodable length or twice the permissible length, whichever is the less.

(ii) If one of the two adjacent compartments is situated inside the machinery space, and the second is situated outside the machinery space, and the average permeability of the portion of the ship in which the second is situated differs from that of the machinery space, the combined length of the two compartments shall be adjusted to the mean average permeability of the two portions of the ship in which the compartments are situated.

(iii) Where the two adjacent compartments have different factors of subdivision, the combined length of the two compartments shall be determined proportionately.

(c) In ships 330 feet (or 100 metres) in length and upwards, one of the main transverse bulkheads abaft the forepeak shall be fitted at a distance from the forward perpendicular which is not greater than the permissible length.

(d) A main transverse bulkhead may be recessed provided that all parts of the recess lie inboard of vertical surfaces on both sides of the ship, situated at a distance from the shell plating equal to one-fifth the breadth of the ship, as defined in

detta däck ulefter fartygets hela längd vid tillämpningen av regel 14 i detta kapitel 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 i detta kapitel, under villkor att den sammanlagda längden av det ifrågasvarande 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 100 meter (eller 330 eng. fot) eller däröver, skall ett av huvudtvärskeppsskotten akter om förpiken anbringas på ett avstånd från den förliga vertikeln, 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

Regulation 2 of this Chapter, and measured at right angles to the centre line at the level of the deepest subdivision loadline.

Any part of a recess which lies outside these limits shall be dealt with as a step in accordance with paragraph (e) of this Regulation.

(e) A main transverse bulkhead may be stepped provided that it meets one of the following conditions:—

(i) the combined length of the two compartments, separated by the bulkhead in question, does not exceed either 90 per cent. of the floodable length or twice the permissible length, except that in ships having a factor of subdivision greater than .9, the combined length of the two compartments in question shall not exceed the permissible length;

(ii) additional subdivision is provided in way of the step to maintain the same measure of safety as that secured by a plane bulkhead;

(iii) the compartment over which the step extends does not exceed the permissible length corresponding to a margin line taken 3 inches (or 76 millimetres) below the step.

(f) Where a main transverse bulkhead is recessed or stepped, an equivalent plane bulkhead shall be used in determining the subdivision.

(g) If the distance between two adjacent main transverse bulkheads, or their equivalent plane bulkheads, or the distance between the transverse planes passing through the nearest stepped portions of the bulkheads, is less than 10 feet (or 3.05 metres) plus 3 per cent. of the length of the ship, or 35 feet (or 10.67 metres) whichever is the less, only one of these bulkheads shall be regarded as forming part of the subdivision of the ship in accordance with the provisions of Regulation 5 of this Chapter.

(h) Where a main transverse watertight compartment contains

denna är definierad i regel 2 i detta kapitel, samt mätt i rät vinkel mot centerlinjen i höjd med den djupaste indelningsvattenlinjen.

Varje del av en recess, som ligger utanför denna begränsning, skall behandlas som en avsats i enlighet med mom. (e) av denna regel.

(e) Ett huvudtvärskeppsskott må förses 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, varvid i fartyg, vars indelningsfaktor överstiger 0,9, den sammanlagda längden av de två ifrågavarande rummen dock icke må överstiga den tillåtna rumslängden;

(ii) ytterligare rumsindelning invid avsatsen skall utföras så, 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 millimeter (eller tre eng. tum) under avsatsen.

(f) Där ett huvudtvärskeppsskott är försett med recess eller avsats, skall detsamma 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 i 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 i detta kapitel.

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

local subdivision and it can be shown to the satisfaction of the Administration that, after any assumed side damage extending over a length of 10 feet (or 3.05 metres) plus 3 per cent. of the length of the ship, or 35 feet (or 10.67 metres) whichever is the less, the whole volume of the main compartment will not be flooded, a proportionate allowance may be made in the permissible length otherwise required for such compartment. In such a case the volume of effective buoyancy assumed on the undamaged side shall not be greater than that assumed on the damaged side.

(i) Where the required factor of subdivision is .50 or less, the combined length of any two adjacent compartments shall not exceed the floodable length.

Regulation 7

Stability of Ships in Damaged Condition

(a) Sufficient intact stability shall be provided in all service conditions so as to enable the ship to withstand the final stage of flooding of any one main compartment which is required to be within the floodable length.

Where two adjacent main compartments are separated by a bulkhead which is stepped under the conditions of sub-paragraph (e) (i) of Regulation 6 of this Chapter the intact stability shall be adequate to withstand the flooding of those two adjacent main compartments.

Where the required factor of subdivision is .50 or less but more than .33 intact stability shall be adequate to withstand the flooding of any two adjacent main compartments.

Where the required factor of sub-

och det för administrationen tillfredsställande styrkes, att i händelse av skada å endera fartygssidan med en utsträckning i långskeppsled ej överstigande den minsta av de båda längderna, 3,05 meter (eller 10 eng. fot) plus 3 procent av fartygets längd eller 10,67 meter (eller 35 eng. fot), huvudrummets hela rymd icke vattenfyllas, må en i förhållande därtill skälig ökning medgivnas beträffande den tillåtna rums längd, 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.

(i) Där den fordrade indelningsfaktorn är 0,50 eller mindre må den sammanlagda längden av vilka som helst av två till varandra gränsande rum icke överstiga fyllningslängden.

Regel 7

Stabilitet hos fartyg i skadat skick

(a) Fartyget skall i oskadat skick under alla nyttjandeförhållanden äga tillräcklig stabilitet för att kunna motstå slutskedet av inströmning av vatten från sjön i vilken som helst huvudavdelning, som enligt gällande bestämmelser ligger inom fyllningslängden.

Där två till varandra gränsande huvudavdelningar äro skilda genom ett skott, som är försett med avsats på ett sätt, som uppfyller villkoren i punkten (e) (i) av regel 6 i detta kapitel, skall fartygets stabilitet i oskadat skick vara tillräcklig för att kunna motstå inströmning av vatten från sjön i dessa två till varandra gränsande huvudavdelningar.

Där den fordrade indelningsfaktorn är 0,50 eller mindre men större än 0,33 skall stabiliteten i oskadat skick vara tillräcklig för att fartyget skall kunna motstå inströmning av vatten från sjön i två vilka som helst till varandra gränsande huvudavdelningar.

Där den fordrade indelningsfak-

division is .33 or less the intact stability shall be adequate to withstand the flooding of any three adjacent main compartments.

(b) (i) The requirements of paragraph (a) of this Regulation shall be determined by calculations which are in accordance with paragraphs (c), (d) and (f) of this Regulation and which take into consideration the proportions and design characteristics of the ship and the arrangement and configuration of the damaged compartments. In making these calculations the ship is to be assumed in the worst anticipated service condition as regards stability.

(ii) Where it is proposed to fit decks, inner skins or longitudinal bulkheads of sufficient tightness to seriously restrict the flow of water, the Administration shall be satisfied that proper consideration is given to such restrictions in the calculations.

(iii) In cases where the Administration considers the range of stability in the damaged condition to be doubtful, it may require investigation thereof.

(c) For the purpose of making damage stability calculations the volume and surface permeabilities shall be in general as follows:

Spaces	Permeability
Appropriated to Cargo, Coal or Stores	60
Occupied by Accommodation	95
Occupied by Machinery....	85
Intended for Liquids.....	0 or 95*

* Whichever results in the more severe requirements.

Higher surface permeabilities are to be assumed in respect of spaces which, in the vicinity of the damage waterplane, contain no substantial

torn är 0,33 eller mindre skall stabiliteten i oskadat skick vara tillräcklig för att fartyget skall kunna motstå inströmning av vatten från sjön i tre vilka som helst till varandra gränsande huvudavdelningar.

(b) (i) Fordringarna i mom. (a) av denna regel skola fastställas genom beräkningar, vilka verkställas enligt mom. (c), (d) och (f) av denna regel, och taga hänsyn till såväl fartygets proportioner och konstruktionsdata som ock till de skadade rummens läge, form och innehåll. 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, som utan att vara vattentäta dock äro av beskaffenhet att väsentligt fördröja vattenfyllning, skall för administrationen tillfredsställande styrkas, att vid beräkningarna vederbörlig hänsyn tagits härtill.

(iii) I de fall där administrationen anser stabiliteten i det skadade skicket vara tvivelaktigt, må den fordra undersökning därom.

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

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

* Det av dessa värden som innebär de strängaste fordringarna.

Högre ytfyllbarheter skola förutsättas beträffande utrymmen, som i närheten av den beräknade skadevattenlinjen icke innehålla bostäder

quantity of accommodation or machinery and spaces which are not generally occupied by any substantial quantity of cargo or stores.

(d) Assumed extent of damage shall be as follows:—

(i) *longitudinal extent*: 10 feet (or 3.05 metres) plus 3 per cent. of the length of the ship, or 35 feet (or 10.67 metres) whichever is the less. Where the required factor of subdivision is .33 or less the assumed longitudinal extent of damage shall be increased as necessary so as to include any two consecutive main transverse watertight bulkheads;

(ii) *transverse extent* (measured inboard from the ship's side, at right angles to the centre line at the level of the deepest subdivision load line): a distance of one-fifth of the breadth of the ship, as defined in Regulation 2 of this Chapter; and

(iii) *vertical extent*: from the base line upwards without limit.

(iv) If any damage of lesser extent than that indicated in sub-paragraphs (i), (ii) and (iii) of this paragraph would result in a more severe condition regarding heel or loss of metacentric height, such damage shall be assumed in the calculations.

(e) Unsymmetrical flooding is to be kept to a minimum consistent with efficient arrangements. Where it is necessary to correct large angles of heel, the means adopted shall, where practicable, be self-acting, but in any case where controls to cross-flooding fittings are provided they shall be operable from above the bulkhead deck. These fittings together with their controls as well as the maximum heel before equalisation shall be acceptable to the Administration. Where cross-flooding fittings are required the time for equalisation shall not exceed 15 minutes. Suitable information concerning the use of cross-flooding fittings shall be supplied to the master of the ship.

eller maskineri i större omfattning, och beträffande utrymmen, som i allmänhet icke äro upptagna av last eller förråd i större omfattning.

(d) Skadan skall antagas hava följande utsträckning:

(i) *i längskeppsled*: den minsta av de båda längderna: 3,05 meter (eller tio eng. fot) plus tre procent av fartygets längd och 10,67 meter (eller 35 eng. fot). Där den fordrade indelningsfaktorn är 0,33 eller mindre, skall den antagna skadans utsträckning i längskeppsled ökas så mycket som är nödvändigt för att omfatta två på varandra följande vattentäta huvudtvärskeppsskott;

(ii) *i tvärskeppsled* (mätt inomboards från fartygssidan i rät vinkel mot fartygets centerlinje i höjd med den djupaste indelningsvattenlinjen): en längd motsvarande en femtedel av fartygets bredd, sådan denna är definierad i regel 2 i detta kapitel; och

(iii) *i höjdled*: från baslinjen och uppåt utan begränsning.

(iv) Om en skada av mindre utsträckning än den i punkterna (i), (ii) och (iii) av detta mom. angivna skulle resultera i ett allvarligare 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 det är nödvändigt att korrigera stora krängningsvinklar, skola anordningarna härför, därest möjligt, vara självverkande; i varje fall skola kontrollorganen till anordningar för vattenöverföring i tvärskeppsled, där sådana finnas, vara manövrerbara från plats ovan skottdäcket. Dessa anordningar med kontrollorgan liksom ock största krängning före intagandet av jämviktsläge skola kunna godkännas av administrationen. Där inrättningar för vattenöverföring i tvärskeppsled fordras, skall tiden för intagande av jämviktsläge icke överstiga 15 minuter. Erforderliga upplysningar beträffande användningen av anord-

(f) The final conditions of the ship after damage and, in the case of unsymmetrical flooding, after equalisation measures have been taken shall be as follows:—

(i) in the case of symmetrical flooding there shall be a positive residual metacentric height of at least 2 inches (or 0.05 metres) as calculated by the constant displacement method;

(ii) in the case of unsymmetrical flooding the total heel shall not exceed seven degrees, except that, in special cases, the Administration may allow additional heel due to the unsymmetrical moment, but in no case shall the final heel exceed fifteen degrees;

(iii) in no case shall the margin line be submerged in the final stage of flooding. If it is considered that the margin line may become submerged during an intermediate stage of flooding, the Administration may require such investigations and arrangements as it considers necessary for the safety of the ship.

(g) The master of the ship shall be supplied with the data necessary to maintain sufficient intact stability under service conditions to enable the ship to withstand the critical damage. In the case of ships requiring cross-flooding the master of the ship shall be informed of the conditions of stability on which the calculations of heel are based and be warned that excessive heeling might result should the ship sustain damage when in a less favourable condition.

(h) (i) No relaxation from the requirements for damage stability may be considered by the Administration unless it is shown that the intact

ningar för vattenöverföring i tvärskeppsled skola tillställas fartygets befälhavare.

(f) Fartygets slutliga läge efter erhållen skada och, där fråga är om osymmetrisk vattenfyllning, sedan åtgärder vidtagits för att rätta upp fartyget, skall vara följande:

(i) i fall av symmetrisk vattenfyllning skall det finnas en positiv kvarvarande metacenterhöjd av minst 0,05 meter (eller 2 eng. tum) beräknad enligt metoden med konstant displacement;

(ii) i fall av osymmetrisk vattenfyllning får krängningsvinkeln icke överstiga sju grader, dock må administrationen i särskilda fall tillåta ytterligare krängning förorsakad av det osymmetriska momentet; den slutliga krängningen må emellertid icke i något fall överstiga 15 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 sådan undersökning och sådana anordningar, som den anser nödvändiga för fartygets säkerhet.

(g) Fartygets befälhavare skall förse med de uppgifter, som erfordras för att fartyget under olika nyttjandeförhållanden skall hava tillräcklig stabilitet i oskadat skick att i ogynnsammaste skadesituation kunna tåla sådan kritisk skada, som ovan angives. Beträffande fartyg, som fordra 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 övervägas av administrationen, med mindre det visas att

metacentric height in any service condition necessary to meet these requirements is excessive for the service intended.

(ii) Relaxations from the requirements for damage stability shall be permitted only in exceptional cases and subject to the condition that the Administration is to be satisfied that the proportions, arrangements and other characteristics of the ship are the most favourable to stability after damage which can practically and reasonably be adopted in the particular circumstances.

Regulation 8

Ballasting

When ballasting with water is necessary, the water ballast should not in general be carried in tanks intended for oil fuel. In ships in which it is not practicable to avoid putting water in oil fuel tanks, oily-water separator equipment to the satisfaction of the Administration shall be fitted, or other alternative means acceptable to the Administration shall be provided for disposing of the oily-water ballast.

Regulation 9

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

(a) (i) A ship shall have a forepeak or collision bulkhead, which shall be watertight up to the bulkhead deck. This bulkhead shall be fitted not less than 5 per cent. of the length of the ship, and not more than 10 feet (or 3.05 metres) plus 5 per cent. of the length of the ship from the forward perpendicular.

(ii) If the ship has a long forward superstructure, the forepeak bulkhead shall be extended weathertight to the deck next above the bulkhead deck. The extension need not be fitted directly over the bulkhead below, provided it is at least 5 per cent. of the length of the ship from the for-

den metacenterhöjd i oskadat skick, 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, anordningar 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

Barlastning

Där barlastning med vatten är nödvändig, bör vattenbarlasten i allmänhet icke föras i tankar avsedda för brännolja. I fartyg, i vilka det icke är möjligt att undvika vattenfyllning i brännoljetankar, skall av administrationen godtagbar reningsanläggning för oljehaltigt vatten installeras eller andra för administrationen godtagbara åtgärder vidtagas för undanskaffande av det oljehaltiga barlastvattnet.

Regel 9

Pik- och maskineriavdelningsskott, 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 pendikeln av minst fem procent av fartygets längd och av högst 3,05 meter (eller 10 eng. fot) plus fem procent av fartygets längd.

(ii) Om fartyget är försett med en lång back, skall förpiksskottet väder-tätt 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

ward perpendicular, and the part of the bulkhead deck which forms the step is made effectively weathertight.

(b) An afterpeak bulkhead, and bulkheads dividing the machinery space, as defined in Regulation 2 of this Chapter, from the cargo and passenger spaces forward and aft, shall also be fitted and made watertight up to the bulkhead deck. The afterpeak bulkhead may, however, be stopped below the bulkhead deck, provided the degree of safety of the ship as regards subdivision is not thereby diminished.

(c) In all cases stern tubes shall be enclosed in watertight spaces of moderate volume. The stern gland shall be situated in a watertight shaft tunnel or other watertight space separate from the stern tube compartment and of such volume that, if flooded by leakage through the stern gland, the margin line will not be submerged.

Regulation 10

Double Bottoms

(a) A double bottom shall be fitted extending from the forepeak bulkhead to the afterpeak bulkhead as far as this is practicable and compatible with the design and proper working of the ship.

(i) In ships 165 feet (or 50 metres) and under 200 feet (or 61 metres) in length a double bottom shall be fitted at least from the machinery space to the forepeak bulkhead, or as near thereto as practicable.

(ii) In ships 200 feet (or 61 metres) and under 249 feet (or 76 metres) in length a double bottom shall be fitted at least outside the machinery space, and shall extend to the fore and after peak bulkheads, or as near thereto as practicable.

ett avstånd från den förliga perpendikeln av minst fem procent av fartygets längd och den del av skottdäcket, som bildar avsatsen, är fullt värdetät.

(b) Därjämte skola akterpikskott ävensom skott, avskiljande maskineriavdelningen, sådan denna är definierad i regel 2 i detta kapitel, 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 förminsкас.

(c) Propelleraxelhylsor skola under alla förhållanden 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 propelleraxelhylsan är belägen, och har sådan rymd, att marginallinjen icke kommer under vattenytan, därest rummet till följd av läckage genom boxen fylles med vatten.

Regel 10

Dubbelbottnar

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

(i) Fartyg, vilkas längd är minst 50 meter (eller 165 eng. fot) men mindre än 61 meter (eller 200 eng. fot), skola vara försedda med dubbelbotten, som sträcker sig åtminstone från förliga änden av maskineriavdelningen till förpiksskottet eller så nära detta skott, som är praktiskt möjligt.

(ii) Fartyg, vilkas längd är minst 61 meter (eller 200 eng. fot) men mindre än 76 meter (eller 249 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) In ships 249 feet (or 76 metres) in length and upwards a double bottom shall be fitted amidships, and shall extend to the fore and after peak bulkheads, or as near thereto as practicable.

(b) Where a double bottom is required to be fitted its depth shall be to the satisfaction of the Administration and the inner bottom shall be continued out to the ship's sides in such a manner as to protect the bottom to the turn of the bilge. Such protection will be deemed satisfactory if the line of intersection of the outer edge of the margin plate with the bilge plating is not lower at any part than a horizontal plane passing through the point of intersection with the frame line amidships of a transverse diagonal line inclined at 25 degrees to the base line and cutting it at a point one-half the ship's moulded breadth from the middle line.

(c) Small wells constructed in the double bottom in connection with drainage arrangements of holds, &c., shall not extend downwards more than necessary. The depth of the well shall in no case be more than the depth less 18 inches (or 457 millimetres) of the double bottom at the centreline, nor shall the well extend below the horizontal plane referred to in paragraph (b) of this Regulation. A well extending to the outer bottom is, however, permitted at the after end of the shaft tunnel of screw ships. Other wells (*e.g.*, for lubricating oil under main engines) may be permitted by the Administration if satisfied that the arrangements give protection equivalent to that afforded by a double bottom complying with this Regulation.

(d) A double bottom need not be fitted in way of watertight compartments of moderate size used exclusively for the carriage of liquids, provided the safety of the ship, in the event of bottom or side damage, is not, in the opinion of the Administration, thereby impaired.

(iii) Fartyg, vilkas längd är 76 meter (eller 249 eng. fot) eller däröver, 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 denas djup uppfylla administrationens fordringar, och innerbotten utdragas mot fartygssidorna på sådant sätt, att den skyddar botten till slagets rundning. Detta skydd skall anses tillfredsställande, då skärningslinjen mellan marginalplåtens ytterkant och bordläggningen i slaget ingenstades kommer under ett horisontalplan genom den punkt, där midskeppsspantet skäres av en diagonal, som bildar 25 graders vinkel med baslinjen, och skär denna på ett avstånd av fartygets halva mallade bredd från fartygets mittlinje.

(c) I dubbelbotten inbyggda små brunnar för länsning av lastrum etc. må icke vara djupare än nödvändigt. Brunnsdjupet får i intet fall överstiga djupet av dubbelbotten i centerlinjen minskat med 457 millimeter (eller 18 eng. tum), ej heller får brunn sträcka sig under det horisontalplan, som omförmåles i mom. (b) av denna regel. En brunn, sträckande sig till bottenbordläggningen, medges dock i aktre änden 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 avdelningar av måttlig storlek, som uteslutande användas för förande av vätskor, behöver dubbelbotten icke anordnas, under förutsättning likväl att administrationen anser fartygets säkerhet ej bliva därigenom minskad vid inträffade botten- eller sidoskador.

(e) In the case of ships to which the provisions of paragraph (d) of Regulation 1 of this Chapter apply and which are engaged on regular service within the limits of a short international voyage as defined in Regulation 2 of Chapter III, the Administration may permit a double bottom to be dispensed with in any part of the ship which is subdivided by a factor not exceeding .50, if satisfied that the fitting of a double bottom in that part would not be compatible with the design and proper working of the ship.

Regulation 11

Assigning, Marking and Recording of Subdivision Loadlines

(a) In order that the required degree of subdivision shall be maintained, a loadline corresponding to the approved subdivision draught shall be assigned and marked on the ship's sides. A ship having spaces which are specially adapted for the accommodation of passengers and the carriage of cargo alternatively may, if the owners desire, have one or more additional loadlines assigned and marked to correspond with the subdivision draughts which the Administration may approve for the alternative service conditions.

(b) The subdivision loadlines assigned and marked shall be recorded in the Passenger Ship Safety Certificate, and shall be distinguished by the notation C.1 for the principal passenger condition, and C.2, C.3, &c., for the alternative conditions.

(c) The freeboard corresponding to each of these loadlines shall be measured at the same position and from the same deck line as the freeboards determined in accordance with the International Convention respecting Load Lines in force.

(e) Beträffande fartyg, å vilka föreskrifterna i mom. (d) av regel 1 i detta kapitel äga tillämpning, och vilka nyttjas i regelbunden fart inom gränserna för en kort internationell resa, sådan denna är definierad i kapitel III, regel 2, 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 riktiga handhavande.

Regel 11

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 så inrättade rum, att de kunna användas omväxlande till befordran av passagerare och last, kan på redarens begäran förseas 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 för passagerarfartyg 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 gällande internationella lastlinjekonvention.

(d) The freeboard corresponding to each approved subdivision loadline and the conditions of service for which it is approved, shall be clearly indicated on the Passenger Ship Safety Certificate.

(e) In no case shall any subdivision loadline mark be placed above the deepest loadline in salt water as determined by the strength of the ship and/or the International Convention respecting Load Lines in force.

(f) Whatever may be the position of the subdivision loadline marks, a ship shall in no case be loaded so as to submerge the loadline mark appropriate to the season and locality as determined in accordance with the International Convention respecting Load Lines in force.

(g) A ship shall in no case be so loaded that when she is in salt water the subdivision loadline mark appropriate to the particular voyage and condition of service is submerged.

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

(e) Märke för indelningsvattenlinje må i intet fall anbringas ovanför den djupaste lastvattenlinjen i saltvatten, sådan denna är bestämd med hänsyn till fartygets styrka och/eller gällande internationella lastlinjekonvention.

(f) Oavsett placeringen 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 gällande internationella lastlinjekonvention, kommer under vattenytan.

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

Regulation 12

Construction and Initial Testing of Watertight Bulkheads, &c.

(a) Each watertight subdivision bulkhead, whether transverse or longitudinal, shall be constructed in such a manner that it shall be capable of supporting, with a proper margin of resistance, the pressure due to the maximum head of water which it might have to sustain in the event of damage to the ship but at least the pressure due to a head of water up to the margin line. The construction of these bulkheads shall be to the satisfaction of the Administration.

(b) (i) Steps and recesses in bulkheads shall be watertight and as strong as the bulkhead at the place where each occurs.

(ii) Where frames or beams pass through a watertight deck or bulkhead, such deck or bulkhead shall be

Regel 12

Konstruktion och första provning av vattentäta skott m. m.

(a) Varje vattentätt tvärskepps- eller långskeppsskott skall vara så konstruerat, att det med tillräcklig grad av säkerhet kan motstå trycket av den vattenpelare, som det utsättes för i händelse av skada å fartyget, dock minst trycket av en vattenpelare, som når upp till marginallinjen. 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 anslutande delar av skotten.

(ii) Där spant eller balkar gå genom vattentätt däck eller vattentätt skott, skall däckets eller skottets i sin

made structurally watertight without the use of wood or cement.

(c) Testing main compartments by filling them with water is not compulsory. When testing by filling with water is not carried out, a hose test is compulsory; this test shall be carried out in the most advanced stage of the fitting out of the ship. In any case, a thorough inspection of the watertight bulkheads shall be carried out.

(d) The forepeak, double bottoms (including duct keels) and inner skins shall be tested with water to a head corresponding to the requirements of paragraph (a) of this Regulation.

(e) Tanks which are intended to hold liquids, and which form part of the subdivision of the ship, shall be tested for tightness with water to a head up to the deepest subdivision loadline or to a head corresponding to two-thirds of the depth from the top of keel to the margin line in way of the tanks, whichever is the greater; provided that in no case shall the test head be less than 3 feet (or 0.92 metres) above the top of the tank.

(f) The tests referred to in paragraphs (d) and (e) of this Regulation are for the purpose of ensuring that the subdivision structural arrangements are watertight and are not to be regarded as a test of the fitness of any compartment for the storage of oil fuel or for other special purposes for which a test of a superior character may be required depending on the height to which the liquid has access in the tank or its connections.

Regulation 13

Openings in Watertight Bulkheads

(a) The number of openings in watertight bulkheads shall be reduced to the minimum compatible with the design and proper working

konstruktion vara vattentätt utan användande av trä eller cement.

(c) Provning av huvudrummen genom vattenfyllning är icke ovillkorligen erforderlig. När provning genom vattenfyllning icke verkställs, fordras prov genom vattenbesprutning med slang; detta prov skall verkställas vid så långt framskridet skede i fartygets färdigställande som möjligt. Vid vilket förfaringssätt, som än användes, skall en noggrann undersökning av de vattentäta skotten alltid verkställas.

(d) Förpik, dubbelbottnar (tunnelkölur inbegripna) och innerbordläggning skola provas med trycket av en vattenpelare, som motsvarar fordringarna i mom. (a) av denna regel.

(e) Tankar, som äro avsedda för vätskor och som ingå i fartygets rumsindelning, skola underkastas täthetsprov med trycket av den största av de vattenpelare, som når upp antingen till djupaste indelningsvattenlinjen eller 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 tanktakets.

(f) De i mom. (d) och (e) av denna regel omnämnda proven äro avsedda för kontroll av att anordningarna för rumsindelning äro vattentäta och få icke betraktas såsom prov för utrönande av något rums lämplighet för förvaring av brännolja eller för annat särskilt ändamål, som fordrar svårare prov på grund av den höjd, till vilken vätskan kan stiga i tanken eller dess rörledningar.

Regel 13

Öppningar i vattentäta skott

(a) Öppningar i vattentäta skott skola inskränkas till det antal, som oundgängligen betingas av fartygets konstruktion och riktiga handhavan-

of the ship; satisfactory means shall be provided for closing these openings.

(b) (i) Where pipes, scuppers, electric cables, &c., are carried through watertight subdivision bulkheads, arrangements shall be made to ensure the integrity of the watertightness of the bulkheads.

(ii) Valves and cocks not forming part of a piping system shall not be permitted in watertight subdivision bulkheads.

(iii) Lead or other heat sensitive materials shall not be used in systems which penetrate watertight subdivision bulkheads, where deterioration of such systems in the event of fire would impair the watertight integrity of the bulkheads.

(c) (i) No doors, manholes, or access openings are permitted:—

(1) in the collision bulkhead below the margin line;

(2) in watertight transverse bulkheads dividing a cargo space from an adjoining cargo space or from a permanent or reserve bunker, except as provided in paragraph (1) of this Regulation.

(ii) Except as provided in subparagraph (iii) of this paragraph, the collision bulkhead may be pierced below the margin line by not more than one pipe for dealing with fluid in the forepeak tank, provided that the pipe is fitted with a screwdown valve capable of being operated from above the bulkhead deck, the valve chest being secured inside the forepeak to the collision bulkhead.

(iii) If the forepeak is divided to hold two different kinds of liquids the Administration may allow the collision bulkhead to be pierced below the margin line by two pipes, each of which is fitted as required by subparagraph (ii) of this paragraph, provided the Administration is satisfied that there is no practical alternative to the fitting of such a second pipe and that, having regard to the additional subdivision provided in

de. 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 att bibehålla skottens vattentäthet.

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

(iii) Bly eller andra värmekänsliga material få icke användas i ledningssystem, som passera genom vattentäta skott, därest skador å sådana system i händelse av brand skulle försämra skottens vattentäthet.

(c) (i) Dörröppning, manhål eller annan genomgångsöppning är icke tillåten i:

(1) kollisionsskottet under marginalinjen;

(2) vattentäta tvärskeppsskott, som avskilja ett lastrum från ett angränsande sådant eller från ett permanent kolrum eller reservkolrum; dock med i mom. (1) av denna regel nämnda undantag.

(ii) Med det undantag, varom sägs i punkten (iii) av detta moment, må genom kollisionsskottet under marginalinjen 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 är anbragt på kollisionsskottet inuti förpiken.

(iii) Om förpiken är uppdelad för att rymma två olika slags vätskor, må administrationen medgiva, att genom kollisionsskottet under marginalinjen dragas två rör, vardera uppfyllande de i punkt (ii) av detta moment angivna fordringarna. Medgivandet må dock lämnas endast under förutsättning, att administrationen förvissat sig om att det ena röret icke lämpligen kan ersättas med annan anordning och att, i betraktande av

the forepeak, the safety of the ship is maintained.

(d) (i) Watertight doors fitted in bulkheads between permanent and reserve bunkers shall be always accessible, except as provided in subparagraph (ii) of paragraph (k) of this Regulation for between deck bunker doors.

(ii) Satisfactory arrangements shall be made by means of screens or otherwise to prevent the coal from interfering with the closing of watertight bunker doors.

(e) Within spaces containing the main and auxiliary propelling machinery including boilers serving the needs of propulsion and all permanent bunkers, not more than one door apart from the doors to bunkers and shaft tunnels may be fitted in each main transverse bulkhead. Where two or more shafts are fitted the tunnels shall be connected by an intercommunicating passage. There shall be only one door between the machinery space and the tunnel spaces where two shafts are fitted and only two doors where there are more than two shafts. All these doors shall be of the sliding type and shall be located so as to have their sills as high as practicable. The hand gear for operating these doors from above the bulkhead deck shall be situated outside the spaces containing the machinery if this is consistent with a satisfactory arrangement of the necessary gearing.

(f) (i) Watertight doors shall be sliding doors or hinged doors or doors of an equivalent type. Plate doors secured only by bolts and doors required to be closed by dropping or by the action of a dropping weight are not permitted.

(ii) Sliding doors may be either:-

hand operated only, or
power operated as well as hand operated.

den ytterligare rumsindelning som åstadkommes genom förpikens uppdelning, fartygets säkerhet upprätthålles.

(d) (i) Vattentäta dörrar i skott mellan permanenta kolrum och reservkolrum skola alltid vara åtkomliga, dock med undantag för dylika dörrar till kolrum på mellandäck enligt mom. (k) (ii) av denna regel.

(ii) Betyggande åtgärder, såsom anbringande av skärmar eller dylikt, skola vidtagas för att förebygga att kol hindrar stängningen av vattentäta dörrar till kolrum.

(e) Inom de utrymmen, som innehålla framdrivningsmaskineri, hjälpmaskineri och ångpannor erforderliga för framdrivningen, och inom alla permanenta kolrum, får icke mer än en dörr anordnas i varje huvudtvärskeppsskott fränsett dörrar till kolrum och axeltunnlar. Där två eller flera propelleraxlar äro anordnade, skola tunnarna vara förenade genom en direkt förbindelsegång. Endast en dörr skall finnas mellan maskineriavdelningen och tunnelutrymmena, där två propelleraxlar äro anordnade, och endast två dörrar, där det finns mer än två propelleraxlar. Alla dessa dörrar skola vara skjutdörrar och anbragta så, att höjden av tröskeln blir den största praktiskt möjliga. Anordningarna för att för hand manövrera dessa dörrar från plats ovan skottdäcket skola vara placerade utanför maskineriavdelningen, om detta är förenligt med ett tillfredsställande anordnande av den erforderliga mekanismen.

(f) (i) Vattentäta dörrar skola vara skjutdörrar, gångjärnsdörrar eller dörrar av likvärdig typ. Dörrar, som fasthållas med allenast bultar eller som stängas genom att de falla ner av egen tyngd eller genom att de påverkas av motvikt äro ej tillåtna.

(ii) Skjutdörrar kunna vara antingen:

enbart handmanövrerade, eller
manövrerade med maskin- såväl som handkraft.

(iii) Authorized watertight doors may therefore be divided into three Classes:—

Class 1—hinged doors;

Class 2—hand operated sliding doors;

Class 3—sliding doors which are power operated as well as hand operated.

(iv) The means of operation of any watertight door whether power operated or not shall be capable of closing the door with the ship listed to 15 degrees either way.

(v) In all classes of watertight doors indicators shall be fitted which show, at all operating stations from which the doors are not visible, whether the doors are open or closed. If any of the watertight doors, of whatever Class, is not fitted so as to enable it to be closed from a central control station, it shall be provided with a mechanical, electrical, telephonic, or any other suitable direct means of communication, enabling the officer of the watch promptly to contact the person who is responsible for closing the door in question, under previous orders.

(g) Hinged doors (Class 1) shall be fitted with quick action closing devices, such as catches, workable from each side of the bulkhead.

(h) Hand operated sliding doors (Class 2) may have a horizontal or vertical motion. It shall be possible to operate the mechanism at the door itself from either side, and in addition, from an accessible position above the bulkhead deck, with an all round crank motion, or some other movement providing the same guarantee of safety and of an approved type. Departures from the requirement of operation on both sides may be allowed, if this requirement is impossible owing to the layout of the spaces. When operating a hand gear the time necessary for the complete

(iii) Tillåtna vattentäta dörrar kunna därför indelas i tre typer:

Typ 1 — gångjärnsdörrar;

Typ 2 — handmanövrerade skjutdörrar;

Typ 3 — skjutdörrar manövrerade med maskin- såväl som handkraft.

(iv) Anordningarna för manövrering av varje vattentät dörr, vare sig den är manövrerad med maskinkraft eller ej, skola vara i stånd att stänga dörren med fartyget krängande in till 15 grader åt vilken sida som helst.

(v) I fråga om alla typer av vattentäta dörrar skola indikatorer, som angiva om dörrarna äro öppna eller stängda, anbringas på alla de platser, från vilka dörrarna kunna manövreras men icke äro synliga. Om någon av de vattentäta dörrarna, oberoende av typ, icke är anordnad så att den kan stängas från en central manöverplats, skall den förses med ett mekaniskt, elektriskt, teletekniskt eller anorledes lämpligt direkt förbindelsemedel, varigenom vakthavande befälet snabbt kan komma i kontakt med den person, som enligt i förväg utdelad order är ansvarig för stängning av dörren i fråga.

(g) Gångjärnsdörrar (Typ 1) skola vara försedda med snabbverkande stängningsanordningar, såsom vred, vilka kunna hanteras å båda sidor om skottet.

(h) Handmanövrerade skjutdörrar (Typ 2) må vara skjutbara i vågrät eller lodrät led. Det skall vara möjligt att manövrera mekanismen från plats vid dörren å båda sidor och därtill från en åtkomlig plats ovan skottdäcket medelst en för fullständig bevarelse konstruerad anordning eller annan anordning, som är likvärdig ur säkerhetssynpunkt och av godkänd typ. Avsteg från kravet på manövrerbarhet å båda sidor kan tillåtas, om detta krav är omöjligt att uppfylla på grund av utrymmenas anordnande. Med handdriven mekanism skall den för stängning erforderliga

closure of the door with the vessel upright, shall not exceed 90 seconds.

(i) (i) Power operated sliding doors (Class 3) may have a vertical or horizontal motion. If a door is required to be power operated from a central control, the gearing shall be so arranged that the door can be operated by power also at the door itself from both sides. The arrangement shall be such that the door will close automatically if opened by local control after being closed from the central control, and also such that any door can be kept closed by local systems which will prevent the door from being opened from the upper control. Local control handles in connection with the power gear shall be provided each side of the bulkhead and shall be so arranged as to enable persons passing through the doorway to hold both handles in the open position without being able to set the closing mechanism in operation accidentally. Power operated sliding doors shall be provided with hand gear workable at the door itself on either side and from an accessible position above the bulkhead deck, with an all round crank motion or some other movement providing the same guarantee of safety and of an approved type. Provision shall be made to give warnings by sound signal that the door has begun to close and will continue to move until it is completely closed. The door shall take a sufficient time to close to ensure safety.

(ii) There shall be at least two independent power sources capable of opening and closing all the doors under control, each of them capable of operating all the doors simultaneously. The two power sources shall be controlled from the central station on the bridge provided with all the necessary indicators for checking that each of the two power sources

tiden icke överstiga 90 sekunder, när fartyget ligger på rät köl.

(i) (i) Skjutdörrar manövrerade med maskinkraft (Typ 3) må vara skjutbara i vågrät eller lodrät led. Dörr, som skall kunna manövreras med maskinkraft från en central manöverplats, skall vara försedd med sådan anordning, att den kan manövreras med maskinkraft jämväl från plats vid dörren från båda sidor. Denna anordning skall vara så beskaffad, att dörren dels stänges automatiskt, om densamma öppnats från platsen vid dörren sedan den stängts från den centrala manöverplatsen, och dels kan hållas stängd medelst vid dörren anbragta anordningar, som hindrar den att öppnas från den centrala manöverplatsen. Kontrollhandtag i förbindelse med den maskinella manöveranordningen skola finnas på båda sidor om skottet och skola vara så anordnade, att person, som passerar genom dörröppningen, kan hålla båda handtagen i öppet läge utan att stängningsmekanismen ofrivilligt sättes i funktion. Skjutdörrar manövrerade med maskinkraft skola vara försedda med anordning, som kan manövreras för hand såväl på båda sidor av dörren som från tillgänglig plats ovan skottdäcket medelst en för fullständig vevrörelse konstruerad anordning eller annan anordning, som är likvärdig ur säkerhetssynpunkt och av godkänd typ. Anordning skall finnas, som genom ljudsignal varnar om att dörren har börjat stängas och fortsätter därmed, tills dörren är fullständigt stängd. Från säkerhetssynpunkt skall dörren taga tillräcklig tid att stänga.

(ii) Det skall finnas minst två av varandra oberoende kraftkällor, som kunna öppna och stänga alla de övervakade dörrarna, var och en i stånd att manövrera alla dörrarna samtidigt. De båda kraftkällorna skola övervakas från den centrala manöverplatsen på kommandobryggan, vilken skall vara försedd med alla erforderliga indikatorer för kontroll av

is capable of giving the required service satisfactorily.

(iii) In the case of hydraulic operation, each power source shall consist of a pump capable of closing all doors in not more than 60 seconds. In addition, there shall be for the whole installation hydraulic accumulators of sufficient capacity to operate all the doors at least three times, *i.e.*, closed—open—closed. The fluid used shall be one which does not freeze at any of the temperatures liable to be encountered by the ship during its service.

(j) (i) Hinged watertight doors (Class 1) in passenger, crew and working spaces are only permitted above a deck the underside of which, at its lowest point at side, is at least 7 feet (or 2.13 metres) above the deepest subdivision loadline.

(ii) Watertight doors, the sills of which are above the deepest loadline and below the line specified in the preceding sub-paragraph shall be sliding doors and may be hand operated (Class 2), except in vessels engaged on short international voyages and required to have a factor of subdivision of .50 or less in which all such doors shall be power operated. When trunkways in connection with refrigerated cargo and ventilation or forced draught ducts are carried through more than one main watertight subdivision bulkhead, the doors at such openings shall be operated by power.

(k) (i) Watertight doors which may sometimes be opened at sea, and the sills of which are below the deepest subdivision loadline shall be sliding doors. The following rules shall apply:—

(1) when the number of such doors (excluding doors at entrances to shaft tunnels) exceeds five, all of these doors and those at the entrance to shaft tunnels or ventilation or forced draught ducts, shall be power operated (Class 3) and shall be capable

att var och en av de båda kraftkällorna är i stånd att tillfredsställande uppfylla de föreskrivna kraven.

(iii) I fall av hydraulisk manövrering skall varje kraftkälla bestå av en pump i stånd att stänga alla dörrar inom 60 sekunder. Därutöver skall det för hela anläggningen finnas en hydraulisk ackumuleringsanordning av tillräcklig kapacitet för att manövrera alla dörrarna minst tre gånger, *d. v. s.* stängning—öppning—stängning. Den använda vätskan skall vara sådan, att den ej stelnar vid någon av de temperaturer, fartyget riskerar att möta under sina resor.

(j) (i) I rum, som äro avsedda för passagerare, besättning eller för tjänsten ombord, må vattentäta gångjärnsdörrar (Typ 1) 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.

(ii) Vattentäta dörrar, vilkas trösklar ligga över den djupaste lastvattenlinjen och under den i föregående punkt angivna linjen, skola vara skjutdörrar och må vara handmanövrerade (Typ 2), dock icke å fartyg å korta internationella resor och med en föreskriven indelningsfaktor av 0,50 eller mindre, i vilka fartyg alla sådana dörrar skola vara manövrerade med maskinkraft. När gångar i förbindelse med kyllaster och trummor för ventilation och forcerat drag sträcka sig genom mer än ett vattentätt indelningskott, skola dörrar vid öppningarna vara manövrerade med maskinkraft.

(k) (i) Vattentäta dörrar, som emellanåt måste hållas öppna till sjöss och vilkas trösklar befinna sig under den djupaste indelningsvattenlinjen, skola vara skjutdörrar. Följande bestämmelser skola tillämpas:

(1) där antalet dylika dörrar (dörrar för tillträde till tunnlår ej inräknade) överstiger fem, skola alla dessa dörrar och dörrar för tillträde till tunnlår eller trummor för ventilation och forcerat drag vara manövrerade med maskinkraft (Typ 3) och kunna

of being simultaneously closed from a central station situated on the bridge;

(2) when the number of such doors (excluding doors at entrances to shaft tunnels) is greater than one, but does not exceed five,

(a) where the ship has no passenger spaces below the bulkhead deck, all the above mentioned doors may be hand operated (Class 2);

(b) where the ship has passenger spaces below the bulkhead deck all the above mentioned doors shall be power operated (Class 3) and shall be capable of being simultaneously closed from a central station situated on the bridge;

(3) in any ship where there are only two such watertight doors and they are into or within the space containing machinery, the Administration may allow these two doors to be hand operated only (Class 2).

(ii) If sliding watertight doors which have sometimes to be open at sea for the purpose of trimming coal are fitted between bunkers in the between decks below the bulkhead deck, these doors shall be operated by power. The opening and closing of these doors shall be recorded in such log book as may be prescribed by the Administration.

(1) (i) If the Administration is satisfied that such doors are essential, watertight doors of satisfactory construction may be fitted in watertight bulkheads dividing cargo between deck spaces. Such doors may be hinged, rolling or sliding doors but shall not be remotely controlled. They shall be fitted at the highest level and as far from the shell plating as practicable, but in no case shall the outboard vertical edges be situated at a distance from the shell plating which is less than one-fifth of the breadth of the ship, as defined in Regulation 2 of this Chapter, such distance being measured at right angles to the centre line of the ship at the level of the deepest subdivision loadline.

stängas samtidigt från en plats på kommandobryggan;

(2) där antalet dylika dörrar (dörrar för tillträde till tunnlar ej inräknade) är större än en, men icke större än fem och

(a) fartyget ej har passagerarutrymmen under skottdäcket, kunna alla de ovannämnda dörrarna vara handmanövrerade (Typ 2);

(b) fartyget har passagerarutrymmen under skottdäcket, skola alla de ovannämnda dörrarna vara manövrerade med maskinkraft (Typ 3) och kunna stängas samtidigt från en plats på kommandobryggan;

(3) i varje fartyg, där endast två sådana vattentäta dörrar finnas, och dessa äro placerade i skott, som begränsa maskineriavdelningen, eller inom denna må administrationen medgiva, att dessa två dörrar äro enbart handmanövrerade (Typ 2).

(ii) Där vattentäta skjutdörrar äro anbragta mellan kolrum på mellandäck under skottdäcket, och dessa dörrar emellanåt måste hållas öppna till sjöss för lämpning av kol, skola desamma manövreras med maskinkraft. Tiden för dörrarnas öppnande och stängande skall antecknas i sådan skeppsdagbok, som må föreskrivas av administrationen.

(1) (i) Om administrationen är övertygad om nödvändigheten därav, må vattentäta dörrar av tillfredsställande konstruktion anbringas i vattentäta mellandäcksskott, som avskilja lastrum. Dessa dörrar må vara gångjärnsdörrar, rull- eller skjutdörrar men skola ej vara fjärrmanövrerade. De skola vara placerade så högt och så långt från bordläggningen som möjligt, varvid den yttre vertikala dörrposten i intet fall får befinna sig på ett avstånd från bordläggningen mindre än en femtedel av fartygets bredd, som denna definieras i regel 2 i detta kapitel, varvid avståndet skall mätas vinkelrätt mot fartygets centerlinje i höjd med djupaste indelningsvattenlinjen.

(ii) Such doors shall be closed before the voyage commences and shall be kept closed during navigation; and the time of opening such doors in port and of closing them before the ship leaves port shall be entered in the log book. Should any of the doors be accessible during the voyage, they shall be fitted with a device which prevents unauthorized opening. When it is proposed to fit such doors, the number and arrangements shall receive the special consideration of the Administration.

(m) Portable plates on bulkheads shall not be permitted except in machinery spaces. Such plates shall always be in place before the ship leaves port, and shall not be removed during navigation except in case of urgent necessity. The necessary precautions shall be taken in replacing them to ensure that the joints shall be watertight.

(n) All watertight doors shall be kept closed during navigation except when necessarily opened for the working of the ship, and shall always be ready to be immediately closed.

(o) (i) Where trunkways or tunnels for access from crew accommodation to the stokehold, for piping, or for any other purpose are carried through main transverse watertight bulkheads, they shall be watertight and in accordance with the requirements of Regulation 16 of this Chapter. The access to at least one end of each such tunnel or trunkway, if used as a passage at sea, shall be through a trunk extending watertight to a height sufficient to permit access above the margin line. The access to the other end of the trunkway or tunnel may be through a watertight door of the type required by its location in the ship. Such trunkways or tunnels shall not extend through the first subdivision bulkhead abaft the collision bulkhead.

(ii) Sådana dörrar skola stängas, innan resan börjar, och hållas stängda till sjöss. Tiden för dörrarnas öppnande i hamn och stängande före fartygets avgång skall antecknas i skeppsdagboken. Måste några av dörrarna vara åtkomliga under resan, skola de förses med en anordning, som förhindrar otillåtet öppnande. När sådana dörrar avses skola anbringas, skall antalet och deras anordnande underkastas särskild prövning av administrationen.

(m) Löstagbara plåtar i skott må endast användas i maskineriavdelningen. 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 att åstadkomma full vattentäthet i anläggningen.

(n) Alla vattentäta dörrar skola hållas stängda till sjöss utom vid de tillfällen, då deras öppnande nödvändigtvis fordras för fartygets handhavande; de skola ständigt vara i ordning för omedelbart stängande.

(o) (i) Där trummor eller tunnlar, anordnade såsom förbindelse mellan rum för besättningen och eldrum eller för framdragande av rörledningar eller för något annat ändamål, äro dragna genom vattentäta huvudtvärskeppsskott, skola dessa trummor eller tunnlar vara vattentäta och uppfylla bestämmelserna i regel 16 i detta kapitel. Tillträde till minst en ände 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 änden av sådan trumma eller tunnel må beredas genom en vattentät dörr av den typ, som fordras med hänsyn till dörrrens läge i fartyget. Sådana trummor eller tunnlar må icke dragas genom det vattentäta skottet närmast akter om kollisionsskottet.

(ii) Where it is proposed to fit tunnels or trunkways for forced draught, piercing main transverse watertight bulkheads, these shall receive the special consideration of the Administration.

Regulation 14

Openings in the Shell Plating below the Margin Line

(a) The number of openings in the shell plating shall be reduced to the minimum compatible with the design and proper working of the ship.

(b) The arrangement and efficiency of the means for closing any opening in the shell plating shall be consistent with its intended purpose and the position in which it is fitted and generally to the satisfaction of the Administration.

(c) (i) If in a between decks, the sills of any sidescuttles are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point $2\frac{1}{2}$ per cent. of the breadth of the ship above the deepest subdivision loadline, all sidescuttles in that between deck shall be of the non-opening type.

(ii) All sidescuttles the sills of which are below the margin line, other than those required to be of a non-opening type by sub-paragraph (i) of this paragraph, shall be of such construction as will effectively prevent any person opening them without the consent of the master of the ship.

(iii) (1) Where in a between decks, the sills of any of the sidescuttles referred to in sub-paragraph (ii) of this paragraph are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point $4\frac{1}{2}$ feet (or 1.37 metres) plus $2\frac{1}{2}$ per cent. of the breadth of the ship above the water when the ship departs from any port, all the sidescuttles in that between decks shall be closed watertight and locked before the ship leaves

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

Regel 14

Öppningar i bordläggningen under marginallinjen

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

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

(c) (i) Där i ett mellandäcksrum 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 mellandäcksrum vara fasta.

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

(iii) (1) Där i ett mellandäcksrum underkanten av öppningen av någon av de i punkten (ii) av detta moment 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 mellandäcksrum stängas vattentätt och

port, and they shall not be opened before the ship arrives at the next port. In the application of this sub-paragraph the appropriate allowance for fresh water may be made when applicable.

(2) The time of opening such sidescuttles in port and of closing and locking them before the ship leaves port shall be entered in such log book as may be prescribed by the Administration.

(3) For any ship that has one or more sidescuttles so placed that the requirements of clause (1) of this sub-paragraph would apply when she was floating at her deepest subdivision loadline, the Administration may indicate the limiting mean draught at which these sidescuttles will have their sills above the line drawn parallel to the bulkhead deck at side, and having its lowest point $4\frac{1}{2}$ feet (or 1.37 metres) plus $2\frac{1}{2}$ per cent. of the breadth of the ship above the waterline corresponding to the limiting mean draught, and at which it will therefore be permissible to depart from port without previously closing and locking them and to open them at sea on the responsibility of the master during the voyage to the next port. In tropical zones as defined in the International Convention respecting Load Lines in force, this limiting draught may be increased by 1 foot (or 0.305 metres).

(d) Efficient hinged inside deadlights arranged so that they can be easily and effectively closed and secured watertight shall be fitted to all sidescuttles except that abaft one-eighth of the ship's length from the forward perpendicular and above a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point at a height of 12 feet (or 3.66 metres) plus $2\frac{1}{2}$ per cent. of the breadth of the ship above the deepest subdivision loadline, the deadlights may be portable in passenger accommodation other than that for steerage

säkras, innan fartyget avgår från hamn, och de få icke öppnas, förrän fartyget anländer till nästa hamn. I förekommande fall skall dock hänsyn tagas till tillämpligt färskvattenavdrag.

(2) 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.

(3) För varje fartyg, som har en eller flera fönsterventiler så placerade, att föreskrifterna i stycket (1) 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 som ock att öppna dem till sjöss på befälhavarens ansvar under resan till nästa hamn. I tropiska zoner, sådana dessa definieras i gällande 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 åttondel av fartygets längd från förliga perpendikeln och ovanför en parallellt med skottdäcket bordvarts dragna 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 mellandäckspassagerare

passengers, unless the deadlights are required by the International Convention respecting Load Lines in force to be permanently attached in their proper positions. Such portable deadlights shall be stowed adjacent to the sidescuttles they serve.

(e) Sidescuttles and their deadlights, which will not be accessible during navigation, shall be closed and secured before the ship leaves port.

(f) (i) No sidescuttles shall be fitted in any spaces which are appropriated exclusively to the carriage of cargo or coal.

(ii) Sidescuttles may, however, be fitted in spaces appropriated alternatively to the carriage of cargo or passengers, but they shall be of such construction as will effectively prevent any person opening them or their deadlights without the consent of the master of the ship.

(iii) If cargo is carried in such spaces, the sidescuttles and their deadlights shall be closed watertight and locked before the cargo is shipped and such closing and locking shall be recorded in such log book as may be prescribed by the Administration.

(g) Automatic ventilating sidescuttles shall not be fitted in the shell plating below the margin line without the special sanction of the Administration.

(h) The number of scuppers, sanitary discharges and other similar openings in the shell plating shall be reduced to the minimum either by making each discharge serve for as many as possible of the sanitary and other pipes, or in any other satisfactory manner.

(i) (i) All inlets and discharges in the shell plating shall be fitted with efficient and accessible arrangements for preventing the accidental admission of water into the ship. Lead or other heat sensitive materials shall not be used for pipes fitted outboard of shell valves in inlets or discharges, or any other application where the deterioration of such pipes in the

utan hytt, vara löstagbara, såvida de ej enligt gällande 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 last eller kol.

(ii) Fönsterventiler må emellertid anbringas i rum, avsedda för befordran av omväxlande 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 tas 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 för att förhindra oavsiktligt inträngande av vatten i fartyget. Bly eller andra värmekänsliga material få icke användas till rör för vattenintag från eller avlopp till sjön eller till någon annan detalj, därest skador å sådana rör i händelse av

event of fire would give rise to danger of flooding.

(ii) (1) Except as provided in subparagraph (iii) of this paragraph, each separate discharge led through the shell plating from spaces below the margin line shall be provided either with one automatic non-return valve fitted with a positive means of closing it from above the bulkhead deck, or, alternatively, with two automatic non-return valves without such means, the upper of which is so situated above the deepest subdivision loadline as to be always accessible for examination under service conditions, and is of a type which is normally closed.

(2) Where a valve with positive means of closing is fitted, the operating position above the bulkhead deck shall always be readily accessible, and means shall be provided for indicating whether the valve is open or closed.

(iii) Main and auxiliary sea inlets and discharges in connection with machinery shall be fitted with readily accessible cocks or valves between the pipes and shell plating or between the pipes and fabricated boxes attached to the shell plating.

(j) (i) Gangway, cargo and coaling ports fitted below the margin line shall be of sufficient strength. They shall be effectively closed and secured watertight before the ship leaves port, and shall be kept closed during navigation.

(ii) Such ports shall be in no case fitted so as to have their lowest point below the deepest subdivision loadline.

(k) (i) The inboard opening of each ash-shoot, rubbish-shoot, &c. shall be fitted with an efficient cover.

(ii) If the inboard opening is situated below the margin line, the cover shall be watertight, and in addition an automatic non-return valve shall be fitted in the shoot in an easily accessible position above the deepest

brand skulle ge upphov till fara för vattenfyllning.

(ii) (1) Med undantag för vad som föreskrives i punkt (iii) av detta moment 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.

(2) 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 marginallinjen, 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 till 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

subdivision loadline. When the shoot is not in use both the cover and the valve shall be kept closed and secured.

självverkande backventil. När trumman icke är i bruk, skola både locket och ventilen hållas stängda och säkrade.

Regulation 15

Construction and Initial Tests of Watertight Doors, Sidescuttles, &c.

(a) (i) The design, materials and construction of all watertight doors, sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports, valves, pipes, ash-shoots and rubbish-shoots referred to in these Regulations shall be to the satisfaction of the Administration.

(ii) The frames of vertical watertight doors shall have no groove at the bottom in which dirt might lodge and prevent the door closing properly.

(iii) All cocks and valves for sea inlets and discharges below the bulkhead deck and all fittings outboard of such cocks and valves shall be made of steel, bronze or other approved ductile material. Ordinary cast iron or similar materials shall not be used.

(b) Each watertight door shall be tested by water pressure to a head up to the bulkhead deck. The test shall be made before the ship is put in service, either before or after the door is fitted.

Regulation 16

Construction and Initial Tests of Watertight Decks, Trunks, &c.

(a) Watertight decks, trunks, tunnels, duct keels and ventilators shall be of the same strength as watertight bulkheads at corresponding levels. The means used for making them watertight, and the arrangements adopted for closing openings in them, shall be to the satisfaction of the Administration. Watertight ventilators and trunks shall be carried at least up to the bulkhead deck.

Regel 15

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) Alla kranar och ventiler till vattenintag och avlopp under skottdäcket och alla anordningar utanför sådana kranar och ventiler skola vara tillverkade av stål, metall eller annat godkänt, ej sprött material. Vanligt gjutjärn eller liknande material få ej användas.

(b) Varje vattentät dörr skall provas medelst trycket av en vattenpelare, som räcker upp till skottdäcket. Provet skall verkställas, innan fartyget tages i bruk, antingen före eller efter det dörren blivit insatt på sin plats ombord.

Regel 16

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

(a) Vattentäta däck, trunkar, tunnlar, tunnelkölar och ventilatorer skola hava samma styrka som vattentäta skott i motsvarande höjdläge. Anordningar för att åstadkomma vattentät-het ävensom stängningsanordningar till förefintliga öppningar skola uppfylla administrationens fordringar. Vattentäta ventilatorer och trunkar skola uppdragas åtminstone till skottdäcket.

(b) After completion, a hose or flooding test shall be applied to watertight decks and a hose test to watertight trunks, tunnels and ventilators.

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

Regulation 17

Watertight Integrity above the Margin Line

(a) The Administration may require that all reasonable and practicable measures shall be taken to limit the entry and spread of water above the bulkhead deck. Such measures may include partial bulkheads or webs. When partial watertight bulkheads and webs are fitted on the bulkhead deck, above or in the immediate vicinity of main subdivision bulkheads, they shall have watertight shell and bulkhead deck connections so as to restrict the flow of water along the deck when the ship is in a heeled damaged condition. Where the partial watertight bulkhead does not line up with the bulkhead below, the bulkhead deck between shall be made effectively watertight.

(b) The bulkhead deck or a deck above it shall be weathertight in the sense that in ordinary sea conditions water will not penetrate in a downward direction. All openings in the exposed weather deck shall have coamings of ample height and strength and shall be provided with efficient means for expeditiously closing them weathertight. Freeing ports, open rails and/or scuppers shall be fitted as necessary for rapidly clearing the weather deck of water under all weather conditions.

(c) Sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports and other means for closing openings in the shell plating above the margin line shall be of efficient design and construction and of sufficient strength having regard to the spaces in which they

Regel 17

Vattentäthet över marginallinjen

(a) Administrationen må kräva, att alla rimliga och möjliga åtgärder skola vidtagas för att begränsa vattnens inträngande och spridning ovanför skottdäcket. Sådana åtgärder kunna omfatta anordnande av partiella skott eller webbar. När partiella vattentäta skott eller webbar finnas på skottdäck rakt ovanför eller i omedelbar närhet av huvudindelningsskott, skola de vara vattentätt förbundna med bordläggning och skottdäck för att begränsa vattenflöde längs däck, då fartyget är i skadat skick med slagsida. Där det partiella vattentäta skottet icke ligger rakt ovanför skottet under, skall skottdäcket däremellan vara fullständigt vattentätt.

(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 snabbt kunna tillslutas vädertätt. Länsportöppningar, öppna räcken och/eller spygatt skola anbringas i sådan utsträckning, att väderdäcket under alla väderleksförhållanden snabbt kan befrias från vatten.

(c) Fönsterventiler, landgångs-, last- och kolportar samt andra anordningar för tillslutandet av öppningar i bordläggningen över marginallinjen skola vara tillförlitligt konstruerade och utförda samt av betryggande styrka med hänsyn till de rum, i vilka

are fitted and their positions relative to the deepest subdivision loadline.

(d) Efficient inside deadlights, arranged so that they can be easily and effectively closed and secured watertight, shall be provided for all sidescuttles to spaces below the first deck above the bulkhead deck.

Regulation 18

Bilge Pumping Arrangements in Passenger Ships

(a) Ships shall be provided with an efficient bilge pumping plant capable of pumping from and draining any watertight compartment which is neither a permanent oil compartment nor a permanent water compartment under all practicable conditions after a casualty whether the ship is upright or listed. For this purpose wing suction will generally be necessary except in narrow compartments at the ends of the ship, where one suction may be sufficient. In compartments of unusual form, additional suction may be required. Arrangements shall be made whereby water in the compartment may find its way to the suction pipes. Where in relation to particular compartments the Administration is satisfied that the provision of drainage may be undesirable, it may allow such provision to be dispensed with if calculations made in accordance with the conditions laid down in paragraph (b) of Regulation 7 of this Chapter show that the safety of the ship will not be impaired. Efficient means shall be provided for draining water from insulated holds.

(b) (i) Ships shall have at least three power pumps connected to the bilge main, one of which may be attached to the propelling unit. Where the criterion numeral is 30 or more, one additional independent power pump shall be provided.

(ii) The requirements are summarised in the following table:—

de äro anbragta, ävensom till deras läge i förhållande till den djupaste indelningsvattenlinjen.

(d) Tillförlitliga stormluckor, så anordnade att de kunna lätt och effektivt stängas samt säkras vattentätt, skola anbringas på insidan av alla fönsterventiler till rum under däck närmast över skottdäcket.

Regel 18

Länsanordningar å passagerarfartyg

(a) Fartyg skola vara försedda med tillförlitlig länsanordning, som under alla praktiskt förekommande förhållanden efter timad skada och oavsett om fartyget ligger på rät köl eller har slagsida kan pumpa vatten från och länsa varje vattentätt rum, som icke är permanent rum för olja eller för vatten. För sådant ändamål erfordras i regel anordnande av länsning från slagen med undantag för smala 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 vattent i rummen kan fritt rinna till länsrören. Där i fråga om vissa rum administrationen är övertygad om att länsanordning ej kan vara lämplig, må den tillåta eftergift från sådan anordning, om beräkningar gjorda i enlighet med de i mom. (b) av regel 7 i detta kapitel angivna villkoren visa, att fartygets säkerhet icke kommer att försämrast. Betyggande anordningar skola vidtagas för länsning av kyl- eller frysrums, avsedda för last.

(b) (i) Fartyg skall ha minst tre maskindrivna pumpar, anslutna till huvudlänsledningen. En av dessa pumpar må drivas av fartygets huvudmaskineri. Där karaktärstalet är 30 eller däröver, skall ytterligare en oberoende maskindriven pump finnas.

(ii) Fordringarna äro sammanfattade i följande tabell.

Criterion numeral	Less than 30	30 and over	Karaktärstal	Mindre än 30	30 eller där- över
Main engine pump (may be replaced by one independent pump).....	1	1	Av huvudmaskineriet driven pump (må ersättas med en oberoende pump).....	1	1
Independent pumps..	2	3	Oberoende pumpar ..	2	3

(iii) Sanitary, ballast and general service pumps may be accepted as independent power bilge pumps if fitted with the necessary connections to the bilge pumping system.

(c) Where practicable, the power bilge pumps shall be placed in separate watertight compartments so arranged or situated that these compartments will not readily be flooded by the same damage. If the engines and boilers are in two or more watertight compartments, the pumps available for bilge service shall be distributed throughout these compartments as far as is possible.

(d) On ships 300 feet (or 91.5 metres) or more in length or having a criterion numeral of 30 or more, the arrangements shall be such that at least one power pump shall be available for use in all ordinary circumstances in which a ship may be flooded at sea. This requirement will be satisfied if:—

(i) one of the required pumps is an emergency pump of a reliable submersible type having a source of power situated above the bulkhead deck; or

(ii) the pumps and their sources of power are so disposed throughout the length of the ship that under any condition of flooding which the ship is required to withstand at least one pump in an undamaged compartment will be available.

(e) With the exception of additional pumps which may be provided for peak compartments only, each required bilge pump shall be arranged to draw water from any space required to be drained by paragraph (a) of this Regulation.

(f) (i) Each power bilge pump

(iii) Sanitets-, ballast- och spolvat-tenpumpar må godkännas såsom oberoende maskindrivna länspumpar, därest de äro försedda med nödiga anslutningar till länssystemet.

(c) Där så är praktiskt möjligt, skola de maskindrivna länspumparna anbringas i skilda vattentöta 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 vattentöta rum, skola de för länkning avsedda pumparna så långt möjligt vara fördelade å dessa rum.

(d) På fartyg, vars längd är 91,5 meter (eller 300 eng. fot) eller där-över eller vars karaktärstal är 30 eller däröver, skall länssystemet vara så anordnat, att minst en maskindrivna 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 reservlänspump, 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 ytterligare pumpar, som uteslutande äro avsedda för pikarna, skall varje föreskrivna länspump vara anordnad för länkning från varje rum, som enligt moment (a) av denna regel måste kunna länsas.

(f) (i) Varje maskindrivna länspump

shall be capable of giving a speed of water through the required main bilge pipe of not less than 400 feet (or 122 metres) per minute. Independent power bilge pumps situated in machinery spaces shall have direct suction from these spaces, except that not more than two such suction shall be required in any one space. Where two or more such suction are provided there shall be at least one on the port side and one on the starboard side. The Administration may require independent power bilge pumps situated in other spaces to have separate direct suction. Direct suction shall be suitably arranged and those in a machinery space shall be of a diameter not less than that required for the bilge main.

(ii) In coal-burning ships there shall be provided in the stokehold, in addition to the other suction required by this Regulation, a flexible suction hose of suitable diameter and sufficient length, capable of being connected to the suction side of an independent power pump.

(g) (i) In addition to the direct bilge suction or suction required by paragraph (f) of this Regulation there shall be in the machinery space a direct suction from the main circulating pump leading to the drainage level of the machinery space and fitted with a non-return valve. The diameter of this direct suction pipe shall be at least two-thirds of the diameter of the pump inlet in the case of steamships, and of the same diameter as the pump inlet in the case of motorships.

(ii) Where in the opinion of the Administration the main circulating pump is not suitable for this purpose, a direct emergency bilge suction shall be led from the largest available independent power driven pump to the drainage level of the machinery space; the suction shall be of the same diameter as the main inlet of the pump used. The capacity

pump skall vara i stånd att i den föreskrivna huvudlänsledningen giva vattnet en hastighet av minst 122 meter (eller 400 eng. fot) per minut. De oberoende maskindrivna läns-pumpar, som äro placerade i maskineriavdelningen, skola hava direkta sugledningar från dessa rum. Dock fordras ej mer än två sugledningar från något av rummen. Där två eller flera sådana sugledningar finnas, skall minst en finnas på babords sida och minst en på styrbords sida. 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 maskineriavdelningen skola hava en diameter, ej understigande den för huvudlänsledningen föreskrivna.

(ii) I koleldade fartyg skall i eldrummet 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) (i) Förutom den direkta läns-sugledningen eller sugledningar, som fordras enligt mom. (f) av denna regel, skall i maskineriavdelningen finnas en direkt sugledning till huvud-cirkulationspumpen för länsning från lämpligt djup i maskineriavdelningen. Denna sugledning skall vara försedd med backventil. Diametern av denna direkta sugledning skall i fråga om ångfartyg vara minst två tredjedelar av pumpintagets diameter och i fråga om motorfartyg vara densamma som pumpintagets diameter.

(ii) Där huvudcirkulationspumpen enligt administrationens mening ej är lämplig för detta ändamål, skall en direkt reservläns-sugledning dragas till den största tillgängliga oberoende maskindrivna pumpen för länsning från lämpligt djup i maskineriavdelningen; sugledningen skall hava samma diameter som den använda pumpens huvudintag. Den så anslut-

of the pump so connected shall exceed that of a required bilge pump by an amount satisfactory to the Administration.

(iii) The spindles of the sea inlet and direct suction valves shall extend well above the engine room platform.

(iv) Where the fuel is, or may be, coal and there is no watertight bulkhead between the engines and the boilers, a direct discharge overboard or alternatively a by-pass to the circulating pump discharge, shall be fitted from any circulating pump used in compliance with sub-paragraph (i) of this paragraph.

(h) (i) All pipes from the pumps which are required for draining cargo or machinery spaces shall be entirely distinct from pipes which may be used for filling or emptying spaces where water or oil is carried.

(ii) All bilge pipes used in or under coal bunkers or fuel storage tanks or in boiler or machinery spaces, including spaces in which oil-settling tanks or oil fuel pumping units are situated shall be of steel or other approved material.

(i) The diameter of the bilge main shall be calculated according to the following formulae provided that the actual internal diameter of the bilge main may be of the nearest standard size acceptable to the Administration:

$$d = \sqrt{\frac{L(B+D)}{2,500}} + 1$$

where d = internal diameter of the bilge main in inches

L = length of ship in feet

B = breadth of ship in feet

D = moulded depth of ship to bulkhead deck in feet;

or

$$d = 1.68 \sqrt{L(B+D)} + 25$$

where d = internal diameter of the bilge main in millimetres

na pumpens kapacitet skall överstiga den för en länspump fordrade så mycket, som administrationen finner tillfyllest.

(iii) Spindlarna till ventilerna för vattenintagen från sjön och för de direkta sugledningsventilerna skola nå väl över maskinrumsdurken.

(iv) Där bränslet är eller kan vara kol och där inget vattentätt skott finnes mellan maskiner och ångpannor skall ett direkt avlopp till sjön eller ock ett sidorör till cirkulationspumpsavloppet finnas från varje cirkulationspump använd i enlighet med punkten (i) av detta moment.

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

(ii) Alla länsrör, använda i eller under kolrum eller förrådstankar för bränsle eller i pann- eller maskinrum, inklusive rum, i vilka settling-tankar för olja eller pumpar för brännolja äro placerade, skola vara av stål eller annat godkänt material.

(i) Huvudlänledningens diameter skall beräknas enligt följande formel, varvid förutsättes att huvudlänledningens verkliga innerdiameter kan vara närmaste standardstorlek, som administrationen godtagat:

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

där d = inre diametern av huvudlänledningen 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 huvudlänledningen i eng. tum

L = length of ship in metres
 B = breadth of ship in metres
 D = moulded depth of ship to bulkhead deck in metres.

The diameter of the bilge branch pipes shall be determined by rules to be made by the Administration.

(j) The arrangement of the bilge and ballast pumping system shall be such as to prevent the possibility of water passing from the sea and from water ballast spaces into the cargo and machinery spaces, or from one compartment to another. Special provision shall be made to prevent any deep tank having bilge and ballast connections being inadvertently run up from the sea when containing cargo, or pumped out through a bilge pipe when containing water ballast.

(k) Provision shall be made to prevent the compartment served by any bilge suction pipe being flooded in the event of the pipe being severed, or otherwise damaged by collision or grounding in any other compartment. For this purpose, where the pipe is at any part situated nearer the side of the ship than one-fifth the breadth of the ship (measured at right angles to the centre line at the level of the deepest subdivision load line), or in a duct keel, a non-return valve shall be fitted to the pipe in the compartment containing the open end.

(l) All the distribution boxes, cocks and valves in connection with the bilge pumping arrangements shall be in positions which are accessible at all times under ordinary circumstances. They shall be so arranged that, in the event of flooding, one of the bilge pumps may be operative on any compartment; in addition, damage to a pump or its pipe connecting to the bilge main outboard of a line drawn at one-fifth of the breadth of the ship shall not put the bilge system out of action. If there is only one system of pipes common to all the pumps, the necessary cocks or valves for controlling the bilge suction must be capable of being operated from above the bulkhead deck. Where

L = fartygets längd i eng. fot
 B = fartygets bredd i eng. fot
 D = fartygets mallade djup till skottdäcket i eng. fot.

Diametern på grenlänsledningarna skall bestämmas genom regler utfärdade av administrationen.

(j) Läns- och barlastpumpsystemet skall vara så anordnat, att vatten icke kan inkomma från sjön eller från barlasttankar i lastrummen eller maskineriavdelningen eller från ett rum till ett annat. Särskilda anordningar skola vara vidtagna till förhindrande av att djuptank, som är försedd med läns- och barlaströrledningar, 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 centerlinjen i höjd med den djupaste inledningsvattenlinjen) 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, där 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; därjämte skall skada på en pump eller dess anslutningsrör till huvudlänsledningen bordvarts en linje dragen på en femtedel av fartygets bredd icke sätta läns systemet ur funktion. 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 skott-

in addition to the main bilge pumping system an emergency bilge pumping system is provided, it shall be independent of the main system and so arranged that a pump is capable of operating on any compartment under flooding conditions; in that case only the cocks and valves necessary for the operation of the emergency system need be capable of being operated from above the bulkhead deck.

(m) All cocks and valves mentioned in paragraph (l) of this Regulation which can be operated from above the bulkhead deck shall have their controls at their place of operation clearly marked and provided with means to indicate whether they are open or closed.

Regulation 19

Stability Information for Passenger Ships and Cargo Ships

(a) Every passenger ship and cargo ship shall be inclined upon its completion and the elements of its stability determined. The master shall be supplied with such reliable information as is necessary to enable him by rapid and simple processes to obtain accurate guidance as to the stability of the ship under varying conditions of service, and a copy shall be furnished to the Administration.

(b) Where any alterations are made to a ship so as to materially affect the stability information supplied to the master, amended stability information shall be provided. If necessary the ship shall be re-inclined.

(c) The Administration may allow the inclining test of an individual ship to be dispensed with provided basic stability data are available from the inclining test of a sister ship and it is shown to the satisfaction of the Administration that reliable stability information for the exempted

däcket. Där jämte huvudlänssystemet finnes ett reservlänssystem, skall detta senare vara oberoende av huvudlänssystemet och så anordnat, att länkning genom en pump kan ske från varje rum, vari vatten inkommit; i sådant fall behöva endast för manövrering av reservlänssystemet nödvändiga kranar och ventiler kunna manövreras från plats ovan skott-däcket.

(m) Alla i mom. (l) av denna regel nämnda kranar och ventiler, som kunna manövreras från plats ovan skott-däcket, skola hava sina kontrollorgan på manöverplatsen tydligt utmärkta och försedda med anordningar, som utvisa, huruvida de äro öppna eller stängda.

Regel 19

Stabilitetsuppgifter för passagerarfartyg och lastfartyg

(a) Varje passagerarfartyg och lastfartyg skall, när det färdigbyggt, underkastas krängningsprov och dess grundläggande stabilitetsförhållanden skola fastställas. Befälhavaren skall förses med sådana tillförlitliga uppgifter, som äro nödvändiga för att sätta honom i stånd att på snabbt och enkelt sätt erhålla noggrann orientering om fartygets stabilitet under olika förhållanden, och ett exemplar av dessa uppgifter skall tillställas administrationen.

(b) Där sådana ändringar göras på ett fartyg, att de i väsentlig grad påverka de stabilitetsuppgifter, med vilka befälhavaren blivit försedd, skola korrigerade stabilitetsuppgifter tillhandahållas. Om så är nödvändigt, skall fartyget underkastas nytt krängningsprov.

(c) Administrationen må bevilja eftergift från fordran å krängningsprov för ett fartyg, under villkor att grundläggande stabilitetsuppgifter, erhållna genom krängningsprov med ett systerfartyg, finnas tillgängliga och att det för administrationen styrkes, att säkra stabilitetsuppgifter för

ship can be obtained from such basic data.

(d) The Administration may also allow the inclining test of an individual ship or class of ships, especially designed for the carriage of liquids or ore in bulk, to be dispensed with when reference to existing data for similar ships clearly indicate that due to the ship's proportions and arrangements more than sufficient metacentric height will be available in all probable loading conditions.

Regulation 20

Damage Control Plans

There shall be permanently exhibited, for the guidance of the officer in charge of the ship, plans showing clearly for each deck and hold the boundaries of the watertight compartments, the openings therein with the means of closure and position of any controls thereof, and the arrangements for the correction of any list due to flooding. In addition, booklets containing the aforementioned information shall be made available to the officers of the ship.

Regulation 21

Marking, Periodical Operation and Inspection of Watertight Doors, &c.

(a) This Regulation applies to new and existing ships.

(b) Drills for the operating of watertight doors, sidescuttles, valves and closing mechanisms of scuppers, ash-shoots and rubbish-shoots shall take place weekly. In ships in which the voyage exceeds one week in duration a complete drill shall be held before leaving port, and others thereafter at least once a week during the voyage. In all ships all watertight power doors and hinged doors, in main transverse bulkheads, in use at sea, shall be operated daily.

det från krängningsprov befriade fartyget härigenom kunna erhållas.

(d) Administrationen må även bevilja eftergift från fordran på krängningsprov för ett fartyg eller typ av fartyg, särskilt konstruerade för transport av vätskor eller malm i bulk, då hänvisning till befintliga uppgifter för liknande fartyg tydligt visa, att på grund av fartygets proportioner och byggnadssätt mer än erforderlig metacenterhöjd kommer att finnas i alla sannolika lastkonditioner.

Regel 20

Handlingar för kontroll av fartyget vid skada

Till ledning för fartygets vakthavande befäl skola ritningar varaktigt finnas uppsatta, som för varje däck och rum klart utvisa de vattentäta avdelningarnas gränser, öppningarna i dessa jämte stängningsanordningarna och placeringen av dessas manöverorgan samt anordningarna för korrigerande av varje slagsida förorsakad av vattenfyllning. Dessutom skola böcker, som innehålla de tidigare nämnda uppgifterna, finnas tillgängliga för fartygets befäl.

Regel 21

Märkning, periodiska övningar med och undersökningar av vattentäta dörrar m. m.

(a) Denna regel gäller för såväl nya som existerande fartyg.

(b) En gång i veckan skola företagas övningar i manövrerandet av vattentäta dörrar, fönsterventiler, ventiler och stängningsanordningar för spygatt, ask- och avfallstrummor. Å fartyg på 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. Å alla fartyg skall daglig övning företagas med alla vattentäta, med maskinkraft manövrerbara dörrar ävensom med gångjärnsdörrar i huvudtvärskepps-

(c) (i) The watertight doors and all mechanisms and indicators connected therewith, all valves the closing of which is necessary to make a compartment watertight, and all valves the operation of which is necessary for damage control cross connections shall be periodically inspected at sea at least once a week.

(ii) Such valves, doors and mechanisms shall be suitably marked to ensure that they may be properly used to provide maximum safety.

Regulation 22

Entries in Log

(a) This Regulation applies to new and existing ships.

(b) Hinged doors, portable plates, sidescuttles, gangway, cargo and coal- ing ports and other openings, which are required by these Regulations to be kept closed during navigation, shall be closed before the ship leaves port. The time of closing and the time of opening (if permissible under these Regulations) shall be recorded in such log book as may be prescribed by the Administration.

(c) A record of all drills and inspections required by Regulation 21 of this Chapter shall be entered in the log book with an explicit record of any defects which may be disclosed.

Part C. — Machinery and Electrical Installations

(Part C applies to passenger ships and cargo ships)

Regulation 23

General

(a) Electrical installations in passenger ships shall be such that:—

skott, såvida dessa dörrar användas till sjöss.

(c) (i) Vattentäta dörrar och alla därtill hörande stängningsanordningar och indikatorer 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.

(ii) Sådana ventiler, dörrar och stängningsanordningar skola vara märkta på lämpligt sätt för att säkerställa, att de rätt användas och för att åstadkomma största möjliga säkerhet.

Regel 22

Anteckningar i skeppsdagbok

(a) Denna regel gäller för såväl nya som existerande fartyg.

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

(c) I skeppsdagboken skall antecknas de tider, då i regel 21 i detta kapitel föreskrivna övningar och undersökningar företagits, och därvid skola iakttagna bristfälligheter tydligt anmärkas.

Del. C. — Maskineri och elektriska installationer

(Del C äger tillämpning å passagerarfartyg och lastfartyg)

Regel 23

Allmänt

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

(i) services essential for safety will be maintained under various emergency conditions; and

(ii) the safety of passengers, crew and ship from electrical hazards will be assured.

(b) Cargo ships shall comply with Regulations 26, 27, 28, 29, 30 and 33 of this Chapter.

Regulation 24

Main Source of Electrical Power in Passenger Ships

(a) Every passenger ship, the electrical power of which constitutes the only means of maintaining the auxiliary services indispensable for the propulsion and the safety of the ship, shall be provided with at least two main generating sets. The power of these sets shall be such that it shall still be possible to ensure the functioning of the services referred to in subparagraph (a) (i) of Regulation 23 of this Chapter in the event of any one of these generating sets being stopped.

(b) In a passenger ship where there is only one main generating station, the main switchboard shall be located in the same main fire zone. Where there is more than one main generating station, it is permissible to have only one main switchboard.

Regulation 25

Emergency Source of Electrical Power in Passenger Ships

(a) There shall be above the bulkhead deck and outside the machinery casings a self-contained emergency source of electrical power. Its location in relation to the main source or sources of electrical power shall be such as to ensure to the satisfaction of the Administration that a fire or other casualty to the machinery space as defined in paragraph (h) of Regulation 2 of this Chapter will not interfere with the supply or distribu-

(i) den drift av installationerna, som är väsentlig för säkerheten, kan upprätthållas under olika nödförhållanden; och

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

(b) Lastfartyg skola uppfylla bestämmelserna i reglerna 26, 27, 28, 29, 30 och 33 i detta kapitel.

Regel 24

Elektriska huvudkraftkällor i passagerarfartyg

(a) Varje passagerarfartyg, 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 de installationer, vilka omförmälas i punkten (a) (i) av regel 23 i detta kapitel.

(b) I ett passagerarfartyg, där endast en huvudgeneratorstation finnes, skall huvudinstrumenttavlan vara placerad i samma huvudbrandavdelning. Där det finnes mer än en huvudgeneratorstation, är det tillåtet att ha endast en huvudinstrumenttavla.

Regel 25

Elektrisk reservkraftkälla i passagerarfartyg

(a) Ovanför skottdäcket och utanför maskinkappen skall finnas en självständig elektrisk reservkraftkälla. Dess placering i förhållande till den eller de elektriska huvudkraftkällorna skall vara sådan, att det för administrationen tillfredsställande styrkes, att den säkerställer, att en brand eller annan olyckshändelse i maskineriavdelningen, sådan denna definieras i regel 2 mom. (h) i detta kapitel, icke inverkar på tillgången

tion of emergency power. It shall not be forward of the collision bulkhead.

(b) The power available shall be sufficient to supply all those services that are, in the opinion of the Administration, necessary for the safety of the passengers and the crew in an emergency, due regard being paid to such services as may have to be operated simultaneously. Special consideration shall be given to emergency lighting at every boat station on deck and oversides, in all alleyways, stairways and exits, in the machinery spaces and in the control stations as defined in paragraph (f) of Regulation 35 of this Chapter, to the sprinkler pump, to navigation lights, and to the daylight signalling lamp if operated from the main source of power. The power shall be adequate for a period of 36 hours, except that, in the case of ships engaged regularly on voyages of short duration, the Administration may accept a lesser supply if satisfied that the same standard of safety would be attained.

(c) The emergency source of power may be either: —

(i) a generator driven by a suitable prime-mover with an independent fuel supply and with approved starting arrangements; the fuel used shall have a flash point of not less than 110° F. (or 43° C.); or

(ii) an accumulator (storage) battery capable of carrying the emergency load without recharging or excessive voltage drop.

(d) (i) Where the emergency source of power is a generator, there shall be provided a temporary source of emergency power consisting of an accumulator battery of sufficient capacity:—

(1) to supply emergency lighting continuously for half an hour;

(2) to close the watertight doors (if electrically operated) but not necessarily to close them all simultaneously;

på eller distributionen av reservkraft. Den skall icke vara placerad för om kollisionskottet.

(b) 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 hänsyn skall tagas till dels nödbelysningen vid båtstationerna å däck och vid fartygssidorna, i alla gångar, trappor och utgångar, i maskineriavdelningen och vid de kontrollstationer, som angivas i regel 35 mom. (f) i detta kapitel, dels sprinklerpumpen, dels lanternorna, dels ock dagsignallampan, i fall denna erhåller ström från huvudkraftkällan. Kraften skall vara tillräcklig för en tid av 36 timmar; dock må administrationen, där fråga är om fartyg, som regelbundet nyttjas å resor av kort varaktighet, godtaga mindre krafttillgång, om administrationen finner säkerhetsgraden bliva densamma.

(c) Reservkraftkällan må utgöras av antingen:

(i) en generator driven av en lämplig kraftkälla med enbart för densamma avsett bränsleförråd och med godkänd startanordning; bränslet skall hava en flampunkt av minst 43° C (eller 110° F); eller

(ii) ett ackumulatorbatteri i stånd att, utan omladdning eller alltför stort spänningsfall, tillhandahålla erforderlig reservkraft.

(d) (i) Där reservkraftkällan utgöres av en generator, skola anordningar vara vidtagna för att temporärt erhålla reservkraft från ett ackumulatorbatteri med tillräcklig kapacitet:

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

(2) för att stänga de vattentäta dörrarna (därest dessa manövreras elektriskt), varvid dock ej nödvändigtvis alla dörrarna måste kunna stängas samtidigt;

(3) to operate the indicators (if electrically operated) which show whether power operated watertight doors are open or closed; and

(4) to operate the sound signals (if electrically operated) which give warning that power operated watertight doors are about to close.

The arrangements shall be such that the temporary source of emergency power will come into operation automatically in the event of failure of the main electrical supply.

(ii) Where the emergency source of power is an accumulator battery, arrangements shall be made to ensure that emergency lighting will automatically come into operation in the event of failure of the main lighting supply.

(e) An indicator shall be mounted in the machinery space, preferably on the main switchboard, to indicate when any accumulator battery fitted in accordance with this Regulation is being discharged.

(f) (i) The emergency switchboard shall be installed as near as is practicable to the emergency source of power.

(ii) Where the emergency source of power is a generator, the emergency switchboard shall be located in the same space as the emergency source of power, unless the operation of the emergency switchboard would thereby be impaired.

(iii) No accumulator battery fitted in accordance with this Regulation shall be installed in the same space as the emergency switchboard.

(iv) The Administration may permit the emergency switchboard to be supplied from the main switchboard in normal operation.

(g) Arrangements shall be such that the complete emergency installation will function when the ship is inclined 22 1/2 degrees and/or when the trim of the ship is 10 degrees.

(3) för att driva de indikatorer (därest dessa drivas elektriskt), som visa om vattentäta dörrar manövrerade med maskinkraft äro öppna eller stängda; och

(4) för att driva de ljudsignalapparater (därest dessa manövreras elektriskt), som varna, när vattentäta dörrar manövrerade med maskinkraft hålla på att stängas.

Anordningarna skola vara sådana, att den tillfälliga reservkraftkällan automatiskt träder i funktion för den händelse den normala elektriska krafttillförseln uteblir.

(ii) Där reservkraftkällan utgöres av ett ackumulatorbatteri, skola anordningar vara vidtagna för att säkerställa, att reservbelysningen automatiskt träder i funktion för den händelse krafttillförseln från huvudkraftkällan uteblir.

(e) En indikator skall vara uppsatt i maskinrummet, helst på huvudinstrumenttavlan, för att visa, när något ackumulatorbatteri, som installerats på grund av denna regel, har blivit urladdat.

(f) (i) Instrumenttavlan för reservanläggningen skall vara installerad så nära reservkraftkällan som möjligt.

(ii) Där reservkraftkällan utgöres av en generator, skall instrumenttavlan för reservanläggningen vara placerad i samma rum som reservkraftkällan, såvida icke skötseln av instrumenttavlan för reservanläggningen därigenom skulle försväras.

(iii) Inget ackumulatorbatteri installerat i enlighet med denna regel får vara placerat i samma rum som instrumenttavlan för reservanläggningen.

(iv) Administrationen må tillåta, att instrumenttavlan för reservanläggningen under normala förhållanden matas från huvudinstrumenttavlan.

(g) Anordningarna skola vara sådana, att hela reservkraftanläggningen fungerar även när fartyget har 22 1/2 graders slagsida och/eller har 10 graders trim.

(h) Provision shall be made for the periodic testing of the emergency source of power and the temporary source of power, if provided, which shall include the testing of automatic arrangements.

(h) Anstalter skola vara vidtagna för periodisk provning av reservkraftkällan och den tillfälliga kraftkällan, om sådan finnes, vilken provning även skall omfatta automatiska anordningar.

Regulation 26

Emergency Source of Electrical Power in Cargo Ships

(a) Cargo ships of 5,000 Tons Gross Tonnage and upwards

(i) In cargo ships of 5,000 tons gross tonnage and upwards there shall be a self-contained emergency source of power, located to the satisfaction of the Administration above the uppermost continuous deck and outside the machinery casings, to ensure its functioning in the event of fire or other casualty causing failure to the main electrical installation.

(ii) The power available shall be sufficient to supply all those services which are, in the opinion of the Administration, necessary for the safety of all on board in an emergency, due regard being paid to such services as may have to be operated simultaneously. Special consideration shall be given to: —

(1) emergency lighting at every boat station on deck and oversides, in all alleyways, stairways and exits, in the main machinery space and main generating set space, on the navigating bridge and in the chartroom;

(2) the general alarm; and

(3) navigation lights if solely electric, and the daylight signalling lamp if operated by the main source of electrical power.

The power shall be adequate for a period of 6 hours.

(iii) The emergency source of power may be either: —

(1) an accumulator (storage) battery capable of carrying the emergency load without recharging or excessive voltage drop; or

(2) a generator driven by a suitable

Regel 26

Elektrisk reservkraftkälla i lastfartyg

(a) Lastfartyg med en bruttodräktighet av 5000 registerton eller mera

(i) I lastfartyg med en bruttodräktighet av 5000 registerton eller däröver skall finnas en självständig reservkraftkälla, placerad enligt administrationens fordringar ovanför översta genomgående däck och utanför maskinkappen, för att säkerställa driften i händelse av att brand eller annan olycka förorsakat fel på den elektriska huvudinstallationen.

(ii) Den tillgängliga kraften skall vara tillräcklig för alla de ändamål, som administrationen finner nödvändiga för alla ombordvarandes säkerhet vid nödtillfälle; vid bedömande härav skall vederbörlig hänsyn tagas till sådana ändamål, som kunna behöva samtidigt tillgodoses. Särskild hänsyn skall tagas till:

(1) nödbelysningen vid båtstationerna å däck och vid fartygssidorna, i alla gångar, trappor och utgångar, i avdelningen för huvudmaskineri och i rummet för huvudgeneratoraggregat, på kommandobryggan och i navigationshytten;

(2) alarmanordningen; och

(3) lanternorna, i fall dessa uteslutande äro elektriska, och dagsignallampan, såvida denna erhåller ström från den elektriska huvudkraftkällan.

Kraften skall vara tillräcklig för en tid av sex timmar.

(iii) Reservkraftkällan må utgöras av, antingen:

(1) ett ackumulatorbatteri i stånd att, utan omladdning eller alltför stort spänningsfall, tillhandahålla erforderlig reservkraft; eller

(2) en generator driven av en

prime-mover with an independent fuel supply and with starting arrangements to the satisfaction of the Administration. The fuel used shall have a flash point of not less than 110° F. (or 43°C.).

(iv) Arrangements shall be such that the complete emergency installation will function when the ship is inclined 22 1/2 degrees and/or when the trim of the ship is 10 degrees.

(v) Provision shall be made for the periodic testing of the complete emergency installation.

(b) Cargo ships of less than 5,000 Tons Gross Tonnage

(i) In cargo ships of less than 5,000 tons gross tonnage there shall be a self-contained emergency source of power located to the satisfaction of the Administration, and capable of supplying the illumination at launching stations and stowage positions of survival craft prescribed in sub-paragraphs (a) (ii) (b) (ii) and (b) (iii) of Regulation 19 of Chapter III, and in addition such other services as the Administration may require, due regard being paid to Regulation 38 of Chapter III.

(ii) The power available shall be adequate for a period of at least 3 hours.

(iii) These ships shall also be subject to sub-paragraphs (iii), (iv), and (v) of paragraph (a) of this Regulation.

lämplig kraftkälla med enbart för densamma avsett bränsleförråd och med startanordning, som uppfyller administrationens fordringar. Bränslet skall hava en flampunkt av minst 43° C (eller 110° F).

(iv) Anordningarna skola vara sådana, att hela reservkraftanläggningen arbetar även när fartyget har 22 1/2 graders slagsida och/eller tio graders trim.

(v) Anstalter skola vara vidtagna för periodisk provning av hela reservkraftinstallationen.

(b) Lastfartyg med en bruttodräktighet understigande 5 000 register-ton

(i) I lastfartyg med en bruttodräktighet understigande 5 000 register-ton skall det finnas en självständig reservkraftkälla, placerad enligt administrationens fordringar och i stånd att tillhandahålla ström för den belysning vid sjösättningsstationerna och uppställningsplatserna för livbåtar och livflottar, som föreskrives i kapitel III, regel 19, punkterna (a) (ii), (b) (ii) och (b) (iii), och dessutom för sådana andra ändamål, som administrationen kan fordra; vid bedömande härav skall vederbörlig hänsyn tagas till kapitel III regel 38.

(ii) Den tillgängliga kraften skall vara tillräcklig för en tid av minst tre timmar.

(iii) Dessa fartyg skola även vara underkastade bestämmelserna i punkterna (a) (iii), (iv) och (v) i denna regel.

Regulation 27

Precautions against Shock, Fire and other Hazards of Electrical Origin

(a) Passenger Ships and Cargo Ships

(i) (1) All exposed metal parts of electrical machines or equipment which are not intended to be "live",

Regel 27

Skyddsåtgärder mot elektrisk chock, brand och andra risker av elektriskt ursprung

(a) Passagerarfartyg och lastfartyg

(i) (1) Alla sådana oisolerade metalldelar av elektriska maskiner eller elektrisk utrustning, vilka icke äro

but are liable to become "live" under fault conditions, shall be earthed (grounded); and all electrical apparatus shall be so constructed and so installed that danger of injury in ordinary handling shall not exist.

(2) Metal frames of all portable electric lamps, tools and similar apparatus, supplied as ship's equipment and rated in excess of a safety voltage to be prescribed by the Administration shall be earthed (grounded) through a suitable conductor, unless equivalent provisions are made such as by double insulation or by an isolating transformer. The Administration may require additional special precautions for electric lamps, tools or similar apparatus for use in damp spaces.

(ii) Main and emergency switchboards shall be so arranged as to give easy access back and front, without danger to attendants. The sides and backs and, where necessary, the fronts of switchboards shall be suitably guarded. There shall be non-conducting mats or gratings front and rear where necessary. Exposed current carrying parts at voltages to earth (ground) exceeding a voltage to be specified by the Administration shall not be installed on the face of any switchboard or control panel.

(iii) (1) Where the hull return system of distribution is used, special precautions shall be taken to the satisfaction of the Administration.

(2) Hull return shall not be used in tankers.

(iv) (1) All metal sheaths and armour of cables shall be electrically continuous and shall be earthed (grounded).

(2) Where the cables are neither sheathed nor armoured and there might be a risk of fire in the event

avsedda att vara spänningsförande men vilka på grund av uppkommet fel kunna bliva spänningsförande, 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.

(2) Metallhöljen till alla flyttbara lampor, verktyg och liknande apparater, som tillhöra fartygets elektriska utrustning och äro avsedda för en spänning överstigande den klenspänning, som föreskrives av administrationen, skola vara jordade genom en lämplig ledare, såvida icke likvärdiga anordningar äro vidtagna genom förstärkt isolering eller genom en skyddstransformator. Administrationen må kräva ytterligare försiktighetsåtgärder för lampor, verktyg och liknande apparater, som nyttjas i fuktiga rum.

(ii) Instrumenttavlor till huvud- och reservanläggningarna skola vara så anordnade, att personalen utan fara har lätt tillträde till såväl deras fram- som baksidor. Instrumenttavloras gavlar och baksidor och, där- est nödvändigt, framsidor skola vara på lämpligt sätt skyddade. Där så är erforderligt, skall det finnas mattor eller trallar av elektriskt oledande material både framför och bakom instrumenttavlor. Oisolerade strömförande delar med en spänning till jord, som är större än vad administrationen föreskrivit, få icke monteras på framsidan av instrumenttavla eller instrumentbord.

(iii) (1) Där fartygsskrovet användes som återledare i det elektriska systemet, skall särskilda försiktighetsåtgärder, som uppfylla administrationens fordringar, vara vidtagna.

(2) Fartygsskrovet får icke användas som återledare i tankfartyg.

(iv) (1) Alla mantlar och armeringar på ledningar skola vara i elektriskt hänseende sammanhängande och jordade.

(2) Där ledningarna varken äro mantlade eller armerade och det kan finnas risk för brand i händelse

of an electrical fault, precautions shall be required by the Administration.

(v) Lighting fittings shall be arranged to prevent temperature rises that would be injurious to the wiring, and to prevent surrounding material from becoming excessively hot.

(vi) Wiring shall be supported in such a manner as to avoid chafing or other injury.

(vii) Each separate circuit shall be protected against short circuit. Each separate circuit shall also be protected against overload, except in accordance with Regulation 30 of this Chapter or where the Administration grants an exemption. The current-carrying capacity of each circuit shall be permanently indicated, together with the rating or setting of the appropriate overload protective device.

(viii) Accumulator batteries shall be suitably housed, and compartments used primarily for their accommodation shall be properly constructed and efficiently ventilated.

(b) Passenger Ships only

(i) Distribution systems shall be so arranged that fire in any main fire zone will not interfere with essential services in any other main fire zone. This requirement will be met if main and emergency feeders passing through any zone are separated both vertically and horizontally as widely as is practicable.

(ii) Electric cables shall be of a flame retarding type to the satisfaction of the Administration. The Administration may require additional safeguards for electric cables in particular spaces of the ship with a view to the prevention of fire or explosion.

(iii) In spaces where inflammable mixtures are liable to collect, no electrical equipment shall be installed unless it is of a type which will not

av fel av elektrisk natur, skall administrationen föreskriva särskilda försiktighetsåtgärder.

(v) Belysningsarmaturen skall anordnas så, att temperaturstegring, som kan vara skadlig för ledningarna, icke uppkommer och att omgivande föremål icke bliva överdrivet varma.

(vi) Ledningarna skola vara så monterade, att de icke utsättas för nötning eller annan skada.

(vii) Varje särskild strömkrets skall skyddas mot kortslutning. Varje särskild strömkrets skall även skyddas mot överbelastning med de undantag, varom förmåles i regel 30 i detta kapitel eller där administrationen medgiver befrielse. För varje strömkrets skall tillåten strömstyrka, jämte märkdata eller inställning av lämpligt överströmsskydd, vara varaktigt angiven.

(viii) Ackumulatorbatterier skola vara lämpligt inbyggda och rum, som huvudsakligen äro avsedda för batterierna, skola vara lämpligt konstruerade och effektivt ventilerade.

(b) Enbart passagerarfartyg

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

(ii) Elektriska ledningar skola vara av en flamfördrojande typ, som uppfyller administrationens fordringar. För att förebygga brand eller explosion må administrationen kräva ytterligare skydd för elektriska ledningar i särskilda rum.

(iii) I rum, där brandfarliga blandningar lätt kunna samlas, skall elektrisk utrustning ej installeras, såvida den ej är av en typ, som icke antän-

ignite the mixture concerned, such as flameproof (explosion proof) equipment.

(iv) A lighting circuit in a bunker or hold shall be provided with an isolating switch outside the space.

(v) Joints in all conductors except for low voltage communication circuits shall be made only in junction or outlet boxes. All such boxes or wiring devices shall be so constructed as to prevent the spread of fire from the box or device. Where splicing is employed, it shall only be by an approved method such that it retains the original mechanical and electrical properties of the cable.

(c) Cargo Ships only

Devices liable to arc shall not be installed in any compartment assigned principally to accumulator batteries unless the devices are flameproof (explosion proof).

Regulation 28

Means of Going Astern

(a) Passenger Ships and Cargo Ships

Ships shall have sufficient power for going astern to secure proper control of the ship in all normal circumstances.

(b) Passenger Ships only

The ability of the machinery to reverse the direction of thrust of the propeller in sufficient time, under normal manoeuvring conditions, and so to bring the ship to rest from maximum ahead service speed shall be demonstrated at the initial survey.

Regulation 29

Steering Gear

(a) Passenger Ships and Cargo Ships

(i) Ships shall be provided with a main steering gear and an auxiliary steering gear to the satisfaction of the Administration.

der den ifrågavarande blandningen, exempelvis flamskyddad utrustning.

(iv) Belysningskrets i kolrum eller lastrum skall vara försedd med strömbrytare utanför rummet.

(v) Skarvar i ledningar må, där fråga ej är om svagströmskretsar, anordnas endast i skarvdosor eller uttagsdosor. Alla sådana dosor och ledningstillbehör skola vara så konstruerade, att eld icke kan spridas från dem. Där direkt hopfogning företagits, skall den vara utförd enligt en godkänd metod, så att ledningens ursprungliga mekaniska och elektriska egenskaper bibehållas.

(c) Enbart lastfartyg

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

Regel 28

Backningsförmåga

(a) Passagerarfartyg och lastfartyg

Fartyg skall hava så stor backningsförmåga, att erforderlig manövrerbarhet hos fartyget under alla normala förhållanden säkerställas.

(b) Enbart passagerarfartyg

Maskineriets förmåga att under normala manövreringsbetingelser kasta om propellerns drivriktning på tillräckligt kort tid och sålunda bringa fartyget att stanna från högsta brukliga fart framåt, skall ådagaläggas vid den första besiktningen.

Regel 29

Styrinrättning

(a) Passagerarfartyg och lastfartyg

(i) Fartyg skall vara försett med huvudstyrinrättning och reservstyrinrättning, som uppfylla administrationens fordringar.

(ii) The main steering gear shall be of adequate strength and sufficient to steer the ship at maximum service speed. The main steering gear and rudder stock shall be so designed that they are not damaged at maximum astern speed.

(iii) The auxiliary steering gear shall be of adequate strength and sufficient to steer the ship at navigable speed and capable of being brought speedily into action in an emergency.

(iv) The exact position of the rudder, if power operated, shall be indicated at the principal steering station.

(b) Passenger Ships only

(i) The main steering gear shall be capable of putting the rudder over from 35 degrees on one side to 35 degrees on the other side with the ship running ahead at maximum service speed. The rudder shall be capable of being put over from 35 degrees on either side to 30 degrees on the other side in 28 seconds at maximum service speed.

(ii) The auxiliary steering gear shall be operated by power in any case in which the Administration would require a rudder stock of over 9 inches (or 22.86 centimetres) diameter in way of the tiller.

(iii) Where main steering gear power units and their connections are fitted in duplicate to the satisfaction of the Administration, and each power unit enables the steering gear to meet the requirements of sub-paragraph (i) of this paragraph, no auxiliary steering gear need be required.

(iv) Where the Administration would require a rudder stock with a diameter in way of the tiller exceeding 9 inches (or 22.86 centimetres) there shall be provided an alternative steering station located to the satisfaction of the Administration. The remote steering control systems from the principal and alternative steering

(ii) Huvudstyrinrättningen skall vara av erforderlig styrka och tillräcklig för att styra fartyget vid högsta brukliga fart. Huvudstyrinrättningen och roderhjärtstocken skola vara konstruerade på sådant sätt, att de ej skadas vid högsta fart back.

(iii) Reservstyrinrättningen skall vara av erforderlig styrka och tillräcklig för att styra fartyget vid styrfart samt kunna hastigt sättas i funktion vid nödtillfälle.

(iv) Om manövreringen av rodret sker med maskinkraft, skall det exakta roderläget utvisas på huvudstyrplatsen.

(b) Enbart passagerarfartyg

(i) Huvudstyrinrättningen skall vara i stånd att lägga över rodret från 35° åt ena sidan till 35° åt andra sidan, medan fartyget går framåt med högsta brukliga fart. Det skall vara möjligt att lägga över rodret från 35° åt ena sidan till 30° åt andra sidan inom 28 sekunder vid högsta brukliga fart.

(ii) Reservstyrinrättningen skall drivas med maskinkraft i varje sådant fall, beträffande vilket administrationen fordrar större diameter än 22,86 centimeter (eller nio eng. tum) av hjärtstocken vid roderkvadrant eller rorpinne.

(iii) Där dubbla drivanordningar och anslutningar för huvudstyrinrättningen äro anordnade enligt administrationens fordringar och styrinrättningen med vilken som helst av drivanordningarna uppfyller fordringarna i punkten (i) av detta moment, är det ej nödvändigt att fordra reservstyrinrättning.

(iv) Där administrationen fordrar en hjärtstock med en diameter överstigande 22,86 centimeter (eller nio eng. tum) vid roderkvadranten eller rorpinnen, skall det anordnas en ytterligare styrplats med placering, som uppfyller administrationens fordringar. Systemen för fjärrmanövrering av styrningen från såväl huvudstyrplat-

stations shall be so arranged to the satisfaction of the Administration that failure of either system would not result in inability to steer the ship by means of the other system.

(v) Means satisfactory to the Administration shall be provided to enable orders to be transmitted from the bridge to the alternative steering station.

(c) Cargo Ships only

(i) The auxiliary steering gear shall be operated by power in any case in which the Administration would require a rudder stock of over 14 inches (or 35.56 centimetres) diameter in way of the tiller.

(ii) Where power operated steering gear units and connections are fitted in duplicate to the satisfaction of the Administration, and each unit complies with sub-paragraph (iii) of paragraph (a) of this Regulation, no auxiliary steering gear need be required, provided that the duplicate units and connections operating together comply with sub-paragraph (ii) of paragraph (a) of this Regulation.

Regulation 30

Electric and Electrohydraulic Steering Gear

(a) Passenger Ships and Cargo Ships

Indicators for running indication of the motors of electric and electrohydraulic steering gear shall be installed in a suitable location to the satisfaction of the Administration.

(b) All Passenger Ships (irrespective of tonnage) and Cargo Ships of 5,000 Tons Gross Tonnage and upwards

(i) Electric and electrohydraulic steering gear shall be served by two circuits fed from the main switch-

sen som den ytterligare styrplatsen skola vara anordnade på ett för administrationen godtagbart sätt, så att fel på ettdera av systemen icke resulterar i att det blir omöjligt styra fartyget med hjälp av det andra systemet.

(v) Förbindelsemedel, som uppfyller administrationens fordringar, skola anordnas för att möjliggöra ordregivning från bryggan till den ytterligare styrplatsen.

(c) Enbart lastfartyg

(i) Reservstyrinrättningen skall drivas med maskinkraft i varje sådant fall, beträffande vilket administrationen fordrar större diameter än 35,56 centimeter (eller 14 eng. tum) av hjärtstocken vid roderkvadranten eller rorpinnen.

(ii) Där dubbla drivanordningar och anslutningar för styrinrättning driven med maskinkraft äro anordnade enligt administrationens fordringar och vilken som helst av drivanordningarna uppfyller bestämmelserna i punkten (a) (iii) av denna regel, är det ej nödvändigt att fordra reservstyrinrättning, förutsatt att de dubbla anordningarnas och anslutningarnas drift tillsammans uppfyller bestämmelserna i punkten (a) (ii) av denna regel.

Regel 30

Elektrisk och elektrohydraulisk styrinrättning

(a) Passagerarfartyg och lastfartyg

Indikatorer för kontinuerlig kontroll av motorerna till elektrisk och elektrohydraulisk styrinrättning skola vara installerade på lämplig plats och enligt administrationens fordringar.

(b) Alla passagerarfartyg (oavsett tonnage) och lastfartyg med en bruttodräktighet av 5 000 registerton och däröver

(i) Elektrisk och elektrohydraulisk styrinrättning skall erhålla ström genom två ledningar matade från

board. One of the circuits may pass through the emergency switchboard, if provided. Each circuit shall have adequate capacity for supplying all the motors which are normally connected to it and which operate simultaneously. If transfer arrangements are provided in the steering gear room to permit either circuit to supply any motor or combination of motors, the capacity of each circuit shall be adequate for the most severe load condition. The circuits shall be separated throughout their length as widely as is practicable.

(ii) Short circuit protection only shall be provided for these circuits and motors.

(c) Cargo Ships of less than 5,000 Tons Gross Tonnage

(i) Cargo ships in which electrical power is the sole source of power for both main and auxiliary steering gear shall comply with sub-paragraphs (i) and (ii) of paragraph (b) of this Regulation, except that if the auxiliary steering gear is powered by a motor primarily intended for other services, subparagraph (b) (ii) may be waived, provided that the Administration is satisfied with the protection arrangements.

(ii) Short circuit protection only shall be provided for motors and power circuits of electrically or electrohydraulically operated main steering gear.

Regulation 31

Oil Fuel used in Passenger Ships

No internal combustion engine shall be used for any fixed installation in a passenger ship if its fuel has a flash point of 110° F. (or 43° C.) or less.

huvudinstrumenttavlan. En av matarledningarna må vara ansluten över instrumenttavlan för reservanläggningen, om sådan finnes. Varje strömkrets skall hava tillräcklig kapacitet för överföring av kraft till samtliga de motorer, som normalt äro anslutna och som kunna behöva vara igång samtidigt. Därest anordningar för omkoppling äro anordnade i styrmaskinrummet, vilka möjliggöra att varje motor eller grupp av motorer förses med ström genom vilken som helst av ledningarna, skall kapaciteten hos varje strömkrets vara tillräcklig för det svåraste belastningsfallet. Strömkretsarna skola i hela sin längd vara förlagda så mycket åtskilda som praktiskt låter sig göra.

(ii) Dessa kretsar och motorer behöva förses endast med kortslutningsskydd.

(c) Lastfartyg med en bruttodräktighet understigande 5 000 register-ton

(i) Lastfartyg, i vilka elektrisk kraft är den enda kraftkällan för både huvud- och reservstyrinrättningarna, skola uppfylla bestämmelserna i punkterna (b) (i) och (ii) i denna regel, dock att om reservstyrinrättningen drives av en motor, som huvudsakligen är avsedd för andra ändamål, punkten (b) (ii) icke behöver tillämpas, därest administrationen finner skyddsanordningarna tillfredsställande.

(ii) Motorer och strömkretsar till elektriskt eller elektrohydrauliskt driven huvudstyrinrättning behöva förses endast med kortslutningsskydd.

Regel 31

Brännolja nyttjad i passagerarfartyg

Förbränningsmotor, vars bränsle har en flampunkt av 43° C (eller 110° F) eller därunder, får ej användas för någon fast installation i ett passagerarfartyg.

Regulation 32

Location of Emergency Installations in Passenger Ships

The emergency source of electrical power, emergency fire pumps, emergency bilge pumps, batteries of carbon dioxide bottles for fire extinguishing purposes and other emergency installations which are essential for the safety of the ship shall not be installed in a passenger ship forward of the collision bulkhead.

Regulation 33

Communication between Bridge and Engine Room

Ships shall be fitted with two means of communicating orders from the bridge to the engine room. One means shall be an engine room telegraph.

Part D. — Fire protection

(In Part D, Regulations 34 to 52 apply to passenger ships carrying more than 36 passengers; Regulations 35 and 53 apply to passenger ships carrying not more than 36 passengers; Regulations 35 and 54 apply to cargo ships of 4,000 tons gross tonnage and upwards)

Regulation 34

General

(a) The purpose of this Part is to require the fullest practicable degree of protection from fire by regulation of the details of arrangement and constructions. The three basic principles underlying these regulations are:

(i) separation of the accommodation spaces from the remainder of the ship by thermal and structural boundaries;

(ii) containment, extinction, or detection of any fire in the space of origin;

Regel 32

Placering av reservinstallationer i passagerarfartyg

Den elektriska reservkraftkällan, reservbrandpumpar, reservläns-pumpar, batterier av koldioxidbehållare för brandsläckningsändamål och andra reservinstallationer, som äro väsentliga för fartygets säkerhet, få ej placeras för om kollisionsskottet i ett passagerarfartyg.

Regel 33

Meddelanden mellan brygga och maskinrum

Fartyg skall vara försett med två möjligheter för överbringande av order från bryggan till maskinrummet. En av dessa skall vara en maskin-telegraf.

Del. D. — Brandskydd

(I del D äga reglerna 34—52 tillämpning å passagerarfartyg, som medföra flera än 36 passagerare; reglerna 35 och 53 äga tillämpning å passagerarfartyg, som icke medföra flera än 36 passagerare; reglerna 35 och 54 äga tillämpning å lastfartyg med en bruttodräktighet av 4 000 registerton och däröver)

Regel 34

Allmänt

(a) Syftet med denna del är att åstadkomma största möjliga grad av skydd mot brand genom detaljföreskrifter beträffande inredning och byggnadssätt. De tre huvudprinciper, vilka ligga till grund för dessa regler, äro;

(i) att avskilja bostäder från övriga delar av fartyget genom i konstruktionen ingående skiljeväggar, som äga såväl hållfasthet som förmåga att motstå värme;

(ii) att begränsa, släcka eller upptäcka varje brand å uppkomstplatsen;

(iii) protection of means of escape.

(b) The hull, superstructure and deck houses shall be divided into main vertical zones by "A" Class bulkheads (as described in paragraph (c) of Regulation 35 of this Chapter) and further divided by similar bulkheads forming the boundaries protecting spaces which provide vertical access and the boundaries separating the accommodation spaces from the machinery, cargo and service spaces and others. In addition, and supplementary to the patrol systems, alarm systems and fire extinguishing apparatus required by Part E of this Chapter, either of the following methods of protection, or a combination of these methods to the satisfaction of the Administration, shall be adopted in accommodation and service spaces with a view to preventing the spread of incipient fires from the spaces of their origin: —

Method I. — The construction of internal divisional bulkheading of "B" Class divisions (as defined in paragraph (d) of Regulation 35 of this Chapter) generally without the installation of a detection or sprinkler system in the accommodation and service spaces; or

Method II. — The fitting of an automatic sprinkler and fire alarm system for the detection and extinction of fire in all spaces in which a fire might be expected to originate, generally with no restriction on the type of internal divisional bulkheading in spaces so protected; or

Method III. — A system of subdivision within each main vertical zone using "A" and "B" Class divisions distributed according to the importance, size and nature of the various compartments, with an automatic fire detection system in all spaces in which a fire might be expected to originate, and with restricted use of combustible and highly inflammable materials and furnishings; but generally without the installation of a sprinkler system.

Where appropriate, the headings or

(iii) att skydda utgångar.

(b) Skrov, överbyggnader och däckshus skola medelst skott av klass »A» (såsom detta är beskrivet i regel 35, mom. (c) i detta kapitel) indelas i vertikala huvudavdelningar. Ytterligare indelning skall åstadkommas medelst dylika skott, som dels omgiva utrymmen, genom vilka förbindelse är ordnad i vertikal led, och dels skilja bostäder från maskineriavdelning, lastrum, arbetsrum och andra rum. Dessutom skall — förutom patrulleringstjänst, alarmsystem och brandsläckare, som fordras enligt del E av detta kapitel — antingen endera av följande skyddsmetoder eller en för administrationen godtagbar kombination av dessa metoder tillämpas i bostäder och arbetsrum i syfte att förhindra en begynnande brands spridning från stället, där branden uppkommit:

Metod I. — Konstruktionen av den inre uppdelningen utförd medelst skott av klass »B» (såsom detta är definierat i regel 35, mom (d) i detta kapitel), i allmänhet utan installation av system för upptäckande av brand eller sprinklersystem i bostäder och arbetsrum.

Metod II. — Anordnandet av automatiskt sprinklersystem och brandalarmsystem för upptäckande och släckande av brand i alla utrymmen, där brand kan befaras uppstå, i allmänhet utan fordran i fråga om 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 brand i alla rum, där brand kan befaras uppstå, samt begränsat bruk av material och inredning av brännbar eller lättantändlig beskaffenhet men i allmänhet utan installation av sprinklersystem.

Där så fordras, ange rubrikerna

sub-headings of the Regulations of this Part of this Chapter indicate under which Method or Methods the Regulation is a requirement.

och underrubrikerna till reglerna i denna del av detta kapitel, till vilken eller vilka metoder regeln i fråga hänförs sig.

Regulation 35

Definitions

Wherever the phrases defined below occur throughout this Part of this Chapter, they shall be interpreted in accordance with the following definitions: —

(a) *Incombustible Material* means a material which neither burns nor gives off inflammable vapours in sufficient quantity to ignite at a pilot flame when heated to approximately 1,382° F. (or 750° C.). Any other material is a "Combustible Material".

(b) A *Standard Fire Test* is one in which specimens of the relevant bulkheads or decks, having a surface of approximately 50 square feet (or 4.65 square metres) and height of 8 feet (or 2.44 metres) resembling as closely as possible the intended construction and including where appropriate at least one joint, are exposed in a test furnace to a series of time temperature relationships, approximately as follows: —

at the end of the first 5 minutes—
1,000° F. (or 538° C.)
at the end of the first 10 minutes—
1,300° F. (or 704° C.)
at the end of the first 30 minutes—
1,550° F. (or 843° C.)
at the end of the first 60 minutes—
1,700° F. (or 927° C.)

(c) "*A*" *Class or Fire-resisting Divisions* are those divisions formed by bulkheads and decks which comply with the following: —

(i) they shall be constructed of steel or other equivalent material;

(ii) they shall be suitably stiffened;

(iii) they shall be so constructed as to be capable of preventing the passage

Regel 35

Definitioner

Där nedan angivna uttryck förekomma i denna del av detta kapitel, skola de tolkas i överensstämmelse med följande definitioner.

(a) *Icke brännbart material* är ett material, som icke brinner eller avger brännbara gaser i tillräcklig mängd för att antändas vid en riktad låga, när temperaturen stigit till ungefär 750° C (eller 1 382° F). Varje annat material är »brännbart material».

(b) *Standardbrandprov* är ett prov, i vilket provstycken, utförda som ifrågakommande skott eller däck, med en yta av ungefär 4,65 kvadratmeter (eller 50 eng. kvadratfot), en höjd av 2,44 meter (eller åtta eng. fot), och liknande den tilltänkta konstruktionen så mycket som möjligt samt inbefattande, där anledning härtill finnes, minst en skarv, utsätts för en upphettning, som approximativt följer nedan angivna tidsschema för temperaturen i provugnen:

5	minuterna	538° C (eller 1 000° F)
10	»	704° C (eller 1 300° F)
30	»	843° C (eller 1 550° F)
60	»	927° C (eller 1 700° 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 ge-

of smoke and flame up to the end of the one-hour standard fire test;

(iv) they shall have an insulating value to the satisfaction of the Administration, having regard to the nature of the adjacent spaces. In general, where such bulkheads and decks are required to form fire-resisting divisions between spaces either of which contains adjacent woodwork, wood lining, or other combustible material, they shall be so insulated that, if either face is exposed to the standard fire test for one hour, the average temperature on the unexposed face will not increase at any time during the test by more than 250° F. (or 139° C.) above the initial temperature nor shall the temperature at any point on the face, including any joint, rise more than 325° F. (or 180° C.) above the initial temperature. Reduced amounts of insulation or none at all may be provided where in the opinion of the Administration a reduced fire hazard is present. The Administration may require a test of an assembled prototype bulkhead or deck to ensure that it meets the above requirements for integrity and temperature rise.

(d) "B" Class or Fire-retarding Divisions are those divisions formed by bulkheads which are so constructed that they will be capable of preventing the passage of flame up to the end of the first one-half hour of the standard fire test. In addition they shall have an insulating value to the satisfaction of the Administration, having regard to the nature of the adjacent spaces. In general, where such bulkheads are required to form fire-retarding divisions between spaces, they shall be of such material that, if either face is exposed for the first one-half hour period of the standard fire test, the average temperature on the unexposed face will not increase at any time during the test by more than 250° F. (or 139° C.) above the initial temperature, nor

nombrott av rök och lågor under ett standardbrandprov av en timmes varaktighet; och

(iv) de skola ha en isoleringsförmåga motsvarande administrationens fordringar, när hänsyn toges till beskaffenheten av de angränsande utrymmena. Där sådana skott och däck skola utgöra brandsäkra skott och däck mellan utrymmen, av vilka det ena innehåller nära skottet eller däcket beläget trä eller annat brännbart material, skola skotten och däcken i allmänhet vara så isolerade, att om endera sidan av dem utsättes för standardbrandprovet under en timme, medeltemperaturen på den icke utsatta sidan ej vid något tillfälle under provet stiger mer än 139° C (eller 250° F) över begynnelsetemperaturen och temperaturen ej heller på någon punkt av ytan, inberäknat varje skarv, stiger mer än 180° C (eller 325° F) över begynnelsetemperaturen. Minskad isolering eller frånvaro av isolering må förekomma, där enligt administrationens åsikt ringa brandrisk är för handen. Administrationen må fordra provning av en färdigställd prototyp av skott eller däck för att försäkra sig om att ovannämnda fordringar på motståndsförmåga och temperaturstegring uppfyllas.

(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 standardbrandprov. Därjämte skola skotten hava en isoleringsförmåga motsvarande administrationens fordringar, när hänsyn toges till beskaffenheten av de angränsande utrymmena. Där sådana skott fordras för att utgöra brandfördröjande skott mellan rum, skola skotten i allmänhet vara av sådant material att, om endera sidan utsättes för ett standardbrandprov under dess första halvtimme, medeltemperaturen på den icke utsatta sidan ej vid något tillfälle under provet stiger mer än 139° C (eller 250° F) över begynnelse-temperaturen och temperaturen ej

shall the temperature at any point on the face including any joint rise more than 405° F. (or 225° C.) above the initial temperature. For panels which are of incombustible materials it will only be necessary to comply with the above temperature rise limitation during the first 15-minute period of the standard fire test, but the test shall be continued to the end of the one-half hour to test the panel's integrity in the usual manner. All materials entering into the construction and erection of incombustible "B" Class divisions shall themselves be of incombustible material. Reduced amounts of insulation or none at all may be provided where in the opinion of the Administration a reduced fire hazard is present. The Administration may require a test of an assembled prototype bulkhead to ensure that it meets the above requirements for integrity and temperature rise.

(e) *Main Vertical Zones* are those sections into which the hull, superstructure, and deck houses are divided by "A" Class divisions, the mean length of which on any one deck does not, in general, exceed 131 feet (or 40 metres).

(f) *Control Stations* are those spaces in which radio, main navigating or central fire-recording equipment or the emergency generator is located.

(g) *Accommodation Spaces* are those used for public spaces, corridors, lavatories, cabins, offices, crew quarters, barber shops, isolated pantries and lockers and similar spaces.

(h) *Public Spaces* are those portions of the accommodation which are used for halls, dining rooms, lounges and similar permanently enclosed spaces.

(i) *Service Spaces* are those used for galleys, main pantries, stores (except isolated pantries and lockers), mail and specie rooms and similar spaces and trunks to such spaces.

heller på någon punkt av ytan, inberäknat varje skarv, stiger mer än 225° C (eller 405° F) över begynnelsetemperaturen. 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 standardbrandprov, men provet skall fortgå till halvtimmens slut för att i vanlig ordning pröva beklädnadens motståndsförmåga. Allt material använt vid tillverkning och uppförande av icke brännbar klass »B»-indelning skall vara av ej brännbart material. Minskad isolering eller frånvaro av isolering må förekomma, där enligt administrationens mening ringa brandrisk är för handen. Administrationen må fordra provning av ett färdigställt prototypskott för att försäkra sig om att ovannämnda fordringar på motståndsförmåga och temperaturstegring uppfyllas.

(e) *Vertikala huvudavdelningar* äro sådana sektioner, i vilka skrovet, överbyggnaderna och däckshusen äro indelade genom klass »A»-indelning. Dylig avdelnings medellängd å vilket som helst däck 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 reservgeneratorn äro placerade.

(g) *Bostäder* äro samlingsrum, gångar, toaletterum, hytter, kontor, bostadsrum för besättning, frisørsalonger, avskilda 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 avskilda penterier och förvaringsrum), post- och växelkontor samt liknande utrymmen ävensom trunkar till dessa utrymmen.

(j) *Cargo Spaces* are all spaces used for cargo (including cargo oil tanks) and trunks to such spaces.

(k) *Machinery Spaces* include all spaces used for propelling, auxiliary or refrigerating machinery, boilers, pumps, workshops, generators, ventilation and air conditioning machinery, oil filling stations and similar spaces and trunks to such spaces.

(l) *Steel or Other Equivalent Material*.—Where the words "steel or other equivalent material" occur, "equivalent material" means any material which, by itself or due to insulation provided, has structural and integrity properties equivalent to steel at the end of the applicable fire exposure (e.g., aluminium with appropriate insulation).

(m) *Low flame spread* means that the surface thus described will adequately restrict the spread of flame having regard to the risk of fire in the spaces concerned, this being determined to the satisfaction of the Administration by a suitably established test procedure.

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

(k) *Maskineriavdelningen* omfattar alla utrymmen, som användas för framdrivnings-, hjälp- eller kylmaskineri, ångpannor, pumpar, verkstäder, generatorer, ventilations- och luftkonditioneringsmaskineri och 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 i samma grad som stål bibehåller styrka och motståndskraft efter att hava utsatts för tillämpligt brandprov (t. ex. aluminium isolerat på lämpligt sätt).

(m) *Ringa benägenhet för flamspridning* betyder, att den sålunda beskrivna ytan begränsar flamspridning i tillräcklig omfattning med hänsyn tagen till brandrisken i de berörda rummen, vilket skall fastställas genom ett lämpligt utformat, för administrationen tillfredsställande provningsförfarande.

Regulation 36

Structure (Methods I, II and III)

(a) Method I

The hull, superstructure, structural bulkheads, decks and deckhouses shall be constructed of steel or other equivalent material.

(b) Method II

(i) The hull, superstructure, structural bulkheads, decks and deckhouses shall be constructed of steel or other equivalent material.

(ii) Where fire protection in accordance with Method II is employed, the superstructure may be constructed of, for example, aluminium alloy, provided that:—

(1) the temperature rise of the me-

Regel 36

Byggnadssätt (metod I, II och III)

(a) Metod I

Skrov, överbyggnader, i konstruktionen ingående skott, däck och däckshus skola utföras av stål eller annat likvärdigt material.

(b) Metod II

(i) Skrov, överbyggnader, i konstruktioner ingående skott, däck och däckshus skola utföras av stål eller annat likvärdigt material.

(ii) Där brandskydd är anordnat enligt metod II, kan överbyggnaden vara uppförd av till exempel lättmetall, förutsatt att:

(1) temperaturstegringen i klass

tallic cores of the "A" Class divisions, when exposed to the standard fire test, shall have regard to the mechanical properties of the material;

(2) an automatic sprinkler system complying with paragraph (g) of Regulation 59 of this Chapter is installed;

(3) adequate provision is made to ensure that in the event of fire, arrangements for stowage, launching and embarkation into survival craft remain as effective as if the superstructure were constructed of steel;

(4) crowns and casings of boiler and machinery spaces are of steel construction adequately insulated, and the openings therein, if any, are suitably arranged and protected to prevent spread of fire.

(c) *Method III*

(i) The hull, superstructure, structural bulkheads, decks and deck-houses shall be constructed of steel or other equivalent material.

(ii) Where fire protection in accordance with Method III is employed, the superstructure may be constructed of, for example, aluminium alloy, provided that:—

(1) the temperature rise of the metallic cores of the "A" Class divisions, when exposed to the standard fire test, shall have regard to the mechanical properties of the material;

(2) the Administration shall be satisfied that the amount of combustible materials used in the relevant part of the ship is suitably reduced. Ceilings (*i.e.*, linings of deck heads) shall be incombustible;

(3) adequate provision is made to ensure that in the event of fire, arrangements for stowage, launching and embarkation into survival craft remain as effective as if the superstructure were constructed of steel;

(4) crowns and casings of boiler and machinery spaces are of steel construction adequately insulated,

»A»-indelningens metallstommar, när indelningsskotten utsätts för ett standardbrandprov, svarar mot materialets mekaniska egenskaper;

(2) ett automatiskt sprinklersystem uppfyllande bestämmelserna i regel 59 mom (g) i detta kapitel är installerat;

(3) lämpliga åtgärder äro vidtagna för att i händelse av brand säkerställa, att anordningarna för uppställning, stuvning och sjösättning av samt tillträde till livbåtar och livflottar förbli lika effektiva som om överbyggnaden vore uppförd av stål;

(4) överdelar och kappar till pann- och maskinrum äro byggda av stål och isolerade på tillfredsställande sätt samt eventuella öppningar i dessa äro lämpligt anordnade och skyddade för att förhindra spridning av brand.

(c) *Metod III*

(i) Skrov, överbyggnader, i konstruktionen ingående skott, däck och däckshus skola utföras av stål eller annat likvärdigt material.

(ii) Där brandskydd är anordnat enligt metod III, kan överbyggnaden vara uppförd av till exempel lättmetall, förutsatt att:

(1) temperaturstegringen i klass »A»-indelningens metallstommar, när indelningsskotten utsätts för ett standardbrandprov, svarar mot materialets mekaniska egenskaper;

(2) att mängden brännbart material, som användes i den berörda delen av fartyget, begränsas till en omfattning, som administrationen kan godtaga. Garnering (t. ex. takbeklädning) skall vara icke brännbar;

(3) lämpliga åtgärder äro vidtagna för att i händelse av brand säkerställa, att anordningarna för uppställning, stuvning och sjösättning av samt tillträde till livbåtar och livflottar förbli lika effektiva som om överbyggnaden vore uppförd av stål; och

(4) överdelar och kappar till pann- och maskinrum äro byggda av stål och isolerade på tillfredsställande

and the openings therein, if any, are suitably arranged and protected to prevent spread of fire.

sätt samt eventuella öppningar i dessa äro lämpligt anordnade och skyddade för att förhindra spridning av brand.

Regulation 37

Main Vertical Zones (Methods I, II and III)

(a) The hull, superstructure and deckhouses shall be subdivided into main vertical zones. Steps and recesses shall be kept to a minimum, but where they are necessary, they shall be of "A" Class divisions.

(b) As far as practicable, the bulkheads forming the boundaries of the main vertical zones above the bulkhead deck shall be in line with watertight subdivision bulkheads situated immediately below the bulkhead deck.

(c) Such bulkheads shall extend from deck to deck and to the shell or other boundaries.

(d) On ships designed for special purposes, such as automobile or railroad car ferries, where installation of such bulkheads would defeat the purpose for which the ship is intended, equivalent means for controlling and limiting a fire shall be substituted and specifically approved by the Administration.

Regulation 38

Openings in "A" Class Divisions (Methods I, II and III)

(a) Where "A" Class divisions are pierced for the passage of electric cables, pipes, trunks, ducts, &c. for girders, beams or other structures, arrangements shall be made to ensure that the fire resistance is not impaired.

(b) Dampers are to be fitted in ventilation trunks and ducts passing through main vertical zone bulkheads, and shall be fitted with suitable local control capable of being oper-

Regel 37

Vertikala huvudavdelningar (metod I, II och III)

(a) Skrov, överbyggnader och däckshus skola vara indelade i vertikala huvudavdelningar. Antalet avsatser och recesser skall inskränkas så mycket som möjligt, men där de äro nödvändiga, skola de vara av klass »A».

(b) I den mån så är praktiskt möjligt, skola de skott, som utgöra gränserna för de vertikala huvudavdelningarna över skottdäcket, vara i rät linje med de vattentäta indelnings-skott, 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- och järnvägsfärjor, där insättandet av sådana skott skulle omöjliggöra det ändamål, för vilket fartyget är avsett, skola likvärdiga anordningar för kontroll och begränsning av brand med administrationens särskilda godkännande i stället vidtagas.

Regel 38

Öppningar i skott och däck tillhörande klass »A»-indelningen (metod I, II och III)

(a) Där elektriska ledningar, rör, trummor etc. eller vägare, balkar eller andra byggnadsdetaljer gå genom skott eller däck i klass »A»-indelningen, skola sådana anordningar vara vidtagna, att brandsäkerheten icke försämras.

(b) Spjäll skola anbringas i ventilationstrummor, som gå genom skott begränsande vertikala huvudavdelningar. Spjällen skola förses med lämpliga lokala kontrollorgan, ma-

ated from both sides of the bulkhead. The operating positions shall be readily accessible and marked in red. Indicators shall be fitted to show whether the dampers are open or shut.

(c) Except for tonnage openings and for hatches between cargo, store, and baggage spaces, and between such spaces and the weather decks, all openings shall be provided with permanently attached means of closing which shall be at least as effective for resisting fires as the divisions in which they are fitted. Where "A" Class divisions are pierced by tonnage openings the means of closure shall be by steel plates.

(d) The construction of all doors and door frames in "A" Class divisions, with the means of securing them when closed, shall provide resistance to fire as well as to the passage of smoke and flame as far as practicable equivalent to that of the bulkheads in which the doors are situated. Watertight doors need not be insulated.

(e) It shall be possible for each door to be opened from either side of the bulkhead by one person only. Fire doors in main vertical zone bulkheads other than watertight doors shall be of the self-closing type with simple and easy means of release from the open position. These doors shall be of approved types and designs, and the self-closing mechanism shall be capable of closing the door against an inclination of 3 1/2 degrees opposing closure.

növrerbara från båda sidor av skottet. Manöverplatserna skola vara lätt åtkomliga och märkta med rött. Indikatorer, som visa huruvida spjällen äro öppna eller stängda, skola finnas.

(c) Med undantag för tonnageöppningar och för luckor mellan last-, förråds- och bagagerum samt mellan dessa rum och väderdäck skola alla öppningar vara försedda med permanent anbragta stängningsanordningar, vilka skola vara minst lika brandsäkra som skotten eller däck, vari de äro anbragta. Där tonnageöppningar finnas i skott eller däck i klass »A»-indelningen, skola stängningsanordningarna utgöras av stålplåtar.

(d) Alla dörrar och dörrkarmar i skott i klass »A»-indelningen skola, jämte tillhörande anordningar för deras säkring efter stängning, hindra brand, rök och lågor i möjligaste mån lika bra som de skott, i vilka de äro anbragta. Vattentäta dörrar behöva icke vara isolerade.

(e) Varje dörr skall kunna av en ensam person öppnas från vilken som helst sida av skottet. Andra branddörrar i skott, som begränsa vertikal huvudavdelning, än vattentäta dörrar skola vara av självstängande typ med enkla och lätthanterliga anordningar för frigöring från öppet läge. Sådan dörr skall vara av godkänd typ och konstruktion. Anordningar för självstängning skola vara i stånd att stänga dörren, även om en krängning av 3 1/2 grader motverkar stängningen.

Regulation 39

*Bulkheads within Main Vertical Zones
(Methods I and III)*

(a) Method I

(i) Within the accommodation spaces, all enclosure bulkheads, other than those required to be of "A" Class divisions, shall be constructed of "B"

Regel 39

*Skott inom vertikal huvudavdelning
(metod I och III)*

(a) Metod I

(i) Inom bostadsavdelning skola alla indelningsskott, som icke skola vara av klass »A», utgöras av klass »B»-skott av icke brännbart material,

Class divisions of incombustible materials, which may, however, be faced with combustible materials in accordance with Regulation 48 of this Chapter. All doorways and similar openings shall have a method of closure consistent with type of bulkhead in which they are situated.

(ii) All corridor bulkheads shall extend from deck to deck. Ventilation openings may be permitted in the doors in "B" Class bulkheads, preferably in the lower portion. All other enclosure bulkheads shall extend from deck to deck vertically, and to the shell or other boundaries transversely, unless incombustible ceilings or linings such as will ensure fire integrity are fitted, in which case the bulkheads may terminate at the ceilings or linings.

(b) Method III

(i) Within the accommodation spaces, enclosure bulkheads other than those required to be of "A" Class divisions shall be constructed of "B" Class divisions, and shall be of incombustible materials which may, however, be faced with combustible materials in accordance with Regulation 48 of this Chapter. These bulkheads shall form a continuous network of fire-retarding bulkheads within which the area of any one compartment shall not in general exceed 1,300 square feet (or 120 square metres) with a maximum of 1,600 square feet (or 150 square metres); they shall extend from deck to deck. All doorways and similar openings shall have a method of closure consistent with the type of bulkhead in which they are situated.

(ii) Each public space larger than 1,600 square feet (or 150 square metres) shall be surrounded by "B" Class divisions of incombustible materials.

(iii) The insulation of "A" Class and "B" Class divisions, except those constituting the separation of the main vertical zones, the control stations, the stairway enclosures, and the corri-

som dock må vara klätt med brännbart material i enlighet med regel 48 i detta kapitel. Alla dörröppningar och liknande öppningar skola hava ett system för tillslutning, förenligt med den typ av skott, i vilket de äro upptagna.

(ii) Alla skott till gångar skola sträcka sig från däck till däck. Ventilationsöppningar må tillåtas i dörrarna i klass »B»-skott, företrädesvis i den nedre delen. Alla övriga indelningsskott skola i höjdled sträcka sig från däck till däck och i sidled till bordläggningen eller andra indelningsbegränsningar. Finnas sådana takgarneringar eller beklädnader, som säkerställa motståndsförmågan mot brand, må skotten dock sluta vid takgarneringen eller beklädnaden.

(b) Metod III

(i) Inom bostadsavdelning skola indelningsskott, som icke skola vara av klass »A», utgöras av skott av klass »B» och skola vara av icke brännbart material, som dock må vara klätt med brännbart material i enlighet med regel 48 i detta kapitel. Dessa skott, som skola sträcka sig från däck till däck, skola bilda ett sammanhängande nätverk av brandfördröjande skott, inom vilket ytan av ett rum i allmänhet ej får överstiga 120 kvadratmeter (eller 1 300 eng. kvadratfot) och icke i något fall överstiga 150 kvadratmeter (eller 1 600 eng. kvadratfot). Alla dörröppningar och liknande öppningar skola hava ett system för tillslutning, förenligt med den typ av skott, i vilket de äro upptagna.

(ii) Varje samlingsrum större än 150 kvadratmeter (eller 1 600 eng. kvadratfot) skall omgivas av klass »B»-indelning av icke brännbart material.

(iii) Om skott eller däck utgör ytersida på fartyget eller om risk för brand ej föreligger i angränsande rum, behöva skotten eller däcken av klass »A» eller »B» icke isoleras, så-

dors, may be omitted when the divisions constitute the outside part of the ship or when the adjoining compartment does not contain fire hazard.

(iv) All corridor bulkheads shall be of "B" Class divisions and shall extend from deck to deck. Ceilings, if fitted, shall be of incombustible materials. Ventilation openings may be permitted in doors, preferably in the lower portion. All other partition bulkheads shall also extend from deck to deck vertically and to the shell or other boundaries transversely, unless incombustible ceilings or linings are fitted, in which case the bulkheads may terminate at the ceilings or linings.

(v) "B" Class divisions other than those required to be of the incombustible type shall have incombustible cores or be of an assembled type having internal layers of sheet asbestos or similar incombustible material. The Administration may, however, approve other materials without incombustible cores, provided that equivalent fire-retarding properties are ensured.

Regulation 40

Separation of Accommodation Spaces from Machinery, Cargo and Service Spaces

(Methods I, II and III)

The boundary bulkheads and decks separating accommodation spaces from machinery, cargo and service spaces shall be constructed as "A" Class divisions, and these bulkheads and decks shall have an insulation value to the satisfaction of the Administration having regard to the nature of the adjacent spaces.

Regulation 41

Deck Coverings *(Methods I, II and III)*

Primary deck coverings within accommodation spaces, control stations,

vida desamma ej avskilja vertikala huvudavdelningar, kontrollstationer, trappuppgångar eller gångar.

(iv) Alla skott till gångar skola vara av klass »B» och sträcka sig från däck till däck. Om garnering finnes, skall den vara av icke brännbart material. Ventilationsöppningar må tillåtas i dörrar, företrädesvis i den nedre delen. Även alla övriga indelningsskott skola i höjddled sträcka sig från däck till däck och i sidled till bordläggningen eller andra indelningsbegränsningar. Finnas takgarneringar eller beklädnader av icke brännbart material, må dock skotten sluta vid takgarneringen eller beklädnaden.

(v) Annat indelningsskott av klass »B» än det, som skall vara av den icke brännbara typen, skall hava en icke brännbar kärna eller vara av en sammansatt typ med invändiga skikt av asbest eller liknande icke brännbart material. Administrationen må dock godkänna material, som saknar icke brännbara innerskikt, förutsatt att likvärdiga brandfördröjande egenskaper äro säkerställda.

Regel 40

Bostäders avskiljande från maskineriavdelning, lastrum och arbetsrum

(metod I, II och III)

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

Regel 41

Däcksbeläggning *(metod I, II och III)*

Den egentliga däcksbeläggnings inom bostäder, kontrollstationer,

stairways and corridors shall be of approved material which will not readily ignite.

trappuppgångar och gångar skall utgöras av godkänt material, som ej lätt antändes.

Regulation 42

Protection of Stairways in Accommodation and Service Spaces (Methods I, II and III)

(a) Methods I and III

(i) All stairways shall be of steel frame construction, except where the Administration sanctions the use of other equivalent material, and shall be within enclosures formed of "A" Class divisions, with positive means of closure at all openings from the lowest accommodation deck at least to a level which is directly accessible to the open deck, except that:—

(1) a stairway connecting only two decks need not be enclosed, provided the integrity of the deck is maintained by proper bulkheads or doors at one level;

(2) stairways may be fitted in the open in a public space, provided they lie wholly within such public space.

(ii) Stairway enclosures shall have direct communication with the corridors and be of sufficient area to prevent congestion having in view the number of persons likely to use them in an emergency, and shall contain as little accommodation or other enclosed space in which a fire may originate as practicable.

(iii) Stairway enclosure bulkheads shall have an insulation value to the satisfaction of the Administration, having regard to the nature of the adjacent spaces. The means for closure at openings in stairway enclosures shall be at least as effective for resisting fire as the bulkheads in which they are fitted. Doors other than watertight doors shall be of the self-closing type, as required for the main vertical zone bulkheads, in

Regel 42

Skydd för trappuppgångar i bostäder och arbetsrum (metod I, II och III)

(a) Metod I och III

(i) Alla trappuppgångar skola vara av stålramskonstruktion, utom där administrationen godtager användandet av annat likvärdigt material, och vara inneslutna medelst klass »A»-indelning, försedd med säkra tillslutningsanordningar för alla öppningar från lägsta däck inom bostadsavdelningen åtminstone upp till jämnhöjd med direkt utgång till öppet däck, dock att:

(1) en trappuppgång, som förbinder endast två däck, ej behöver vara inbyggd, därest det genombrutna däckets skyddande verkan vidmakt hålles genom att ändamålsenliga skott eller dörrar anbragts på ettdera däck;

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

(ii) Trapphus skola hava direkt förbindelse med gångar och en area, som är tillräcklig att förhindra stockning, när hänsyn tages till det antal personer, som sannolikt kommer att använda trappuppgångarna vid fara. De skola i så ringa grad som praktiskt låter sig göra innehålla bostadsutrymmen eller andra slutna utrymmen, i vilka brand kan uppstå.

(iii) Skott i trapphus skola hava isoleringsegenskaper, som uppfyller administrationens fordringar med hänsyn 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, vilka begränsa vertikala huvudavdelningar enligt regel 38 i detta kapitel.

accordance with Regulation 38 of this Chapter.

(b) Method II

(i) Main stairways shall be of steel frame construction, except where the Administration sanctions the use of other suitable materials which, together with such supplementary fire protection and/or extinction arrangements as would, in the opinion of the Administration, be equivalent to such construction, and shall be within enclosures formed of "A" Class divisions with positive means of closure at all openings from the lowest accommodation deck at least to a level which is directly accessible to the open deck except that: —

(1) a stairway connecting only two decks need not be enclosed, provided the integrity of the deck is maintained by proper bulkheads or doors at one level;

(2) stairways may be fitted in the open in a public space, provided they lie wholly within such public space.

(ii) Stairway enclosures shall have direct communication with the corridors and be of sufficient area to prevent congestion having in view the number of persons likely to use them in an emergency, and shall contain as little accommodation or other enclosed space in which a fire may originate as practicable.

(iii) Stairway enclosure bulkheads shall have an insulation value to the satisfaction of the Administration having regard to the nature of the adjacent spaces. The means for closure at openings in stairway enclosures shall be at least as effective for resisting fire as the bulkheads in which they are fitted. Doors other than watertight doors shall be of the self-closing type as required for the main vertical zone bulkheads, in accordance with Regulation 38 of this Chapter.

(b) Metod II

(i) Huvudtrappuppgångar skola vara av stålramskonstruktion, utom där administrationen godtager annat lämpligt material, som använt tillsammans med ytterligare brandskydds- och/eller brandsläckningsanordningar enligt administrationens uppfattning blir likvärdigt med sådan konstruktion. De skola vara inneslutna medelst klass »A»-indelning, försedd med säkra tillslutningsanordningar för alla öppningar från lägsta däck inom bostadsavdelningen åtminstone upp till jämnhöjd med direkt utgång till öppet däck, dock att:

(1) en trappuppgång, som förbinder endast två däck, ej behöver vara inbyggd, därest det genombrutna däckets skyddande verkan vidmakt hållles genom att ändamålsenliga skott eller dörrar anbragts på ettdera däcket;

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

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

(iii) Skott i trapphus skola hava isoleringsegenskaper, som administrationen kan godtaga med hänsyn 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, vilka begränsa vertikala huvudavdelningar enligt regel 38 i detta kapitel.

(iv) Auxiliary stairways, namely those which do not form part of the means of escape required by Regulation 68 of this Chapter and which connect only two decks, shall be of steel frame construction, except where the Administration sanctions the use of other suitable material in special cases, but need not be within enclosures, provided the integrity of the deck is maintained by the fitting of sprinklers at the auxiliary stairways.

Regulation 43

Protection of Lifts (Passenger and Service), Vertical Trunks for Light and Air, &c., in Accommodation and Service Spaces

(Methods I, II and III)

(a) Passenger and service lift trunks, vertical trunks for light and air to passenger spaces, &c., shall be of "A" Class divisions. Doors shall be of steel or other equivalent material and when closed shall provide fire-resistance at least as effective as the trunks in which they are fitted.

(b) Lift trunks shall be so fitted as to prevent the passage of smoke and flame from one between deck to another and shall be provided with means of closing so as to permit of draught and smoke control. The insulation of lift trunks which are within stairway enclosures shall not be compulsory.

(c) Where a trunk for light and air communicates with more than one between deck space, and, in the opinion of the Administration, smoke and flame are likely to be conducted from one between deck to another, smoke shutters, suitably placed, shall be fitted so that each space can be isolated in case of fire.

(d) Any other trunks (e.g., for electric cables) shall be so constructed as not to afford passage for fire from one between deck or compartment to another.

(iv) Reservtrappuppgångar, det vill säga sådana vilka ej utgöra del av de utrymningsanordningar, som krävas i regel 68 i detta kapitel och vilka förbinda endast två däck, skola vara av stålramskonstruktion, utom där administrationen i särskilda fall godtager användandet av annat lämpligt material, men behöva ej vara inneslutna av skott, därest det genombrutna däckets skyddande verkan vidmakthålles genom sprinkleranordningar vid dessa trappuppgångar.

Regel 43

Skydd för hissar (passagerar- och arbetshissar), vertikala ljus- och lufttrummor m. m. i bostäder och arbetsrum

(metod I, II och III)

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

(b) Hisstrummor 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 hisstrummor, belägna inom trapphus, 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 brand.

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

Regulation 44

*Protection of Control Stations
(Methods I, II and III)*

Control stations shall be separated from the remainder of the ship by "A" Class bulkheads and decks.

Regulation 45

*Protection of Store Rooms, &c.
(Methods I, II and III)*

The boundary bulkheads of baggage rooms, mail rooms, store rooms, paint and lamp lockers, galleys and similar spaces shall be of "A" Class divisions. Spaces containing highly inflammable stores shall be so situated as to minimise the danger to passengers or crew in the event of fire.

Regulation 46

*Windows and Sidescuttles
(Methods I, II and III)*

(a) All windows and sidescuttles in bulkheads separating accommodation spaces and weather shall be constructed with frames of steel or other suitable material. The glass shall be retained by a metal glazing bead.

(b) All windows and sidescuttles in bulkheads within accommodation spaces shall be constructed so as to preserve the integrity requirements of the type of bulkhead in which they are fitted.

(c) In spaces containing (1) main propulsion machinery, or (2) oil-fired boilers, or (3) auxiliary internal combustion type machinery of total horsepower of 1,000 or over, the following measures shall be taken: —

(i) skylights shall be capable of being closed from outside the space;

(ii) skylights containing glass panels shall be fitted with external shutters of steel or other equivalent material permanently attached;

(iii) any window permitted by the Administration in casings of such spaces shall be of the non-opening

Regel 44

*Skydd för kontrollstationer
(metod I, II och III)*

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

Regel 45

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

Skott, som begränsa bagagerum, postrum, förrådsrum, färg- och lamp- rum, 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 brand blir den minsta möjliga.

Regel 46

*Fönster och fönsterventiler
(metod I, II och III)*

(a) Alla fönster och fönsterventiler i ytterskott till bostäder skola ha va ramar av stål eller annat lämpligt material. Glaset skall sitta fast i en infattning av metall.

(b) Alla fönster och fönsterventiler i skott inom bostadsutrymmen skola vara konstruerade så, att de bevara skyddsförmågan hos den typ av skott, i vilken de äro placerade.

(c) I rum, som innehålla (1) huvudframdrivningsmaskineriet eller (2) oljeeldade ångpannor eller (3) förbränningsmotordrivet hjälpmaskineri å sammanlagt 1 000 hästkrafter eller däröver skola följande åtgärder vara vidtagna:

(i) skylightluckor skola kunna stängas från plats utanför rummet;

(ii) skylightluckor innehållande glasrutor skola vara försedda med fast anbragta yttre luckor av stål eller annat likvärdigt material;

(iii) varje fönster, som av administrationen tillåtits i kappar till sådana rum, skall vara av icke öpp-

type, and shall be fitted with an external shutter of steel or other equivalent material permanently attached;

(iv) in the windows and skylights referred to in sub-paragraphs (i), (ii) and (iii) of this paragraph, wire reinforced glass shall be used.

ningsbar typ och skall vara försett med en fast anbragt yttre lucka av stål eller annat likvärdigt material;

(iv) trådförstärkt glas skall användas till fönster och skylightluckor omnämnda i punkterna (i), (ii) och (iii) av detta moment.

Regulation 47

Ventilation Systems (Methods I, II and III)

(a) The main inlets and outlets of all ventilation systems shall be capable of being closed from outside the space in the event of a fire. In general, the ventilation fans shall be so disposed that the ducts reaching the various spaces remain within the main vertical zone.

(b) All power ventilation, except cargo and machinery space ventilation and any alternative system which may be required under paragraph (d) of this Regulation, shall be fitted with master controls so that all fans may be stopped from either of two separate positions which shall be situated as far apart as practicable. Two master controls shall be provided for the power ventilation serving machinery spaces, one of which shall be operable from a position outside the machinery space.

(c) Efficient insulation shall be provided for exhaust ducts from galley ranges where the ducts pass through accommodation spaces.

(d) Such measures as are practicable shall be taken in respect of control stations situated below deck and outside machinery spaces in order to ensure that ventilation, visibility and freedom from smoke are maintained, so that in the event of fire the machinery and equipment contained therein may be supervised and continue to function effectively. Alternative and entirely separate

Regel 47

Ventilationssystem (metod I, II och III)

(a) Huvudöppningarna för lufttillförsel och utluftning i alla ventilationssystem skola kunna stängas från rummets utsida i händelse av brand.

Ventilationsfläktarna skola i allmänhet vara så anordnade, att trummorna till de olika rummen ligga inom samma vertikala huvudavdelning.

(b) Alla mekaniska ventilationssystem, med undantag av ventilationssystemen för lastrum och maskineriavdelningen samt varje annat ventilationssystem, som fordras enligt mom. (d) i denna regel, skola vara försedda med huvudkontroller, så att alla fläktar kunna stoppas från vilken som helst av två platser, vilka skola vara placerade så långt från varandra som är praktiskt möjligt. Två huvudkontroller skola vara anordnade till den mekaniska ventilationen för maskineriavdelningen, varav den ena skall kunna manövreras från en plats utanför maskineriavdelningen.

(c) Avloppstrummor från köksavdelningen skola, där de passera genom bostäder, vara effektivt isolerade.

(d) Lämpliga åtgärder skola vidtagas vad beträffar kontrollstationer belägna under däck och utanför maskineriavdelningen för att säkerställa, att ventilation, sikt och rökfrihet vidmakthålles, så att däri befintliga maskiner och utrustningsdetaljer kunna övervakas och fortsätta att fungera effektivt i händelse av brand. Alternativa och helt skilda system för lufttillförsel skola anordnas för

means of air supply shall be provided for these control stations; air inlets to the two sources of supply shall be so disposed that the risk of both inlets drawing in smoke simultaneously is minimised. At the discretion of the Administration, such requirements need not apply to spaces situated on, and opening on to, an open deck, or where local closing arrangements would be equally effective.

dessa kontrollstationer; luftintag till de båda tillförselkällorna skola anordnas på sådant sätt, att risken för att båda intagen samtidigt suger rök är den minsta möjliga. Administrationen har att avgöra, om dessa fordringar behöva tillämpas på rum, belägna på och med öppningar till ett öppet däck, eller där tillslutningsanordningar på platsen skulle vara lika effektiva.

Regulation 48

Details of Construction (Methods I and III)

(a) Method I

Except in cargo spaces, mail rooms, baggage rooms, or refrigerated compartments of service spaces, all linings, grounds, ceilings and insulations shall be of incombustible materials. The total volume of combustible facings, mouldings, decorations and veneers in any accommodation or public space shall not exceed a volume equivalent to one-tenth inch (or 2.54 millimetres) veneer on the combined area of the walls and ceiling. All exposed surfaces in corridors or stairway enclosures and in concealed or inaccessible spaces shall have low flame spread characteristics.

(b) Method III

The use of combustible materials of all kinds such as untreated wood, veneers, ceilings, curtains, carpets, &c. shall be reduced in so far as it is reasonable and practicable. In large public spaces, the grounds and supports to the linings and ceilings shall be of steel or equivalent material. All exposed surfaces in corridors or stairway enclosures and in concealed or inaccessible spaces shall have low flame spread characteristics.

Regel 48

Konstruktionsdetaljer (metod I och III)

(a) Metod I

Med undantag för lastrum, postrum, bagagerum och nedkylda arbetsrum skola väggbeklädnad, durk, takbeklädnad och isolering vara av icke brännbart material. Den totala volymen av brännbara beklädnader, ornament, dekorationer och fanér må ej i bostäder eller samlingsrum vara större än den volym, som motsvaras av ett 2,54 mm (eller 1/10 eng. tum) tjockt fanérskikt på den sammanlagda ytan av rummets väggar och tak. Alla oskyddade ytor i korridorer, trapphus och dolda eller otillgängliga rum skola hava ringa benägenhet för flamspridning.

(b) Metod III

Användning av brännbart material av vad slag det vara må, såsom exempelvis obehandlat trä, fanér, takbeklädnad, gardiner och mattor, skall inskränkas i den mån så är skäligt och praktiskt möjligt. I stora samlingsrum skola underlag och fästen för tak- och annan beklädnad vara av stål eller likvärdigt material. Alla oskyddade ytor i korridorer, trapphus och dolda eller otillgängliga rum skola hava ringa benägenhet för flamspridning.

Regulation 49

*Miscellaneous Items
(Methods I, II and III)**Requirements applicable to all parts
of the ship*

(a) Paints, varnishes and similar preparations having a nitro-cellulose or other highly inflammable base shall not be used.

(b) Pipes penetrating "A" or "B" Class divisions shall be of a material approved by the Administration having regard to the temperature such divisions are required to withstand. Pipes conveying oil or combustible liquids shall be of a material approved by the Administration having regard to the fire risk. Materials readily rendered ineffective by heat shall not be used for overboard scuppers, sanitary discharges, and other outlets which are close to the water line and where the failure of the material in the event of fire would give rise to danger of flooding.

Requirements applicable to accommodation and service spaces

(c) (i) Air spaces enclosed behind ceilings, panellings or linings shall be suitably divided by close-fitting draught stops not more than 45 feet (or 13.73 metres) apart.

(ii) In the vertical direction, such spaces, including those behind linings of stairways, trunks, &c., shall be closed at each deck.

(d) The construction of ceiling and bulkheading shall be such that it will be possible, without impairing the efficiency of the fire protection, for the fire patrols to detect any smoke originating in concealed and inaccessible places, except where in the opinion of the Administration there is no risk of fire originating in such places.

(e) The concealed surfaces of all

Regel 49

*Diverse detaljer
(metod I, II och III)**Fordringar tillämpliga på alla delar
av fartyget*

(a) Målarfärg, fernissa och liknande preparat, som uppbyggts på nitro-cellulosa eller annan lättantändlig bas, få ej komma till användning.

(b) Rörledningar, som passera genom skott eller däck i klass »A»- eller klass »B»-indelningen, skola vara av material, som godkänts av administrationen med hänsyn tagen till den temperatur, som skottet eller däcket skall kunna motstå. Rörledningar avsedda för oljor eller andra brandfarliga vätskor skola vara av material, som godkänts av administrationen med hänsyn tagen till risken för brand. Material, som lätt förstöras genom hetta, skola icke användas till spygatt, sanitära och andra avlopp, vilka utmynna nära vattenlinjen och där materialförstörelse i händelse av brand skulle kunna förmedla fara för vattenfyllning.

*Fordringar tillämpliga på bostäder
och arbetsrum*

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

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

(d) Konstruktionen av takbeklädnad och skottarrangemang skall, utan att brandskyddsegenskaperna härigenom få försämrats, vara sådan, att det är möjligt för brandpatrullerna att upptäcka varje rök, som kommer från dolda och oåtkomliga platser, utom när det enligt administrationens mening inte är någon risk, att brand uppkommer i sådana platser.

(e) De dolda ytorna av alla skott,

bulkheads, linings, panellings, stairways, wood grounds, &c., in accommodation spaces shall have low flame spread characteristics.

(f) Electric radiators, if used, must be fixed in position and so constructed as to reduce fire risks to a minimum. No such radiators shall be fitted with an element so exposed that clothing, curtains, or other similar materials can be scorched or set on fire by heat from the element.

väggbeklädnader, paneler, trappuppgångar, trädurkar och dyligt i bostäder skola hava liten flamspridningsbenägenhet.

(f) Där elektriska värmeelement förekomma, skola de vara fast anbragta och så konstruerade, att brandrisken minskas så mycket som möjligt. Inga sådana värmeelement få vara försedda med oskyddade delar, så att kläder, gardiner eller liknande saker kunna svedas eller sättas i brand av hetta från elementet.

Regulation 50

Cinematograph Film (Methods I, II and III)

Cellulose-based film shall not be used in cinematograph installations on board ship.

Regulation 51

Automatic Sprinkler and Fire Alarm and Detection Systems (Method II)

In ships in which Method II is adopted, an automatic sprinkler and fire alarm system of an approved type and complying with the requirements of Regulation 59 of this Chapter shall be installed and so arranged as to protect all enclosed spaces appropriated to the use or service of passengers or crew, except spaces which afford no substantial fire risk.

Regulation 52

Automatic Fire Alarm and Fire Detection Systems (Method III)

In ships in which Method III is adopted, a fire-detecting system of an approved type shall be installed and so arranged as to detect the presence of fire in all enclosed spaces appropriated to the use or service of passengers or crew (except spaces which afford no substantial fire hazard) and automatically to indicate at one or more points or stations where it can

Regel 50

Biografilm (metod I, II och III)

Film uppbyggd på cellulosabas får icke användas i biografanläggningar ombord på fartyg.

Regel 51

Automatiska sprinklersystem samt system för brandalarm och för upp- täckande av brand (metod II)

I fartyg, på vilka metod II tillämpas, skall ett automatiskt sprinkler- och brandalarmsystem, vilket till typen godkänts och som uppfyller bestämmelserna i regel 59 i detta kapitel, 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 52

Automatiska system för brandalarm och för upptäckande av brand (metod III)

I fartyg, på vilka metod III tillämpas, skall system för upptäckande av brand, vilket till typen godkänts, installeras och anordnas, så att genom systemet dels upptäcks förekomsten av brand i varje slutet utrymme, som är avsett för passagerare eller besättning (utrymmen som icke erbjuda någon väsentlig brandrisk dock undantagna), dels ock på

be most quickly observed by officers and crew, the presence or indication of fire and also its location.

en eller flera platser eller stationer, där det skyndsammast kan uppmärksammas av befäl och besättning, automatiskt anges förekomsten av eller tillbudet till brand och platsen för densamma.

Regulation 53

Passenger Ships carrying not more than 36 Passengers

(a) In addition to being subject to the provisions of Regulation 35 of this Chapter, ships carrying not more than 36 passengers shall comply with Regulations 36, 37, 38, 40, 41, 43 (a), 44, 45, 46, 49 (a), (b) and (f) and 50 of this Chapter. Where insulated "A" Class divisions are required under the aforementioned Regulations, the Administration may agree to a reduction of the amount of insulation below that envisaged by sub-paragraph (c) (iv) of Regulation 35 of this Chapter.

(b) In addition to compliance with the Regulations referred to in paragraph (a), the following provisions shall apply: —

(i) all stairways and means of escape in accommodation and service spaces shall be of steel or other suitable material;

(ii) power ventilation of machinery spaces shall be capable of being stopped from an easily accessible position outside the machinery spaces;

(iii) except where all enclosure bulkheads in accommodation spaces conform with the requirements of Regulations 39 (a) and 48 (a) of this Chapter, such ships shall be provided with an automatic fire detection system conforming with Regulation 52 of this Chapter and in accommodation spaces the corridor bulkheads shall be of steel or be constructed of "B" Class panels.

Regulation 54

Cargo Ships of 4,000 tons Gross Tonnage and Upwards

(a) The hull, superstructure, structural bulkheads, decks and deck houses shall be constructed of steel,

Regel 53

Passagerarfartyg, som icke medföra flera än 36 passagerare

(a) Förutom att vara underkastade bestämmelserna i regel 35 i detta kapitel skola fartyg, å vilka ej medföras flera än 36 passagerare, uppfylla föreskrifterna i reglerna 36, 37, 38, 40, 41, 43 (a), 44, 45, 46, 49 (a), (b) och (f) samt 50 i detta kapitel. Där isolerad klass »A»-indelning enligt ovan nämnda regler fordras, må administrationen medgiva en minskning av isoleringen under fordringarna i punkten 35 (c) (iv) i detta kapitel.

(b) Förutom uppfyllande av de i mom. (a) nämnda reglerna skola följande bestämmelser tillämpas:

(i) alla trappuppgångar och utrymningsanordningar i bostäder och arbetsrum skola vara av stål eller annat lämpligt material;

(ii) mekaniska ventilationssystem för maskineriavdelningen skola kunna stoppas från en lätt tillgänglig plats utanför maskineriavdelningen;

(iii) med undantag för fartyg, där alla indelningsskott i bostäder överensstämma med fordringarna i reglerna 39 (a) och 48 (a) i detta kapitel, skola i denna regel avsedda fartyg vara försedda med ett automatiskt system för upptäckande av brand i överensstämmelse med föreskrifterna i regel 52 i detta kapitel och därjämte skola skott till gångar i bostäder vara av stål eller utföras som klass »B»-skott.

Regel 54

Lastfartyg med en bruttodräktighet av 4000 registerton och däröver

(a) Skrov, överbyggnader, i konstruktionen ingående skott, däck och däckshus skola utföras av stål, utom

except where the Administration may sanction the use of other suitable material in special cases, having in mind the risk of fire.

(b) In accommodation spaces, the corridor bulkheads shall be of steel or be constructed of "B" Class panels.

(c) Deck coverings within accommodation spaces on the decks forming the crown of machinery and cargo spaces shall be of a type which will not readily ignite.

(d) Interior stairways below the weather deck shall be of steel or other suitable material. Crew lift trunks within accommodation shall be of steel or equivalent material.

(e) Bulkheads of galleys, paint stores, lamprooms, boatswain's stores when adjacent to accommodation spaces and emergency generator rooms if any, shall be of steel or equivalent material.

(f) In accommodation and machinery spaces, paints, varnishes and similar preparations having a nitrocellulose or other highly inflammable base shall not be used.

(g) Pipes conveying oil or combustible liquids shall be of a material approved by the Administration having regard to the fire risk. Materials readily rendered ineffective by heat shall not be used for overboard scuppers, sanitary discharges, and other outlets which are close to the water line and where the failure of the material in the event of fire would give rise to danger of flooding.

(h) Electric radiators, if used, must be fixed in position and so constructed as to reduce fire risks to a minimum. No such radiators shall be fitted with an element, so exposed that clothing, curtains or other similar materials can be scorched or set on fire by heat from the element.

(i) Cellulose-based film shall not be used in cinematograph installations on board ship.

där administrationen under hänsynstagande till brandrisken i särskilda fall kan godtaga användandet av annat lämpligt material.

(b) Skott till gångar i bostäder skola vara av stål eller utförda som klass »B»-skott.

(c) Däcksbeläggningen inom bostäder på däck utgörande överdel till maskineriavdelning eller lastrum skall vara av en typ, som ej lätt användes.

(d) Trappuppgångar i inredningen under väderdäck skola vara av stål eller annat lämpligt material. Trummor till hissar avsedda för besättningen och belägna inom bostäder skola vara av stål eller likvärdigt material.

(e) Skott till kök, färgförråd, lamp- rum och båtsmansförråd skola vara av stål eller likvärdigt material, när de gränsa till bostäder eller reservgeneratorrum, därest sådana finnas.

(f) Målarfärg, fernissa och liknande preparat, som uppbyggts på nitrocellulosa eller annan lättantändlig bas, må ej komma till användning inom bostäder eller maskineriavdelning.

(g) Rörledningar, avsedda för oljor eller brännbara vätskor, skola vara av material, som godkänts av administrationen med hänsyn tagen till risken för brand. Material, som lätt förstöres genom hetta, skola icke användas till spygatt, sanitära och andra avlopp, vilka utmynna nära vattenlinjen och där materialförstörelse i händelse av brand skulle kunna föranleda fara för vattenfyllning.

(h) Där elektriska värmeelement förekomma, skola de vara fast anbragta och så konstruerade, att brandrisken minskas så mycket som möjligt. Inga sådana värmeelement få vara försedda med oskyddade delar, så att kläder, gardiner och liknande saker kunna svedas eller sättas i brand av hetta från elementet.

(i) Film uppbyggd på cellulosabas får icke användas i biografanläggningar ombord å dessa fartyg.

(j) Power ventilation of machinery spaces shall be capable of being stopped from an easily accessible position outside the machinery spaces.

(j) Mekaniska ventilationssystem för maskineriavdelningen skola kunna stoppas från en lätt tillgänglig plats utanför maskineriavdelningen.

Part E. — Fire detection and extinction in passenger ships and cargo ships

(Part E applies to passenger ships and cargo ships except that Regulations 59 and 64 apply only to passenger ships and Regulation 65 applies only to cargo ships)

Note. — *Regulations 56 to 63 inclusive set forth the conditions with which the appliances mentioned in Regulations 64 and 65 are required to comply.*

Regulation 55

Definitions

In this Part of this Chapter, unless expressly provided otherwise:—

(a) *The length of the ship* is the length measured between perpendiculars.

(b) *Required* means required by this Part of this Chapter.

Regulation 56

Pumps, Water Service Pipes, Hydrants and Hoses

(a) *Total Capacity of Fire Pumps*

(i) In a passenger ship, the required fire pumps shall be capable of delivering for fire fighting purposes a quantity of water, at the appropriate pressure prescribed below, not less than two-thirds of the quantity required to be dealt with by the bilge pumps when employed for bilge pumping.

(ii) In a cargo ship, the required fire pumps, other than the emergency pump (if any), shall be capable of delivering for firefighting purposes a quantity of water, at the appropriate pressure prescribed, not

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

(Del E äger tillämpning å passagerarfartyg och lastfartyg, varvid dock reglerna 59 och 64 gälla endast passagerarfartyg och regel 65 äger tillämpning endast å lastfartyg)

Anmärkning. — *Bestämmelserna i reglerna 56—63 angiva de fordringar, vilka de i reglerna 64 och 65 nämnda anordningarna skola uppfylla.*

Regel 55

Definitioner

I denna del av detta kapitel skall, där ej annorlunda uttryckligen angivits, gälla följande:

(a) *Fartygets längd* är längden mätt mellan pendiklarna.

(b) *Fordrad* betyder fordrad i denna del av detta kapitel.

Regel 56

Pumpar, rörledningar, brandposter och slangar

(a) *Brandpumpars hela kapacitet*

(i) I ett passagerarfartyg skola de brandpumpar, som fordras, vara i stånd att för brandsläckningsändamål lämna en vattenmängd, som vid det här nedan såsom lämpligt föreskrivna trycket uppgår till minst två tredjedelar av den fordrade mängd, som läns pumparna skola kunna pumpa ut, när de nyttjas för länsning.

(ii) I ett lastfartyg skola de brandpumpar, som fordras, med undantag av reservbrandpumpen (om sådan finnes) vara i stånd att för brandsläckningsändamål lämna en vattenmängd, som vid det såsom lämpligt

less than four-thirds of the quantity required under Regulation 18 of this Chapter to be dealt with by each of the independent bilge pumps in a passenger ship of the same dimensions, when employed on bilge pumping. In place of the definitions covering L, B and D referred to in paragraph (i) of Regulation 18 of this Chapter, the following shall apply:—

L = length between perpendiculars.

B = greatest moulded breadth.

D = depth to bulkhead deck amidships.

Provided that in no cargo ship need the total required capacity of the fire pumps exceed 180 tons per hour.

(b) Fire Pumps

(i) The fire pumps shall be independently driven. Sanitary, ballast, bilge or general service pumps may be accepted as fire pumps, provided that they are not normally used for pumping oil and that if they are subject to occasional duty for the transfer or pumping of fuel oil, suitable change-over arrangements are fitted.

(ii) Each of the required fire pumps (other than any emergency pump required by Regulation 65 of this Chapter) shall have a capacity not less than 80 per cent. of the total required capacity divided by the number of required fire pumps—and shall in any event be capable of delivering at least the two required jets of water. These fire pumps shall be capable of supplying the fire main system under the required conditions.

Where more pumps than required are installed their capacity shall be to the satisfaction of the Administration.

(iii) Relief valves shall be provided in conjunction with all fire pumps if the pumps are capable of developing a pressure exceeding the design pressure of the water service pipes, hydrants and hoses. These

föreskrivna trycket uppgår till minst fyra tredjedelar av den i regel 18 i detta kapitel fordrade mängd, som var och en av de oberoende läns-pumparna i ett passagerarfartyg av samma storlek skall kunna pumpa ut, när de nyttjas för länsning. I stället för de i regel 18 mom. (i) i detta kapitel angivna definitionerna på L, B och D skola följande användas,

L = längd mellan perpendiklarna

B = största mallbredd

D = djup till skottdäck midskepps.

Detta oaktat behöver den totala fordrade brandpumpskapaciteten icke överstiga 180 ton per timme i något lastfartyg.

(b) Brandpumpar

(i) Brandpumparna skola vara självständigt drivna. Sanitets-, ballast-, läns- och spolvattenpumpar må godkännas såsom brandpumpar, under förutsättning att de normalt icke användas för att pumpa olja och att, om de tillfälligt bruka nyttjas för överflyttning eller pumpning av brännolja, lämpliga omkastningsanordningar äro anbragta.

(ii) Var och en av de fordrade brandpumparna (med undantag av varje reservpump enligt regel 65 i detta kapitel) skall hava en kapacitet, som uppgår till minst 80 procent av den totalt fordrade kapaciteten delad med det fordrade antalet brandpumpar — och skall i varje särskilt fall vara i stånd att lämna åtminstone de två fordrade vattenstrålarna. Dessa brandpumpar skola vara i stånd att betjäna huvudbrandledningssystemet under fordrade villkor.

Där antalet pumpar överstiger det fordrade, skall deras kapacitet uppfylla administrationens fordringar.

(iii) Säkerhetsventiler skola vara anordnade i förening med alla brandpumpar, om pumparna kunna åstadkomma ett tryck, som överstiger det tryck, för vilket brandpostledning, brandposter och slangar äro avsedda. Dessa ventiler skola vara så placerade

valves shall be so placed and adjusted as to prevent excessive pressure in any part of the fire main system.

och inställda, att de förhindra uppkomsten av övertryck i någon som helst del av huvudbrandledningssystemet.

(c) Pressure in the Fire Main

(i) The diameter of the fire main and water service pipes shall be sufficient for the effective distribution of the maximum required discharge from two fire pumps operating simultaneously, except that in the case of cargo ships the diameter need only be sufficient for the discharge of 140 tons per hour.

(ii) With the two pumps simultaneously delivering through nozzles specified in paragraph (g) of this Regulation, the quantity of water specified in subparagraph (i) of this paragraph, through any adjacent hydrants, the following minimum pressures shall be maintained at all hydrants:—

Passenger ships

4,000 tons gross tonnage and upwards

45 pounds per square inch (or 3.2 kilogrammes per square centimetre)

1,000 tons gross tonnage and upwards, but under 4,000 tons gross tonnage

40 pounds per square inch (or 2.8 kilogrammes per square centimetre)

Under 1,000 tons gross tonnage

To the satisfaction of the Administration

Cargo ships

6,000 tons gross tonnage and upwards

40 pounds per square inch (or 2.8 kilogrammes per square centimetre)

1,000 tons gross tonnage and upwards, but under 6,000 tons gross tonnage

(c) Tryck i huvudbrandledningen

(i) Diametern av huvudbrandledningen och brandledningarna skall vara tillräckligt stor för effektiv fördelning av den största fordrade vattenmängden från två samtidigt arbetande brandpumpar, utom i fråga om lastfartyg, där diametern endast behöver vara tillräcklig för en vattenmängd av 140 ton per timme.

(ii) När två pumpar samtidigt avgeva den i punkten (i) av detta moment angivna vattenmängden genom i mom. (g) av denna regel omnämda munstycken, anslutna till vilka som helst närliggande brandposter, skall följande minsta tryck kunna vidmakthållas vid alla brandposter:

Passagerarfartyg

med en bruttodräktighet av 4 000 registerton och däröver

3,2 kilogram per kvadratcentimeter (eller 45 eng. pund per eng. kvadrattum)

med en bruttodräktighet av 1 000 registerton och däröver, men understigande 4 000 registerton

2,8 kilogram per kvadratcentimeter (eller 40 eng. pund per eng. kvadrattum)

med en bruttodräktighet understigande 1 000 registerton

enligt administrationens fordringar.

Lastfartyg

med en bruttodräktighet av 6 000 registerton och däröver

2,8 kilogram per kvadratcentimeter (eller 40 eng. pund per eng. kvadrattum)

med en bruttodräktighet av 1 000 registerton och däröver, men understigande 6 000 registerton

37 pounds per square inch (or 2.6 kilogrammes per square centimetre)

2,6 kilogram per kvadratcentimeter (eller 37 eng. pund per eng. kvadrattum)

Under 1,000 tons gross tonnage

med en bruttodräktighet understigande 1 000 registerton

To the satisfaction of the Administration

enligt administrationens fordringar.

(d) Number and Position of Hydrants

The number and position of the hydrants shall be such that at least two jets of water not emanating from the same hydrant, one of which shall be from a single length of hose, may reach any part of the ship normally accessible to the passengers or crew while the ship is being navigated.

(d) Brandposters antal och placering

Brandposternas antal och placering skola vara sådana, att minst två vattenstrålar, härrörande från olika brandposter, den ena förmedelst en enda slanglängd, kan nå vilken som helst del av fartyget, som normalt är tillgänglig för passagerare eller besättning, när fartyget är på väg.

(e) Pipes and Hydrants

(i) Materials readily rendered ineffective by heat shall not be used for fire mains unless adequately protected. The pipes and hydrants shall be so placed that the fire hoses may be easily coupled to them. In ships where deck cargo may be carried, the positions of the hydrants shall be such that they are always readily accessible and the pipes shall be arranged as far as practicable to avoid risk of damage by such cargo. Unless there is provided one hose and nozzle for each hydrant in the ship there shall be complete interchangeability of hose couplings and nozzles.

(e) Rörledningar och brandposter

(i) Material, som lätt försämras genom hetta, skola icke användas till huvudbrandledningar, såvida de icke skyddas i erforderlig omfattning.

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 rörledningarna skola, i den mån så praktiskt låter sig göra, vara så anordnade, att risk ej föreligger, att de skadas genom däckslasten. Även om varje brandpost i fartyget är försedd med en slang och munstycke, skola slangkopplingar och munstycken passa till varandra i vilken sammansättning som helst.

(ii) Cocks or valves shall be fitted in such positions on the pipes that any of the fire hoses may be removed while the fire pumps are at work.

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

(f) Fire Hoses

Fire Hoses shall be of material approved by the Administration and sufficient in length to project a jet of water to any of the spaces in which they may be required to be used. Their maximum length shall be to

(f) Brandslangar

Brandslangar skola vara av material, som godkänts av administrationen, och tillräckligt långa för att avge en vattenstråle till varje sådant utrymme, där slangarnas användning kan bli nödvändig. Deras största

the satisfaction of the Administration. Each hose shall be provided with a nozzle and the necessary couplings. Hoses specified in these Regulations as "fire hoses" shall together with any necessary fittings and tools be kept ready for use in conspicuous positions near the water service hydrants or connections.

längd skall vara godtagbar för administrationen. Varje slang skall vara försedd med ett munstycke och erforderliga kopplingar. De slangar, som i dessa regler benämnas »brandslangar», skola jämte erforderliga tillbehör och verktyg hållas färdiga för användning på väl synliga ställen nära brandposter eller anslutningar.

(g) Nozzles

(i) For the purposes of this Part, standard nozzle sizes shall be $\frac{1}{2}$ inch (or 12 millimetres), $\frac{5}{8}$ inch (or 16 millimetres) and $\frac{3}{4}$ inch (or 20 millimetres), or as near thereto as possible. Larger diameter nozzles may be permitted subject to compliance with sub-paragraph (b) (ii) of this Regulation.

(ii) For accommodation and service spaces, a nozzle size greater than $\frac{1}{2}$ inch (or 12 millimetres) need not be used.

(iii) For machinery spaces and exterior locations, the nozzle size shall be such as to obtain the maximum discharge possible from two jets at the pressure mentioned in paragraph (c) of this Regulation from the smallest pump.

(h) International Shore Connection

The international shore connection required by paragraph (d) of Regulation 64 and paragraph (d) of Regulation 65 of this Chapter to be installed in the ship shall be in accordance with the following specification and the appended sketch.

Outside diameter: 7 inches (or 178 millimetres).

Inner diameter: $2\frac{1}{2}$ inches (or 64 millimetres).

Bolt circle diameter: $5\frac{1}{4}$ inches (or 132 millimetres).

Holes: 4 holes of $\frac{3}{4}$ inch (or 19 millimetres) diameter equidistantly placed, slotted to the flange periphery.

(g) Munstycken

(i) Standardmunstycken, avsedda för i denna del angivna ändamål, skola vara av storlekarna tolv millimeter (eller $1\frac{1}{2}$ eng. tum), 16 millimeter (eller $5\frac{1}{8}$ eng. tum) och 20 millimeter (eller $3\frac{1}{4}$ eng. tum) eller så nära dessa mått som möjligt. Munstycken med större diameter må tillåtas, dock under villkor att bestämmelsen i punkten (b) (ii) av denna regel uppfylles.

(ii) I bostäder och arbetsrum behöves större munstycksstorlek än tolv millimeter (eller $1\frac{1}{2}$ eng. tum) ej användas.

(iii) Inom maskineriavdelningen och å öppna däcksplatser skall munstycksstorleken vara tillräcklig för att från den minsta pumpen erhålla största möjliga vattenmängd genom två strålar vid det i mom. (c) av denna regel nämnda trycket.

(h) Internationell landanslutning

Den internationella landanslutning, som skall finnas å fartyget enligt fordringarna i regel 64 mom. (d) och regel 65 mom. (d) i detta kapitel, skall vara utförd i enlighet med följande specifikation och tillhörande skiss.

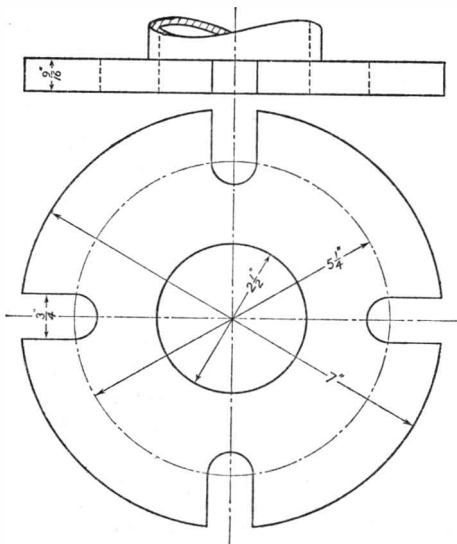
Yttre diameter: 178 millimeter (eller sju eng. tum).

Inre diameter: 64 millimeter (eller $2\frac{1}{2}$ eng. tum).

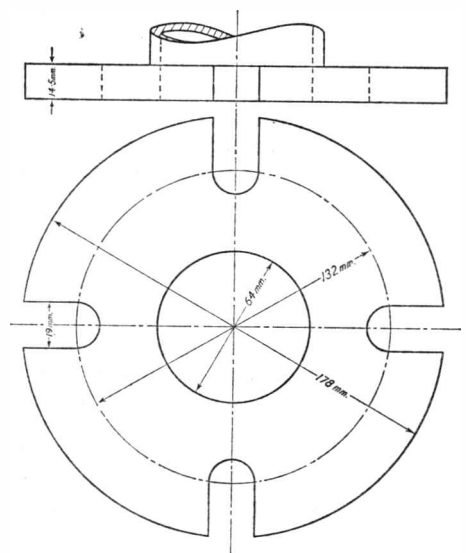
Hålcirkeldiameter: 132 millimeter (eller $5\frac{1}{4}$ eng. tum).

Bulthål: fyra hål med en diameter av 19 millimeter (eller $3\frac{1}{4}$ eng. tum) placerade på lika avstånd, med gap till flänskanten.

International Shore Connection (Ship)



Internationell landanslutning (å fartyget)



Flange thickness: 9/16 inch (or 14.5 millimetres) minimum.

Bolts: 4, each of 5/8 inch (or 16 millimetres) diameter, 2 inches (or 50 millimetres) in length.

Flange surface: flat face.

Material: any suited to 150 pounds per square inch (or 10.5 kilogrammes per square centimetre) service.

Gasket: any suited to 150 pounds per square inch (or 10.5 kilogrammes per square centimetre) service.

The connection shall be constructed of material suitable for 150 pounds per square inch (or 10.5 kilogrammes per square centimetre) service. The flange shall have a flat face on one side, and to the other shall have permanently attached thereto a coupling that will fit the ship's hydrants and hose. The connection shall be kept aboard the ship together with a gasket of any material suitable for 150 pounds per square inch (or 10.5 kilogrammes per square centimetre) service, together with four 5/8 inch

Flänstjocklek: minst 14,5 millimeter (eller 9/16 eng. tum).

Bultar: fyra, var och en med en diameter av 16 millimeter (eller 5/8 eng. tum), 50 millimeter (eller två eng. tum) långa.

Flänsens utsida: flat skiva.

Material: vilket som helst, som är lämpat för ett arbetstryck av 10,5 kilogram per kvadratcentimeter (eller 150 eng. pund per eng. kvadrattum).

Packning: vilken som helst, som är lämpad för ett arbetstryck av 10,5 kilogram per kvadratcentimeter (eller 150 eng. pund per eng. kvadrattum).

Anslutningen skall vara tillverkad av material lämpligt för ett arbetstryck av 10,5 kilogram per kvadratcentimeter (eller 150 eng. pund per eng. kvadrattum). Flänsen skall hava en slät yta på ena sidan och på den andra en fast anbragt koppling, som passar till fartygets brandposter och slangar. Anslutningen skall finnas ombord på fartyget tillsammans med en packning av ett material, som är lämpat för ett arbetstryck av 10,5 kilogram per kvadratcentimeter (eller 150 eng. pund per eng. kvadrat-

(or 16 millimetres) bolts, 2 inches (or 50 millimetres) in length and eight washers.

tum) och fyra 16 millimeters (eller 5/8 eng. tum) bultar, 50 millimeter (eller två eng. tum) långa, samt åtta brickor.

Regulation 57

Fire Extinguishers (Portable and Non-Portable)

(a) All fire extinguishers shall be of approved types and designs.

(i) The capacity of required portable fluid extinguishers shall be not more than 3 gallons (or 13 1/2 litres) and not less than 2 gallons (or 9 litres). Other extinguishers shall not be in excess of the equivalent portability of the 3 gallon (or 13 1/2 litres) fluid extinguisher and shall not be less than the fire extinguishing equivalent of a 2 gallon (or 9 litres) fluid extinguisher.

(ii) The Administration shall determine the equivalents of fire extinguishers.

(b) Spare charges shall be provided in accordance with requirements to be specified by the Administration.

(c) Fire extinguishers containing an extinguishing medium which either itself or when in use gives off gases harmful to persons shall not be permitted. For radio rooms and switchboards extinguishers containing not more than 1 quart (1.136 litres) of carbon tetrachloride or similar media may be permitted at the discretion of the Administration subject to such extinguishers being additional to any required by this Part of this Chapter.

(d) Fire extinguishers shall be periodically examined and subjected to such tests as the Administration may require.

(e) One of the portable fire extinguishers intended for use in any space shall be stowed near the entrance to that space.

Regel 57

Brandsläckare (bärbara och icke bärbara)

(a) Alla brandsläckare skola vara av godkänd typ och konstruktion.

(i) Rymden av bärbara brandsläckare, avsedda för vätska, må ej överstiga 13 1/2 liter (eller tre eng. gallons) och ej heller understiga nio liter (eller två eng. gallons). Andra brandsläckare skola ej vara svårare att bära än en brandsläckare, avsedd för vätska med en rymd av 13 1/2 liter (eller tre eng. gallons), och ej hava sämre brandsläckningsförmåga än en brandsläckare avsedd för vätska med en rymd av nio liter (eller två eng. gallons).

(ii) Administrationen skall avgöra brandsläckarnas likvärdighet.

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

(c) Brandsläckare, vilka innehålla ett brandsläckningsmedel, som utgöres av eller vid användning avger gaser, skadliga för människor, skola ej tillåtas. I radioexpeditionshytter och vid instrumenttavlor må brandsläckare innehållande högst 1,136 liter (en eng. quart) koltetraklorid eller liknande medel tillåtas enligt administrationens gottfinnande, förutsatt att dessa brandsläckare ej inräknas i de enligt denna del av detta kapitel fordrade brandsläckarna.

(d) Brandsläckare skola periodiskt undersökas och underkastas sådana prov, som administrationen må fordra.

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

Regulation 58

Fire Smothering Gas or Steam for Machinery and Cargo Spaces

(a) Where provision is made for the injection of gas or steam into machinery or cargo spaces for fire extinguishing purposes, the necessary pipes for conveying the gas or steam shall be provided with control valves or cocks which shall be so placed that they will be easily accessible and not readily cut off from use by an outbreak of fire. These control valves or cocks shall be so marked as to indicate clearly the compartments to which the pipes are led. Suitable provision shall be made to prevent inadvertent admission of the gas or steam to any compartment. Where cargo spaces fitted with smothering for fire protection are used as passenger spaces the smothering connection shall be blanked during service as a passenger space.

(b) The piping shall be arranged so as to provide effective distribution of fire smothering gas or steam. Where steam is used in large holds there shall be at least two pipes, one of which shall be fitted in the forward part and one in the after part; the pipes shall be led well down in the space as remote as possible from the shell.

(c) (i) When carbon dioxide is used as the extinguishing medium in cargo spaces, the quantity of gas available shall be sufficient to give a minimum volume of free gas equal to 30 per cent. of the gross volume of the largest cargo compartment in the ship which is capable of being sealed.

(ii) When carbon dioxide is used as an extinguishing medium for spaces containing boilers or internal combustion type machinery, the quantity of gas carried shall be sufficient to give a minimum quantity

Regel 58

Brandsläckning medelst gas eller ånga i maskineriavdelning och lastrum

(a) Där anordningar äro vidtagna för att i maskineriavdelning eller lastrum inleda gas eller ånga för brandsläckningsändamål, skola de för gasens eller ångans inledande erforderliga rören vara försedda med kontrollventiler eller kranar, som skola vara så placerade, att de äro lätt tillgängliga och ej omedelbart bliva oåtkomliga för användning, då brand utbryter. Dessa kontrollventiler eller kranar skola märkas, så att de avdelningar tydligt angivas, till vilka rören leda. Lämpliga anordningar skola vara vidtagna till förhindrande av att gasen eller ångan oavsiktligt inkommer i någon avdelning. Där lastrum, som äro försedda med anordningar för brandsläckning medelst gas eller ånga, användas såsom passagerarrum, skall röranslutningen till rummen blindflåsas, då de nyttjas som passagerarrum.

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

(c) (i) När koldioxid användes som brandsläckningsmedel 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 brandsläckningsmedel i rum, som innehålla ångpannor eller maskineri av förbränningsmotortyp, skall den medförda gasmängden vara tillräcklig för att giva en fri gasvolym, motsvaran-

of free gas equal to the larger of the following quantities, either

(1) 40 per cent. of the gross volume of the largest space, the volume to include the casing up to the level at which the horizontal area of the casing is 40 per cent. or less of that of the space concerned; or

(2) 35 per cent. of the entire volume of the largest space including the casing;

provided that the above mentioned percentages may be reduced to 35 per cent. and 30 per cent. respectively for cargo ships of less than 2,000 tons gross tonnage; provided also that if two or more spaces containing boilers or internal combustion type machinery are not entirely separate they shall be considered as forming one compartment.

(iii) When carbon dioxide is used as an extinguishing medium both for cargo spaces and for spaces containing boilers or internal combustion type machinery the quantity of gas need not be more than the maximum required either for the largest cargo compartment or machinery space.

(iv) For the purpose of this paragraph the volume of gas shall be calculated at 9 cubic feet to the pound (or 0.56 cubic metres to the kilogramme).

(v) When carbon dioxide is used as the extinguishing medium for spaces containing boilers or internal combustion type machinery the fixed piping system shall be such that 85 per cent. of the gas can be discharged into the space within 2 minutes.

(d) Where a generator producing inert gas is used to provide smothering gas in a fixed fire smothering installation for cargo spaces, it shall be capable of producing hourly a volume of free gas at least equal to 25 per cent. of the gross volume of the largest compartment protected in this way for a period of 72 hours.

(e) When steam is used as the

de den större av följande volymer, antingen

1) 40 procent av bruttovolymen av det största rummet, varvid inräknas kappen upp till den höjd, vid vilken kappens horisontala sektionssyta är 40 procent eller mindre av det berörda rummets; eller

2) 35 procent av hela volymen av det största rummet, kappen inräknad; dock att de ovan angivna procenttalen må minskas till 35 procent respektive 30 procent för lastfartyg med en bruttodräktighet understigande 2000 registerton samt att två eller flera rum innehållande ångpannor eller maskineri av förbränningsmotortyp, som icke äro fullständigt avskilda från varandra, skola anses utgöra ett enda rum.

(iii) När koldioxid användes som brandsläckningsmedel både i lastrum och i rum innehållande ångpannor eller maskineri av förbränningsmotortyp, behöver gasmängden icke vara större än den, som fordras för den som är störst av antingen den största lastrumsavdelningen eller maskineriavdelningen.

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

(v) När koldioxid användes som brandsläckningsmedel i rum, som innehålla ångpannor eller maskineri av förbränningsmotortyp, skall det fasta rörsystemet vara så utformat, att 85 procent av gasen kan uttömmas i rummet inom två minuter.

(d) Där en generator för framställning av icke brännbar gas användes för att förse en fast anläggning för brandsläckning i lastrum med kvävande gas, skall generatorn vara i stånd att per timme räknat producera en fri gasvolym motsvarande minst 25 procent av bruttovolymen av den största på detta sätt skyddade avdelningen under en tid av 72 timmar.

(e) När brandsläckningsmedlet i

extinguishing medium in cargo spaces the boiler or boilers available for supplying steam shall have an evaporation of at least 1 pound of steam per hour for each 12 cubic feet (or 1 kilogramme for each 0.75 cubic metres) of the gross volume of the largest cargo compartment in the ship. Moreover the Administration shall be satisfied that steam will be available immediately and will not be dependent on the lighting of boilers and that it can be supplied continuously until the end of the voyage in the required quantity in addition to any steam necessary for the normal requirements of the ship including propulsion and that provision is made for extra feed water necessary to meet this requirement.

(f) Means shall be provided for giving audible warning of the release of fire smothering gas into any working space.

Regulation 59

Automatic Sprinkler Systems in Passenger Ships

(a) Any automatic water sprinkler system for fire protection required in accordance with Regulation 51 of this Chapter shall be ready for immediate use at any time, and no action on the part of the crew shall be necessary to set it in operation. Where such a system is fitted, it shall be kept charged at the necessary pressure and shall have provision for a continuous supply of water.

(b) The system shall be subdivided into a number of sections to be decided by the Administration, and automatic alarms shall be provided to indicate at one or more suitable points or stations the occurrence or indication of fire, and its location.

(c) The pump or pumps to provide the discharge from sprinkler heads

lastrum utgöres av ånga, skola den eller de pannor, som finnas att tillgå för ångans alstrande, hava en ångbildningsförmåga per timme räknad av åtminstone ett kilogram ånga för varje 0,75 kubikmeter (eller ett eng. pund för tolv eng. kubikfot) av bruttorymden av den största lastrumsavdelningen i fartyget. Dessutom skall administrationen försäkra sig om att ånga kommer att vara tillgänglig omedelbart och ej beroende av tändning av ångpannorna samt att ångan kan tillföras i fordrad mängd oavbrutet intill resans slut, utöver den ånga, som är nödvändig för fartygets normala behov, inräknat framdrivningen, ävensom att anordningar äro vidtagna för tillhandahållande av det ytterligare matarvatten, som är nödvändigt för uppfyllande av denna fordran.

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

Regel 59

Automatiska sprinklersystem i passagerarfartyg

(a) Varje automatiskt vattensprinklersystem för brandskydd, som fordras enligt regel 51 i detta kapitel, skall alltid vara klart för omedelbar användning, och inga åtgärder från besättningens sida skola vara nödvändiga för att sätta detsamma i funktion. Där ett sådant system är anordnat, skall det hållas fyllt och vid erforderligt tryck och vara försett med anordningar för oavbruten vattentillförsel.

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

(c) Den eller de pumpar, som förse sprinklersystemet med vatten, skola

shall be so connected as to be brought into action automatically by a pressure drop in the system. There shall be a connection from the ship's fire main provided with a lockable screw down valve and a non-return valve.

(d) Each pump shall be capable of maintaining a sufficient supply of water at the appropriate pressure, at the sprinkler heads, while such number of sprinkler heads as will be decided by the Administration are in operation.

(e) There shall be not less than two sources of power supply for the sea water pumps, air compressors and automatic alarms. Where the sources of power are electrical, these shall be a main generator and an emergency source of power. One supply shall be taken from the main switchboard, by separate feeders reserved solely for that purpose. Such feeders shall be run to a change-over switch situated near to the sprinkler unit and the switch shall normally be kept closed to the feeder from the emergency switchboard. The change-over switch shall be clearly labelled and no other switch shall be permitted in these feeders.

(f) Sprinkler heads shall be required to operate at temperatures that will be decided by the Administration. Suitable means for the periodic testing of all automatic arrangements shall be provided.

(g) Where Method II of fire protection is employed in a passenger ship the superstructure of which is constructed in aluminium alloy, the whole unit including the sprinkler pump, tank and air compressor shall be situated to the satisfaction of the Administration in a position reasonably remote from the boiler and machinery spaces. If the feeders from the emergency generator to the sprinkler unit pass through any space constituting a fire risk the cables shall be of a fireproof type.

vara så anslutna till systemet, att de automatiskt igångsätts genom tryckfall i systemet. Det skall finnas en anslutning från fartygets huvudbrandledning, försedd med en låsbar skruvventil och en backventil.

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

(e) Minst två kraftkällor skola finnas för de pumpar, som suga från sjön, för luftkompressorerna och för de automatiska alarmapparaterna. Där kraftkällorna äro elektriska, skola de utgöras av en huvudgenerator och en reservkraftkälla. En krafttillförsel skall ske från huvudinstrumenttavlan genom särskilda matarledningar, avsedda uteslutande för detta ändamål. Dessa matarledningar skola vara dragna till en omkopplare, placerad nära sprinkleraggregatet, och omkopplaren skall normalt vara tillkopplad matarledningen från instrumenttavlan för den elektriska reservinstallationen. Omkopplaren skall vara försedd med tydliga beteckningar, och annan strömbrytare tillåtes ej i dessa matarledningar.

(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.

(g) Där metod II tillämpas för brandskyddet i ett passagerarfartyg, vars överbyggnader äro uppförda av lättmetall, skall hela aggregatet, inbegripet sprinklerpump, tank och luftkompressor, vara placerat på en för administrationen godtagbar plats, belägen på skäligt avstånd från pann- och maskineriavdelningen. Om matarledningarna från reservgeneratoren till sprinkleraggregatet äro dragna genom ett rum, där brandrisk föreligger, skola ledningarna vara av brandsäker typ.

Regulation 60

Fixed Froth Fire Extinguishing System

(a) Any required fixed froth fire extinguishing system shall be able to discharge a quantity of froth sufficient to cover to a depth of 6 inches (or 15 centimetres) the largest area over which oil fuels is liable to spread.

(b) Such a system shall be controlled from an easily accessible position or positions, outside the space to be protected, which will not be readily cut off by an outbreak of fire.

Regulation 61

Fire Detection Systems

(a) All required fire detection systems shall be capable of automatically indicating the presence or indication of fire and also its location. Indicators shall be centralised either on the bridge or in other control stations which are provided with a direct communication with the bridge. The Administration may permit the indicators to be distributed among several stations.

(b) In passenger ships electrical equipment used in the operation of required fire detection systems shall have two separate sources of power, one of which shall be an emergency source.

(c) The alarm system shall operate both audible and visible signals at the main stations referred to in paragraph (a) of this Regulation. Detection systems for cargo spaces need not have audible alarms.

Regulation 62

Fixed Pressure Water-spraying Systems for Engine Rooms and Boiler Rooms

(a) Fixed pressure water-spraying systems for boiler rooms with oil

Regel 60

Fast skumbrandsläckningssystem

(a) Varje fast skumbrandsläckningssystem, som fordras, skall vara i stånd att avgiva en skummängd, tillräcklig för att med ett 15 centimeter (eller sex eng. tum) tjockt lager täcka den största yta, över vilken brännolja kan förväntas sprida sig.

(b) Ett sådant system skall kunna manövreras från en eller flera lätt tillgängliga platser utanför det rum, som skall skyddas, vilka icke vid utbrott av brand genast bliva oåtkomliga.

Regel 61

System för upptäckande av brand

(a) Alla fordrade system för upptäckande av brand skola vara i stånd att automatiskt angiva förekomsten av eller tillbudet till brand, och även platsen för densamma. Indikatorer skola vara centraliserade antingen till kommandobryggan eller till sådana kontrollstationer, som hava direkt förbindelse med kommandobryggan. Administrationen kan medgiva, att indikatorerna äro fördelade på flera stationer.

(b) I passagerarfartyg skall elektrisk utrustning, som användes för drift av fordrade system för upptäckande av brand, hava två skilda kraftkällor, varav den ena skall vara en reservkraftkälla.

(c) Alarmsystemet skall åstadkomma såväl hörbara som synliga signaler å de huvudstationer, som äro angivna i mom. (a) av denna regel. System för upptäckande av brand i lastrum behöva ej avgiva hörbara alarm-signaler.

Regel 62

Fast anbragta trycksystem för vattenspridning i maskin- och pannrum

(a) Fast anbragta trycksystem för vattenspridning i pannrum med olje-

fired boilers and engine rooms with internal combustion type machinery shall be provided with spraying nozzles of an approved type.

(b) The number and arrangement of the nozzles shall be to the satisfaction of the Administration and be such as to ensure an effective distribution of water in the spaces to be protected. Nozzles shall be fitted above bilges, tank tops and other areas over which oil fuel is liable to spread and also above other main fire hazards in the boiler and engine rooms.

(c) The system may be divided into sections, the distribution manifolds of which shall be operated from easily accessible positions outside the spaces to be protected and which will not be readily cut off by an outbreak of fire.

(d) The system shall be kept charged at the necessary pressure and the pump supplying the water for the system shall be put automatically into action by a pressure drop in the system.

(e) The pump shall be capable of simultaneously supplying at the necessary pressure all sections of the system in any one compartment to be protected. The pump and its controls shall be installed outside the space or spaces to be protected. It shall not be possible for a fire in the space or spaces protected by the water-spraying system to put the system out of action.

(f) Special precautions shall be taken to prevent the nozzles from becoming clogged by impurities in the water or corrosion of piping, nozzles, valves and pump.

Regulation 63

Fireman's Outfit

(a) A fireman's outfit shall consist of a breathing apparatus, a lifeline, a safety lamp and an axe, as described in this Regulation.

eldade ångpannor och maskinrum med maskineri av förbränningsmotor-typ skola vara försedda med spridar-munstycken av godkänd typ.

(b) Antalet och anordnandet av munstyckena skola uppfylla administrationens fordringar och vara sådana, att en effektiv fördelning av vatten säkerställes i de rum, som skola skyddas. Munstycken skola anordnas ovanför rännstenar, tanktak och andra ytor, över vilka brännolja har benägenhet sprida sig, och även över andra platser i pann- och maskinrummen, som erbjuda väsentlig brandrisk.

(c) Systemet må indelas i sektioner, vars fördelningsanordningar skola manövreras från lätt tillgängliga platser utanför de rum, som skola skyddas, och vilka icke vid utbrott av brand genast bliva oåtkomliga.

(d) Systemet skall hållas fyllt och vid erforderligt tryck och pumpen, som förser systemet med vatten, skall automatiskt sättas i gång vid ett tryckfall i systemet.

(e) Pumpen skall vara i stånd att vid erforderligt tryck samtidigt mata alla sektioner i systemet inom varje avdelning, som skall skyddas. Pumpen och dess manöverorgan skola vara placerade utanför det eller de rum, som skola skyddas. Det skall vara omöjligt för en brand i det eller de rum, som skola skyddas av systemet för vattenspridning, att bringa systemet ur funktion.

(f) Särskilda försiktighetsåtgärder skola vidtagas för att förhindra, att munstyckena bliva igensatta av vattenföreningar eller genom rostbildning i rörledningar, munstycken, ventiler och pump.

Regel 63

Brandmansutrustning

(a) En brandmansutrustning skall bestå av en andningsapparat, en livlina, en säkerhetslampa och en yxa enligt beskrivning i denna regel.

(b) A breathing apparatus shall be of an approved type and may be either:

(i) A smoke helmet or smoke mask which shall be provided with a suitable air pump and a length of air hose sufficient to reach from the open deck, well clear of hatch or doorway, to any part of the holds or machinery spaces. If, in order to comply with this sub-paragraph, an air hose exceeding 120 feet (or 36 metres) in length would be necessary, a self-contained breathing apparatus shall be substituted or provided in addition as determined by the Administration.

(ii) A self-contained breathing apparatus which shall be capable of functioning for a period of time to be determined by the Administration.

(c) Each breathing apparatus shall have attached to its belt or harness, by means of a snaphook, a fireproof lifeline of sufficient length and strength.

(d) A safety lamp (hand lantern) shall be of an approved type. Such safety lamps shall be electric, and shall have a minimum burning period of three hours.

(e) The axe shall be to the satisfaction of the Administration.

(b) Andningsapparat skall vara av godkänd typ och kan vara endera:

(i) en rök hjälm eller rökmask, som skall vara försedd med en lämplig luftpump och en så lång luftslang, att den från en plats på öppna däckket på lämpligt avstånd från luckan eller dörren når fram till varje del av lastrummen eller maskineriavdelningen. Om det, för att uppfylla vad i detta stycke sägs, skulle vara nödvändigt med en luftslang, vars längd överstiger 36 meter (eller 120 eng. fot), skall i stället eller därjämte enligt administrationens bestämmande en tryckluftapparat eller syrgasapparat anskaffas;

(ii) en tryckluftapparat eller syrgasapparat, som skall vara brukbar under en av administrationen fastställd tidrymd.

(c) En brandsäker livlina av tillräcklig längd och styrka skall medelst en karbinhake vara fästad vid bältet eller selen till varje andningsapparat.

(d) Säkerhetslampa (handlampa) skall vara av godkänd typ. Säkerhetslampor skola vara elektriska och hava en bränntid av minst tre timmar.

(e) Yxan skall uppfylla administrationens fordringar.

Regulation 64

Requirements for Passenger Ships

(a) Patrols and Detection

(i) An efficient patrol system shall be maintained in all passenger ships so that any outbreak of fire may be promptly detected. Manual fire alarms shall be fitted throughout the passenger and crew accommodation to enable the fire patrol to give an alarm immediately to the bridge or fire control station.

(ii) An approved fire alarm or fire detecting system shall be provided which will automatically indicate at

Regel 64

Fordringar beträffande passagerarfartyg

(a) Patrulleringstjänst och upptäckande av brand

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

(ii) Det skall finnas ett godkänt system för brandalarm eller för upptäckande av brand, vilket på en eller

one or more suitable points or stations, where it can be most quickly observed by officers and crew, the presence or indication of fire and its location in any part of the ship which, in the opinion of the Administration, is not accessible to the patrol system, except where it is shown to the satisfaction of the Administration that the ship is engaged on voyages of such short duration that it would be unreasonable to apply this requirement.

(b) Fire Pumps and Water Service Pipes

A passenger ship shall be provided with fire pumps, water service pipes, hydrants and hoses complying with Regulation 56 of this Chapter and with the following requirements:—

(i) A passenger ship of 4,000 tons gross tonnage and upwards shall be provided with at least three independently driven fire pumps and every passenger ship of less than 4,000 tons gross tonnage with at least two such fire pumps.

(ii) In a passenger ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards, the arrangement of sea connections, pumps and sources of power for operating them shall be such as to ensure that a fire in any one compartment will not put all the fire pumps out of action.

(iii) In a passenger ship of less than 1,000 tons gross tonnage the arrangements shall be to the satisfaction of the Administration.

(c) Fire Hydrants, Hoses and Nozzles

(i) A passenger ship shall be provided with such number of fire hoses as the Administration may deem sufficient. There shall be at least one fire hose for each of the hydrants required by paragraph (d) of Regulation 56 of this Chapter and these hoses shall be used only for the purposes of extinguishing fires or testing

flera lämpliga platser eller stationer, där det synnerligen snabbt kan iakttagas av befäl och manskap, automatiskt angiver förekomsten av eller tillbudet till brand och platsen för densamma i varje sådan del av fartyget, som enligt administrationens mening icke är åtkomlig för patrulleringstjänsten. Vad i detta stycke sagts gäller dock icke, där det för administrationen tillfredsställande visas, att fartyget nyttjas å resor av så kort varaktighet, att det vore oskäligt att tillämpa denna bestämmelse.

(b) Brandpumpar och rörledningar

Passagerarfartyg skall vara försett med brandpumpar, rörledningar, brandposter och slangar, som uppfylla bestämmelserna i regel 56 i detta kapitel och följande fordringar:

(i) Passagerarfartyg med en bruttodräktighet av 4 000 registerton och däröver skall vara försett med minst tre självständigt drivna brandpumpar, och varje passagerarfartyg med en bruttodräktighet understigande 4 000 registerton med minst två sådana brandpumpar.

(ii) I passagerarfartyg med en bruttodräktighet av 1 000 registerton och däröver skola anordningarna för vattenintag från sjön, pumpar och kraftkällor för pumparnas drift vara sådana, att en brand i någon avdelning icke sätter alla brandpumparna ur funktion.

(iii) I passagerarfartyg med en bruttodräktighet understigande 1 000 registerton skola anordningarna vara godtagbara för administrationen.

(c) Brandposter, slangar och munstycken

(i) Passagerarfartyg skall vara utrustat med det antal brandslangar, som administrationen kan finna erforderligt. Minst en brandslang skall finnas för varje brandpost, som fordras enligt mom. (d) av regel 56 i detta kapitel, och dessa slangar må endast användas för brandsläckningsändamål eller vid prov med brand-

the fire extinguishing apparatus at fire drills and surveys.

(ii) In accommodation, service and machinery spaces, the number and position of hydrants shall be such that the requirements of paragraph (d) of Regulation 56 of this Chapter may be complied with when all watertight doors and all doors in main vertical zone bulkheads are closed.

(iii) In a passenger ship the arrangements shall be such that at least two jets of water can reach any part of any cargo space when empty.

(iv) All hydrants in the machinery spaces of passenger ships with oil-fired boilers or internal combustion type propelling machinery shall be fitted with hoses having in addition to the nozzles required in paragraph (g) of Regulation 56 of this Chapter nozzles suitable for spraying water on oil, or alternatively dual purpose nozzles.

(d) International Shore Connection

(i) A passenger ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards shall be provided with at least one international shore connection, complying with Regulation 56 of this Chapter.

(ii) Facilities shall be available enabling such a connection to be used on either side of the ship.

(e) Portable Fire Extinguishers in Accommodation and Service Spaces

A passenger ship shall be provided in accommodation and service spaces with such approved portable fire extinguishers as the Administration may deem to be appropriate and sufficient.

(f) Fixed Fire Smothering Arrangements in Cargo Spaces

(i) The cargo spaces of passenger ships of 1,000 tons gross tonnage and upwards shall be protected by a fixed

släckningsapparaturen vid brandövningar och besiktningar.

(ii) I bostäder, arbetsrum och maskineriavdelningen skola antal och placering av brandposter vara sådana, att fordringarna i mom. (d) av regel 56 i detta kapitel äro uppfyllda, även när alla vattentäta dörrar och alla dörrar i skott begränsande vertikala huvudavdelningar äro stängda.

(iii) I passagerarfartyg skola anordningarna vara sådana, att vilken som helst del av varje lastrum, när det är tomt, kan nås av två vattenstrålar.

(iv) Alla brandposter i maskineriavdelningen på passagerarfartyg med oljeeldade ångpannor eller framdrivningsmaskineri av förbränningsmotortyp skola vara försedda med slangar, som förutom med de munstycken, vilka fordras i mom. (g) av regel 56 i detta kapitel, även äro utrustade med munstycken, lämpliga för utspridning av vatten över olja eller alternativt med munstycken för kombinerad användning.

(d) Internationell landanslutning

(i) Passagerarfartyg med en bruttodräktighet av 1 000 registerton och däröver skall vara försett med minst en internationell landanslutning, som uppfyller bestämmelserna i regel 56 i detta kapitel.

(ii) Anordningarna skola vara så utförda, att anslutningen kan begagnas från fartygets båda sidor.

(e) Bärbara brandsläckare i bostäder och arbetsrum

I bostäder och arbetsrum skall passagerarfartyg vara utrustat med sådana godkända bärbara brandsläckare, som administrationen finner lämpliga och tillräckliga.

(f) Fasta anordningar för brandsläckning medelst kvävande gas i lastrum

(i) Lastrummen i passagerarfartyg med en bruttodräktighet av 1 000 registerton eller mera skola vara skydd-

fire smothering gas system complying with Regulation 58 of this Chapter.

(ii) Where it is shown to the satisfaction of the Administration that a passenger ship is engaged on voyages of such short duration that it would be unreasonable to apply the requirements of sub-paragraph (i) of this paragraph and also in passenger ships of less than 1,000 tons gross tonnage, the arrangements in cargo spaces shall be to the satisfaction of the Administration.

(g) Fire Extinguishing Appliances in Boiler Rooms, &c.

Where main or auxiliary oil-fired boilers are situated, or in spaces containing oil fuel units or settling tanks, a passenger ship shall be provided with the following arrangements.

(i) There shall be any one of the following fixed fire extinguishing installations:—

(1) A pressure water spraying system complying with Regulation 62 of this Chapter;

(2) A fire smothering gas installation complying with Regulation 58 of this Chapter;

(3) A fixed froth installation complying with Regulation 60 of this Chapter. (The Administration may require fixed or mobile arrangements by pressure water or froth spraying to fight fire above the floor plates.)

In each case if the engine and boiler rooms are not entirely separate, or if fuel oil can drain from the boiler room into the engine room bilges, the combined engine and boiler rooms shall be considered as one compartment.

(ii) There shall be at least two approved portable extinguishers discharging froth or other approved medium suitable for extinguishing oil fires, in each firing space in each

dade genom ett fast system för brandsläckning medelst kvävande gas, vilket uppfyller bestämmelserna i regel 58 i detta kapitel.

(ii) I passagerarfartyg, beträffande vilka det för administrationen tillfredsställande visas, att de nyttjas å resor av så kort varaktighet, att det vore oskäligt att tillämpa bestämmelserna i punkten (i) av detta moment, och i passagerarfartyg, vilkas bruttodräktighet understiger 1 000 register-ton, skola anordningarna i lastrummen uppfylla administrationens fordringar.

(g) Brandsläckningsanordningar i pannrum etc.

Där oljeeldade huvud- eller hjälpanångpannor äro placerade eller i rum, innehållande oljeeldningsaggregat eller settlingtankar, skall passagerarfartyg vara försett med följande anordningar:

(i) Någon av nedanstående fasta brandsläckningsanordningar skola finnas:

(1) ett trycksystem för vattenspridning, som uppfyller bestämmelserna i regel 62 i detta kapitel;

(2) ett system för brandsläckning medelst kvävande gas, som uppfyller bestämmelserna i regel 58 i detta kapitel;

(3) en fast skumsläckningsanläggning, som uppfyller bestämmelserna i regel 60 i detta kapitel. (Administrationen må fordra fasta eller rörliga anordningar för att genom tryckvatten- eller skumspredning bekämpa brand ovan durkplåtarna).

I varje fall, där maskin- och pannrum ej äro fullständigt skilda från varandra, eller där brännolja kan från pannrummet intränga i maskinrummet, skola maskin- och pannrummen betraktas såsom ett enda rum.

(ii) Minst två godkända härbara brandsläckare, som avgiva skum eller annat för släckning av brinnande olja godkänt ämne, skola finnas såväl på varje eldningsplats i pannrummen

boiler room and each space in which a part of the oil fuel installation is situated.

There shall be not less than one approved froth type extinguisher of at least 30 gallons (or 136 litres) capacity or equivalent in each boiler room. These extinguishers shall be provided with hoses on reels suitable for reaching any part of the boiler room and spaces containing any part of the oil fuel installations.

(iii) In each firing space there shall be a receptacle containing sand, sawdust impregnated with soda or other approved dry material, in such quantity as may be required by the Administration. Alternatively an approved portable extinguisher may be substituted therefor.

(h) Fire Fighting Appliances in Spaces containing Internal Combustion Type Machinery

Where internal combustion type engines are used, either (1) for main propulsion or (2) for auxiliary purposes associated with a total power not less than 1,000 b.h.p., a passenger ship shall be provided with the following arrangements:—

(i) There shall be one of the fixed arrangements required by subparagraph (g) (i) of this Regulation.

(ii) There shall be in each engine space one approved froth type extinguisher of not less than 10 gallons (or 45 litres) capacity or equivalent and also one approved portable froth type extinguisher for each 1,000 b.h.p. of the engines or part thereof; but the total number of portable extinguishers so supplied shall be not less than two and need not exceed six.

(i) Fire Fighting Arrangements in Spaces containing Steam Turbines and not requiring any Fixed Installation

The Administration shall give spe-

som ock i varje utrymme, där del av oljeeldningsinstallationen är belägen.

Det skall finnas minst en skumsläckare av godkänd typ, som har en rymd av minst 136 liter (eller 30 eng. gallons), eller en likvärdig anordning i varje pannrum. Dessa brandsläckare skola vara försedda med slangar, som äro anbragta på rullar och tillräckligt långa för att nå vilken som helst del av pannrummet och rum, som innehålla någon del av oljeeldningsinstallationen.

(iii) 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. En godkänd bärbar brandsläckare må utgöra ersättning härför.

(h) Anordningar för bekämpande av brand i rum, som innehålla maskineri av förbränningsmotorotyp

Där maskiner av förbränningsmotorotyp med en sammanlagd styrka av minst 1 000 effektiva hästkrafter användas, antingen (1) för framdrivningen eller (2) för med denna förenade hjälpändamål, skall ett passagerarfartyg vara försett med följande anordningar:

(i) en av de fasta anläggningar, som fordras enligt bestämmelserna i punkten (g) (i) av denna regel skall finnas;

(ii) i varje maskinrum skall finnas en godkänd skumsläckare med en rymd av minst 45 liter (eller tio eng. gallons) eller en likvärdig apparat, och dessutom en godkänd bärbar skumsläckare för varje helt eller påbörjat 1 000-tal effektiva hästkrafter hos maskineriet; hela antalet i enlighet härmed förefintliga bärbara brandsläckare skall vara minst två, men behöver ej överstiga sex.

(i) Anordningar för bekämpande av brand i rum, som innehålla ångturbiner och ej fordra fasta anläggningar

Administrationen skall noga över-

cial consideration to the fire extinguishing arrangements to be provided in spaces containing steam turbines which are separated from boiler rooms by watertight bulkheads.

(j) Fireman's Outfits

A passenger ship shall carry at least two fireman's outfits each complying with the requirements of Regulation 63 of this Chapter. Where the ship exceeds 10,000 tons gross tonnage at least three outfits shall be carried and where it exceeds 20,000 tons gross tonnage at least four outfits shall be carried. These outfits shall be kept in widely separated places ready for use.

Regulation 65

Requirements for Cargo Ships

(a) Application

Where by virtue of minimum gross tonnage limits smaller cargo ships to which the present Regulations apply are not covered by specific requirements the arrangements for fire detection and extinction shall be to the satisfaction of the Administration.

(b) Fire Pumps and Water Service Pipes

A cargo ship shall be provided with fire pumps, water service pipes, hydrants and hoses complying with Regulation 56 of this Chapter and with the following requirements:—

(i) A cargo ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards shall be provided with two independently driven power pumps.

(ii) In a cargo ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards if a fire in any one compartment could put all the pumps out of action, there must be an alternative means of providing water for fire fighting. In a cargo ship of 2,000 tons gross tonnage and upwards this alternative

väga med vilka brandsläckningsanordningar sådana rum, innehållande ångturbiner, som äro avskilda från pannrum medelst vattentäta skott, skola vara försedda.

(j) Brandmansutrustning

Passagerarfartyg skall medföra minst två brandmansutrustningar, som uppfylla bestämmelserna i regel 63 i detta kapitel. Om fartyget har en bruttodräktighet överstigande 10 000 registerton, skall minst tre utrustningar medföras, och om bruttodräktigheten överstiger 20 000 registerton, skall minst fyra utrustningar medföras.

Dessa utrustningar skola, färdiga för användning, förvaras på platser, som äro vitt skilda från varandra.

Regel 65

Fordringar beträffande lastfartyg

(a) Tillämpning

Där mindre lastfartyg, å vilka dessa regler eljest äro tillämpliga, till följd av angivna minimigränser för bruttodräktigheten ej omfattas av särskilda bestämmelser, skola anordningarna för upptäckande och släckande av brand vara utförda på ett för administrationen godtagbart sätt.

(b) Brandpumpar och rörledningar

Lastfartyg skall vara försett med brandpumpar, rörledningar, brandposter och slangar, som uppfylla bestämmelserna i regel 56 i detta kapitel och följande fordringar.

(i) Lastfartyg med en bruttodräktighet av 1 000 registerton och däröver skall vara försett med två självständigt maskindrivna pumpar.

(ii) I lastfartyg med en bruttodräktighet av 1 000 registerton och däröver skall, om brand i någon avdelning kan sätta alla pumparna ur funktion, finnas ytterligare anordning för brandsläckning med vatten, som alternativt kan användas. I lastfartyg med en bruttodräktighet av

means shall be a fixed emergency pump independently driven. This emergency pump shall be capable of supplying two jets of water to the satisfaction of the Administration.

2 000 registerton och däröver skall denna alternativa anordning utgöras av en fast, självständigt driven reservbrandpump. Denna reservbrandpump skall kunna lämna två vattenstrålar på sätt, som uppfyller administrationens fordringar.

(c) Fire Hydrants, Hoses and Nozzles

(i) In cargo ships of 1,000 tons gross tonnage and upwards the number of fire hoses to be provided, each complete with couplings and nozzles, shall be one for each 100 feet (or 30 metres) length of the ship and one spare, but in no case less than five in all. This number does not include any hoses required in any engine or boiler room. The Administration may increase the number of the hoses required so as to ensure that hoses in sufficient number are available and accessible at all times, having regard to the type of the ship and the nature of the trade on which the ship is employed.

(ii) In accommodation, service and machinery spaces, the number and position of hydrants shall be such as to comply with the requirements of paragraph (d) of Regulation 56 of this Chapter.

(iii) In a cargo ship the arrangements shall be such that at least two jets of water can reach any part of any cargo space when empty.

(iv) All hydrants in the machinery spaces of cargo ships with oil fired boilers or internal combustion type propelling machinery shall be fitted with hoses having in addition to the nozzles required in paragraph (g) of Regulation 56 of this Chapter nozzles suitable for spraying water on oil, or alternatively dual purpose nozzles.

(d) International Shore Connection

(i) A cargo ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards shall be pro-

(c) Brandposter, slangar och munstycken

(i) I lastfartyg med en bruttodräktighet av 1 000 registerton och däröver skall det föreskrivna antalet brandslangar, var och en försedd med kopplingar och munstycken, vara en för var trettonde meter (eller var hundra fot) av fartygets längd och dessutom en i reserv. Det sammanlagda antalet må dock icke understiga fem. I detta antal få icke inräknas för något maskin- eller pannrum fordrade slangar. Administrationen må fordra ytterligare slangar för att säkerställa, att tillräckligt antal slangar alltid äro användbara och tillgängliga med hänsyn till fartygets typ och den fart, i vilken fartyget nyttjas.

(ii) I bostäder, arbetsrum och maskineriavdelningen skola antal och placering av brandposter uppfylla fordringarna i regel 56 mom. (d) i detta kapitel.

(iii) I lastfartyg skola anordningarna vara sådana, att vilken som helst del av varje lastrum, när det är tomt, kan nås av minst två vattenstrålar.

(iv) Alla brandposter i maskineriavdelningen på lastfartyg med oljeeldade ångpannor eller framdrivningsmaskineri av förbränningsmotortyp skola vara försedda med slangar, som förutom med de munstycken, som fordras i regel 56 mom. (g) i detta kapitel, även äro utrustade med munstycken lämpliga för utspridning av vatten över olja eller alternativt med munstycken för kombinerad användning.

(d) Internationell landanslutning

(i) Lastfartyg med en bruttodräktighet av 1 000 registerton och där-

vided with at least one international shore connection, complying with Regulation 56 of this Chapter.

(ii) Facilities shall be available enabling such a connection to be used on either side of the ship.

(e) Portable Fire Extinguishers in Accommodation and Service Spaces

A cargo ship shall be provided in accommodation and service spaces with such approved portable fire extinguishers as the Administration may deem to be appropriate and sufficient; in any case, their number shall not be less than five for ships of 1,000 tons gross tonnage and upwards.

(f) Fixed Fire Smothering Arrangements in Cargo Spaces

(i) Cargo spaces of ships of 2,000 tons gross tonnage and upwards shall be protected by a fixed fire smothering system complying with Regulation 58 of this Chapter. The Administration may allow the use of steam in lieu of smothering gas if the arrangements comply with paragraph (e) of Regulation 58 of this Chapter.

(ii) In tankers, installations discharging froth internally or externally to the tanks may be accepted as a suitable alternative to smothering gas or steam. The details of such installations shall be to the satisfaction of the Administration.

(iii) The Administration may exempt from the requirements of subparagraph (i) and (ii) of this paragraph the cargo holds of any ship (other than the tanks of a tanker)—

(1) if they are provided with steel hatch covers and effective means of closing all ventilators and other openings leading to the holds;

(2) if the ship is constructed and intended solely for carrying such cargoes as ore, coal or grain;

över skall vara försett med minst en internationell landanslutning, som uppfyller bestämmelserna i regel 56 i detta kapitel.

(ii) Anordningarna skola vara så utförda, att anslutningen kan begagnas från fartygets båda sidor.

(e) Bärbara brandsläckare i bostäder och arbetsrum

I bostäder och arbetsrum skall lastfartyg vara utrustat med sådana godkända bärbara brandsläckare, som administrationen finner lämpliga och tillräckliga; deras antal får icke i något fall understiga fem i fartyg med en bruttodräktighet av 1 000 registerton och däröver.

(f) Fasta anordningar för brandsläckning medelst kvävande gas i lastrum

(i) Lastrummen i fartyg med en bruttodräktighet av 2 000 registerton och däröver skola vara skyddade genom ett fast system för brandsläckning medelst kvävande gas, vilket uppfyller bestämmelserna i regel 58 i detta kapitel. Administrationen må tillåta användning av ånga i stället för kvävande gas, om anordningarna uppfylla fordringarna i regel 58 mom. (e) i detta kapitel.

(ii) I tankfartyg må anordning, belägen inom eller utom tanken, medelst vilken skum inledes i tanken, godtagas som lämplig ersättning för kvävande gas eller ånga. Delarna i en sådan anläggning skola uppfylla administrationens fordringar.

(iii) Administrationen må från fordringarna i punkterna (i) och (ii) av detta moment undantaga lastrum i vilket som helst fartyg (utom tankarna i tankfartyg),

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

(2) om fartyget är konstruerat och avsett uteslutande för sådana laster som malm, kol eller spannmål;

(3) where it is shown to the satisfaction of the Administration that the ship is engaged on voyages of such short duration that it would be unreasonable to apply the requirement.

(iv) Every cargo ship in addition to complying with the requirements of this Regulation shall, while carrying explosives of such nature or in such quantity as are not permitted to be carried in passenger ships under Regulation 8 of Chapter VII of these Regulations comply with the following requirements:—

(1) Steam shall not be used for fire smothering purposes in any compartment containing explosives. For the purposes of this subparagraph, "compartment" means all spaces contained between two adjacent permanent bulkheads and includes the lower hold and all cargo spaces above it. The whole of any shelter deck space not subdivided by steel bulkheads the openings of which can be closed by steel closing plates shall, for the purposes of this subparagraph, be considered as a compartment. Where steel bulkheads with openings closed by steel closing plates are fitted, the enclosed spaces in the shelter deck may be considered as part of the compartment or compartments below.

(2) In addition, in each compartment containing explosives and in adjacent cargo compartments, there shall be provided a smoke or fire detection system in each cargo space.

(g) Fire Extinguishing Appliances in Boiler Rooms, &c.

Where main or auxiliary oil fired boilers are situated, or in spaces containing oil fuel units or settling tanks, a cargo ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards shall be provided with the following arrangements:—

(i) There shall be any one of the following fixed fire extinguishing installations:—

(3) om det tillfredsställande visas för administrationen, att fartyget nyttjas å resor av så kort varaktighet, att tillämpning av bestämmelserna vore oskälig.

(iv) Varje lastfartyg skall, förutom att uppfylla övriga fordringar i denna regel, under transport av explosiva varor av sådant slag eller i sådan mängd, som icke får medföras i passagerarfartyg enligt kapitel VII regel 8 i dessa regler, även uppfylla nedan angivna fordringar:

(1) Ånga får ej användas för brandsläckningsändamål i någon avdelning, som innehåller explosiva varor. I denna punkt angiver »avdelning» alla rum, begränsade av två närliggande permanenta skott, och omfattar underrummet och alla lastrum däröver. Vid tillämpning av denna punkt skall hela shelterdäcksrummet betraktas som en avdelning, om det ej är uppdelat av stålskott, i vilka öppningarna kunna tillslutas med stängningsplåtar av stål. Där stålskott med öppningar tillslutna av stängningsplåtar av stål finnas, må de skilda rummen i shelterdäcksutrymmet betraktas som del av underliggande avdelning eller avdelningar.

(2) Dessutom skall det inom varje avdelning, som innehåller explosiva varor, och inom angränsande lastrumsavdelningar finnas ett system för upptäckande av rök eller brand i varje lastrum.

(g) Brandsläckningsanordningar i pannrum etc.

Där oljeeldade huvud- eller hjälpanngpannor äro placerade eller i rum, innehållande oljeeldningsaggregat eller settlingtankar, skall lastfartyg med en bruttodräktighet av 1 000 registerton och däröver vara försett med följande anordningar:

(i) Någon av nedanstående fasta brandsläckningsanordningar skola finnas:

(1) A pressure water spraying system complying with Regulation 62 of this Chapter;

(2) A fire smothering gas installation complying with Regulation 58 of this Chapter;

(3) A fixed froth installation complying with Regulation 60 of this Chapter. (The Administration may require fixed or mobile arrangements by pressure water or froth spraying to fight fire above the floor plates.)

In each case if the engine and boiler rooms are not entirely separate, or if fuel oil can drain from the boiler room into the engine room bilges, the combined engine and boiler rooms shall be considered as one compartment.

(ii) There shall be at least two approved portable extinguishers discharging froth or other approved medium suitable for extinguishing oil fires in each firing space in each boiler room and each space in which a part of the oil fuel installation is situated. In addition, there shall be at least one extinguisher of the same description with a capacity of 2 gallons (or 9 litres) for each burner, provided that the total capacity of the additional extinguisher or extinguishers need not exceed 10 gallons (or 45 litres) for any one boiler room.

(iii) In each firing space there shall be a receptacle containing sand, sawdust impregnated with soda, or other approved dry material in such quantity as may be required by the Administration. Alternatively an approved portable extinguisher may be substituted therefor.

(h) Fire Fighting Appliances in Spaces containing Internal Combustion Type Machinery

Where internal combustion type engines are used, either (1) for main propulsion machinery, or (2) for auxiliary purposes associated with a total power not less than 1,000 b.h.p., a

(1) ett trycksystem för vattenspridning, som uppfyller bestämmelserna i regel 62 i detta kapitel;

(2) ett system för brandsläckning medelst kvävande gas, som uppfyller bestämmelserna i regel 58 i detta kapitel;

(3) en fast skumsläckningsanläggning, som uppfyller bestämmelserna i regel 60 i detta kapitel. (Administrationen må fordra fasta eller rörliga anordningar för att genom tryckvatten- eller skumspridning bekämpa brand ovan durkplåtarna.)

I varje fall, där maskin- och pannrummen ej äro fullständigt skilda från varandra, eller där brännolja kan från pannrummet intränga i maskinrummet, skola maskin- och pannrummen betraktas såsom ett enda rum.

(ii) Minst två godkända bärbara brandsläckare, 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. Dessutom skall minst en brandsläckare av samma typ med en rymd av nio liter (eller två eng. gallons) finnas för varje brännare, dock att totala kapaciteten av den eller de ytterligare brandsläckarna ej behöver överstiga 45 liter (eller tio eng. gallons) för något pannrum.

(iii) 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. En godkänd bärbar brandsläckare må utgöra ersättning härför.

(h) Anordningar för bekämpande av brand i rum innehållande maskineri av förbränningsmotortyp

Där maskiner av förbränningsmotortyp med en sammanlagd styrka av minst 1 000 effektiva hästkrafter användas, antingen (1) för framdrivningen eller (2) för med denna för-

cargo ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards shall be provided with the following arrangements:—

(i) There shall be one of the fixed arrangements required by subparagraph (g) (i) of this Regulation.

(ii) There shall be in each engine space one approved froth type extinguisher of not less than 10 gallons (or 45 litres) capacity or equivalent and also one approved portable froth extinguisher for each 1,000 b.h.p. of the engines or part thereof; but the total number of portable extinguishers so supplied shall be not less than two and need not exceed six.

(i) Fire Fighting Arrangements in Spaces containing Steam Turbines and not requiring any Fixed Installation

The Administration shall give special consideration to the fire extinguishing arrangements to be provided in spaces containing steam turbines which are separated from boiler rooms by watertight bulkheads.

(j) Fireman's Outfit

A cargo ship shall carry at least one fireman's outfit complying with the requirements of Regulation 63 of this Chapter.

Regulation 66

Ready Availability of Fire Fighting Appliances

Fire extinguishing appliances in new and existing passenger ships and cargo ships shall be kept in good order and available for immediate use at all times during the voyage.

Regulation 67

Acceptance of Substitutes

Where in this Part of this Chapter any special type of appliance, apparatus, extinguishing medium or arrangement is specified, any other type

enade hjälpändamål, skall ett lastfartyg med en bruttodräktighet av 1 000 registerton och däröver vara försett med följande anordningar:

(i) en av de fasta anläggningar, som fordras enligt bestämmelserna i punkt (g) (i) av denna regel, skall finnas;

(ii) i varje maskinrum skall finnas en godkänd skumsläckare med en rymd av minst 45 liter (eller tio eng. gallons) eller en likvärdig apparat och dessutom en godkänd bärbar skumsläckare för varje helt eller påbörjat 1 000-tal effektiva hästkrafter hos maskineriet; hela antalet i enlighet härmed förefintliga bärbara brandsläckare skall vara minst två men behöver ej överstiga sex.

(i) Anordningar för bekämpande av brand i rum som innehålla ångturbiner och ej fordra fasta anläggningar

Administrationen skall noga överväga, med vilka brandsläckningsanordningar sådana rum, innehållande ångturbiner, som äro avskilda från pannrum medelst vattentäta skott, skola vara försedda.

(j) Brandmansutrustning

Lastfartyg skall medföra minst en brandmansutrustning, som uppfyller bestämmelserna i regel 63 i detta kapitel.

Regel 66

Brandredskapens åtkomlighet

Brandsläckningsanordningar i nya och existerande passagerar- och lastfartyg skola hållas i gott skick och åtkomliga för omedelbar användning när som helst under resa.

Regel 67

Likvärdiga anordningar

Där i denna del av förevarande kapitel föreskrivits någon särskild typ av redskap, apparatur, brandsläckningsmedel eller anordning, må vil-

of appliance, &c. may be allowed, provided the Administration is satisfied that it is not less effective.

ken som helst annan typ tillåtas under förutsättning att administrationen finner densamma minst lika effektiv.

Part F. — General fire precautions

(Part F applies to passenger ships and cargo ships)

Regulation 68

Means of Escape

(a) Passenger Ships

(i) In and from all passenger and crew spaces and spaces in which crew are normally employed, other than machinery spaces, stairways and ladderways shall be arranged so as to provide ready means of escape to the lifeboat embarkation deck. In particular the following precautions shall be complied with:—

(1) below the bulkhead deck, two means of escape, at least one of which shall be independent of watertight doors, shall be provided for each watertight compartment or similarly restricted space or group of spaces. One of these means of escape may be dispensed with by the Administration, due regard being paid to the nature and the location of spaces concerned, and to the number of persons who normally might be quartered or employed there;

(2) above the bulkhead deck, there shall be at least two practical means of escape from each main vertical zone or similarly restricted space or group of spaces at least one of which shall give access to a stairway forming a vertical escape;

(3) at least one of the means of escape shall be by means of a readily accessible enclosed stairway, which shall provide as far as practicable continuous fire shelter from the level of its origin to the lifeboat embarkation deck. The width, number and

Del F. — Allmänna brandförebyggande åtgärder

(Del F äger tillämpning å passagerarfartyg och lastfartyg)

Regel 68

Utrymningsanordningar

(a) Passagerarfartyg

(i) I och från alla avdelningar för passagerare och besättning samt övriga rum, med undantag av maskineriavdelningen, varest besättningen normalt har sin verksamhet, skola finnas trappuppgångar och lejdare så anordnade, att de möjliggöra snabb utrymning till däck, från vilka man går i livbåtarna. Särskilt följande bestämmelser skola iakttagas:

(1) under skottdäcket skall för varje vattentät avdelning eller på likartat sätt begränsat utrymme eller grupp av utrymmen finnas två utgångar, av vilka minst en skall vara oberoende av vattentäta dörrar. Administrationen må kunna medgiva eftergift från en av dessa utgångar med vederbörlig hänsyn tagen till de berörda utrymmenas beskaffenhet och placering och till antalet personer, som normalt äro boende eller samsatta där;

(2) över skottdäcket skall det finnas minst två lämpliga utgångar från varje vertikal huvudavdelning eller på likartat sätt begränsat utrymme eller grupp av utrymmen, av vilka åtminstone den ena skall stå i förbindelse med en trappuppgång för utrymning i vertikal led;

(3) minst en av utgångarna skall utgöras av en lätt tillgänglig inbyggd trappuppgång, som så långt möjligt skall erbjuda ett oavbrutet sammanhängande skydd mot eld från däcket vid uppgångens början till däck, från vilka man går i livbåtarna. Trappupp-

continuity of the stairways shall be to the satisfaction of the Administration.

(ii) In machinery spaces, two means of escape, one of which may be a watertight door, shall be provided from each engine room, shaft tunnel and boiler room. In machinery spaces, where no watertight door is available, the two means of escape shall be formed by two sets of steel ladders as widely separated as possible leading to doors in the casing similarly separated and from which access is provided to the embarkation deck. In the case of ships of less than 2,000 tons gross tonnage, the Administration may dispense with this requirement, due regard being paid to the width and the disposition of the casing.

(b) Cargo Ships

(i) In and from all crew and passenger spaces and spaces in which crew are normally employed, other than machinery spaces, stairways and ladders shall be arranged so as to provide ready means of escape to the lifeboat embarkation deck.

(ii) In machinery spaces, the requirements of sub-paragraph (a) (ii) of this Regulation shall apply.

Regulation 69

Means for Stopping Machinery and for Shutting Off Oil Fuel Suction Pipes

(a) Means shall be provided for stopping ventilating fans serving machinery and cargo spaces and for closing all doorways, ventilators, annular spaces around funnels and other openings to such spaces. These means shall be capable of being operated from outside such spaces in case of fire.

(b) Machinery driving forced and induced draught fans, oil fuel trans-

gångarnas bredd, antal och hopbyggnad skola uppfylla administrationens fordringar.

(ii) I maskineriavdelningen skola från varje maskinrum, axeltunnel och pannrum finnas två utgångar, varav den ena må utgöras av vattentät dörr. I maskineriavdelningar, varifrån utgång genom vattentät dörr saknas, skola de två utgångarna utgöras av två uppsättningar ställejdare, som äro placerade så långt från varandra som möjligt och som leda till på samma sätt åtskilda dörrar i kappen, från vilka tillträde finnes till däck, där man går i livbåtarna. För fartyg under 2 000 tons bruttodräktighet må administrationen medgiva eftergift från denna fordran med vederbörlig hänsyn tagen till kappens storlek och anordnande.

(b) Lastfartyg

(i) I och från alla avdelningar för besättning och passagerare samt övriga rum, med undantag av maskineriavdelningar, varest besättningen normalt har sin verksamhet, skola finnas trappuppgångar och lejdare så anordnade, att de möjliggöra snabb utrymning till däck, från vilka man går i livbåtarna.

(ii) För maskineriavdelningen skola bestämmelserna i punkt (a) (ii) av denna regel tillämpas.

Regel 69

Anordningar för stoppande av maskineriet och för stängning av brännoljesugledningarna

(a) Anordningar skola vara vidtagna för stoppande av ventilationsfläktar till maskineriavdelning och lastrum samt för tillslutning av alla dörröppningar, ventilationsöppningar, ringformiga luftmellanrum kring skorstenar och andra öppningar till sådana rum. Anordningarna skola i händelse av brand kunna manövreras från platser utanför de ifrågakommande rummen.

(b) Maskineri, som driver fläktar för forcerat och inducerat drag,

fer pumps, oil fuel unit pumps and other similar fuel pumps shall be fitted with remote controls situated outside the space concerned so that they may be stopped in the event of a fire arising in the space in which they are located.

(c) Every oil fuel suction pipe from a storage, settling or daily service tank situated above the double bottom shall be fitted with a cock or valve capable of being closed from outside the space concerned in the event of a fire arising in the space in which such tanks are situated. In the special case of deep tanks situated in any shaft or pipe tunnel, valves on the tanks shall be fitted but control in event of fire may be effected by means of an additional valve on the pipe line or lines outside the tunnel or tunnels.

Regulation 70

Fire Control Plans

In any passenger ship, and, as far as applicable in any cargo ship, there shall be permanently exhibited for the guidance of the ship's officers general arrangement plans showing clearly for each deck the control stations, the various fire sections enclosed by fire-resisting bulkheads, the sections enclosed by fire-retarding bulkheads (if any), together with particulars of the fire alarms, detecting systems, the sprinkler installation (if any), the fire extinguishing appliances, means of access to different compartments, decks, &c., and the ventilating system including particulars of the master fan controls, the positions of dampers and identification numbers of the ventilating fans serving each section. Alternatively, at the discretion of the Administration, the aforementioned details may be set out in a booklet, a

brännoljetransportpumpar, pumpar för oljeeldningsaggregat och andra liknande bränslepumpar, skall vara försett med organ för fjärrmanövrering, placerat utanför det berörda rummet, så att maskineriet kan stoppas för den händelse brand skulle uppstå i det rum, vari det är placerat.

(c) Varje brännoljesugledning från förråds-, settling- eller dagtankar placerad ovanför dubbelbotten skall vara försedd med en kik eller ventil, som kan stängas från plats utanför det berörda rummet för den händelse brand skulle uppstå i det rum, vari sådana tankar äro placerade. I det särskilda fall, då djuptankar äro placerade i någon axel- eller rörtunnel, skola ventiler finnas på tankarna, men avstängning i händelse av brand må kunna åstadkommas genom anordnandet av ytterligare en ventil på rörledningen eller rörledningarna utanför tunneln eller tunnarna.

Regel 70

Upplysningar rörande brandskydds- och brandsläckningsanordningar

I varje passagerarfartyg och i varje lastfartyg, där det är möjligt, skola till ledning för fartygsbefälet finnas varaktigt och synligt uppsatta sammanställningsritningar, som för varje däck tydligt utvisa kontrollstationerna, de olika brandavdelningarna inneslutna av brandsäkra skott, sektionerna inneslutna av brandfördröjande skott (om sådana finnes), jämte nödiga uppgifter om brandalarmsystemet, systemet för upptäckande av brand, sprinklerinstallationen (om sådan finnes), brandsläckningsanordningarna, anordningarna för tillträde till de olika avdelningarna och däckerna m. m. samt ventilationssystemet ävensom detaljer i fråga om kontrollorganen till fläktarna, placeringen av spjällen och identifieringsnummer på ventilationsfläktarna för varje särskild sektion. Alternativt må, efter administrationens med-

copy of which shall be supplied to each officer, and one copy at all times shall be available on board in an accessible position. Plans and booklets shall be kept up-to-date, any alterations being recorded thereon as soon as practicable.

givande, uppgifter över de ovan angivna anordningarna framläggas i form av en bok, varav var och en av befälet skall tilldelas ett exemplar och ett exemplar alltid skall finnas åtkomligt på en lättillgänglig plats ombord. Ritningar och böcker skola hållas aktuella och varje ändring skall införas så snart som möjligt.

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

Regulation 1

Application

(a) This Chapter, except where it is otherwise expressly provided, applies as follows to new ships engaged on international voyages: —

Part A—Passenger ships and cargo ships.

Part B—Passenger ships.

Part C—Cargo ships.

(b) In the case of existing ships engaged on international voyages and which do not already comply with the provisions of this Chapter relating to new ships, the arrangements in each ship shall be considered by the Administration with a view to securing, so far as this is practicable and reasonable, and as early as possible, substantial compliance with the requirements of this Chapter. The proviso to sub-paragraph (b) (i) of Regulation 27 of this Chapter may, however, be applied to existing ships only if:—

(i) the provisions of Regulations 4, 8, 14, 18 and 19, and paragraphs (a) and (b) of Regulation 27 of this Chapter are complied with;

(ii) the liferafts carried in accordance with the provisions of paragraph (b) of Regulation 27 comply with the requirements of either Regulation 15 or Regulation 16, and of Regulation 17 of this Chapter; and

(iii) the total number of persons on board shall not be increased as the result of the provision of liferafts.

Part A. — General

(Part A applies to both passenger ships and cargo ships)

Regulation 2

Definitions

(a) For the purposes of this Chapter the expression "short international

Kapitel III. — *Bärgningsredskap**m. m.*

Regel 1

Tillämpning

(a) Där annorlunda ej 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) I fråga om existerande fartyg å internationella resor, vilka icke redan uppfylla föreskrifterna i detta kapitel om nya fartyg, skall administrationen beträffande varje särskilt fartyg överväga, vilka åtgärder å fartyget som fordras för att säkerställa, i den mån så är görligt och skäligt och så snart som möjligt, att fordringarna i detta kapitel i väsentlig omfattning uppfyllas. Förbehållet i regel 27 punkten (b) (i) i detta kapitel må emellertid tillämpas å existerande fartyg endast om

(i) bestämmelserna i reglerna 4, 8, 14, 18 och 19 samt regel 27 mom. (a) och (b) i detta kapitel äro uppfyllda;

(ii) livflottar, som medföras enligt bestämmelserna i regel 27 mom. (b), uppfylla fordringarna antingen i regel 15 eller regel 16 och i regel 17 i detta kapitel; och

(iii) högsta antalet personer, som får medföras ombord, icke ökas genom tillämpningen av bestämmelsen om livflottar.

Del A. — *Gemensamma bestämmelser*

(Del A äger tillämpning å både passagerarfartyg och lastfartyg)

Regel 2

Definitioner

(a) Vid tillämpning av detta kapitel skall med uttrycket »kort inter-

voyage” means an international voyage in the course of which a ship is not more than 200 miles from a port or place in which the passengers and crew could be placed in safety, and which does not exceed 600 miles in length between the last port of call in the country in which the voyage begins and the final port of destination.

(b) For the purposes of this Chapter, the expression “liferaft” means a liferaft complying with either Regulation 15 or Regulation 16 of this Chapter.

(c) For the purposes of this Chapter, the expression “approved launching device” means a device approved by the Administration, capable of launching from the embarkation position a liferaft fully loaded with the number of persons it is permitted to carry and with its equipment.

(d) For the purposes of this Chapter, the expression “certificated lifeboatman” means any member of the crew who holds a certificate of efficiency issued under the provisions of Regulation 32 of this Chapter.

(e) For the purposes of this Chapter, the expression “buoyant apparatus” means flotation equipment (other than lifeboats, liferafts, lifebuoys and lifejackets) designed to support a specified number of persons who are in the water and of such construction that it retains its shape and properties.

Regulation 3

Exemptions

(a) The Administration, if it considers that the sheltered nature and conditions of the voyage are such as to render the application of the full requirements of this Chapter unreasonable or unnecessary, may to that extent exempt from the requirements of this Chapter individual ships or classes of ships which, in the course of their voyage, do not go more than 20 miles from the nearest land.

nationell 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 sista avgångshamnen i det land, där resan börjar, och den slutliga destinationshamnen.

(b) Vid tillämpning av detta kapitel skall med uttrycket »livflotte» förstås en livflotte, som uppfyller bestämmelserna i antingen regel 15 eller regel 16 i detta kapitel.

(c) Vid tillämpningen av detta kapitel skall med uttrycket »godkänd sjösättningsanordning» förstås en anordning, godkänd av administrationen, som är ägnad att från uppställningsplatsen sjösätta en livflotte med högsta antalet personer och full utrustning ombord.

(d) Vid tillämpningen av detta kapitel skall med uttrycket »godkänd båtman» förstås varje medlem av besättningen, som innehar båtmansintyg utfärdat enligt bestämmelserna i regel 32 i detta kapitel.

(e) Vid tillämpningen av detta kapitel skall med uttrycket »flytredskap» förstås flytredskap (andra än livbåtar, livflottor, livbojar och livbälten), som äro avsedda att hålla uppe ett bestämt antal i vattnet liggande personer, och som äro av sådan konstruktion, att de behålla sin form och sina egenskaper.

Regel 3

Dispenser

(a) Administrationen må, om den med hänsyn till farvattnets skyddade beskaffenhet och de villkor, varunder resan skall äga rum, anser en fullständig tillämpning av fordringarna i detta kapitel vara oskälig eller onödig, i motsvarande omfattning medge befrielse från fordringarna i detta kapitel för särskilda fartyg eller grupper av fartyg, som under sin resa icke avlägsna sig mer än 20 nautiska mil från närmaste land.

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

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

(ii) that all such boats and appliances shall be readily available within the meaning of Regulation 4 of this Chapter;

(iii) that a lifejacket shall be provided for every person on board;

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

Notwithstanding any provisions of the present Convention the Simla Rules, 1931, shall continue in force as between the Parties to those Rules until the rules formulated under subparagraph (b) (iv) of this Regulation come into force.

Regulation 4

Ready Availability of Lifeboats, Liferrafts and Buoyant Apparatus

(a) The general principle governing the provision of lifeboats, liferafts and buoyant apparatus in a ship to which this Chapter applies is that they shall be readily available in case of emergency.

(b) To be readily available, the lifeboats, liferafts and buoyant apparatus shall comply with the following conditions:—

(b) I fråga om passagerarfartyg å internationella resor, vilka nyttjas för befordran av ett stort antal däckspassagerare i särskild trafik, exempelvis pilgrimstrafik, må administrationen, därest den är övertygad om att det är ogörligt att genomdriva uppfyllande av fordringarna i detta kapitel, därifrån medgiva sådana fartyg befrielse på villkor:

(i) att de föreskrifter, som avse livbåtar och andra bärgningsredskap samt brandskydd, givas den vidaste tillämpning, som trafikförhållandena medgiva;

(ii) att alla livbåtar och bärgningsredskap äro lätt tillgängliga på sätt avses i regel 4 i detta kapitel;

(iii) att ett livbälte finnes för varje person ombord;

(iv) att åtgärder vidtagas för att fastställa allmänna föreskrifter, tillämpliga på de särskilda förhållandena i detta slags trafik. Sådana föreskrifter skola fastställas i samråd med andra fördragsslutande regeringar, vilka kunna vara direkt intresserade av ifrågavarande passagerartrafik, om sådana finnas.

Utän hinder av bestämmelserna i denna konvention skola Simlareglerna av år 1931 fortsätta att gälla mellan de länder, som antagit dessa regler, till dess att regler, fastställda enligt punkten (b) (iv) av denna regel, trätt i kraft.

Regel 4

Livbåtars, livflottars och flytredskaps åtkomlighet

(a) Den allmänna principen i fråga om utrustning med livbåtar, livflottar och flytredskap å ett fartyg, varå detta kapitel äger tillämpning, är att de skola vara lätt tillgängliga när deras nyttjande hastigt påkallas.

(b) För att anses vara lätt tillgängliga skola livbåtarna, livflottarna och flytredskapen uppfylla följande villkor:

(i) they shall be capable of being put into the water safely and rapidly even under unfavourable conditions of trim and of 15 degrees of list;

(ii) it shall be possible to effect embarkation into the lifeboats and liferafts rapidly and in good order;

(iii) the arrangement of each lifeboat, liferaft and article of buoyant apparatus shall be such that it will not interfere with the operation of other boats, liferafts and buoyant apparatus.

(c) All the life-saving appliances shall be kept in working order and available for immediate use before the ship leaves port and at all times during the voyage.

Regulation 5

Construction of Lifeboats

(a) All lifeboats shall be properly constructed and shall be of such form and proportions that they shall have ample stability in a seaway, and sufficient freeboard when loaded with their full complement of persons and equipment. All lifeboats shall be capable of maintaining positive stability when open to the sea and loaded with their full complement of persons and equipment.

(b) (i) All lifeboats shall have rigid sides and internal buoyancy only. The Administration may approve lifeboats with a rigid shelter, provided that it may be readily opened from both inside and outside, and does not impede rapid embarkation and disembarkation or the launching and handling of the lifeboat.

(ii) Motor lifeboats may be fitted to the satisfaction of the Administration with means for preventing the entry of water at the fore end.

(iii) All lifeboats shall be not less than 24 feet (or 7.3 metres) in length except where owing to the size of the ship, or for other reasons, the Administration considers the carriage of such lifeboats unreasonable or impracticable. In no ship shall the life-

(i) de skola kunna snabbt och säkert sjösättas även under ogynnsamma förhållanden med avseende å trim och vid 15 graders slagsida;

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

(iii) varje livbåt, livflotte och flytredskap skall vara placerad på sådant sätt, att handhavandet av andra båtar, livflottar och flytredskap icke försvåras.

(c) Alla bärgningsredskap skola hållas i gott och användbart skick och vara åtkomliga för omedelbar användning, innan fartyget lämnar hamn och när som helst 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 och tillräckligt fribord med fullt personantal och full utrustning ombord. Alla livbåtar skola vattenfyllda samt med fullt personantal och full utrustning ombord behålla positiv stabilitet.

(b) (i) Alla livbåtar skola hava fasta sidor och endast invändiga flytanordningar. Administrationen må godkänna livbåtar med fast skyddstak under förutsättning, att detta tak snabbt kan öppnas från både in- och utsidan och icke fördröjer snabb in- och urlastning eller sjösättning och hanterande av livbåten.

(ii) Å motorlivbåtar må finnas för administrationen godtagbara anordningar för att hindra att vatten intränger över förstäven.

(iii) Alla livbåtar skola vara minst 7,3 meter (eller 24 eng. fot) långa, för så vitt icke administrationen med hänsyn till fartygets storlek eller av andra skäl finner förändret av sådana livbåtar vara oskäligt eller ogörligt. Å intet fartyg må livbåtar vara

boats be less than 16 feet (or 4.9 metres) in length.

(c) No lifeboat may be approved the weight of which when fully laden with persons and equipment exceeds 20 tons (or 20,300 kilogrammes) or which has a carrying capacity calculated in accordance with Regulation 7 of this Chapter of more than 150 persons.

(d) All lifeboats permitted to carry more than 60 persons but not more than 100 persons shall be either motor lifeboats complying with the requirements of Regulation 9 of this Chapter or be lifeboats fitted with an approved means of mechanical propulsion complying with Regulation 10 of this Chapter. All lifeboats permitted to carry more than 100 persons shall be motor lifeboats complying with the requirements of Regulation 9 of this Chapter.

(e) All lifeboats shall be of sufficient strength to enable them to be safely lowered into the water when loaded with their full complement of persons and equipment. All lifeboats shall be of such strength that they will not suffer residual deflection if subjected to an overload of 25 per cent.

(f) All lifeboats shall have a mean sheer at least equal to 4 per cent. of their length. The sheer shall be approximately parabolic in form.

(g) In lifeboats permitted to carry 100 or more persons the volume of the buoyancy shall be increased to the satisfaction of the Administration.

(h) All lifeboats shall have inherent buoyancy, or shall be fitted with watertight air cases or other equivalent non-corrodible buoyant material which shall not be adversely affected by oil or oil products, sufficient to float the boat and its equipment when the boat is flooded and open to the sea. An additional volume of watertight air cases or other equivalent non-corrodible buoyant material, which shall not be adversely affected by oil or oil products, equal

mindre än 4,9 meter (eller 16 eng. fot) långa.

(c) Ingen livbåt må godkännas, vars vikt med fullt antal personer och full utrustning ombord överstiger 20 300 kilogram (eller 20 eng. ton) eller vars bärförmåga, beräknad enligt regel 7 i detta kapitel, överstiger 150 personer.

(d) Alla livbåtar, som äro godkända för flera än 60 men icke flera än 100 personer, skola vara motorlivbåtar, vilka uppfylla fordringarna i regel 9 i detta kapitel, eller också vara livbåtar med godkända anordningar för mekanisk drift, vilka uppfylla fordringarna i regel 10 i detta kapitel. Alla livbåtar, som godkänts för flera än 100 personer, skola vara motorlivbåtar, vilka uppfylla fordringarna i regel 9 i detta kapitel.

(e) Alla livbåtar skola hava tillräcklig styrka för att utan fara kunna sjösättas med fullt personantal och full utrustning ombord. Alla livbåtar skola vara av sådan styrka, att ingen kvarstående nedböjning blir följden av 25 procents överbelastning.

(f) Alla livbåtar skola hava ett medelsprång, motsvarande minst fyra procent av längden. Språnget skall vara närmast paraboliskt till formen.

(g) I livbåtar, som äro godkända för 100 personer eller flera, skall rymden av flytanordningar ökas i en för administrationen godtagbar omfattning.

(h) Alla livbåtar skola hava egen flytförmåga eller vara utrustade med vattentäta luftlådor eller annat likvärdigt, för frätning okänsligt flytmedel, vilket ej får oförmånligt påverkas av olja eller oljeprodukter, och vilket är tillräckligt att hålla båten med dess utrustning flytande, när båten är helt vattenfylld. Ytterligare skola finnas vattentäta luftlådor eller annat likvärdigt, för frätning okänsligt flytmedel, som icke oförmånligt påverkas av olja eller ol-

to at least one-tenth of the cubic capacity of the boat shall also be provided. The Administration may permit the watertight air cases to be filled with a non-corrodible buoyant material which shall not be adversely affected by oil or oil products.

(i) All thwarts and side-seats shall be fitted as low in the lifeboat as practicable.

(j) The block coefficient of the cubic capacity as determined in accordance with Regulation 6 of this Chapter of all lifeboats, except wooden lifeboats made of planks, shall be not less than 0.64.

Regulation 6

Cubic Capacity of Lifeboats

(a) The cubic capacity of a lifeboat shall be determined by Stirling's (Simpson's) Rule or by any other method giving the same degree of accuracy. The capacity of a square-sterned lifeboat shall be calculated as if the lifeboat had a pointed stern.

(b) For example, the capacity in cubic feet (or cubic metres) of a lifeboat, calculated by the aid of Stirling's Rule, may be considered as given by the following formula:—

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

L being the length of the lifeboat in feet (or metres) from the inside of the planking or plating at the stem to the corresponding point at the stern post: in the case of a lifeboat with a square stern, the length is measured to the inside of the transom.

A, B, C denote respectively the areas of the cross-sections at the quarterlength forward, amidships, and the quarter-length aft, which correspond to the three points obtained by dividing L into four equal parts. (The areas corresponding to the two ends of the lifeboat are considered negligible.)

The areas A, B, C shall be deemed

jeprodukter, motsvarande åtminstone en tiondel av båtens rymd. Administrationen må medgiva, att de vattentäta luftlådorna fyllas med ett för frätning okänsligt flytämne, vilket icke oförmånligt påverkas av olja eller oljeprodukter.

(i) Alla tofter och sidobänkar skola placeras så lågt i livbåten som möjligt.

(j) Livbåtens blockkoefficient, beräknad enligt regel 6 i detta kapitel, skall vara lägst 0,64 för alla livbåtar, med undantag för livbåtar av trä med bordläggning av plankor.

Regel 6

Livbåtars rymd

(a) Livbåtars rymd 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 bordläggningens innerkant invid förstäven till motsvarande punkt invid akterstävven; i fråga om tvärgattad livbåt mätes längden till akterspegelns innerkant.

A, B och C beteckna ytorna av en tvärsnitt del 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 ändar komma icke i betraktande).

Ytorna A, B och C skola anses giv-

to be given in square feet (or square metres) by the successive application of the following formula to each of the three cross-sections—

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

h being the depth measured in feet (or in metres) inside the planking or plating from the keel to the level of the gunwale, or, in certain cases, to a lower level as determined hereafter.

a , b , c , d , e denote the horizontal breadths of the lifeboat measured in feet (or in metres) at the upper and lower points of the depth and at the three points obtained by dividing h into four equal parts (a and e being the breadths at the extreme point, and c at the middle point of h).

(*c*) If the sheer of the gunwale, measured at the two points situated at a quarter of the length of the lifeboat from the ends, exceeds 1 per cent. of the length of the lifeboat the depth employed in calculating the area of the cross-sections A or C shall be deemed to be the depth amidships plus 1 per cent. of the length of the lifeboat.

(*d*) If the depth of the lifeboat amidships exceeds 45 per cent. of the breadth, the depth employed in calculating the area of the amidship cross-section B shall be deemed to be equal to 45 per cent. of the breadth, and the depth employed in calculating the areas of the quarter-length sections A and C is obtained by increasing this last figure by an amount equal to 1 per cent. of the length of the lifeboat, provided that in no case shall the depths employed in the calculation exceed the actual depths at these points.

(*e*) If the depth of the lifeboat is greater than 4 feet (or 122 centimetres) the number of persons given by the application of this Rule shall be reduced in proportion to the ratio of 4 feet (or 122 centimetres) to the actual depth, until the lifeboat has

na i kvadratmeter (eller eng. kvadratfot) vid tillämpning av följande formel i fråga 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 bordläggningens innerkant invid kölen till relingens överkant eller, i vissa fall, till en lägre belägen punkt, bestämd på sätt nedan angives.

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 vid ändpunkterna av h och c bredden vid mittpunkten av h).

(*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 B använda djupet med en 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 fyra eng. fot), skall det antal personer, som erhålles vid tillämpning av denna regel, minskas i proportionen 122 centimeter (eller fyra eng. fot) till det verkliga djupet i centimeter (eller i

been satisfactorily tested afloat with that number of persons on board, all wearing lifejackets.

(f) The Administration shall impose, by suitable formulae, a limit for the number of persons allowed in lifeboats with very fine ends and in lifeboats very full in form.

(g) The Administration may assign to a lifeboat constructed of wooden planks capacity equal to the product of the length, the breadth and the depth multiplied by 0.6 if it is evident that this formula does not give a greater capacity than that obtained by the above method. The dimensions shall then be measured in the following manner:—

Length.—From the intersection of the outside of the planking with the stem to the corresponding point at the stern post or, in the case of a square-sterned boat, to the after side of the transom.

Breadth.—From the outside of the planking at the point where the breadth of the boat is greatest.

Depth.—Amidships inside the planking from the keel to the level of the gunwale, but the depth used in calculating the cubic capacity may not in any case exceed 45 per cent. of the breadth.

In all cases the shipowner has the right to require that the cubic capacity of the lifeboat shall be determined by exact measurement.

(h) The cubic capacity of a motor lifeboat or a lifeboat fitted with other propelling gear shall be obtained from the gross capacity by deducting a volume equal to that occupied by the motor and its accessories or the gearbox of the other propelling gear, and when carried, the radiotelegraph installation and searchlight with their accessories.

Regulation 7

Carrying Capacity of Lifeboats
The number of persons which a

eng. fot), i avvaktan på att tillfredsställande prov med båten i sjön med förstnämnda antal personer ombord, samtliga iförda livbälten, möjliggjort fastställande av detta antal.

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

(g) Administrationen må för trälivbåt med bordläggning av plankor medgiva en rymd, motsvarande produkten av längden, bredden och djupet multiplicerat med 0,6, därest det är uppenbart, att genom detta beräkningssätt icke erhålles större rymd än den, som erhålles genom ovan angivna metod. Dimensionerna skola i detta fall mätas 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 bordläggningens innerkant invid kölen till relingens överkant; dock att det djup, som användes vid beräkningen av rymden, i intet fall må överstiga 45 procent av bredden.

Redaren äger i varje fall påfordra, att livbåts rymd beräknas genom exakt uppmätning.

(h) Rymden av motorlivbåt eller livbåt utrustad med annan framdrivningsanordning skall beräknas genom att minska den totala rymden med den rymd, som upptages av motorn med tillbehör eller av det andra framdrivningsmedlets växellåda, och, i förekommande fall, av radiotelegrafinstallationen och strålkastaren med deras tillbehör.

Regel 7

Tillåtet personantal i livbåtar
Det största antal personer, som en

lifeboat shall be permitted to accommodate shall be equal to the greatest whole number obtained by dividing the capacity in cubic feet by:—

In the case of a lifeboat of 24 feet (or 7.3 metres) in length or over

10 (or where the capacity is measured in cubic metres, 0.283);

in the case of lifeboats of 16 feet (or 4.9 metres) in length

14 (or where the capacity is measured in cubic metres, 0.396); and

in the case of lifeboats of 16 feet (or 4.9 metres) in length or over but under 24 feet (or 7.3 metres)

a number between 14 and 10 (or where the capacity is measured in cubic metres, between 0.396 and 0.283), to be obtained by interpolation;

provided that the number shall in no case exceed the number of adult persons wearing lifejackets which can be seated without in any way interfering with the use of oars or the operation of other propulsion equipment.

Regulation 8

Number of Motor Lifeboats to be carried

(a) In every passenger ship there shall be carried on each side of the ship at least one motor lifeboat complying with the requirements of Regulation 9 of this Chapter.

Provided that in passenger ships in which the total number of persons which the ship is certified to carry, together with the crew, does not exceed 30, only one such motor lifeboat shall be required.

(b) In every cargo ship of 1,600 tons gross tonnage and upwards, except tankers, ships employed as whale factory ships, ships employed as fish processing or canning factory ships, and ships engaged in the carriage of persons in the whaling, fish

livbåt skall tillåtas medföra, skall vara lika med det största hela tal, som erhålles genom att dividera livbåtens rymd i kubikmeter med:

om livbåtens längd är minst 7,3 meter (eller 24 eng. fot)

0,283 (eller om volymen mätes i eng. kubikfot 10);

om livbåtens längd är 4,9 meter (eller 16 eng. fot)

0,396 (eller om volymen mätes i eng. kubikfot 14); och

om livbåtens längd är minst 4,9 meter (eller 16 eng. fot) men under 7,3 meter (eller 24 eng. fot)

ett tal mellan 0,396 och 0,283 (eller om volymen mätes i eng. kubikfot 14 och 10), vilket erhålles genom interpolering;

dock att antalet i intet fall får överskrida det antal vuxna personer, som iförda livbåtens kunna beredas sittplatser utan att på något sätt störa användningen av åror eller annat framdrivningsmedel.

Regel 8

Antal motorlivbåtar som skola medföras

(a) Å varje passagerarfartyg skall å vardera sidan av fartyget finnas minst en motorlivbåt, som uppfyller fordringarna i regel 9 i detta kapitel.

Å passagerarfartyg, där totala antalet personer, som fartyget är berättigat att medföra, tillsammans med besättningen ej överstiger 30, fordras dock endast en sådan motorlivbåt.

(b) Å varje lastfartyg med en bruttodräktighet av 1 600 registerton och däröver, med undantag för tankfartyg, fartyg vilka nyttjas som valkokeri, fartyg vilka nyttjas som fiskberednings- eller fiskkonserveringsfartyg och fartyg, som nyttjas för

processing or canning industries, there shall be carried at least one motor lifeboat complying with the requirements of Regulation 9 of this Chapter.

(c) In every tanker of 1,600 tons gross tonnage and upwards, in every ship employed as a whale factory ship, in every ship employed as a fish processing or canning factory ship and in every ship engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries, there shall be carried on each side at least one motor lifeboat complying with the requirements of Regulation 9 of this Chapter.

Regulation 9

Specification of Motor Lifeboats

(a) A motor lifeboat shall comply with the following conditions:—

(i) It shall be fitted with a compression ignition engine and kept so as to be at all times ready for use; it shall be capable of being readily started in all conditions; sufficient fuel for 24 hours continuous operation at the speed specified in subparagraph (a) (iii) of this Regulation shall be provided.

(ii) The engine and its accessories shall be suitably enclosed to ensure operation under adverse weather conditions, and the engine casing shall be fire-resisting. Provision shall be made for going astern.

(iii) The speed ahead in smooth water when loaded with its full complement of persons and equipment shall be:—

(1) In the case of motor lifeboats required by Regulation 8 of this Chapter to be carried in passenger ships, tankers, ships employed as whale factory ships, ships employed as fish processing or canning factory ships and ships engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish

transport av personer, anställda i denna valkokeri-, fiskberednings- eller fiskkonserveringsverksamhet, skall finnas minst en motorlivbåt, som uppfyller fordringarna i regel 9 i detta kapitel.

(c) Å varje tankfartyg med en bruttodräktighet av 1 600 registerton och däröver, å varje valkokerifartyg, fiskberednings- eller fiskkonserveringsfartyg och varje fartyg, som nyttjas för transport av personer, anställda i denna valkokeri-, fiskberednings- eller fiskkonserveringsverksamhet, skall å vardera sidan finnas minst en motorlivbåt, som uppfyller fordringarna i regel 9 i detta kapitel.

Regel 9

Fordringar som motorlivbåtar skola uppfylla

(a) Motorlivbåt skall uppfylla följande villkor:

(i) Den skall vara försedd med motor för kompressionständning och hållas i sådant skick, att den alltid är klar för användning; den skall kunna snabbt startas i alla situationer; den skall vara utrustad med bränsle tillräckligt för 24 timmars oavbruten gång med den hastighet, som anges i punkt (a) (iii) av denna regel.

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

(iii) Farten framåt skall i smult vatten med fullt personantal och full utrustning ombord vara

(1) minst sex knop i fråga om motorlivbåtar, som på grund av fordringarna i regel 8 i detta kapitel skola finnas å passagerarfartyg, tankfartyg, fartyg som nyttjas som valkokerier, fartyg som nyttjas för fiskberedning eller fiskkonservering och fartyg som nyttjas för transport av

processing or canning industries, at least six knots.

(2) In the case of any other motor lifeboat, at least four knots.

(b) The volume of the internal buoyancy appliances of a motor lifeboat shall be increased above that required by Regulation 5 of this Chapter by the amount, if any, by which the volume of the internal buoyancy appliances required to support the engine and its accessories, and, if fitted, the searchlight and radiotelegraph installation and their accessories, exceeds the volume of the internal buoyancy appliances required, at the rate of one cubic foot (or 0.0283 cubic metre) per person, to support the additional persons which the lifeboat could accommodate if the motor and its accessories, and, if fitted, the searchlight and radiotelegraph installation and their accessories, were removed.

Regulation 10

Specification of Mechanically Propelled Lifeboats other than Motor Lifeboats

A mechanically propelled lifeboat, other than a motor lifeboat, shall comply with the following conditions:—

(a) The propelling gear shall be of an approved type and shall have sufficient power to enable the lifeboat to be readily cleared from the ship's side when launched and to be able to hold course under adverse weather conditions. If the gear is manually operated it shall be capable of being worked by persons untrained in its use and shall be capable of being operated when the lifeboat is flooded.

(b) A device shall be fitted by means of which the helmsman can cause the lifeboat to go astern at any time when the propelling gear is in operation.

(c) The volume of the internal

personer, anställda i denna valkokeri-, fiskberednings- eller fiskkonserveringsverksamhet;

(2) minst fyra knop i fråga om varje annan motorlivbåt.

(b) Rymden av livbåts invändiga flytanordningar skall ökas utöver fordringarna i regel 5 i detta kapitel med skillnaden mellan rymden av de inre flytanordningar, som fordras för att bära upp motorn med dess tillbehör samt strålkastaren och radioinstallationen, om sådana finnas, med deras tillbehör, och rymden av de inre flytanordningar, vilka enligt en beräkningsgrund av 0,0283 kubikmeter (eller en eng. kubikfot) per person fordras för att bära upp det antal personer, som livbåten skulle kunna ytterligare bereda plats för, om motorn med tillbehör och strålkastaren och radioinstallationen, om sådana finnas, med deras tillbehör bleve borttagna.

Regel 10

Fordringar som andra mekaniskt framdrivna livbåtar än motorlivbåtar skola uppfylla

Annan mekaniskt framdriven livbåt än motorlivbåt skall uppfylla följande villkor:

(a) Framdrivningsanordningen skall vara av godkänd typ samt tillräckligt kraftig för att möjliggöra att livbåten snabbt föres klar från fartygssidan efter sjösättning och jämväl tillräcklig för att livbåten skall kunna hålla kurs under ogynnsamma väderleksförhållanden. Om anordningen är handdriven, skall den kunna hållas i gång av ovana personer och även kunna hållas i gång, när livbåten är vattenfylld.

(b) Inrättning skall finnas, med vars hjälp rorsmannen kan få livbåten att gå back när som helst, medan propellermaskineriet är i gång.

(c) Rymden av de invändiga flyt-

buoyancy of a mechanically propelled lifeboat, other than a motor lifeboat, shall be increased to compensate for the weight of the propelling gear.

anordningarna å annan mekaniskt framdriven livbåt än motorlivbåt skall ökas så att framdrivningsanordningens vikt kompenseras.

Regulation 11

Equipment of Lifeboats

(a) The normal equipment of every lifeboat shall consist of:—

(i) a single banked complement of buoyant oars, two spare buoyant oars, and a buoyant steering oar; one set and a half of thole pins or crutches, attached to the lifeboat by lanyard or chain; a boat hook;

(ii) two plugs for each plug hole (plugs are not required when proper automatic valves are fitted) attached to the lifeboat by lanyards or chains; a baler, and two buckets of approved material;

(iii) a rudder attached to the lifeboat and a tiller;

(iv) two hatchets, one at each end of the lifeboat;

(v) a lamp, with oil sufficient for 12 hours; two boxes of suitable matches in a watertight container;

(vi) a mast or masts, with galvanised wire stays together with sails (coloured orange);

(vii) an efficient compass in binnacle, to be luminised or fitted with suitable means of illumination;

(viii) a lifeline becketed round the outside of the lifeboat;

(ix) a sea-anchor of approved size;

(x) two painters of sufficient length. One shall be secured to the forward end of the lifeboat with strop and toggle so that it can be released, and the other shall be firmly secured to the stem of the lifeboat and be ready for use;

(xi) a vessel containing one gallon (or four and a half litres) of vegetable, fish or animal oil. The vessel shall be so constructed that the oil can be easily distributed on the water,

Regel 11

Livbåtars utrustning

(a) Livbåts normala utrustning skall bestå av:

(i) en flytbar åra för varje roddtoft, två flytbara reservåror och en flytbar styråra; en och en halv uppsättning årtullar eller årklykor, fästade vid livbåten med sladd eller kedja, samt en båtshake;

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

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

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

(v) en lanterna med olja, tillräcklig för 12 timmar, och 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 försedd med lämplig belysningsanordning;

(viii) en livlina, säkert fästad 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 fyra och en halv liter (eller en eng. gallon) vegetabilisk, fisk- eller animalisk olja, vilken behållare skall vara så anordnad, att oljan lätt kan spridas över vattnet,

and so arranged that it can be attached to the sea-anchor;

(xii) a food ration, determined by the Administration, for each person the lifeboat is certified to carry. These rations shall be kept in airtight receptacles which are to be stowed in a watertight container;

(xiii) watertight receptacles containing six pints (or three litres) of fresh water for each person the lifeboat is certified to carry, or watertight receptacles containing four pints (or two litres) of fresh water for each person together with an approved desalting apparatus capable of providing two pints (or one litre) of drinking water per person; a rust-proof dipper with lanyard; a rust-proof graduated drinking vessel;

(xiv) four parachute signals of approved type capable of giving a bright red light at a high altitude; six hand flares of an approved type giving a bright red light;

(xv) two bouyant smoke signals of an approved type (for day-time use) capable of giving off a volume of orange-coloured smoke;

(xvi) approved means to enable persons to cling to the boat should it be upturned, in the form of bilge keels or keel rails, together with grab lines secured from gunwale to gunwale under the keel, or other approved arrangements;

(xvii) an approved first aid outfit in a watertight case;

(xviii) a waterproof electric torch suitable for signalling in the Morse Code together with one spare set of batteries and one spare bulb in a waterproof container;

(xix) a daylight-signalling mirror of an approved type;

(xx) a jack-knife fitted with a tin opener to be kept attached to the boat with a lanyard;

(xxi) two light bouyant heaving lines;

(xxii) a manual pump of an approved type;

samt så inrättad, att den kan fästas vid drivankaret;

(xii) en livsmedelsranson enligt administrationens bestämmande för varje person, som livbåten är berättigad att medföra. Dessa ransoner skola förvaras i lufttäta behållare vilka skola stivas i en vattentät behållare;

(xiii) vattentäta behållare, innehållande tre liter (eller sex eng. pints) färskvatten för varje person, som livbåten är berättigad att medföra, eller vattentäta behållare, innehållande två liter (eller fyra eng. pints) färskvatten för varje person jämte en godkänd avsaltningsapparat, som kan framställa en liter (eller två eng. pints) dricksvatten per person; en rostfri vattenhämtare med sladd och en rostfri graderad mugg;

(xiv) fyra fallskärms signaler av godkänd typ i stånd att på stor höjd avgiva ett klart rött ljus samt sex signalljus (handbloss) av godkänd typ, avgivande ett klart rött ljus;

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

(xvi) godkända anordningar som göra det möjligt för personer att klamra sig fast vid kantrad livbåt; dessa anordningar skola utgöras av ribbor å slag eller kölskenor, jämte vid relingarna fastgjorda, under kölen löpande griplinor, eller ock av andra godkända anordningar;

(xvii) en godkänd första förbandsutrustning i vattentät förpackning;

(xviii) en vattentät elektrisk lampa, lämplig för morsesignalering, jämte en uppsättning reservbatterier och en reservglödlampa i vattentät behållare;

(xix) en spegel av godkänd typ för signalering vid dagsljus;

(xx) en fällkniv, försedd med konservöppnare och fästad vid livbåten med sladd;

(xxi) två lätta, flytbara kastlinor;

(xxii) en handpump av godkänd typ;

(xxiii) a suitable locker for stowage of small items of equipment;

(xxiv) one whistle or equivalent sound signal;

(xxv) one set of fishing tackle;

(xxvi) one approved cover of a highly visible colour capable of protecting the occupants against injury by exposure; and

(xxvii) one copy of the illustrated table of life-saving signals referred to in Regulation 16 of Chapter V.

(b) In the case of ships engaged on voyages of such duration that in the opinion of the Administration the items specified in sub-paragraphs (vi), (xii), (xix), (xx) and (xxv) of paragraph (a) of this Regulation are unnecessary, the Administration may allow them to be dispensed with.

(c) Notwithstanding the provisions of paragraph (a) of this Regulation, motor lifeboats or other approved mechanically propelled lifeboats need not carry a mast or sails or more than half the complement of oars, but they shall carry two boat hooks.

(d) All lifeboats shall be fitted with suitable means to enable persons in the water to climb into the lifeboat.

(e) Every motor lifeboat shall carry portable fire-extinguishing equipment of an approved type capable of discharging froth or other suitable substance for extinguishing oil fires.

(xxiii) ett skåp eller en låda lämplig för stuvning av mindre utrustningsföremål;

(xxiv) en vissla eller likvärdig ljudsignalapparat;

(xxv) en uppsättning fiskeredskap;

(xxvi) ett godkänt kapell i en mycket väl synlig färg, i stånd att skydda de ombordvarande mot väder och vind; och

(xxvii) ett exemplar av den illustrerade tabell över livräddningssignaler, som omförmäles i kapitel V regel 16.

(b) I fråga om fartyg, vilka nyttjas å resor av sådan varaktighet, att administrationen finner den utrustning, som föreskrives i punkterna (a) (vi) (xii), (xix) (xx) och (xxv) av denna regel vara onödig, må administrationen göra eftergift i fråga om denna utrustning.

(c) Oavsett bestämmelserna i mom. (a) av denna regel behöva motorlivbåtar eller andra mekaniskt framdrivna livbåtar ej medföra mast och segel eller mer än halva uppsättningen åror, men de skola hava två båts-hakar ombord.

(d) Alla livbåtar skola vara försedda med lämpliga anordningar för att göra det möjligt för personer i vattnet att taga sig upp i livbåten.

(e) Varje motorlivbåt skall medföra bärbar brandsläckare av godkänd typ i stånd att spruta skum eller annat för släckning av oljebränder lämpligt ämne.

Regulation 12

Security of Lifeboat Equipment

All items of lifeboat equipment, with the exception of the boat hook which shall be kept free for fending off purposes, shall be suitably secured within the lifeboat. The lashing shall be carried out in such a manner as to ensure the security of the equipment and so as not to interfere with the lifting hooks or to prevent ready embarkation. All items of lifeboat equipment shall be as small and light in weight as possible and shall be packed in suitable and compact form.

Regel 12

Förvaring av livbåts utrustning

Varje föremål, som ingår i livbåts utrustning, skall vara på lämpligt sätt surrat i livbåten, dock icke båts-haken, som skall vara lös för att användas till avbäring. Surrningen skall utföras på sådant sätt, att utrustningen är säkert förvarad utan att vara i vägen för lyftkrokarna eller till hinders för snabbt tillträde till livbåten. Alla föremål i livbåtsutrustningen skola vara så små och lätta som möjligt samt packade på lämpligt sätt och i kompakt form.

Regulation 13

Portable Radio Apparatus for Survival Craft

(a) An approved portable radio apparatus for survival craft complying with the requirements set out in Regulation 13 of Chapter IV shall be carried in all ships except those on which there is carried on each side of the ship a motor lifeboat fitted with a radiotelegraph installation complying with the provisions of Regulation 14 of this Chapter and of Regulation 12 of Chapter IV. All this equipment shall be kept together in the chart-room or other suitable place ready to be moved to one or other of the lifeboats in the event of an emergency. However, in tankers of 3,000 tons gross tonnage and upwards in which lifeboats are fitted amidships and aft this equipment shall be kept in a suitable place in the vicinity of those lifeboats which are furthest away from the ship's main transmitter.

(b) In the case of ships engaged on voyages of such duration that in the opinion of the Administration portable radio apparatus for survival craft is unnecessary, the Administration may allow such equipment to be dispensed with.

Regulation 14

Radio Apparatus and Searchlights in Motor Lifeboats

(a) (i) Where the total number of persons on board a passenger ship engaged on international voyages which are not short international voyages, a ship employed as a whale factory ship, a ship employed as a fish processing or canning factory ship or a ship engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries, is more than 199 but less than 1,500, a radiotelegraph apparatus complying with the requirements set out in this Regulation and in Regulation 12 of

Regel 13

Bärbar livbåtsradiostation

(a) En godkänd bärbar radiostation för livbåtar och livflottar, som uppfyller fordringarna i kapitel IV regel 13, skall medföras å alla fartyg med undantag för dem, vilka å vardera sidan av fartyget föra en motorlivbåt, utrustad med radiotelegrafinstallation, som uppfyller bestämmelserna i regel 14 i detta kapitel och i kapitel IV regel 12. All denna utrustning skall förvaras samlad i navigationshytten eller å annan lämplig plats och klar att flyttas till vilken som helst av livbåtarna vid hastigt uppkommande behov. Å tankfartyg med en bruttodräktighet av 3 000 registerton och däröver, som har livbåtar placerade midskepps och akteröver, skall denna utrustning emellertid förvaras å lämplig plats i närheten av de livbåtar, som äro placerade längst bort från fartygets huvudsändare.

(b) I fråga om fartyg, som nyttjas å resor av sådan varaktighet, att administrationen finner bärbar radiostation för livbåtar och livflottar vara onödig, må administrationen göra eftergift i fråga om denna utrustning.

Regel 14

Radiotelegrafstation och strålkastare i motorlivbåtar

(a) (i) När högsta antalet personer ombord å passagerarfartyg å internationella resor, som icke äro korta internationella resor, å fartyg som nyttjas som valkokeri, å fartyg som nyttjas som fiskberednings- eller fiskkonserveringsfartyg eller fartyg, som nyttjas för transport av personer, anställda i denna valkokeri-, fiskberednings- eller fiskkonserveringsverksamhet, är större än 199 men mindre än 1 500, skall en radiotelegrafstation, som uppfyller fordringarna i denna regel och i kapitel

Chapter IV shall be fitted in at least one of the motor lifeboats required under Regulation 8 of this Chapter to be carried in that ship.

(ii) Where the total number of persons on board such a ship is 1,500 or more, such a radiotelegraph apparatus shall be fitted in every motor lifeboat required under Regulation 8 of this Chapter to be carried in that ship.

(b) The radio apparatus shall be installed in a cabin large enough to accommodate both the equipment and the person using it.

(c) The arrangements shall be such that the efficient operation of the transmitter and receiver shall not be interfered with by the engine while it is running, whether a battery is on charge or not.

(d) The radio battery shall not be used to supply power to any engine starting motor or ignition system.

(e) The motor lifeboat engine shall be fitted with a dynamo for recharging the radio battery, and for other services.

(f) A searchlight shall be fitted in each motor lifeboat required to be carried under paragraph (a) of Regulation 8 of this Chapter in passenger ships and under paragraph (c) of that Regulation in ships employed as whale factory ships, fish processing or canning factory ships and ships engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries.

(g) The searchlight shall include a lamp of at least 80 watts, an efficient reflector and a source of power which will give effective illumination of a light-coloured object having a width of about 60 feet (or 18 metres) at a distance of 200 yards (or 180 metres) for a total period of six hours and shall be capable of working for at least three hours continuously.

IV regel 12, vara installerad i minst en av de livbåtar, som på grund av regel 8 i detta kapitel skall finnas å sådant fartyg.

(ii) När högsta antalet personer å ett sådant fartyg är 1 500 eller däröver, skall dylik radiotelegrafstation vara installerad i varje motorlivbåt, som på grund av regel 8 i detta kapitel skall finnas å fartyget.

(b) Radioutrustningen skall vara installerad i en hytt, som är tillräckligt stor att bereda plats för såväl utrustningen som telegrafisten.

(c) Anordningarna skola vara sådana, att ett tillförlitligt arbete med sändaren och mottagaren ej hindras av båtmotorn, när denna är i gång, oavsett om ett batteri är under laddning eller ej.

(d) Radiobatteriet får icke användas till att ge ström till någon som helst startmotor eller tändningssystem.

(e) Motorlivbåtens maskin skall utrustas med en generator för laddning av radiobatteriet och för andra ändamål.

(f) En strålkastare skall vara uppsatt i varje motorlivbåt, som skall finnas på grund av regel 8 mom. (a) i detta kapitel å passagerarfartyg och på grund av mom. (c) av samma regel å fartyg, som nyttjas som valkokeri, fiskberednings- eller fiskkonserveringsfartyg och å fartyg, som nyttjas för transport av personer, anställda i denna valkokeri-, fiskberednings- eller fiskkonserveringsverksamhet.

(g) I strålkastare skall finnas en lampa om minst 80 watt, en tillförlitlig reflektor och en strömkälla, som ger effektiv belysning av ett ljust föremål med en bredd av 18 meter (eller 60 eng. fot) på ett avstånd av 180 meter (eller 200 eng. yards) för en sammanlagd tid av sex timmar, och som är i stånd att arbeta oavbrutet under minst tre timmar.

Regulation 15

Regel 15

Requirements for Inflatable Liferrafts

(a) Every inflatable liferaft shall be so constructed that, when fully inflated and floating with the cover uppermost, it shall be stable in a sea-way.

(b) The liferaft shall be so constructed that if it is dropped into the water from a height of 60 feet (or 18 metres) neither the liferaft nor its equipment will be damaged.

(c) The construction of the liferaft shall include a cover which shall automatically be set in place when the liferaft is inflated. This cover shall be capable of protecting the occupants against injury from exposure, and means shall be provided for collecting rain. The top of the cover shall be fitted with a lamp which derives its luminosity from a sea-activated cell and a similar lamp shall also be fitted inside the liferaft. The cover of the liferaft shall be of a highly visible colour.

(d) The liferaft shall be fitted with a painter and shall have a line securely becketed round the outside. A lifeline shall also be fitted around the inside of the liferaft.

(e) The liferaft shall be capable of being readily righted by one person if it inflates in an inverted position.

(f) The liferaft shall be fitted at each opening with efficient means to enable persons in the water to climb on board.

(g) The liferaft shall be contained in a valise or other container so constructed as to be capable of withstanding hard wear under conditions met with at sea. The liferaft in its valise or other container shall be inherently buoyant.

(h) The buoyancy of the liferaft shall be so arranged as to ensure by a division into an even number of separate compartments, half of which shall be capable of supporting out of the water the number of persons which the liferaft is permitted to accommodate, or by some other equally effi-

Fordringar å uppblåsbara livflottar

(a) Varje uppblåsbar livflotte skall vara så konstruerad, att den är stabil i sjögång, när den är fullt uppblåst och flyter med tältet uppåt.

(b) Livflotten skall vara så konstruerad, att varken flotten eller dess utrustning skadas, om flotten kastas i sjön från en höjd av 18 meter (eller 60 eng. fot).

(c) Livflottens konstruktion skall innefatta ett tält, som automatiskt reser sig på sin plats, när flotten blåses upp. Detta tält skall kunna skydda de ombordvarande mot väder och vind. En anordning för uppsamling av regnvatten skall finnas. Tältets topp skall vara försedd med en lampa, som får sin lysförmåga från ett av sjövattnet igångsatt batteri. En liknande lampa skall finnas jämväl inne i flotten. Tältet skall hava en mycket väl synlig färg.

(d) Livflotten skall vara utrustad med en fånglina och skall hava en livlina säkert fästad i bukten runt utsidan. En livlina skall likaledes vara fästad runt insidan av flotten.

(e) Livflotten skall kunna snabbt vändas av en enda person, om den blåses upp i felvänt läge.

(f) Livflotten skall vid varje öppning vara försedd med tillförlitliga anordningar för att göra det möjligt för personer i vattnet att taga sig ombord.

(g) Livflotten skall förvaras i en väska eller annan behållare av sådan konstruktion, att den är motståndskraftig mot hård nötning under förhållanden, som uppkomma till sjöss. Livflotten förpackad i sin väska eller behållare skall kunna flyta.

(h) Livflottens flytförmåga skall vara sådan, att det genom uppdelning av flotten i jämnt antal skilda kammrar, varav hälften skall kunna bära upp det antal personer som flotten får taga ombord, eller på något annat lika effektivt sätt säkerställas, att tillräcklig flytförmåga återstår, för den

cient means, that there is a reasonable margin of buoyancy if the raft is damaged or partially fails to inflate.

(i) The total weight of the liferaft, its valise or other container and its equipment shall not exceed 400 lbs. (or 180 kilogrammes).

(j) The number of persons which an inflatable liferaft shall be permitted to accommodate shall be equal to:—

(i) the greatest whole number obtained by dividing by 3.4 the volume, measured in cubic feet (or by 96 the volume, measured in cubic decimetres) of the main buoyancy tubes (which for this purpose shall include neither the arches nor the thwart or thwarts if fitted) when inflated, or

(ii) the greatest whole number obtained by dividing by 4 the area, measured in square feet (or by 3,720 the area measured in square centimetres) of the floor (which for this purpose may include the thwart or thwarts if fitted) of the liferaft when inflated whichever number shall be the less.

(k) The floor of the liferaft shall be waterproof and shall be capable of being sufficiently insulated against cold.

(l) The liferaft shall be inflated by a gas which is not injurious to the occupants and the inflation shall take place automatically either on the pulling of a line or by some other equally simple and efficient method. Means shall be provided whereby the topping-up pump or bellows required by Regulation 17 of this Chapter may be used to maintain pressure.

(m) The liferaft shall be of approved material and construction, and shall be so constructed as to be capable of withstanding exposure for 30 days afloat in all sea conditions.

(n) No liferaft shall be approved which has a carrying capacity calculated in accordance with paragraph (j) of this Regulation of less than six persons. The maximum number of

händelse flotten blir skadad eller endast delvis blåses upp.

(i) Livflottens totala vikt med väska eller annan behållare och utrustning får ej överstiga 180 kilogram (eller 400 eng. pund).

(j) Det antal personer, som en uppblåsbar livflotte skall tillåtas taga ombord, skall vara lika med det antal, som blir minst vid nedanstående beräkningar:

(i) det största hela tal, som erhålles, när de uppblåsta huvudflytkammrarnas volym (som i detta avseende ej skall anses omfatta valvbågar eller tofter, om sådana finnas), mätt i kubikdecimeter, delas med 96 (eller med 3,4, om volymen mätes i eng. kubikfot); eller

(ii) det största hela tal, som erhålles, när den uppblåsta livflottens golvyta (som i detta avseende må omfatta toft eller tofter om sådana finnas), mätt i kvadratcentimeter, delas med 3 720 (eller med fyra om ytan mätes i eng. kvadratfot).

(k) Livflottens golv skall vara vattentätt och skall kunna tillfredsställande isoleras mot kyla.

(l) Livflotten skall blåsas upp med en gas, som ej är skadlig för de ombordvarande. Uppblåsningen skall ske automatiskt antingen vid dragning i en lina eller genom någon lika enkel och effektiv metod. Sådana inrättningar skola vara vidtagna att den pump eller bälg, som fordras enligt regel 17 i detta kapitel, kan nyttjas för att vidmakthålla trycket.

(m) Livflotten skall vara av godkänt material och godkänd konstruktion. Den skall vara så konstruerad, att den efter sjösättning kan motstå inverkan av väder och vind under 30 dagar i all slags sjö.

(n) Ingen livflotte får godkännas, vars högsta personantal beräknat enligt mom. (j) i denna regel är mindre än sex. Det skall ankomma på administrationen att fastställa det

persons calculated in accordance with that paragraph for which an inflatable liferaft may be approved shall be at the discretion of the Administration, but shall in no case exceed 25.

(o) The liferaft shall be capable of operating throughout a temperature range of 150°F. to minus 22°F. (or 66°C. to minus 30°C.)

(p) The liferaft shall be so stowed as to be readily available in case of emergency.

(q) The liferaft shall be fitted with arrangements enabling it to be readily towed.

högsta antal personer, beräknat enligt nämnda moment, för vilket en livflotte får godkännas, men detta antal får i intet fall överstiga 25.

(o) Livflotte skall kunna göra tjänst vid temperaturer från plus 66° C till minus 30° C (eller från plus 150° F till minus 22° F).

(p) Livflotte skall stuvvas så, att den är lätt åtkomlig vid sjöolycka.

(q) Livflotte skall vara försedd med sådana inrättningar, att den lätt kan bogseras.

Regulation 16

Requirements for Rigid Liferafts

(a) Every rigid liferaft shall be so constructed that if it is dropped into the water from its stowed position neither the liferaft nor its equipment will be damaged.

(b) The deck area of the liferaft shall be situated within that part of the liferaft which affords protection to its occupants. The area of that deck shall be at least 4 square feet (or 3,720 square centimetres) for every person the liferaft is permitted to carry. The nature of the deck shall be such as to prevent so far as practicable the ingress of water and it shall effectively support the occupants out of the water.

(c) The liferaft shall be fitted with a cover or equivalent arrangement of a highly visible colour, which shall be capable of protecting the occupants against injury from exposure whichever way up the liferaft is floating.

(d) The equipment of the liferaft shall be so stowed as to be readily available whichever way up the liferaft is floating.

(e) The total weight of a liferaft and its equipment carried in passenger ships shall not exceed 400 lbs. (or 180 kilogrammes). Liferafts carried in cargo ships may exceed 400 lbs. (or 180 kilogrammes) in weight if they

Regel 16

Fordringar å hårda livflottar

(a) Varje hård livflotte skall vara så konstruerad, att varken flotten eller dess utrustning skadas, om flotten kastas i sjön från den plats, där den är stuvad.

(b) Livflottens däcksyta skall vara belägen inom den del av livflotten, som bereder skydd åt de ombordvarande. Denna däcksyta skall vara minst 3 720 kvadratcentimeter (eller fyra eng. kvadratfot) för varje person, som livflotten får taga ombord. Däckets beskaffenhet skall så långt som möjligt hindra inströmmande vatten, och det skall på tillförlitligt sätt bära upp de ombordvarande.

(c) Livflotten skall vara utrustad med ett tält eller annan likvärdig anordning i en mycket väl synlig färg, vilket skall kunna skydda de ombordvarande mot väder och vind, oberoende av på vilken sida livflotten flyter.

(d) Livflottens utrustning skall vara stuvad så, att den är lätt åtkomlig, oberoende av på vilken sida livflotten flyter.

(e) Den totala vikten av livflotte med utrustning, som finnes å passagerarfartyg, får icke överstiga 180 kilogram (eller 400 eng. pund). Livflottar, som finnas å lastfartyg, må överstiga 180 kilogram (eller 400 eng.

are capable of being launched from both sides of the ship or if there are provided means for putting them into the water mechanically.

(f) The liferaft must at all times be effective and stable when floating either way up.

(g) The liferaft shall have at least 3.4 cubic feet (or 96 cubic decimetres) of air cases or equivalent buoyancy for each person it is permitted to carry which must be placed as near as possible to the sides of the raft.

(h) The liferaft shall have a painter attached and a lifeline securely becketed round the outside. A lifeline shall also be fitted around the inside of the raft.

(i) The liferaft shall be fitted at each opening with efficient means to enable persons in the water to climb on board.

(j) The liferaft shall be so constructed as not to be affected by oil or oil products.

(k) A buoyant light of the electric battery type shall be attached to the liferaft by a lanyard.

(l) The liferaft shall be fitted with arrangements enabling it to be readily towed.

(m) Liferafts shall be so stowed as to float free in the event of the ship sinking.

pund) i vikt, om de kunna sjösättas från vilken som helst av fartygets båda sidor, eller om det finnes mekanisk anordning för sjösättningen.

(f) Livflotten skall alltid vara brukbar och stabil, på vilken sida den än flyter.

(g) Livflotten skall hava minst 96 kubikdecimeter (eller 3,4 eng. kubikfot) luftlådor eller därmed likvärdig flytförmåga för varje person, som den får taga ombord, och dessa flytanordningar skola placeras så nära flottens sidor som möjligt.

(h) Livflotten skall hava en fånglina fastgjord och en livlina säkert fästad i bukter runt utsidan. En livlina skall också vara fästad runt flottens insida.

(i) Livflotten skall vid varje öppning vara försedd med tillförlitliga anordningar för att göra det möjligt för personer i vattnet att taga sig ombord.

(j) Livflotten skall vara så konstruerad, att den icke påverkas av olja eller oljeprodukter.

(k) Ett flytande elektriskt lyse av batterityp skall vara fästad vid flotten med en lina.

(l) Livflotten skall vara försedd med sådana inrättningar, att den lätt kan bogseras.

(m) Livflottor skola vara stuvade så, att de flyta fritt för den händelse fartyget sjunker.

Regulation 17

Equipment of Inflatable and Rigid Liferafts

(a) The normal equipment of every liferaft shall consist of :—

(i) One buoyant rescue quoit, attached to at least 100 feet (or 30 metres) of buoyant line.

(ii) For liferafts which are permitted to accommodate not more than 12 persons; one knife and one baler; for liferafts which are permitted to accommodate 13 persons or more; two knives and two balers.

(iii) Two sponges.

Regel 17

Utrustning för uppblåsbara och hårda livflottor

(a) Utrustningen i varje livflotte skall vanligtvis bestå av:

(i) en flytring fästad vid en minst 30 meter (eller 100 eng. fot) lång flytbar lina;

(ii) för livflottor för högst 12 personer: en kniv och ett öskar; för livflottor för 13 personer eller flera: två knivar och två öskar;

(iii) två svampar;

(iv) Two sea-anchors, one permanently attached to the liferaft and one spare.

(v) Two paddles.

(vi) One repair outfit capable of repairing punctures in buoyancy compartments.

(vii) One topping-up pump or bellows, unless the liferaft complies with Regulation 16 of this Chapter.

(viii) Three tin-openers.

(ix) One approved first-aid outfit in a waterproof case.

(x) One rustproof graduated drinking vessel.

(xi) One waterproof electric torch suitable for signalling in the Morse Code, together with one spare set of batteries and one spare bulb in a waterproof container.

(xii) One daylight signalling mirror and one signalling whistle.

(xiii) Two parachute distress signals of an approved type, capable of giving a bright red light at a high altitude.

(xiv) Six hand flares of an approved type, capable of giving a bright red light.

(xv) One set of fishing tackle.

(xvi) A food ration, determined by the Administration, for each person the liferaft is permitted to accommodate.

(xvii) Watertight receptacles containing three pints (or one and a half litres) of fresh water for each person the liferaft is permitted to accommodate, of which one pint (or half a litre) per person may be replaced by a suitable de-salting apparatus capable of producing an equal amount of fresh water.

(xviii) Six anti-seasickness tablets for each person the liferaft is deemed fit to accommodate.

(xix) Instructions on how to survive in the liferaft; and

(xx) One copy of the illustrated table of life-saving signals referred to in Regulation 16 of Chapter V.

(b) In the case of passenger ships engaged on short international voyages of such duration that in the o-

(iv) två drivankare, det ena fästat vid flotten och det andra som reserv;

(v) två paddlar;

(vi) utrustning för reparation av hål i flytkamrarna;

(vii) en luftpump eller bälg, om flotten ej uppfyller regel 16 i detta kapitel;

(viii) tre konservöppnare;

(ix) en godkänd första förbandsutrustning i vattentät förpackning;

(x) en rostfri, graderad mugg;

(xi) en vattentät elektrisk, för morse-signalering lämplig lampa jämte en uppsättning reservbatterier och en reservglödlampa i vattentät behållare;

(xii) en spegel för signalerering vid dagsljus samt en vissla;

(xiii) två fallskärmssignaler av godkänd typ i stånd att på stor höjd avgiva ett klart rött ljus;

(xiv) sex signalljus (handbloss) av godkänd typ i stånd att avgiva ett klart rött ljus;

(xv) en uppsättning fiskeredskap;

(xvi) en livsmedelsranson enligt administrationens bestämmande för varje person, som flotten får taga ombord;

(xvii) vattentäta behållare, innehållande en och en halv liter (eller tre eng. pints) färskvatten för varje person, som flotten får taga ombord, varav en halv liter (eller en eng. pint) per person må ersättas med lämplig avsaltningsskåp i stånd att framställa en motsvarande kvantitet färskvatten;

(xviii) sex tabletter mot sjösjuka för varje person, som flotten får taga ombord;

(xix) instruktion hur man skall kunna överleva på en livflotte, samt

(xx) ett exemplar av den illustrerade tabell över livräddningssignaler, som omförmäles i kapitel V, regel 16.

(b) I fråga om passagerarfartyg å korta internationella resor av sådan varaktighet, att enligt administratio-

pinion of the Administration all the items specified in paragraph (a) are unnecessary, the Administration may allow one or more liferafts, not being less than one-sixth of the number of the liferafts carried in any such ship, to be provided with the equipment specified in sub-paragraphs (i) to (vii) inclusive, (xi) and (xix) of paragraph (a) of this Regulation, and with one-half of the equipment specified in sub-paragraphs (xiii) and (xiv) of the said paragraph and the remainder of the liferafts carried to be provided with the equipment specified in sub-paragraphs (i) to (vii) inclusive and (xix) of the said paragraph.

Regulation 18

Training in the Use of Liferafts

The Administration shall so far as is practicable and reasonable take steps with a view to ensuring that crews of ships in which liferafts are carried are trained in their launching and use.

Regulation 19

Embarkation into Lifeboats and Liferafts

(a) Suitable arrangements shall be made for embarkation into the lifeboats, which shall include :—

(i) a ladder at each set of davits to afford access to the lifeboats when waterborne, except that in passenger ships, ships employed as whale factory ships, ships employed as fish processing or canning factory ships and ships engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries, the Administration may permit such ladders to be replaced by approved devices provided that there shall not be less than one ladder on each side of the ship;

(ii) means for illuminating the lifeboats and their launching gear dur-

nens uppfattning all utrustning, som anges i mom. (a), är obehövlig, må administrationen medgiva, att en eller flera av de uppblåsbara livflottarna, dock minst en sjättedel av hela antalet livflottar ombord å sådant fartyg, må förses med den utrustning, som anges i punkterna (i) till och med (vii), (xi) och (xix) av mom. (a) i denna regel och med hälften av den utrustning, som anges i punkterna (xiii) och (xiv) av nämnda moment, samt att övriga livflottar ombord skola vara försedda med den utrustning, som anges i punkterna (i) till och med (vii) och (xix) av nämnda moment.

Regel 18

Övning i användande av livflottar

Administrationen skall så långt som möjligt och skäligt vidtaga åtgärder i syfte att säkerställa, att besättningar å fartyg, som medföra livflottar, övas i deras sjösättning och användning.

Regel 19

Tillträde till livbåtar och livflottar

(a) För tillträde till livbåtarna skola lämpliga anordningar vara vidtagna, vilka skola omfatta:

(i) en lejdare vid varje par dävertar för nedstigning i sjösatta livbåtar, dock att administrationen beträffande passagerarfartyg, fartyg som nyttjas som valkokeri, fartyg som nyttjas som fiskberednings- eller fiskkonserveringsfartyg och fartyg, som nyttjas för transport av personer, anställda i denna valkokeri-, fiskberednings- eller fiskkonserveringsverksamhet, må tillåta, att sådana lejdare ersättas med andra godkända anordningar, under förutsättning likväl att det finnes minst en lejdare å vardera sidan av fartyget;

(ii) inrättningar för belysning av livbåtarna och deras sjösättningsan-

ing preparation for and the process of launching, and also for illuminating the water into which the lifeboats are launched until the process of launching is completed;

(iii) arrangements for warning the passengers and crew that the ship is about to be abandoned; and

(iv) means for preventing any discharge of water into the lifeboats.

(b) Suitable arrangements shall also be made for embarkation into the liferafts, which shall include:—

(i) sufficient ladders to facilitate embarkation into the liferafts when waterborne except that in passenger ships, ships employed as whale factory ships, ships employed as fish processing or canning factory ships, and ships engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or fish canning industries, the Administration may permit the replacement of some or all of such ladders by approved devices;

(ii) where there are carried liferafts for which approved launching devices are provided, means for illuminating those liferafts and launching devices during the preparation for and the process of launching, and also for illuminating the water into which those liferafts are launched until the process of launching is completed;

(iii) means for illuminating the stowage position of liferafts for which approved launching devices are not provided;

(iv) arrangements for warning the passengers and crew that the ship is about to be abandoned; and

(v) means for preventing any discharge of water into the liferafts at fixed launching positions, including those under approved launching devices.

ordningar under förberedelsen för och utförandet av sjösättningen, och vidare för belysning av vattnet, vari livbåtarna skola sjösättas, till dess att sjösättningen är avslutad;

(iii) anordningar för att varna passagerare och besättning om att fartyget håller på att övergivas; och

(iv) inrättningar för att hindra att vatten tömmes ut i livbåtarna.

(b) För tillträde till livflottarna skola likaledes lämpliga anordningar vara vidtagna, vilka skola omfatta:

(i) erforderliga lejdare för att underlätta nedstigning i livflottarna, sedan de sjösatts, dock att å passagerarfartyg, fartyg som nyttjas som valkokeri, fartyg som nyttjas som fiskberednings- eller fiskkonserveringsfartyg och fartyg som nyttjas för transport av personer, anställda i denna valkokeri-, fiskberednings- eller fiskkonserveringsverksamhet må administrationen medgiva, att några eller alla sådana lejdare ersättas med andra godtagbara anordningar;

(ii) när livflottor föras, för vilka godkända sjösättningsanordningar äro vidtagna, inrättningar för belysning av dessa livflottor och deras sjösättningsanordningar under förberedelsen för och utförandet av sjösättningen och vidare för belysning av vattnet, vari livflottarna skola sjösättas, till dess sjösättningen är avslutad;

(iii) inrättningar för belysning av uppställningsplatser för livflottor, för vilka godkända sjösättningsanordningar ej finnas;

(iv) anordningar för att varna passagerare och besättning om att fartyget håller på att övergivas; och

(v) inrättningar för att hindra att vatten tömmes ut i livflottor, som hava bestämda sjösättningsplatser, inräknat sådana som hava godkända sjösättningsanordningar.

Regulation 20

Marking of Lifeboats, Liferrafts and Buoyant Apparatus

(a) The dimensions of a lifeboat and the number of persons which it is permitted to carry shall be marked on it in clear permanent characters. The name and port of registry of the ship to which the lifeboat belongs shall be painted on each side of the bow.

(b) Buoyant apparatus shall be marked with the number of persons in the same manner.

(c) The number of persons shall be marked in the same manner on inflatable liferafts and also on the valise or container in which the inflatable liferaft is contained. Every inflatable liferaft shall also bear a serial number and the manufacturer's name so that the owner of the liferaft can be ascertained.

(d) Every rigid liferaft shall be marked with the name and port of registry of the ship in which it is carried, and with the number of persons it is permitted to carry.

(e) No lifeboat, liferaft or buoyant apparatus shall be marked for a greater number of persons than that obtained in the manner specified in this Chapter.

Regulation 21

Specifications of a Lifebuoy

(a) A lifebuoy shall satisfy the following requirements:—

(i) it shall be of solid cork or any other equivalent material;

(ii) it shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours at least 32 lbs. (or 14.5 kilogrammes) of iron;

(iii) it shall not be adversely affected by oil or oil products;

(iv) it shall be of a highly visible colour;

(v) it shall be marked in block letters with the name and port of registry of the ship in which it is carried.

(b) Lifebuoys filled with rushes,

Regel 20

Märkning av livbåtar, livflottor och flytredskap

(a) Livbåts dimensioner och det antal personer, som livbåten får medföra, skola å livbåten varaktigt utmärkas med tydliga bokstäver och siffror. Namnet på och hemorten för det fartyg, som livbåten tillhör, skola målas å vardera sidan av bogen.

(b) Flytredskap skola märkas med personantalet på enahanda sätt.

(c) Antalet personer skall utmärkas på samma sätt å uppblåsbara livflottor och likaledes å den väska eller behållare, i vilken den uppblåsbara livflotten är innesluten. Varje uppblåsbar livflotte skall vidare vara försedd med serienummer och tillverkarens namn, så att ägaren till livflotten kan utrönas.

(d) Varje hård livflotte skall märkas med namnet på och hemorten för det fartyg, varå den föres, samt med det antal personer, som flotten får taga ombord.

(e) Ingen livbåt eller livflotte och intet flytredskap får märkas för större antal personer än som erhålles genom tillämpning av i detta kapitel angivna beräkningssätt.

Regel 21

Fordringar som livboj skall uppfylla

(a) Livboj skall uppfylla följande fordringar:

(i) den skall vara av massiv kork eller annat likvärdigt material;

(ii) den skall kunna i färskvatten under 24 timmar bära upp minst 14,5 kilogram (eller 32 eng. pund) järn;

(iii) den får icke oförmånligt påverkas av olja eller oljeprodukter;

(iv) den skall hava en mycket väl synlig färg;

(v) den skall med stora bokstäver vara märkt med namnet på och hemorten för det fartyg, varå den föres.

(b) Livboj, vars fyllning utgöres

cork shavings or granulated cork, or any other loose granulated material, or whose buoyancy depends upon air compartments which require to be inflated, are prohibited.

(c) Lifebuoys made of plastic or other synthetic compounds shall be capable of retaining their buoyant properties and durability in contact with sea water or oil products, or under variations of temperature or climatic changes prevailing in open sea voyages.

(d) Lifebuoys shall be fitted with beackets securely seized. At least one lifebuoy on each side of the ship shall be fitted with a buoyant lifeline of at least 15 fathoms (or 27.5 metres) in length.

(e) In passenger ships not less than one-half of the total number of lifebuoys, and in no case less than six, and in cargo ships at least one-half of the total number of lifebuoys, shall be provided with efficient self-igniting lights.

(f) The self-igniting lights required by paragraph (e) of this Regulation shall be such that they cannot be extinguished by water. They shall be capable of burning for not less than 45 minutes and shall have a luminosity of not less than 3.5 lumens. They shall be kept near the lifebuoys to which they belong, with the necessary means of attachment. Self-igniting lights used in tankers shall be of an approved electric battery type.

(g) All lifebuoys shall be so placed as to be readily accessible to the persons on board, and at least two of the lifebuoys provided with self-igniting lights in accordance with paragraph (e) of this Regulation shall also be provided with an efficient self-activating smoke signal capable of producing smoke of a highly visible colour for at least 15 minutes, and shall be capable of quick release from the navigating bridge.

(h) Lifebuoys shall always be

av säv, korkspån, söndersmulad kork eller annat löst, kornigt material eller vars flytförmåga är beroende av luftkamarar, som måste blåsas upp, äro förbjudna.

(c) Livboj tillverkad av plast eller andra syntetiska sammansättningar skall kunna behålla sina flytegenskaper och sin hållfasthet vid beröring med sjövattnen eller oljeprodukter och under varierande temperaturer eller klimatiska förändringar, som göra sig gällande vid resor å öppna havet.

(d) Livboj skall vara försedd med en i bukter säkert fästad livlina. Minst en livboj å vardera sidan av fartyget skall vara försedd med en flytbar livlina minst 27,5 meter (eller 15 eng. famnar) lång.

(e) Å passagerarfartyg skall minst halva antalet av samtliga livbojar, dock minst sex, och å lastfartyg minst halva antalet av samtliga livbojar vara försedda med tillförlitligt, självtändande lyse.

(f) De självtändande lysen, som fordras enligt mom. (e) av denna regel, skola vara sådana, att de ej kunna släckas av vatten. De skola kunna brinna under minst 45 minuter och skola hava en ljusstyrka av minst 3,5 lumen. De skola tillika med erforderliga hopfästningsanordningar förvaras invid de livbojar, till vilka de höra. Självtändande lysen å tankfartyg skola vara av godkänd elektrisk batterityp.

(g) Alla livbojar skola vara så placerade, att de äro lätt åtkomliga för de ombordvarande. Minst två av de livbojar, som äro försedda med självtändande lyse enligt mom. (e) av denna regel, skola därjämte vara försedda med tillförlitlig, självutlösande röksignal i stånd att frambringa rök av mycket väl synlig färg under minst 15 minuter, och skola snabbt kunna frigöras från kommandobryggan.

(h) Livbojar skola alltid kunna

capable of being rapidly cast loose and shall not be permanently secured in any way.

snabbt kastas loss och få inte vara på något sätt fast anbragta.

Regulation 22

Lifejackets

(a) Ships shall carry for every person on board a lifejacket of an approved type and, in addition, unless these lifejackets can be adapted for use by children, a sufficient number of lifejackets suitable for children.

(b) In addition to the lifejackets required by paragraph (a) there shall be carried on passenger ships lifejackets for 5 per cent. of the total number of persons on board. These lifejackets shall be stowed in a conspicuous place on deck.

(c) A lifejacket shall not be approved unless it satisfies the following requirements:—

(i) It shall be constructed with proper workmanship and materials.

(ii) It shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours 16.5 pounds (or 7.5 kilogrammes) of iron.

(iii) It shall be so constructed as to eliminate so far as possible all risk of its being put on incorrectly, except that it shall be capable of being worn inside out.

(iv) It shall provide support to the head so that the face of an unconscious person is held above the water with the body inclined backwards from its vertical position.

(v) It shall be capable of turning the body, on entering the water, to a safe floating position with the body inclined backwards from its vertical position.

(vi) It shall not be adversely affected by oil or oil products.

(vii) It shall be of a highly visible colour.

(viii) It shall be fitted with an approved whistle, firmly secured by a cord.

(d) A lifejacket, the buoyancy of which depends on inflation, may be permitted for use by the crews of all

Regel 22

Livbälten

(a) Fartyg skola för varje person ombord medföra ett livbälte av godkänd typ och därjämte, såvida icke dessa bälten kunna anpassas för barn, ett tillräckligt antal för barn lämpliga livbälten.

(b) Utöver de livbälten, som fordras enligt mom. (a), skola å passage-rarfartyg finnas livbälten för fem procent av hela antalet ombordvarande. Dessa livbälten skola stuvvas på en iögonfallande plats på däck.

(c) Livbälte må icke godkännas med mindre följande fordringar äro uppfyllda:

(i) det skall vara av lämpligt utförande och material;

(ii) det skall i färskvatten under 24 timmar kunna bära upp 7,5 kilogram (eller 16,5 eng. pund) järn;

(iii) det skall vara så konstruerat, att risken för felaktig påsättning i största möjliga mån undanröjes, dock skall det kunna nyttjas med insidan utåt;

(iv) det skall bereda stöd för huvudet, så att en medvetlös persons ansikte hålles över vattnet med kroppen lutad bakåt från lodrät ställning;

(v) det skall kunna vrida kroppen, när den kommer i vattnet, till ett säkert flytläge med kroppen lutad bakåt från lodrät ställning;

(vi) det får icke oförmånligt påverkas av olja eller oljeprodukter;

(vii) det skall hava en mycket väl synlig färg;

(viii) det skall vara försett med en godkänd vissla, säkert fästad med en lina.

(d) Livbälte, vars flytförmåga är beroende av uppblåsning, må godkännas för användning av besättningar

ships except passenger ships and tankers provided that:—

(i) It has two separate air compartments, together capable of supporting in fresh water for 24 hours 33 pounds (or 15 kilogrammes) of iron, and each capable of so supporting 16.5 pounds (7.5 kilogrammes) of iron;

(ii) It is capable of being inflated both mechanically and by mouth; and

(iii) It complies with the requirements of sub-paragraphs (i), (iii), (iv), (v), (vi), (vii) and (viii) of paragraph (c) even if one air compartment is not inflated.

(e) Lifejackets shall be so placed as to be readily accessible and their position shall be plainly indicated.

å alla fartyg med undantag av passagerarfartyg och tankfartyg, dock under villkor att:

(i) det har två skilda luftkamarar, som i färskvatten under 24 timmar kunna bära upp tillsammans 15 kilogram (eller 33 eng. pund) järn och var för sig 7,5 kilogram (eller 16,5 eng. pund) järn;

(ii) det kan blåsas upp såväl mekaniskt som med munnen;

(iii) det uppfyller fordringarna i punkterna (c) (i), (iii), (iv), (v), (vi), (vii) och (viii), även om endera luftkammaren ej blir uppblåst.

(e) Livbälten skola vara så placerade, att de äro lätt åtkomliga och deras plats skall tydligt angivas.

Regulation 23

Line-throwing Appliances

(a) Ships shall carry a line-throwing appliance of an approved type.

(b) The appliance shall be capable of carrying a line not less than 250 yards (or 230 metres) with reasonable accuracy, and shall include not less than four projectiles and four lines.

Regulation 24

Ships' Distress Signals

Ships shall be provided, to the satisfaction of the Administration, with means of making effective distress signals by day and by night, including at least twelve parachute signals capable of giving a bright red light at a high altitude.

Regulation 25

Muster List and Emergency Procedure

(a) Special duties to be undertaken in the event of an emergency shall be allotted to each member of the crew.

Regel 23

Linkastningsapparater

(a) Fartyg skola vara försedda med linkastningsapparat av godkänd typ.

(b) Apparaten skall med skälig träffsäkerhet kunna kasta ut en lina minst 230 meter (eller 250 eng. yards) och skall hava minst fyra projektiler och fyra linor.

Regel 24

Nödsignaler å fartyg

Å fartyg skola finnas för administrationen godtagbara anordningar för avgivande av effektiva nödsignaler såväl om dagen som om natten; signalerna skola omfatta minst tolv fallskärmssignaler, som på stor höjd kunna avgiva ett klart rött ljus.

Regel 25

Alarmlista och föreskrifter om förfarande vid alarm

(a) Särskilda uppgifter att fullgöras vid alarm skola vara tilldelade varje man av besättningen.

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

(c) Before the vessel sails, the muster list shall be drawn up. Copies shall be posted in several parts of the ship, and in particular in the crew's quarters.

(d) The muster list shall show the duties assigned to the different members of the crew in connection with:—

(i) the closing of the watertight doors, valves and closing mechanisms of scuppers, ash-shoots, and fire doors;

(ii) the equipping of the lifeboats (including the portable radio apparatus for survival craft) and the other life-saving appliances;

(iii) the launching of the lifeboats;

(iv) the general preparation of the other life-saving appliances;

(v) the muster of the passengers; and

(vi) the extinction of fire.

(e) The muster list shall show the several duties assigned to the members of the stewards' department in relation to the passengers in case of emergency. These duties shall include:—

(i) warning the passengers;

(ii) seeing that they are suitably clad and have put on their lifejackets in a proper manner;

(iii) assembling the passengers at muster stations;

(iv) keeping order in the passages and on the stairways, and, generally, controlling the movements of the passengers; and

(v) ensuring that a supply of blankets is taken to the lifeboats.

(f) The muster list shall specify definite signals for calling all the crew to their boat, liferaft and fire stations, and shall give full particulars of these signals. These signals shall be made on the whistle or siren and, except on passenger ships on short international voyages and on

(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 utvisa de uppgifter, som åligga envar av besättningen i fråga om:

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

(ii) utrustning av livbåtar (inbegripet bärbar radiostation för livbåtar och livflottar) samt övriga livräddningsredskap;

(iii) sjösättning av livbåtar;

(iv) klargöring av övriga livräddningsredskap;

(v) passagerarnas samling; och

(vi) brandsläckning.

(e) Alarmlistan skall utvisa de olika plikter, som uppsarpersonalen i fall av alarm har att fullgöra gentemot passagerarna. Dessa plikter omfatta:

(i) att varsko passagerarna;

(ii) att tillse att de äro lämpligt klädda 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 säkerställa att ett förråd av filter överföres till livbåtarna.

(f) Alarmlistan skall angiva särskilda signaler för att kalla besättningen till anvisade livbåtar, livflottar och brandstationer och skall innehålla en fullständig beskrivning av dessa signaler. De skola givas med vissla eller siren och skola, dock icke å passagerarfartyg å korta internatio-

cargo ships of less than 150 feet (45.7 metres) in length, they shall be supplemented by other signals which shall be electrically operated. All these signals shall be operable from the bridge.

nella resor och ej heller å lastfartyg mindre än 45,7 meter (eller 150 eng. fot) långa, kompletteras med andra, på elektrisk väg åstadkomna signaler. Alla dessa signaler skola kunna avgivnas från kommandobryggan.

Regulation 26

Practice Musters and Drills

(a) (i) In passenger ships, musters of the crew for boat drill and fire drill shall take place weekly when practicable and there shall be such a muster when a passenger ship leaves the final port of departure on an international voyage which is not a short international voyage.

(ii) In cargo ships, a muster of the crew for boat drill and fire drill shall take place at intervals of not more than one month, provided that a muster of the crew for boat drill and fire drill shall take place within 24 hours of leaving a port if more than 25 per cent. of the crew have been replaced at that port.

(iii) On the occasion of the monthly muster in cargo ships the boats' equipment shall be examined to ensure that it is complete.

(iv) The date upon which musters are held shall be recorded in such log book as may be prescribed by the Administration; and, if in any week (for passenger ships) or month (for cargo ships) no muster or a part muster only is held, an entry shall be made stating the circumstances and extent of the muster held. A report of the examination of the boats' equipment on cargo ships shall be entered in the log book, which shall also record the occasions on which the lifeboats are swung out and lowered in compliance with paragraph (c) of this Regulation.

(b) In passenger ships, except those engaged on short international voyages, a muster of the passengers shall be held within twenty-four hours after leaving port.

Regel 26

Alarmering och övningar

(a) (i) Å passagerarfartyg skall alarmering för livbåtsövning och brandövning med besättningen äga rum varje vecka, när så är möjligt, och sådan övning skall äga rum, när passagerarfartyg lämnar den slutliga avgångshamnen å internationell resa, som ej är en kort internationell resa.

(ii) Å lastfartyg skall alarmering för livbåtsövning och brandövning med besättningen äga rum med högst en månads mellanrum; dock att alarmering för livbåtsövning och brandövning med besättningen skall äga rum inom 24 timmar efter det fartyget lämnat hamn, där mer än 25 procent av besättningen blivit utbytt.

(iii) I samband med den månatliga alarmeringen å lastfartyg skall båtarnas utrustning granskas i syfte att säkerställa, att den är fullständig.

(iv) Datum för utförd alarmering skall antecknas i sådan skeppsdagbok, som administrationen må föreskriva; om under någon vecka (för passagerarfartyg) eller månad (för lastfartyg) ingen alarmering eller endast ofullständig alarmering ägt rum, skall anteckning göras med redogörelse för omständigheterna och för omfattningen av den alarmering, som ägde rum. Å lastfartyg skall redogörelse för granskningen av båtarnas utrustning införas i skeppsdagboken, vilken också skall redovisa de tillfällen, då livbåtarna svängts ut och firats i överensstämmelse med mom. (c) av denna regel.

(b) Å passagerarfartyg med undantag för sådana, som nyttjas å korta internationella resor, skall mönstring med passagerare företagas inom 24 timmar efter det att fartyget lämnat hamn.

(c) Different groups of lifeboats shall be used in turn at successive boat drills and every lifeboat shall be swung out and, if practicable and reasonable, lowered at least once every four months. The musters and inspections shall be so arranged that the crew thoroughly understand and are practised in the duties they have to perform, including instructions in the handling and operation of life-rafts where these are carried.

(d) The emergency signal for summoning passengers to muster stations shall be a succession of seven or more short blasts followed by one long blast on the whistle or siren. This shall be supplemented in passenger ships, except those engaged on short international voyages, by other signals, which shall be electrically operated, throughout the ship operable from the bridge. The meaning of all signals affecting passengers, with precise instruction on what they are to do in an emergency, shall be clearly stated in appropriate languages on cards posted in their cabins and in conspicuous places in other passenger quarters.

Part B. — Passenger ships only
Regulation 27

Lifeboats, Liferrafts and Buoyant Apparatus

(a) Passenger ships shall carry two boats attached to davits—one on each side of the ship—for use in an emergency. These boats shall be of an approved type and shall be not more than 28 feet (or 8 1/2 metres) in length. They may be counted for the purposes of paragraphs (b) and (c) of this Regulation, provided that they comply fully with the requirements for lifeboats of this Chapter, and for the purposes of Regulation 8 provided that in addition they comply fully with the requirements of Regulation 9 and where appropriate Regulation 14. They shall be kept

(c) Olika grupper av livbåtar skola i tur och ordning användas vid de fortlöpande livbåtsövningarna, och varje livbåt skall svängas ut och, om det är möjligt och skäligt, firas åtminstone en gång var fjärde månad. Alarmeringar och inspektioner skola anordnas så, att besättningen helt och fullt förstår och är övad i de uppgifter, den har att fullgöra, inbegripet instruktioner om handhavande av livflottar, när sådana finnas.

(d) Alarmsignal, som användes för att kalla passagerare till mönstringsplatserna, skall bestå av en serie av sju eller flera korta signalljud i vissla eller siren, följt av ett långt sådant signalljud. Denna alarmsignal skall å passagerarfartyg med undantag av sådana, som nyttjas å korta internationella resor, följas av andra på elektrisk väg åstadkomna signaler, avgivna från kommandobryggan till fartygets alla 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 väl synliga ställen i andra för passagerarna avsedda rum.

Del B. — Endast passagerarfartyg
Regel 27

Livbåtar, livflottar och flytredskap

(a) Passagerarfartyg skola medföra två båtar under dävertar — en på vardera sidan av fartyget — för användning, när deras nyttjande hastigt påkallas. Dessa båtar skola vara av godkänd typ och få icke vara mer än 8 1/2 meter (eller 28 eng. fot) långa. De må tagas med i beräkningen för ändamål, som omförmålas dels i mom. (b) och (c) av denna regel under förutsättning, att de helt uppfylla fordringarna för livbåtar i detta kapitel, och dels i regel 8 under förutsättning, att de tillika helt uppfylla fordringarna i regel 9, och, i tillämpliga fall, regel 14. De skola

ready for immediate use while the ship is at sea. In ships in which the requirements of paragraph (h) of Regulation 29 are met by means of appliances fitted to the sides of the lifeboats, such appliances shall not be required to be fitted to the two boats provided to meet the requirements of this Regulation.

(b) Passenger ships engaged on international voyages which are not short international voyages shall carry:—

(i) lifeboats on each side of such aggregate capacity as will accommodate half the total number of persons on board.

Provided that the Administration may permit the substitution of lifeboats by liferafts of the same total capacity so however that there shall never be less than sufficient lifeboats on each side of the ship to accommodate 37 1/2 per cent. of all on board.

(ii) Liferafts of sufficient aggregate capacity to accommodate 25 per cent. of the total number of persons on board, together with buoyant apparatus for 3 per cent. of that number.

Provided that ships which have a factor of subdivision of 0.33 or less shall be permitted to carry, in lieu of liferafts for 25 per cent of all on board and buoyant apparatus for 3 per cent of all on board, buoyant apparatus for 25 per cent. of that number.

(c) (i) A passenger ship engaged on short international voyages shall be provided with sets of davits in accordance with its length as specified in Column A of the Table in Regulation 28 of this Chapter. Each set of davits shall have a lifeboat attached to it and these lifeboats shall provide at least the minimum capacity required by Column C of the Table or the capacity required to provide accommodation for all on board if this is less.

Provided that when in the opinion of the Administration it is impractic-

hållas klara för omedelbar användning, när fartyget är till sjöss. Beträffande fartyg, varå fordringarna i regel 29 mom. (h) äro uppfyllda genom anordningar å livbåtarnas sidor, skall krav icke ställas på sådana anordningar för de två båtar, som finnas ombord för att denna regel skall vara uppfylld.

(b) Passagerarfartyg å internationella resor, vilka icke äro korta internationella resor, skola medföra:

(i) livbåtar på vardera sidan av sådan sammanlagd rymd, att de bereda plats för halva antalet personer ombord.

Administrationen må dock medgiva utbyte av livbåtar mot livflottar av lika stor sammanlagd rymd, varvid det likväl aldrig får finnas färre antal livbåtar å vardera sidan av fartyget än som fordras för att bereda plats för 37,5 procent av samtliga personer ombord.

(ii) Livflottar av tillräcklig sammanlagd rymd för att bereda plats för 25 procent av hela antalet personer ombord jämte flytredskap för tre procent av detta antal.

Fartyg med en indelningsfaktor av 0,33 eller mindre skall dock tillåtas medföra, i stället för livflottar för 25 procent av alla personer ombord och flytredskap för tre procent av alla ombord, flytredskap för 25 procent av detta antal.

(c) (i) Passagerarfartyg å korta internationella resor skola vara försedda med dävertar i förhållande till sin längd på sätt närmare angives i kolumn A i tabellen i regel 28 i detta kapitel. Till varje par dävertar skall en livbåt vara anbragt, och dessa livbåtar skola hava minst det utrymme, som fordras enligt kolumn C i tabellen eller också hava det utrymme, som fordras för att bereda plats för alla ombordvarande, om detta utrymme är mindre.

Administrationen må dock, när den finner det vara omöjligt eller oskäligt

cable or unreasonable to place on a ship engaged on short international voyages the number of sets of davits required by Column A of the Table in Regulation 28, the Administration may authorise, under exceptional conditions, a smaller number of davits, except that this number shall never be less than the minimum number fixed by Column B of the Table, and that the total capacity of the lifeboats on the ship will be at least equal to the minimum capacity required by Column C or the capacity required to provide for all persons on board if this is less.

(ii) If the lifeboats so provided are not sufficient to accommodate all on board, additional lifeboats under davits or liferafts shall be provided so that the accommodation provided in the lifeboats and the liferafts in the ship shall be sufficient for all on board.

(iii) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (c) (ii) in any ship engaged on short international voyages the number of persons carried shall not exceed the total capacity of the lifeboats provided in accordance with sub-paragraphs (c) (i) and (c) (ii) of this Regulation unless the Administration considers that this is necessitated by the volume of traffic and then only if the ship complies with the provisions of paragraph (d) of Regulation 1 of Chapter II.

(iv) Where under the provisions of sub-paragraph (c) (iii) the Administration has permitted the carriage of persons in excess of the lifeboat capacity and is satisfied that it is impracticable in that ship to stow the liferafts carried in accordance with sub-paragraph (c) (ii) it may permit a reduction in the number of lifeboats.

Provided that;

(1) the number of lifeboats shall, in the case of ships of 190 feet (or 58 metres) in length and over, never be less than four, two of which shall be carried on each side of the ship,

att å ett fartyg å korta internationella resor placera det antal par dävertar, som fordras enligt kolumn A i tabellen i regel 28, och exceptionella förhållanden föreligga, godkänna ett mindre antal dävertar, under förutsättning att detta antal aldrig är mindre än det minsta antalet enligt kolumn B i tabellen och att den sammanlagda rymden av fartygets livbåtar kommer att vara minst lika med den minsta rymd, som fordras enligt kolumn C eller med den rymd, som fordras för att bereda plats för alla ombordvarande, om denna rymd är mindre.

(ii) Om de livbåtar, som sålunda skola finnas ombord, icke äro tillräckliga för att bereda plats för alla ombordvarande, skola ytterligare livbåtar under dävertar eller livflottar anskaffas, så att platserna i fartygets livbåtar och livflottar bli tillräckliga för alla ombord.

(iii) Oavsett bestämmelserna i punkten (c) (ii) får antalet ombordvarande å ett fartyg nyttjat å korta internationella resor icke överstiga livbåtarnas sammanlagda rymd enligt punkterna (c) (i) och (c) (ii) av denna regel, med mindre administrationen anser, att delta nödvändigöres av trafikens omfattning och i så fall endast, om fartyget uppfyller föreskrifterna i kapitel II regel 1 mom. (d).

(iv) Om administrationen med stöd av bestämmelserna i punkten (c) (iii) tillåtit att ett större antal personer medföres, än som motsvarar livbåtsutrymmet, och är övertygad om att det är ogörligt, att i fartyget stuva de livflottar, som skola finnas enligt punkten (c) (ii), må den tillåta en minskning av antalet livbåtar på villkor att:

(1) antalet livbåtar å fartyg, vilkas längd är 58 meter (eller 190 eng. fot) eller däröver, aldrig understiger fyra, varav två skola föras å vardera sidan av fartyget, och å fartyg, vil-

and in the case of ships of less than 190 feet (or 58 metres) in length, shall never be less than two, one of which shall be carried on each side of the ship; and

(2) the number of lifeboats and liferafts shall always be sufficient to accommodate the total number of person on board.

(v) Every passenger ship engaged on short international voyages shall carry in addition to the lifeboats and liferafts required by the provisions of this paragraph, liferafts sufficient to accommodate 10 per cent. of the total number of persons for whom there is accommodation in the lifeboats carried in that ship.

(vi) Every passenger ship engaged on short international voyages shall also carry buoyant apparatus for at least 5 per cent. of the total number of persons on board.

(vii) The Administration may permit individual ships or classes of ships with short international voyage certificates to proceed on voyages in excess of 600 miles but not exceeding 1,200 miles if such ships comply with the provisions of paragraph (d) of Regulation 1 of Chapter II, if they carry lifeboats which provide for 75 per cent. of the persons on board and otherwise comply with the provisions of this paragraph.

kas längd är mindre än 58 meter (eller 190 eng. fot), aldrig understiger två, varav en skall föras å vardera sidan av fartyget; samt

(2) antalet livbåtar och livflottar alltid är tillräckligt att bereda plats för alla personer, som fartyget får medföra.

(v) Varje passagerarfartyg å korta internationella resor skall, utöver de livbåtar och livflottar, som fordras enligt bestämmelserna i detta moment, medföra tillräckligt med livflottar för att bereda plats för tio procent av det antal personer, för vilka det finnes plats i de livbåtar, som fartyget får medföra.

(vi) Varje passagerarfartyg å korta internationella resor skall också medföra flytredskap för minst fem procent av det antal personer, som fartyget får medföra.

(vii) Administrationen må medgiva, att vissa fartyg eller grupper av fartyg, som äro försedda med certifikat för kort internationell resa, må nyttjas å resa, som överstiger 600 nautiska mils längd men icke 1 200 nautiska mils längd, på villkor att dessa fartyg uppfylla bestämmelserna i kapitel II regel 1 mom. (d), att de medföra livbåtar som bereda plats för 75 procent av antalet personer ombord, och att de i övrigt uppfylla bestämmelserna i detta moment.

Regulation 28

Table relating to Davits and Lifeboat Capacity for Ships on Short International Voyages

The following table fixes according to the length of the ship—

(A) the minimum number of sets of davits to be provided on a ship engaged on short international voyages to each of which must be attached a lifeboat in accordance with Regulation 27 of this Chapter;

(B) the smaller number of sets of davits which may be authorised ex-

Regel 28

Tabell över dävertar och livbåtsrymd å fartyg å korta internationella resor

I efterföljande tabell anges i förhållande till fartygets längd:

(A) det minsta antal par dävertar, som skall finnas å ett fartyg nyttjat å korta internationella resor, och till vilka livbåtar skola vara anbragta enligt regel 27 i detta kapitel;

(B) det mindre antal par dävertar, som undantagsvis må medgivas för

Registered Length of Ship		(A)	(B)	(C)	
Feet	Metres	Minimum Number of Sets of Davits	Smaller Number of Sets of Davits authorised exceptionally	Minimum Capacity of Lifeboats	
				Cubic Feet	Cubic Metres
100 and under 120	31 and under 37	2	2	400	11
120 " " 140	37 " " 43	2	2	650	18
140 " " 160	43 " " 49	2	2	900	26
160 " " 175	49 " " 53	3	3	1,150	33
175 " " 190	53 " " 58	3	3	1,350	38
190 " " 205	58 " " 63	4	4	1,550	44
205 " " 220	63 " " 67	4	4	1,750	50
220 " " 230	67 " " 70	5	4	1,850	52
230 " " 245	70 " " 75	5	4	2,150	61
245 " " 255	75 " " 78	6	5	2,400	68
255 " " 270	78 " " 82	6	5	2,700	76
270 " " 285	82 " " 87	7	5	3,000	85
285 " " 300	87 " " 91	7	5	3,300	94
300 " " 315	91 " " 96	8	6	3,600	102
315 " " 330	96 " " 101	8	6	3,900	110
330 " " 350	101 " " 107	9	7	4,300	122
350 " " 370	107 " " 113	9	7	4,750	135
370 " " 390	113 " " 119	10	7	5,150	146
390 " " 410	119 " " 125	10	7	5,550	157
410 " " 435	125 " " 133	12	9	6,050	171
435 " " 460	133 " " 140	12	9	6,550	185
460 " " 490	140 " " 149	14	10	7,150	202
490 " " 520	149 " " 159	14	10	7,800	221
520 " " 550	159 " " 168	16	12	8,400	238

Note on (C).—Where the length of the ship is under 100 feet (or 31 metres) or over 550 feet (or 168 metres) the minimum number of sets of davits and the cubic capacity of the lifeboats shall be prescribed by the Administration.

ceptionally on a ship engaged on short international voyages under Regulation 27; and

(C) the minimum lifeboat capacity required for a ship engaged on short international voyages.

Regulation 29

Stowage and Handling of Lifeboats, Liferrafts and Buoyant Apparatus

(a) Lifeboats and liferafts shall be stowed to the satisfaction of the Administration in such a way that:—

(i) they can all be launched in the shortest possible time and in not more than 30 minutes;

(ii) they will not impede in any way the prompt handling of any of the other lifeboats, liferafts or buoyant apparatus or the marshalling of

ett fartyg å korta internationella resor enligt regel 27; och

(C) den minsta sammanlagda rymd av livbåtar, som fordras å fartyg nyttjat å korta internationella resor.

Regel 29

Placering och hanterande av livbåtar, livflottor och flytredskap

(a) Livbåtar och livflottor skola placeras enligt administrationens fordringar på sådant sätt att

(i) alla kunna sjösättas på kortast möjliga tid och på högst 30 minuter;

(ii) de på intet sätt hindra ett snabbt hanterande av någon av de andra livbåtarna, livflottarna eller flytredskapen och ej heller de om-

Fartygets registrerade längd			A	B	C	
Meter	Eng. fot		Minsta antal par dävertar	Mindre antal par dävertar, som undantagsvis må medglivas	Minsta rymd av livbåtar	
					Kubikmeter	Eng. kubikfot
31	och	under 37	2	2	11	400
37	»	» 43	2	2	18	650
43	»	» 49	2	2	26	900
49	»	» 53	3	3	33	1 150
53	»	» 58	3	3	38	1 350
58	»	» 63	4	4	44	1 550
63	»	» 67	4	4	50	1 750
67	»	» 70	5	4	52	1 850
70	»	» 75	5	4	61	2 150
75	»	» 78	6	5	68	2 400
78	»	» 82	6	5	76	2 700
82	»	» 87	7	5	85	3 000
87	»	» 91	7	5	94	3 300
91	»	» 96	8	6	102	3 600
96	»	» 101	8	6	110	3 900
101	»	» 107	9	7	122	4 300
107	»	» 113	9	7	135	4 750
113	»	» 119	10	7	146	5 150
119	»	» 125	10	7	157	5 550
125	»	» 133	12	9	171	6 050
133	»	» 140	12	9	185	6 550
140	»	» 149	14	10	202	7 150
149	»	» 159	14	10	221	7 800
159	»	» 168	16	12	238	8 400

Anm. till (C): När fartygets längd understiger 31 meter (eller 100 eng. fot) eller överstiger 168 meter (eller 550 eng. fot) skall minsta antalet par dävertar och livbåtarnas rymd fastställas av administrationen.

the persons on board at the launching stations, or their embarkation;

(iii) the lifeboats, and the liferafts for which approved launching devices are required to be carried, shall be capable of being put into the water loaded with their full complement of persons and equipment even in unfavourable conditions of trim and of 15 degrees of list either way; and

(iv) the liferafts for which approved launching devices are not required to be carried, and the buoyant apparatus, shall be capable of being put into the water even in unfavourable conditions of trim and of 15 degrees of list either way.

(b) Every lifeboat shall be attached to a separate set of davits.

(c) Lifeboats may only be stowed

bordvarandes uppställning vid sjösättningsstationerna eller tillträde till livbåtar och livflottar; samt

(iii) livbåtarna och de livflottar, för vilka godkända sjösättningsanordningar fordras, skola kunna sjösättas med fullt personantal och full utrustning ombord jämväl under ogynnsamma förhållanden med avseende å trim och med 15 graders slagsida åt vilkendera sidan som helst; och

(iv) de livflottar, för vilka godkända sjösättningsanordningar icke fordras, och flytredskapen skola kunna sjösättas jämväl under ogynnsamma förhållanden med avseende å trim och med 15 graders slagsida åt vilkendera sidan som helst.

(b) Varje livbåt skall vara anbragt till ett särskilt par dävertar.

(c) Livbåtar må vara anbragta på

on more than one deck if proper measures are taken to prevent lifeboats on a lower deck being fouled by those stowed on a deck above.

(d) Lifeboats, and liferafts for which approved launching devices are required to be carried shall not be placed in the bow of the ship. They shall be stowed in such positions as to ensure safe launching having particular regard to clearance from the propeller and steeply overhanging portions of the hull aft.

(e) Davits shall be of approved design and shall be suitably placed to the satisfaction of the Administration. They shall be so disposed on one or more decks that the lifeboats placed under them can be safely lowered without interference from the operation of any other davits.

(f) Davits shall be as follows:—

(i) luffing or gravity type for operating lifeboats weighing not more than $2\frac{1}{4}$ tons (or 2,300 kilogrammes) in their turning out condition;

(ii) gravity type for operating lifeboats weighing more than $2\frac{1}{4}$ tons (or 2,300 kilogrammes) in their turning out condition.

(g) Davits, falls, blocks and all other gear shall be of such strength that the lifeboats can be turned out manned by a launching crew and then safely lowered with the full complement of persons and equipment with the ship listed to 15 degrees either way and with a 10 degrees trim.

(h) Skates or other suitable means shall be provided to facilitate launching the lifeboats against a list of 15 degrees.

(i) Means shall be provided for bringing the lifeboats against the ship's side and there holding them so that persons may be safely embarked.

(j) Lifeboats, together with the emergency boats required by Regulation 27 of this Chapter, shall be serv-

mer än ett däck allenast under villkor, att lämpliga åtgärder äro vidtagna för att hindra, att livbåtar på ett underliggande däck oklaras av livbåtar på ett ovanför beläget däck.

(d) Livbåtar och livflottar, för vilka godkända sjösättningsanordningar fordras, få icke placeras längst förut å fartyget. De skola placeras på sådana platser, att säker sjösättning ernås särskilt med tanke på att de skola gå klara för propellern och för brant överhängande delar av akterskeppet.

(e) Dävertar skola vara av godkänd utformning och placerade på lämpligt sätt i överensstämmelse med administrationens fordringar. De skola vara så anordnade på ett eller flera däck, att till dem anbragta livbåtar kunna säkert firas utan hinder av arbetet vid andra dävertar.

(f) Dävertarna skola vara:

(i) utfällbara eller av gravitationstyp för sjösättning av livbåt, vars vikt vid utfällningstillfället utan personer ombord icke överstiger 2 300 kilogram (eller 2 $\frac{1}{4}$ eng. ton);

(ii) av gravitationstyp för sjösättning av livbåt, vars vikt vid utfällningstillfället utan personer ombord överstiger 2 300 kilogram (eller 2 $\frac{1}{4}$ eng. ton).

(g) Dävertar, taljelöpare, block och annat tillbehör skola vara av sådan styrka, att livbåtarna kunna svängas ut med sjösättningsmanskap ombord och sedan utan fara sjösättas med fullt personantal och all utrustning ombord, även om fartyget har 15 graders slagsida åt vilkendera sidan som helst och tio graders trim.

(h) Glidskenor eller andra lämpliga anordningar skola finnas för underlättande av livbåtarnas sjösättning mot en slagsida av 15 grader.

(i) Inrättningar skola finnas, varmed livbåtarna kunna föras intill fartygets sida och kvarhållas där, så att människor utan fara kunna föras ombord.

(j) Livbåtar och de beredskapsbåtar, vilka fordras enligt regel 27 i detta kapitel, skola betjänas med

ed by wire rope falls, together with winches of an approved type which, in the case of the emergency boats, shall be capable of quick recovery of those boats. Exceptionally, the Administration may allow manila rope falls or falls of another approved material with or without winches (except that the emergency boats shall be required to be served by winches which are capable of quick recovery of those boats) where they are satisfied that manila rope falls or falls of another approved material are adequate.

(k) At least two lifelines shall be fitted to the davit span, and the falls and lifelines shall be long enough to reach the water with the ship at its lightest sea-going draught and listed to 15 degrees either way. Lower fall blocks shall be fitted with a suitable ring or long link for attaching to the sling hooks unless an approved type of disengaging gears is fitted.

(l) Where mechanically-powered appliances are fitted for the recovery of the lifeboats, efficient hand gear shall also be provided. Where davits are recovered by action of the falls by power, safety devices shall be fitted which will automatically cut off the power before the davits come against the stops in order to avoid over-stressing the wire rope falls or davits.

(m) Lifeboats attached to davits shall have the falls ready for service and arrangements shall be made for speedily, but not necessarily simultaneously, detaching the lifeboats from the falls. The point of attachment of the lifeboats to the falls shall be at such height above the gunwale as to ensure stability when lowering the lifeboats.

(n) (i) In passenger ships engaged on international voyages which are not short international voyages in

ställinor som taljelöpare och med vinschar av godkänd typ, vilka i vad avser beredskapsbåtarna skola kunna snabbt hämta in dessa båtar. Undantagsvis må administrationen tillåta taljelöpare av manilla eller annat godkänt material med eller utan vinschar (dock skola beredskapsbåtar betjänas med vinschar, som kunna snabbt hämta in dessa båtar), om administrationen är övertygad, att taljelöpare av manilla eller annat godkänt material svarar mot behovet.

(k) Vid mellanlag till varje dävertpar skola vara fästade minst 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 vilkendera sidan som helst. Nedre taljeblocken skola vara försedda med lämplig ring eller lång malja för anhuggning till lyftkrokarna, därest livbåt icke är försedd med urhuggningsanordning av godkänd typ.

(l) När maskindriven inrättning användes för att hämta in livbåtarna, skall denna inrättning kompletteras med en tillförlitlig handdriven anordning. När dävertarna hämtas in med hjälp av båtaltjorna och dessa äro maskindrivna, skola säkerhetsanordningar vara vidtagna, vilka automatiskt bryta krafttillförseln, innan dävertarna stöta mot stoppanordningarna, och sålunda förebygga överbelastning på ställinor och dävertar.

(m) Under dävertar anbragta livbåtar skola hava taljorna klara för användning, och sådana anordningar skola vara vidtagna, att livbåtarna kunna frigöras snabbt men icke nödvändigtvis samtidigt från båda taljorna. Livbåtarnas lyftkrokar skola vara på sådan höjd över relingen, att stabilitet under firningen säkerställes.

(n) (i) Å passagerarfartyg nyttjade å internationella resor, vilka icke äro korta internationella resor, och

which there are carried lifeboats and liferafts in accordance with sub-paragraph (b) (i) of Regulation 27 of this Chapter, there shall be provided approved launching devices sufficient in number in the opinion of the Administration to enable that number of liferafts which, together with the lifeboats, is required in accordance with that sub-paragraph to provide accommodation for all on board, to be put into the water loaded with the number of persons they are permitted to accommodate, in not more than thirty minutes in calm conditions. Approved launching devices so provided shall, so far as practicable, be distributed equally on each side of the ship and there shall never be less than one such device on each side. No such devices need, however, be provided for the additional liferafts required to be carried by sub-paragraph (b) (ii) of Regulation 27 of this Chapter for 25 per cent. of all on board, but every liferaft carried in accordance with that sub-paragraph shall, where an approved launching device is provided in the ship, be of a type which is capable of being launched from such a device.

(ii) In passenger ships engaged on short international voyages, the number of approved launching devices to be provided shall be at the discretion of the Administration. The number of liferafts allocated to each such device carried shall not be more than the number which, in the opinion of the Administration, can be put into the water fully loaded with the number of persons they are permitted to carry by that device in not more than 30 minutes in calm conditions.

Regulation 30

Lighting for Decks, Lifeboats, Liferafts, &c.

(a) Provision shall be made for an electric or equivalent system of lighting sufficient for all the requirements of safety in the different parts of a passenger ship, and parti-

som medföra livbåtar och livflottar enligt regel 27 punkten (b) (i) i detta kapitel, skall det finnas godkända sjösättningsanordningar för det antal livflottar, som tillsammans med livbåtarna fordras enligt nämnda stycke för att bereda plats för alla ombordvarande. Dessa sjösättningsanordningar skola vara så många, som enligt administrationens bedömning fordras för att på högst 30 minuter i lugnt väder sjösätta alla livflottarna med fullt personantal ombord. Dessa godkända sjösättningsanordningar skola i möjligaste mån fördelas lika på vardera sidan av fartyget, och det måste alltid finnas minst en sådan anordning på vardera sidan. Emellertid fordras icke sådana anordningar för de ytterligare livflottar, som fordras enligt regel 27 punkten (b) (ii) i detta kapitel för 25 procent av alla ombordvarande, men varje livflotte, som medföres enligt denna punkt, skall, om fartyget har en godkänd sjösättningsanordning, vara av en typ, som kan sjösättas med sådan anordning.

(ii) För passagerarfartyg å korta internationella resor skall administrationen fastställa det antal godkända sjösättningsanordningar, som skall finnas. Det antal livflottar, som tilldelats en sådan anordning ombord, får icke vara större än det antal, som enligt administrationens uppfattning kan sjösättas med den anordningen på högst 30 minuter i lugnt väder med fullt personantal ombord.

Regel 30

Belysning av däck, livbåtar, livflottar m. m.

(a) Ett elektriskt eller likvärdigt belysningssystem skall finnas, som är tillräckligt för att tillgodose alla säkerhetskrav i olika delar av ett passagerarfartyg och särskilt å de däck,

cularly for decks on which the lifeboats and liferafts are stowed. The self-contained emergency source of electrical power required by Regulation 25 of Chapter II shall be capable of supplying where necessary this lighting system and also the lighting required by sub-paragraphs (a) (ii), (b) (ii) and (b) (iii) of Regulation 19 of this Chapter.

(b) The exit from every main compartment occupied by passengers or crew shall be continuously lighted by an emergency lamp. The power for these emergency lamps shall be so arranged that they will be supplied from the emergency source of power referred to in paragraph (a) of this Regulation in the event of failure of the main generating plant.

Regulation 31

Manning of Lifeboats and Liferafts

(a) A deck officer or certificated lifeboatman shall be placed in charge of each lifeboat and a second-in-command shall also be nominated. The person in charge shall have a list of the lifeboat's crew, and shall see that the men placed under his orders are acquainted with their several duties.

(b) A man capable of working the motor shall be assigned to each motor lifeboat.

(c) A man capable of working the radio and searchlight installations shall be assigned to each lifeboat carrying this equipment.

(d) A man practised in the handling and operation of liferafts shall be assigned to each liferaft carried, except where in ships engaged on short international voyages the Administration is satisfied that this is not practicable.

Regulation 32

Certificated Lifeboatmen

(a) In passenger ships there shall be, for every lifeboat carried in order to comply with this Chapter, a num-

där livbåtar eller livflottor äro stuvade. Den självständiga elektriska reservkraftkälla, som fordras enligt kapitel II regel 25 skall, där så fordras, kunna lämna kraft till detta belysningsystem och likaledes till den belysning, som fordras enligt regel 19 punkterna (a) (ii), (b) (ii) och (b) (iii) i detta kapitel.

(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 reservkraftkällan i händelse av strömavbrott å huvudbelysningsanläggningen.

Regel 31

Bemannning av livbåtar och livflottor

(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 och tillse, att de besättningsmän, som äro underställda honom, äga kännedom om sina poster och åligganden.

(b) För varje motorlivbåt skall utses en person, som kan sköta motorn.

(c) För varje livbåt, som är försedd med radiostation och strålkastare, skall utses en person, som kan sköta dessa apparater.

(d) För varje livflotte ombord skall anvisas en man, som är övad i att handhava livflottor, för så vitt icke beträffande fartyg å korta internationella resor administrationen finner, att detta icke är möjligt.

Regel 32

Godkända livbåtmän

(a) Å passagerarfartyg skola för varje livbåt, som fartyget jämlikt föreskrifterna i detta kapitel skall med-

ber of lifeboatmen at least equal to that specified in the following table:—

Prescribed Complement of Lifeboat	The Minimum Number of Certificated Lifeboatmen shall be
Less than 41 persons	2
From 41 to 61 persons	3
From 62 to 85 persons	4
Above 85 persons	5

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
över 85 personer	5

(b) The allocation of the certificated lifeboatmen to each lifeboat remains within the discretion of the master.

(c) Certificates of efficiency shall be issued under the authority of the Administration. In order to obtain such a certificate an applicant shall prove that he has been trained in all the operations connected with launching lifeboats and other life-saving appliances and in the use of oars and propelling gear; that he is acquainted with the practical handling of lifeboats and of other life-saving equipment, and further, that he is capable of understanding and answering the orders relative to all kinds of life-saving appliances.

(b) Fördelningen av båtmännen på varje livbåt ankommer på fartygets befälhavare att bestämma.

(c) Båtmansintyg skola utfärdas efter förordnande av administrationen. För att erhålla nämnda intyg skall sökande styrka, att han blivit övad i allt med livbåtars och andra bärgningsredskaps sjösättning och med årors och framdrivningsredskaps bruk förbundet arbete; att han äger kännedom om och färdighet i livbåtars och andra bärgningsredskaps praktiska handhavande; och att han är i stånd att uppfatta och besvara order rörande alla slag av bärgningsredskap.

Regulation 33

Buoyant Apparatus

(a) No type of buoyant apparatus shall be approved unless it satisfies the following conditions:—

(i) It shall be of such size and strength that it can be thrown from the place where it is stowed into the water without being damaged.

(ii) It shall not exceed 400 lbs. in weight (or 180 kilogrammes) unless suitable means to the satisfaction of the Administration are provided to enable it to be launched without lifting by hand.

(iii) It shall be of approved material and construction.

(iv) It shall be effective and stable when floating either way up.

Regel 33

Flytredskap

(a) Typ av flytredskap må icke godkännas, med mindre det uppfyller följande 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 stuvat;

(ii) dess vikt må icke överstiga 180 kilogram (eller 400 eng. pund), såframt icke lämpliga anordningar uppfyllande administrationens fordringar finnas, genom 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) The air cases or equivalent buoyancy shall be placed as near as possible to the sides of the apparatus, and such buoyancy shall not be dependent upon inflation.

(vi) It shall be fitted with a painter and have a line securely becketed round the outside.

(b) The number of persons for which buoyant apparatus is certified shall be the number,

(i) ascertained by dividing the number of pounds of iron which it is capable of supporting in fresh water by 32 (or the number of kilogrammes divided by 14.5), or

(ii) equal to the number of feet (equivalent to 30.5 centimetres) in the perimeter, whichever is the less.

(v) luftflådorna 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 säkert fästad livlina.

(b) Största antalet personer, för vilket flytredskap må godkännas, bestämmas av det minsta tal, som erhålles antingen

(i) genom att dividera det antal kilogram järn, som ifrågakommande flytredskap förmår bära upp i färskvatten, med 14,5 (eller motsvarande antal eng. pund med 32), eller

(ii) genom att dividera antalet centimeter av omkretsen med 30,5 (eller lika med antalet eng. fot av omkretsen).

Regulation 34

Number of Lifebuoys to be Provided

The minimum number of lifebuoys with which passenger ships are provided shall be fixed by the following table:—

Length of Ship		Minimum Number of Buoys
In Feet	in Metres	
Under 200	Under 61	8
200 and under 400	61 and under 122	12
400 and under 600	122 and under 183	18
600 and under 800	183 and under 244	24
800 and over	244 and over	30

Part C. — Cargo ships only

Regulation 35

Number and Capacity of Lifeboats and Liferafts

(a) (i) Every cargo ship, except tankers of 1,600 tons gross tonnage and upwards, ships employed as whale factory ships, fish processing

Regel 34

Antal livbojar som skall finnas ombord

Minsta antal livbojar, varmed ett passagerarfartyg skall vara försett, anges i följande tabell:

Fartygets längd i		Minsta antalet livbojar
meter	eng. fot	
Under 61	Under 200	8
61 intill 122	200 intill 400	12
122 intill 183	400 intill 600	18
183 intill 244	600 intill 800	24
244 och däröver	800 och däröver	30

Del C. — Endast lastfartyg

Regel 35

Livbåtars och livflottars antal och rymd

(a) (i) Å varje lastfartyg med undantag för tankfartyg med en bruttodräktighet av 1 600 registerton och däröver, fartyg som nyttjas som val-

or canning factory ships, and ships engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries, shall carry lifeboats on each side of the ship of such aggregate capacity as will accommodate all persons on board, and in addition shall carry liferafts sufficient to accommodate half that number.

Provided that, in the case of such cargo ships engaged on international voyages between near neighbouring countries, the Administration, if it is satisfied that the conditions of the voyage are such as to render the compulsory carriage of liferafts unreasonable or unnecessary, may to that extent exempt individual ships or classes of ships from this requirement.

(ii) Every tanker of 1,600 tons gross tonnage and upwards shall carry lifeboats on each side of the ship of such aggregate capacity as will accommodate all persons on board.

(b) (i) Every ship employed as a whale factory ship, every ship employed as a fish processing or canning factory ship and every ship engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries shall carry—

(1) Lifeboats on each side of such aggregate capacity as will accommodate half the total number of persons on board.

Provided that the Administration may permit the substitution of lifeboats by liferafts of the same total capacity so however that there shall never be less than sufficient lifeboats on each side of the ship to accommodate 37 1/2 per cent, of all on board.

(2) Liferafts of sufficient aggregate capacity to accommodate half the total number of persons on board.

Provided that, if in ships employed as fish processing or canning factory ships, it is impracticable to carry

kokeri-, fiskberednings- eller fiskkonserveringsfartyg eller fartyg, som nyttjas för transport av personer, anställda i denna valkokeri-, fiskberednings- eller fiskkonserveringsverksamhet, skall å vardera sidan av fartyget finnas livbåtar av sådan sammanlagd rymd, att plats beredes för alla ombordvarande, och därutöver livflottar, tillräckliga att bereda plats för halva detta antal.

Administrationen må dock beträffande dylika lastfartyg å internationella resor mellan närbelägna grannländer, om den är övertygad att det med hänsyn till de omständigheter, varunder resan företages, är oskäligt eller obehövt att fordra medförande av livflottar, i motsvarande mån befria vissa fartyg eller grupper av fartyg från detta krav.

(ii) Å varje tankfartyg med en bruttodräktighet av 1 600 registerton och däröver skall å vardera sidan av fartyget finnas livbåtar av sådan sammanlagd rymd, att plats beredes för alla ombordvarande.

(b) (i) Å varje fartyg, som nyttjas som valkokeri, å varje fartyg som nyttjas som fiskberednings- eller fiskkonserveringsfartyg och å varje fartyg, som nyttjas för transport av personer, anställda i denna valkokeri-, fiskberednings- eller fiskkonserveringsverksamhet skall finnas

(1) livbåtar å vardera sidan av sådan sammanlagd rymd, att de bereda plats för halva antalet personer ombord.

Administrationen må dock medgiva utbyte av livbåtar mot livflottar av lika stor sammanlagd rymd, varvid det likväl å vardera sidan av fartyget aldrig får finnas färre antal livbåtar än som fordras för att bereda plats för 37 1/2 procent av alla personer ombord;

(2) livflottar av tillräcklig sammanlagd rymd för att bereda plats för halva antalet personer ombord.

Administrationen må dock, om det å fartyg, som nyttjas som fiskberednings- eller fiskkonserveringsfartyg,

lifeboats which comply fully with the requirements of this Chapter, the Administration may permit instead the carriage of other boats, which shall however provide not less than the accommodation required by this Regulation and shall have at least the buoyancy and equipment required by this Chapter for lifeboats.

(ii) Every ship employed as a whale factory ship, every ship employed as a fish processing or canning factory ship and every ship engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries shall carry two boats—one on each side—for use in an emergency. These boats shall be of an approved type and shall be not more than 28 feet (or 8 1/2 metres) in length. They may be counted for the purposes of this paragraph provided that they comply fully with the requirements for lifeboats of this Chapter and for the purposes of Regulation 8 provided that in addition they comply with the requirements of Regulation 9, and, where appropriate, Regulation 14. They shall be kept ready for immediate use while the ship is at sea. In ships in which the requirements of paragraph (g) of Regulation 36 are met by means of appliances fitted to the sides of the lifeboats, such appliances shall not be required to be fitted to the two boats provided to meet the requirements of this Regulation.

(c) Every tanker of 3,000 tons gross tonnage and upwards shall carry not less than four lifeboats. Two lifeboats shall be carried aft and two amidships, except that in tankers which have no amidships superstructure all lifeboats shall be carried aft.

Provided that, if in the case of tankers with no amidships superstructure it is impracticable to carry four lifeboats aft, the Administration may permit instead the carriage aft of one lifeboat on each side of the ship. In such a case:—

befinnes ogörligt att medföra livbåtar, vilka helt uppfylla kraven i detta kapitel, i stället tillåta andra båtar, vilka emellertid ej få bereda mindre plats än som fordras i denna regel och skola hava minst den flytförmåga och den utrustning, som enligt detta kapitel fordras för livbåtar.

(ii) Å varje fartyg, som nyttjas som valkokeri, varje fartyg som nyttjas som fiskberednings- eller fiskkonserveringsfartyg och å varje fartyg, som nyttjas för transport av personer, anställda i denna valkokeri-, fiskberednings- eller fiskkonserveringsverksamhet skall finnas två båtar — en på vardera sidan — som beredskapsbåtar vid hastigt uppkommande behov. Dessa båtar skola vara av godkänd typ och få icke vara mer än 8 1/2 meter (eller 28 eng. fot) långa. De må tagas med i beräkningen för ändamål, som omförmålas dels i detta moment, under förutsättning att de helt uppfylla fordringarna för livbåtar i detta kapitel, och dels i regel 8, under förutsättning att de tillika uppfylla fordringarna i regel 9 och, i tillämpliga fall, regel 14. De skola hållas klara för omedelbar användning, när fartyget är till sjöss. Beträffande fartyg, varå fordringarna i regel 36 mom. (g) äro uppfyllda genom anordningar å livbåtarnas sidor, skall krav icke ställas på sådana anordningar för de två båtar, som finnas ombord för att denna regel skall vara uppfylld.

(c) Å varje tankfartyg med en bruttodräktighet av 3 000 registerton och däröver skall finnas minst fyra livbåtar. Två livbåtar skola föras akterut och två midskepps utom å tankfartyg, som sakna midskeppsöverbyggnad, där samtliga livbåtar skola föras akterut.

Administrationen må dock, om det är omöjligt att å tankfartyg utan midskeppsöverbyggnad föra fyra livbåtar akterut, i stället tillåta förande av en livbåt akterut å vardera sidan av fartyget. I sådant fall skall

(i) each such lifeboat shall not exceed 26 feet (or 8 metres) in length;

(ii) each such lifeboat shall be stowed as far forward as practicable, but at least so far forward that the after end of the lifeboat is one-and-a-half times the length of the lifeboat forward of the propeller;

(iii) each lifeboat shall be stowed as near the sea level as is safe and practicable; and

(iv) there shall be carried in addition liferafts sufficient to accommodate at least one-half of the total number of persons on board.

(i) varje sådan livbåt vara högst åtta meter (eller 26 eng. fot) lång;

(ii) varje sådan livbåt placeras så långt föröver som möjligt men minst så långt föröver, att livbåtens akterända är en och en halv gång livbåtens längd för om propellern;

(iii) varje livbåt placeras så nära vattenytan som är möjligt utan fara för dess säkerhet; och

(iv) därjämte finnas livflottar, tillräckliga att bereda plats för minst halva antalet ombordvarande.

Regulation 36

Davits and Launching Arrangements

(a) In cargo ships lifeboats and liferafts shall be stowed to the satisfaction of the Administration.

(b) Every lifeboat shall be attached to a separate set of davits.

(c) Lifeboats, and liferafts for which approved launching devices are required to be carried, shall not be placed in the bow of the ship. They shall be stowed in such positions as to ensure safe launching, having particular regard to clearance from the propeller and steeply overhanging portions of the hull aft, with the object of ensuring so far as practicable that they are capable of being launched down the straight side of the ship.

(d) Davits shall be of approved design and shall be suitably placed to the satisfaction of the Administration.

(e) In tankers of 1,600 tons gross tonnage and upwards, ships employed as whale factory ships, ships employed as fish processing or canning factory ships and ships engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries, all davits shall be of the gravity type. In other ships, davits shall be as follows:—

Regel 36

Dävertar och sjösättningsanordningar

(a) Å lastfartyg skola livbåtar och livflottar placeras enligt administrationens fordringar.

(b) Varje livbåt skall vara anbragt till ett särskilt par dävertar.

(c) Livbåtar och livflottar, för vilka godkända sjösättningsanordningar fordras, få icke placeras längst förut i fartyget. De skola placeras på sådana platser, att säker sjösättning ernås särskilt med tanke på att de skola gå klara för propellern och för brant överhängande delar av akterskeppet och med syfte att så långt möjligt säkerställa sjösättning utmed fartygets raka sidor.

(d) Dävertar skola vara av godkänd utformning och placerade på lämpligt sätt i överensstämmelse med administrationens fordringar.

(e) Å tankfartyg med en bruttodräktighet av 1 600 registerton och däröver, fartyg som nyttjas som valkokeri, fartyg som nyttjas som fiskberednings- eller fiskkonserveringsfartyg och fartyg, som nyttjas för transport av personer anställda i denna valkokeri-, fiskberednings- eller fiskkonserveringsverksamhet skola alla dävertar vara av gravitationstyp.

Å övriga fartyg skola dävertarna vara

(i) luffing or gravity type for operating lifeboats weighing not more than 2 1/4 tons (or 2,300 kilogrammes) in their turning out condition;

(ii) gravity type for operating lifeboats weighing more than 2 1/4 tons (or 2,300 kilogrammes) in their turning out condition.

(f) Davits, falls, blocks and all other gear shall be of such strength that the lifeboats can be turned out manned by a launching crew and then safely lowered with the full complement of persons and equipment, with the ship listed to 15 degrees either way, and with a 10 degrees trim.

(g) Skates or other suitable means shall be provided to facilitate launching the lifeboats against a list of 15 degrees.

(h) Means shall be provided for bringing the lifeboats against the ship's side and there holding them so that persons may be safely embarked.

(i) Lifeboats, together with emergency boats required by subparagraph (b) (ii) of Regulation 35 of this Chapter, shall be served by wire rope falls, together with winches of an approved type which, in the case of the emergency boats, shall be capable of quick recovery of those boats. Exceptionally, the Administration may allow manila rope falls or falls of another approved material with or without winches (except that the emergency boats shall be required to be served by winches which are capable of quick recovery of those boats) where they are satisfied that manila rope falls or falls of another approved material are adequate.

(j) At least two lifelines shall be fitted to the davit spans, and the falls and lifelines shall be long enough to reach the water with the ship at its lightest sea-going draught and listed to 15 degrees either way. Lower fall blocks shall be fitted with a suitable ring or long link for attaching to the

(i) utfällbara eller av gravitationsstyp för sjösättning av livbåtar, vars vikt vid utfällningstillfället utan personer ombord icke överstiger 2 300 kilogram (eller 2 1/4 eng. ton);

(ii) av gravitationstyp för sjösättning av livbåtar, vars vikt vid utfällningstillfället utan personer ombord överstiger 2 300 kilogram (eller 2 1/4 eng. ton).

(f) Dävertar, taljelöpare, block och annat tillbehör skola vara av sådan styrka, att livbåtarna kunna svängas ut med sjösättningsmanskap ombord och sedan utan fara sjösättas med fullt personantal och all utrustning ombord, även om fartyget har 15 graders slagsida åt vilkendera sidan som helst och tio graders trim.

(g) Glidskenor eller andra lämpliga anordningar skola finnas för att underlätta livbåtarnas sjösättning mot en slagsida av 15 grader.

(h) Inrättningar skola finnas, varmed livbåtarna kunna föras intill fartygets sida och kvarhållas där, så att människor utan fara kunna föras ombord.

(i) Livbåtar och de beredskapsbåtar, vilka fordras enligt regel 35 punkten (b) (ii) i detta kapitel, skola betjänas med ställinor som taljelöpare och med vinschar av godkänd typ, vilka, i vad avser beredskapsbåtarna, skola kunna snabbt hämta in dessa båtar. Undantagsvis må administrationen tillåta taljelöpare av manilla eller annat godkänt material med eller utan vinschar (dock skola beredskapsbåtar betjänas med vinschar, som kunna snabbt hämta in dessa båtar), om administrationen är övertygad, att taljelöpare av manilla eller annat godkänt material svarar mot behovet.

(j) Vid mellangaj till varje dävertpar skola vara fästade minst 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 vilkendera sidan som helst. Nedre taljblocken skola vara försed-

sling hooks unless an approved type of disengaging gear is fitted.

(k) Where mechanically powered appliances are fitted for the recovery of the lifeboats, efficient hand gear shall also be provided. Where davits are recovered by action of the falls by power, safety devices shall be fitted which will automatically cut off the power before the davits come against the stops in order to avoid overstressing the wire rope falls or davits.

(l) Lifeboats shall have the falls ready for service, and arrangements shall be made for speedily, but not necessarily simultaneously, detaching the lifeboats from the falls. The point of attachment of the lifeboats to the falls shall be at such height above the gunwale as to ensure stability when lowering the lifeboats.

(m) In ships employed as whale factory ships, ships employed as fish processing or canning factory ships and ships engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries, in which there are carried lifeboats and liferafts in accordance with subparagraph (i) (2) of paragraph (b) of Regulation 35 no approved launching devices need be provided for the liferafts, but there shall be provided such devices sufficient in number, in the opinion of the Administration, to enable the liferafts carried in accordance with subparagraph (i) (1) of that paragraph to be put into the water loaded with the number of persons they are permitted to accommodate, in not more than 30 minutes in calm conditions. Approved launching devices so provided shall, so far as practicable, be distributed equally on each side of the ship. Every liferaft carried on ships in which an approved launching device is required to be provided shall be of a type which is capable of being launched by such a device.

da med lämplig ring eller lång malja för anhuggning till lyftkrokarna, där-
est livbåt icke är försedd med urhugg-
ningsanordning av godkänd typ.

(k) När maskindriven inrättning användes för att hämta in livbåtarna, skall denna inrättning kompletteras med en tillförlitlig handdriven anordning. När dävertarna hämtas in med hjälp av båttaljorna och dessa äro maskindrivna, skola säkerhetsanordningar vara vidtagna, vilka automatiskt bryta krafttillförseln, innan dävertarna stöta mot stoppanordningarna, och sålunda förebygga överbelastning på ställinor och dävertar.

(l) Livbåtar skola hava taljorna klara för användning, och sådana anordningar skola vara vidtagna, att livbåtarna kunna frigöras snabbt men icke nödvändigtvis samtidigt från båda taljorna. Livbåtarnas lyftkrokar skola vara på sådan höjd över relingen, att stabilitet under firningen säkerställes.

(m) Å fartyg, som nyttjas som valkokeri, fartyg som nyttjas som fiskberednings- eller fiskkonserveringsfartyg och fartyg, som nyttjas för transport av personer, anställda i denna valkokeri-, fiskberednings- eller fiskkonserveringsverksamhet, vilka medföra livbåtar och livflottar enligt punkten (b) (i) (2) av regel 35, fordras icke godkända sjösättningsanordningar för livflottarna, men det skall finnas sådana anordningar i det antal, vilket enligt administrationens uppfattning fordras för att alla de livflottar, som medföras enligt punkten (i) (1) av nämnda moment, skola kunna sjösättas med fullt tillåtet personantal ombord på högst 30 minuter i lugnt väder. Dessa godkända sjösättningsanordningar skola i möjligaste mån fördelas lika på vardera sidan av fartyget. Varje livflotte, som finnes å fartyg, där godkända sjösättningsanordningar fordras, skall vara av en typ, som kan sjösättas med en sådan anordning.

Regulation 37

Regel 37

Number of Lifebuoys to be Provided

At least eight lifebuoys of a type which satisfies the requirements of Regulation 21 of this Chapter shall be carried.

Antal livbojar som skall finnas

Minst åtta livbojar av en typ, som uppfyller fordringarna i regel 21 i detta kapitel, skola finnas ombord.

Regulation 38

Regel 38

Emergency Lighting

The lighting required by subparagraphs (a) (ii), (b) (ii) and (b) (iii) of Regulation 19 of this Chapter shall be capable of being supplied for at least three hours by the emergency source of power required by Regulation 26 of Chapter II. In cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards the Administration shall ensure that the lighting of the alleyways, stairways and exits is such that the access of all persons on board to the launching stations and stowage positions of lifeboats and liferafts is not impeded.

Nödbelysning

Den belysning, som fordras i punkterna (a) (ii), (b) (ii) och (b) (iii) av regel 19 i detta kapitel, skall kunna tillhandahållas under minst tre timmar från den reservkraftkälla, som fordras enligt kapitel II regel 26. Å lastfartyg med en bruttodräktighet av 1 600 registerton och däröver skall administrationen säkerställa, att belysningen av gångar, trappor och utgångar är sådan, att samtliga ombordvarande beredas obehindrat tillträde till sjösättnings- och uppställningsplatser för livbåtar och livflottar.

**Chapter IV.—Radiotelegraphy and
Radiotelephony**

Part A. — Application and Definitions

Regulation 1

Application

(a) Unless expressly provided otherwise, this Chapter applies to all ships to which the present Regulations apply.

(b) This Chapter does not apply to ships to which the present Regulations would otherwise apply while such ships are being navigated within the Great Lakes of North America and their connecting and tributary waters as far east as the lower exit of the St. Lambert Lock at Montreal in the Province of Quebec, Canada.*

(c) No provision in this Chapter shall prevent the use by a ship or survival craft in distress of any means at its disposal to attract attention, make known its position and obtain help.

Regulation 2

Terms and Definitions

For the purpose of this Chapter the following terms shall have the meanings defined below. All other terms which are used in this Chapter and which are also defined in the Radio Regulations shall have the same meanings as defined in those Regulations:

(a) "Radio Regulations" means the Radio Regulations annexed to, or regarded as being annexed to, the most recent International Telecommunication Convention which may be in force at any time.

(b) "Radiotelegraph auto alarm"

* Such ships are subject to special requirements relative to radio for safety purposes, the present requirements being contained in the United States-Canadian agreement of 1952, entitled: "Promotion of Safety on the Great Lakes by Means of Radio."

**Kapitel IV — Radiotelegrafi och
radiotelefoni**

Del A. — Tillämpning och definitioner

Regel 1

Tillämpning

(a) Där annorlunda ej uttryckligen stadgas, äger detta kapitel tillämpning å alla fartyg, varå dessa regler äro tillämpliga.

(b) Detta kapitel äger ej tillämpning å fartyg, som eljest äro underkastade dessa regler, när fartygen befara de Stora Sjöarna i Nordamerika jämte deras förbindelseleder och tillflöden så långt österut som till den nedre slussporten i slussen St. Lambert vid Montreal i provinsen Quebec i Canada.*

(c) Ingen föreskrift i detta kapitel får hindra ett nödställt fartyg eller livbåt eller livflotte att begagna sig av alla till buds stående medel för att påkalla uppmärksamhet, meddela sin position och erhålla hjälp.

Regel 2

Definitioner

I detta kapitel skola följande uttryck hava den innebörd, som nedan anges. Alla andra i radioreglementet definierade uttryck, som användas i detta kapitel, skola hava den innebörd, som radioreglementet angiver.

(a) Med »radioreglementet» skall förstås det radioreglemente som tillhör eller betraktas såsom tillhörande senaste i kraft varande internationella telekonvention.

(b) Med »autoalarm för radiotele-

* Dessa fartyg äro underkastade speciella föreskrifter angående radioutrustning för sjösäkerhet; nu gällande föreskrifter äro intagna i en överenskommelse mellan USA och Canada av år 1952 med titeln: »Promotion of Safety on the Great Lakes by Means of Radio».

means an automatic alarm receiving apparatus which responds to the radiotelegraph alarm signal and has been approved.

(c) "Radio officer" means a person holding at least a first or second class radiotelegraph operator's certificate complying with the provisions of the Radio Regulations, who is employed in the radiotelegraph station of a ship which is provided with such a station in compliance with the provisions of Regulation 3 or Regulation 4 of this Chapter.

(d) "Radiotelephone operator" means a person holding an appropriate certificate complying with the provisions of the Radio Regulations.

(e) "Existing installation" means:—

(i) an installation wholly installed on board a ship before the date on which the present Convention comes into force, irrespective of date on which acceptance by the respective Administration takes effect; and

(ii) an installation part of which was installed on board a ship before the date of coming into force of the present Convention and the rest of which consists either of parts installed in replacement of identical parts, or parts which comply with the requirements of this Chapter.

(f) "New installation" means any installation which is not an existing installation.

Regulation 3

Radiotelegraph Station

Passenger ships irrespective of size and cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards, unless exempted under Regulation 5 of this Chapter shall be fitted with a radiotelegraph station complying with the provisions of Regulations 8 and 9 of this Chapter.

grafi» skall förstås en mottagningsapparat för autoalarm, som reagerar för alarmsignalen för radiotelegrafi och som blivit vederbörligen godkänd.

(c) Med »radiotelegrafist» skall förstås en person, som innehar minst första eller andra klassens radiotelegrafistcertifikat enligt radioreglementets bestämmelser och som tjänstgör på en fartygsradiostation för telegrafi, installerad i enlighet med föreskrifterna i regel 3 eller regel 4 i detta kapitel.

(d) Med »radiotelefonist» skall förstås en person, som innehar vederbörligt certifikat i enlighet med radioreglementets föreskrifter.

(e) Med »befintlig installation» skall förstås

(i) en installation, som helt färdigställt ombord på ett fartyg, innan denna konvention träder i kraft och oberoende av den tidpunkt, då vederbörande administrations godkännande träder i kraft; och

(ii) en installation, varav en del installeras ombord på ett fartyg före denna konventions ikraftträdande och den återstående delen antingen består av identiska ersättningsdelar eller av delar i full överensstämmelse med detta kapitel's föreskrifter.

(f) Med »nyinstallation» skall förstås varje installation, som ej är befintlig installation.

Regel 3

Radiotelegrafstationer

Passagerarfartyg oberoende av storlek och lastfartyg med en brutto-dräktighet av 1 600 registerton och däröver skola, om de ej blivit undantagna med stöd av regel 5 i detta kapitel, vara utrustade med en radiotelegrafstation i enlighet med bestämmelserna i reglerna 8 och 9 i detta kapitel.

Regulation 4

Radiotelephone Station

Cargo ships of 300 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage, unless fitted with a radiotelegraph station complying with the provisions of Regulations 8 and 9 of this Chapter shall, provided they are not exempted under Regulation 5 of this Chapter, be fitted with a radiotelephone station complying with the provisions of Regulations 14 and 15 of this Chapter.

Regulation 5

Exemptions from Regulations 3 and 4

(a) The Contracting Governments consider it highly desirable not to deviate from the application of Regulations 3 and 4 of this Chapter; nevertheless the Administration may grant to individual passenger or cargo ships exemptions of a partial and/or conditional nature, or complete exemption from the requirements of Regulation 3 or Regulation 4 of this Chapter.

(b) The exemptions permitted under paragraph (a) of this Regulation shall be granted only to a ship engaged on a voyage where the maximum distance of the ship from the shore, the length of the voyage, the absence of general navigational hazards, and other conditions affecting safety are such as to render the full application of Regulation 3 or Regulation 4 of this Chapter unreasonable or unnecessary. When deciding whether or not to grant exemptions to individual ships, Administrations shall have regard to the effect that exemptions may have upon the general efficiency of the distress service for the safety of all ships. Administrations should bear in mind the desirability of requiring ships which are exempted from the requirement of Regulation 3 of this Chapter to be fitted with a radiotelephone station which complies with the provisions of Regula-

Regel 4

Radiotelefonstationer

Lastfartyg med en bruttodräktighet av 300 registerton och däröver men understigande 1 600 registerton skola, därest de icke äro utrustade med en radiotelegrafstation i enlighet med reglerna 8 och 9 i detta kapitel eller undantagna enligt regel 5 i detta kapitel, vara utrustade med en radiotelefonstation enligt reglerna 14 och 15 i detta kapitel.

Regel 5

Undantag från reglerna 3 och 4

(a) De fördragsslutande regeringarna finna det särskilt önskvärt, att avvikelser från reglerna 3 och 4 icke göres; icke desto mindre må varje administration i fråga om enstaka passagerar- och lastfartyg medgiva undantag delvis och/eller under vissa villkor eller fullständigt från bestämmelserna i reglerna 3 och 4 i detta kapitel.

(b) Undantag, som medgivas med stöd av mom. (a) i denna regel, skola lämnas endast för fartyg å resa, där största avståndet mellan fartyget och land, resans längd, frånvaron av vanliga risker för navigeringen och andra omständigheter, som påverka säkerheten, äro sådana, att en fullständig tillämpning av regel 3 eller 4 i detta kapitel vore oskälig eller onödig.

Administrationer, som överväga att göra undantag för ett fartyg, skola beakta den inverkan undantaget kan få på effektiviteten i stort av den sjöräddningstjänst, som avser alla fartygs trygghet. Administrationerna böra beakta önskvärheten av att fartyg, som undantagas från föreskrifterna i regel 3, såsom villkor för undantaget förpliktas att installera en radiotelefonstation, som fyller föreskrifterna i reglerna 14 och 15 i detta kapitel.

tions 14 and 15 of this Chapter as a condition of exemption.

(c) Each Administration shall submit to the Organization as soon as possible after the first of January in each year a report showing all exemptions granted under paragraphs (a) and (b) of this Regulation during the previous calendar year and giving the reasons for granting such exemptions.

Part B. — Watches

Regulation 6

Watches — Radiotelegraph

(a) Each ship which in accordance with Regulation 3 or Regulation 4 of this Chapter is fitted with a radiotelegraph station shall, while at sea, carry at least one radio officer and, if not fitted with a radiotelegraph auto alarm, shall, subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation, listen continuously on the radiotelegraph distress frequency by means of a radio officer using headphones or a loud-speaker.

(b) Each passenger ship which in accordance with Regulation 3 of this Chapter is fitted with a radiotelegraph station, if fitted with a radiotelegraph auto alarm, shall subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation, and while at sea, listen on the radiotelegraph distress frequency by means of a radio officer using headphones or a loud-speaker, as follows:—

(i) if carrying or certificated to carry 250 passengers or less, at least 8 hours listening a day in the aggregate;

(ii) if carrying or certificated to carry more than 250 passengers and engaged on a voyage exceeding 16 hours duration between two consecutive ports, at least 16 hours listening a day in the aggregate. In this case the ship shall carry at least two radio officers;

(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 samt angiva skälen till att dessa undantag gjorts.

Del B. — Vakhållning

Regel 6

Vakhållning — Radiotelegraf

(a) Varje fartyg, som enligt regel 3 eller 4 i detta kapitel är utrustat med en radiotelegrafstation, skall till sjöss medföra minst en radiotelegrafist och å fartyget, för så vitt detta ej är utrustat med en autoalarm för radiotelegrafi, skall med beaktande av bestämmelserna i mom. (d) av denna regel ständig vakt hållas på nödfrekvensen för radiotelegrafi av en radiotelegrafist, som använder hörtelefon eller högtalare.

(b) Å varje passagerarfartyg, som enligt regel 3 i detta kapitel är utrustat med en radiotelegrafstation, skall, om autoalarm för radiotelegrafi finnes, med beaktande av bestämmelserna i mom. (d) av denna regel till sjöss hållas vakt på nödfrekvensen för radiotelegrafi av en radiotelegrafist, som använder hörtelefon eller högtalare, på följande sätt:

(i) om fartyget medför eller är berättigat att medföra högst 250 passagerare, sammanlagt minst åtta timmars vakhållning 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 vakhållning per dygn. I detta fall skall fartyget hava minst två radiotelegrafister:

(iii) if carrying or certificated to carry more than 250 passengers and engaged on a voyage of less than 16 hours duration between two consecutive ports, at least 8 hours listening a day in the aggregate.

(c) (i) Each cargo ship which in accordance with Regulation 3 of this Chapter is fitted with a radiotelegraph station, if fitted with a radiotelegraph auto alarm, shall, subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation, and while at sea, listen on the radiotelegraph distress frequency by means of a radio officer using headphones or a loud-speaker, for at least 8 hours a day in the aggregate. However, Administrations may on cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards but less than 3,500 tons gross tonnage permit the hours of listening to be limited to not less than 2 hours a day in the aggregate for a period of three years from the date of coming into force of the present Convention.

(ii) Each cargo ship of 300 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage which is fitted with a radiotelegraph station as a consequence of Regulation 4 of this Chapter, if fitted with a radiotelegraph auto alarm shall, subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation, and while at sea, listen on the radiotelegraph distress frequency by means of a radio officer using headphones or a loud-speaker, during such periods as may be determined by the Administration. Administrations shall, however, have regard to the desirability of requiring, whenever practicable, a listening watch of at least 8 hours a day in the aggregate.

(d) During the period when a radio officer is required by this Regulation to listen on the radiotelegraph distress frequency the radio officer may discontinue such listening during the time when he is handling traffic on other frequencies, or performing other essential radio duties,

(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 åtta timmars vakthållning per dygn.

(c) (i) Å varje lastfartyg, som enligt regel 3 i detta kapitel är utrustat med en radiotelegrafstation, skall, om autoalarm för radiotelegrafi finnes, med beaktande av bestämmelserna i mom. (d) av denna regel, till sjöss hållas vakt på nödfrekvensen för telegrafi av en radiotelegrafist, som använder hörtelefon eller högtalare, minst åtta timmar per dygn. Emellertid må administrationen beträffande fartyg med en bruttodräktighet av 1 600 registerton och däröver men mindre än 3 500 registerton medgiva, att vakthållningen begränsas till minst två timmar per dygn under en tid av tre år efter denna konventions ikraftträdande.

(ii) Å varje lastfartyg med en bruttodräktighet av 300 registerton och däröver men mindre än 1 600 registerton, som enligt regel 4 i detta kapitel är utrustat med en radiotelegrafstation, skall, om autoalarm för radiotelegrafi finnes installerad, med beaktande av bestämmelserna i mom. (d) av denna regel till sjöss hållas vakt på nödfrekvensen för radiotelegrafi av en radiotelegrafist, vilken använder hörtelefon eller högtalare, under sådana perioder, som må bestämmas av administrationen. Administrationerna böra emellertid beakta önskvärdheten av att, då så är möjligt och rimligt, minst åtta timmars vakthållning per dygn föreskrives.

(d) Under de perioder, då en radiotelegrafist enligt denna regel skall hålla vakt på nödfrekvensen för radiotelegrafi, må telegrafisten avbryta denna vakthållning de tider, då han är sysselsatt med trafik på andra frekvenser eller fullgör andra viktiga radiogöromål, men endast

but only if it is impracticable to listen by split headphones or loud-speaker. The listening watch shall always be maintained by a radio officer using headphones or loud-speaker during the silence periods provided for by the Radio Regulations.

(e) In all ships fitted with a radiotelegraph auto alarm this radiotelegraph auto alarm shall, while the ship is at sea, be in operation whenever there is no listening being kept under paragraphs (b), (c) or (d) of this Regulation and, whenever practicable, during direction-finding operations.

(f) The listening periods provided for by this Regulation, including those which are determined by the Administration, should be maintained preferably during periods prescribed for the radiotelegraph service by the Radio Regulations.

Regulation 7

Watches — Radiotelephone

(a) Each ship which is fitted with a radiotelephone station in accordance with Regulation 4 of this Chapter shall, for safety purposes, carry at least one radiotelephone operator (who may be the master, an officer or a member of the crew holding only a certificate for radiotelephony) and shall, subject to the provisions of paragraph (b) of this Regulation, while at sea, maintain continuous listening watch on the radiotelephone distress frequency, in the place on board from which the ship is usually navigated, using a loud-speaker or other appropriate means.

(b) Listening may be discontinued

(i) when the receiving equipment is being used for traffic on another frequency and a second receiver is not available; or

(ii) when, in the opinion of the master, conditions are such that maintenance of the listening watch would interfere with the safe navigation of the ship.

om det är olämpligt att hålla vakt med delad hörtelefon eller högtalare. Radiotelegrafisten skall alltid hålla vakt med hörtelefon eller högtalare under de tystnadsperioder, som föreskrivas i radioreglementet.

(e) Å alla fartyg, som äro utrustade med autoalarm för radiotelegrafi, skall denna apparat, då fartyget är till sjöss, alltid vara inkopplad, när vakthållning icke äger rum enligt bestämmelserna i mom. (b), (c) eller (d) av denna regel och dessutom, då detta är praktiskt möjligt, när pejlapparaten användes.

(f) De perioder för vakthållning, som äro föreskrivna i denna regel, ävensom de av administrationen bestämda skola företrädesvis förläggas till de tider, som i radioreglementet stadgas för radiotelegraftjänsten.

Regel 7

Vakthållning — Radiotelefon

(a) Varje fartyg, som är utrustat med en radiotelefonstation i enlighet med regel 4 i detta kapitel, skall för säkerhetsändamål medföra minst en radiotelefonist (som kan vara befälhavaren, ett befäl eller en av manskapet och som allenast har radiotelefonistcertifikat); å fartyget skall, med beaktande av bestämmelserna i mom. (b) av denna regel, till sjöss hållas ständig vakt på nödfrekvensen för radiotelefonti på den plats, varifrån fartyget vanligen navigeras, medelst en högtalare eller annan lämplig anordning.

(b) Vakthållningen må avbrytas

(i) då mottagaren användes för trafik på annan frekvens och någon annan mottagare ej är tillgänglig; eller

(ii) då befälhavaren anser förhållandena vara sådana, att vakthållning skulle äventyra fartygets säkra navigering.

Listening watch should, however, as far as possible be maintained during the silence periods provided for in the Radio Regulations.

Vakt bör emellertid i möjligaste mån hållas under de tystnadsperioder, som föreskrivas i radioreglementet.

Part C. — Technical requirements

Del C. — Tekniska bestämmelser

Regulation 8

Regel 8

Radiotelegraph Stations

Radiotelegrafstationer

(a) The radiotelegraph station shall be so located that no harmful interference from extraneous mechanical or other noise will be caused to the proper reception of radio signals. The station shall be placed as high in the ship as practicable, so that the greatest possible degree of safety may be secured.

(a) Radiotelegrafstationen skall vara så placerad, att besvärande störningar utifrån genom på mekanisk väg eller annorledes uppkommet oväsen icke kommer 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) The radiotelegraph operating room shall be of sufficient size and of adequate ventilation to enable the main and reserve radiotelegraph installations to be operated efficiently, and shall not be used for any purpose which will interfere with the operation of the radiotelegraph station.

(b) Radiohytten skall vara av tillräcklig storlek och försedd med erforderlig ventilation, så att huvudinstallation och reservinstallation kunna handhavas på ett effektivt sätt, och den får icke användas för något ändamål, som inverkar störande på radiotjänsten.

(c) The sleeping accommodation of at least one radio officer shall be situated as near as practicable to the radiotelegraph operating room. In new ships, this sleeping accommodation shall not be within the radiotelegraph operating room.

(c) Minst en radiotelegrafist skall hava sin bostadshytt så nära radiohytten som möjligt. På nya fartyg får radiohytten ej användas som sovhytt för telegrafisten.

(d) There shall be provided between the radiotelegraph operating room and the bridge and one other place, if any, from which the ship is navigated, an efficient two-way system for calling and voice communication which shall be independent of the main communication system on the ship.

(d) En tjänstduglig tvåvägsförbindelse för anrop och tal, vilken förbindelse skall vara oberoende av fartygets ordinarie kommunikationssystem, skall vara anordnad mellan å ena sidan radiohytten och å andra sidan kommandobryggan, och, i förekommande fall, en annan plats, från vilken fartyget navigeras.

(e) The radiotelegraph installation shall be installed in such a position that it will be protected against the harmful effects of water or extremes of temperature. It shall be readily accessible both for immediate use in case of distress and for repair.

(e) Radiotelegrafinstallationen skall vara monterad på sådan plats, att den är skyddad för skada genom vatten, kyla eller hetta. Den skall vara lätt tillgänglig både för omedelbar användning vid nödtillfälle och för reparation.

(f) A reliable clock with a dial not less than five inches (or 12.5 centimetres) in diameter and a concentric

(f) Det skall finnas ett tillförlitligt ur med centrumsekundvisare och en urtavla, minst 12,5 centimeter

seconds hand, the face of which is marked to indicate the silence periods prescribed for the radiotelegraph service by the Radio Regulations, shall be provided. It shall be securely mounted in the radiotelegraph operating room in such a position that the entire dial can be easily and accurately observed by the radio officer from the radiotelegraph operating position and from the position for testing the radiotelegraph auto alarm receiver.

(g) A reliable emergency light shall be provided in the radiotelegraph operating room, consisting of an electric lamp permanently arranged so as to provide satisfactory illumination of the operating controls of the main and reserve radiotelegraph installations and of the clock required by paragraph (f) of this Regulation. In new installations, this lamp shall, if supplied from the reserve source of energy required by sub-paragraph (iii) of paragraph (a) of Regulation 9 of this Chapter, be controlled by two-way switches placed near the main entrance to the radiotelegraph operation room and at the radiotelegraph operating position, unless the layout of the radiotelegraph operating room does not warrant it. These switches shall be clearly labelled to indicate their purpose.

(h) Either an electric inspection lamp, operated from the reserve source of energy required by sub-paragraph (iii) of paragraph (a) of Regulation 9 of this Chapter and provided with a flexible lead of adequate length, or a flashlight shall be provided and kept in the radiotelegraph operating room.

(i) The radiotelegraph station shall be provided with such spare parts, tools and testing equipment as will enable the radiotelegraph installation to be maintained in efficient working condition while at sea. The testing equipment shall include an instrument or instruments for measuring A.C. volts, D.C. volts and ohms.

(eller fem eng. tum) i diameter, med markeringar för de tystnadsperioder radioreglementet föreskriver för radiotelegrajtjänsten. Uret skall vara monterat i radiohytten på ett betryggande sätt och vara så placerat, att hela urtavlan kan observeras med lätthet och precision av radiotelegrafisten från telegrafexpeditionsplatsen och från den plats där autoalarmmottagaren för radiotelegrafi provas.

(g) I radiohytten skall finnas en tillförlitlig reservbelysning, bestående av en fast monterad elektrisk lampa, så placerad att den tillfredsställande belyser manöverdonen för huvudinstallation och reservinstallation för radiotelegrafi samt det ur, som föreskrives i mom. (f) av denna regel. På nya installationer skall denna lampa, om den matas från den reservkraftkälla, som föreskrives i punkten (a) (iii) av regel 9 i detta kapitel, manövreras med två trappomkastare, den ena vid radiohyttens ingångsdörr och den andra vid expeditionsplatsen, såvida ej radiohyttens form och storlek gör ett dylikt arrangemang onödigt. Omkastarna skola vara försedda med tydlig märkning, som anger deras ändamål.

(h) I radiohytten skall finnas antingen en sladdlampa eller en elektrisk handlampa. Sladdlampan skall hava en sladd av erforderlig längd, och den skall kunna matas från den reservkraftkälla, som föreskrives i punkten (a) (iii) i regel 9 i detta kapitel.

(i) Radiostationen skall vara försedd med de reservdelar och verktyg samt den mätutrustning, som fordras för att stationen skall kunna bibehållas i fullt arbetsdugligt skick, medan fartyget är till sjöss. Mätutrustningen skall omfatta ett eller flera instrument, som kan mäta volt likström, volt växelström och ohm.

(j) If a separate emergency radiotelegraph operating room is provided the requirements of paragraphs (d), (e), (f), (g) and (h) of this Regulation shall apply to it.

(j) Om en särskild radiohytt är anordnad för nödtillfälle, skola föreskrifterna i mom. (d), (e), (f), (g) och (h) av denna regel tillämpas på denna hytt.

Regulation 9

Radiotelegraph Installations

(a) Except as otherwise expressly provided in this Regulation—

(i) The radiotelegraph station shall include a main installation and a reserve installation, electrically separate and electrically independent of each other.

(ii) The main installation shall include a main transmitter, main receiver and main source of energy.

(iii) The reserve installation shall include a reserve transmitter, reserve receiver and reserve source of energy.

(iv) A main and a reserve aerial shall be provided and installed, provided that the Administration may except any ship from the provision of a reserve aerial if it is satisfied that the fitting of such an aerial is impracticable or unreasonable, but in such case a suitable spare aerial completely assembled for immediate installation shall be carried. In addition, sufficient aerial wire and insulators shall in all cases be provided to enable a suitable aerial to be erected.

The main aerial, if suspended between supports liable to whipping, shall be suitably protected against breakage.

(b) In installations on cargo ships (except those on cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards installed on or after 19 November, 1952), if the main transmitter complies with all the requirements for the reserve transmitter, the latter is not obligatory.

(c) (i) The main and reserve transmitters shall be capable of being

Regel 9

Radiotelegrafinstallationer

(a) Därest ej annorlunda uttryckligen föreskrives i denna regel gäller följande:

(i) Radiotelegrafstationen skall omfatta en huvudinstallation och en reservinstallation, elektriskt åtskilda och elektriskt oberoende av varandra.

(ii) Huvudinstallationen skall omfatta en huvudsändare, en huvudmottagare och en huvudkraftkälla.

(iii) Reservinstallationen skall omfatta en reservsändare, en reservmottagare och en reservkraftkälla.

(iv) En huvudantenn och en reservantenn skola finnas och vara uppsatta, dock kan administrationen å varje fartyg medgiva undantag från föreskriften om reservantenn, om administrationen finner, att anordnandet av en dylik antenn är olämpligt eller oskäligt, men i sådant fall måste en lämplig reservantenn, komplett och klar för omedelbar uppsättning, medföras. Dessutom skall alltid finnas erforderlig antennwire och isolatorer, så att en lämplig antenn kan sättas upp.

Om huvudantennen är upphängd i rigg, som kan förutses svänga, skall antennen på lämpligt sätt skyddas mot avslitning.

(b) Beträffande installationer i lastfartyg (med undantag för installationer i lastfartyg med en brutto-dräktighet av 1 600 ton och däröver och installerade den 19 november 1952 eller senare) är reservsändare ej erforderlig, om huvudsändaren fyller alla föreskrifter, som gälla för reservsändare.

(c) (i) Huvudsändaren och reservsändaren skola snabbt kunna anslu-

quickly connected with and tuned to the main aerial, and the reserve aerial if one is fitted.

(ii) The main and reserve receivers shall be capable of being quickly connected with any aerial with which they are required to be used.

(d) All parts of the reserve installation shall be placed as high in the ship as is practicable, so that the greatest possible degree of safety may be secured.

(e) The main and reserve transmitters shall be capable of transmitting on the radiotelegraph distress frequency using a class of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency. In addition, the main transmitter shall be capable of transmitting on at least two of the frequencies, and of using a class of emission, which, in accordance with the Radio Regulations, may be used for the transmission of safety messages in the bands between 405 kc/s and 535 kc/s. The reserve transmitter may consist of a ship's emergency transmitter, as defined in, and limited in use by, the Radio Regulations.

(f) The main and reserve transmitters shall, if modulated emission is prescribed by the Radio Regulations, have a depth of modulation of not less than 70 per cent, and a note frequency between 450 and 1,350 cycles per second.

(g) The main and reserve transmitters shall, when connected to the main aerial, have a minimum normal range as specified below, that is to say, they must be capable of transmitting clearly perceptible signals from ship to ship by day and under normal conditions and circumstances over the specified ranges¹ (Clearly perceptible signals will normally be received if the R.M.S. value of the field strength at the receiver is at least 50 microvolts per metre.)

¹ In the absence of a direct measurement of the field strength the following data may be used as a guide for approximately determining the normal range:

tas och avstämmas till huvudantennen och reservantennen, om sådan finnes uppsatt.

(ii) Huvudmottagaren och reservmottagaren skola snabbt kunna anslutas till varje antenn, som de enligt föreskrift skola kunna användas tillsammans med.

(d) Reservinstallationens alla delar skola vara monterade så högt upp som möjligt och rimligt i fartyget, så att största möjliga driftsäkerhet kan påräknas.

(e) Huvudsändaren och reservsändaren skola kunna arbeta på nödfrekvensen för radiotelegrafi och använda en sändningsklass, som radioreglementet föreskriver för denna frekvens. Dessutom skall huvudsändaren kunna arbeta på minst två frekvenser och med sådan sändningsklass, som i radioreglementet föreskrives för sändning av säkerhetsmeddelanden i frekvensbandet 405—535 kHz. Reservsändaren kan utgöras av en nödsändare för fartyg enligt radioreglementets föreskrifter om prestanda och användning.

(f) Huvudsändare och reservsändare skola, då modulerad sändning föreskrives i radioreglementet, hava en moduleringsgrad av minst 70 procent och en moduleringsfrekvens mellan 450 och 1 350 Hz.

(g) Huvudsändaren och reservsändaren skola, då de äro anslutna till huvudantennen, hava en minsta normal räckvidd i enlighet med vad nedan anges, d. v. s. de skola på dagen och under normala förhållanden 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.)

¹ Därest direkt mätning av fältstyrkan icke företagts, kunna följande uppgifter användas till ledning för att approximativt bestämma den normala räckvidden. (Se fortsättning nästa sida not.)

	Minimum normal range in miles		Minsta normal räckvidd i naut. mil	
	Main trans- mitter	Reserve transmitter	Huvudsän- dare	Reservsän- dare
All passenger ships, and cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and up- wards	150	100		
Cargo ships below 1,600 tons gross tonnage	100	75	150	100
			100	75

(h) (i) The main and reserve receivers shall be capable of receiving the radiotelegraph distress frequency and the class of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency.

(ii) In addition, the main receiver shall permit the reception of such of the frequencies and classes of emission used for the transmission of time signals, meteorological messages and

(h) (i) Huvudmottagaren och reservmottagaren skola kunna arbeta på nödfrekvensen för radiotelegrafi med den sändningsklass, radioreglementet föreskriver för denna frekvens.

(ii) Huvudmottagaren skall dessutom kunna arbeta på de frekvenser och med de sändningsklasser, som nyttjas vid sändning av tidssignaler, meteorologiska meddelanden och så-

(Fortsättning på not å föregående sida)

Normal range in miles	Metre-am- peres*	Total aerial po- wer (watts)**	Normal räckvidd i naut. mil	Meteram- père*	Total antenn- effekt (watt)**
200	128	200	200	128	200
175	102	125	175	102	125
150	76	71	150	76	71
125	58	41	125	58	41
100	45	25	100	45	25
75	34	14	75	34	14

* This figure represents the product of the maximum height of the aerial above the deepest load water line in metres and the aerial current in amperes (R.M.S. value).

The values given in the second column of the table correspond to an average value of the ratio $\frac{\text{effective aerial height}}{\text{maximum aerial height}} = 0.47$

This ratio varies with local conditions of the aerial and may vary between about 0.3 and 0.7

** The values given in the third column of the table correspond to an average value of the ratio $\frac{\text{radiated aerial power}}{\text{total aerial power}} = 0.08$

This ratio varies considerably according to the values of effective aerial height and aerial resistance.

* 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.

** 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 antennmotsståndet.

such other communications relating to safety of navigation as may be considered necessary by the Administration.

(iii) For a period not exceeding five years from the date of coming into force of the present Convention, the radiotelegraph auto alarm receiver may be used as the reserve receiver if capable of effectively producing signals in headphones or a loud-speaker with which it is connected for this purpose. When so used, it shall be connected to the reserve source of energy.

(i) The main receiver shall have sufficient sensitivity to produce signals in headphones or by means of a loud-speaker when the receiver input is as low as 50 microvolts. The reserve receiver shall, except in cases where a radiotelegraph auto alarm receiver is used for this purpose, have sufficient sensitivity to produce such signals when the receiver input is as low as 100 microvolts.

(j) There shall be available at all times, while the ship is at sea, a supply of electrical energy sufficient to operate the main installation over the normal range required by paragraph (g) of this Regulation as well as for the purpose of charging any batteries forming part of the radiotelegraph station. The voltage of the supply for the main installation shall, in the case of new ships, be maintained within ± 10 per cent. of the rated voltage. In the case of existing ships, it shall be maintained as near the rated voltage as possible and, if practicable, within ± 10 per cent.

(k) The reserve installation shall be provided with a source of energy independent of the propelling power of the ship and of the ship's electrical system. The Administration may delay the application of the requirement for a reserve source of energy for a period not exceeding three years from the date of coming into force of the present Convention, in the case of existing installations on those cargo

dana övriga underrättelser rörande sjötrafiksäkerheten, som administrationen kan anse nödvändiga.

(iii) Under en tid, som icke överstiger fem år räknat från denna konventions ikraftträdande, må en autoalarmmottagare för radiotelegrafi användas såsom reservmottagare, om den kan ge erforderliga signaler i för detta ändamål anslutna hörtelefoner eller högtalare. Då autoalarmen användes som reservmottagare, skall den vara ansluten till reservkraftkällan.

(i) Huvudmottagaren skall hava tillräcklig känslighet för att kunna frambringa signaler i hörtelefon eller högtalare, då ingångsspänningen till mottagaren är så låg som 50 mikrovolt. Reservmottagaren skall hava tillräcklig känslighet för att frambringa sådana signaler, då ingångsspänningen är så låg som 100 mikrovolt, utom i de fall, då en autoalarm för radiotelegrafi användes som reservmottagare.

(j) Medan fartyget är till sjöss, skall alltid finnas tillgång till elektrisk kraft, tillräcklig för att huvudinstallationen skall kunna arbeta med den normala räckvidd, som fordras enligt mom. (g) av denna regel, även för laddning av alla till radiotelegrafstationen hörande batterier. Å nya fartyg skall spänningen på huvudinstallationens kraftkälla hållas inom ± 10 procent av angivet värde. Beträffande existerande fartyg skall spänningen hållas så nära angivet värde som möjligt och om möjligt inom ± 10 procent.

(k) Reservinstallationen skall hava en kraftkälla, som är oberoende av fartygets framdrivningsmaskineri och av dess elektriska nät. Beträffande befintliga installationer å sådana lastfartyg med en bruttodräktighet av 500 registerton och däröver men under 1 600 registerton, som före denna konventions ikraftträdande voro undantagna från föreskriften om reservkraftkälla, må administrationen upp-

ships of 500 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage which were excepted, prior to the date of the coming into force of the present Convention, from the requirement to be provided with a reserve source of energy.

(l) The reserve source of energy shall preferably consist of accumulator batteries, which may be charged from the ship's electrical system, and shall under all circumstances be capable of being put into operation rapidly and of operating the reserve transmitter and receiver for at least six hours continuously under normal working conditions besides any of the additional loads mentioned in paragraphs (m) and (n) of this Regulation*.

(m) The reserve source of energy shall be used to supply the reserve installation and the automatic alarm signal keying device specified in paragraph (r) of this Regulation if it is electrically operated.

The reserve source of energy may also be used to supply:—

- (i) the radiotelegraph auto alarm;
- (ii) the emergency light specified in paragraph (g) of Regulation 8 of this Chapter;
- (iii) the direction-finder;
- (iv) any device, prescribed by the Radio Regulations, to permit change-over from transmission to reception and *vice versa*.

Subject to the provisions of paragraph (n) of this Regulation, the reserve source of energy shall not be used other than for the purposes specified in this paragraph.

(n) Notwithstanding the provisions of paragraph (m) of this Regulation, the Administration may

* For the purpose of determining the electrical load to be supplied by the reserve source of energy, the following formula is recommended as a guide:

- $\frac{1}{2}$ of the transmitter current consumption with the key down (mark)
- + $\frac{1}{2}$ of the transmitter current consumption with the key up (space)
- + current consumption of receiver and additional circuits connected to the reserve source of energy.

skjuta tillämpningen av föreskriften om reservkraftkälla under en period ej överskridande tre år från dagen för denna konventions ikraftträdande.

(l) Reservkraftkällan skall helst utgöras av ackumulatorbatterier, som må laddas från fartygets elektriska nät, och den skall under alla omständigheter snabbt kunna sättas i funktion samt driva reservsändare och reservmottagare under vanliga sändningsförhållanden oavbrutet under en tid av minst sex timmar samt därjämte kunna betjäna de övriga apparater, som omnämnas i mom. (m) och (n) av denna regel.*

(m) Reservkraftkällan skall användas för att mata reservinstallationen och teckengivaren för alarmsignal, föreskriven i mom. (r) av denna regel, under förutsättning, att teckengivaren drives elektriskt.

Reservkraftkällan må även användas för att mata:

- (i) autoalarmen för telegrafi;
- (ii) reservbelysningen specificerad i regel 8 mom. (g) i detta kapitel;
- (iii) pejllapparaten; samt
- (iv) varje av radioreglementet föreskriven apparat, som kopplar om mellan sändning och mottagning.

Med undantag för vad som sägs i mom. (n) av denna regel, får reservkraftkällan icke användas för andra ändamål än som angives i detta moment.

(n) Oberoende av föreskrifterna i mom. (m) av denna regel må administrationen medgiva, att reservkraft-

* Som ledning vid bestämning av belastningen på reservkraftkällan rekommenderas följande formel:

- $\frac{1}{2}$ av reservsändarens strömförbrukning vid nedtryckt nyckel (signal)
- + $\frac{1}{2}$ av reservsändarens strömförbrukning i tomgång (intervall)
- + strömförbrukning av mottagare och övriga strömkretsar anslutna till reservkraftkällan.

authorise the use in cargo ships of the reserve source of energy for a small number of low-power emergency circuits which are wholly confined to the upper part of the ship, such as emergency lighting on the boat deck, on condition that these can be readily disconnected if necessary, and that the source of energy is of sufficient capacity to carry the additional load or loads.

(o) The reserve source of energy and its switchboard shall be as high as practicable in the ship and readily accessible to the radio officer. The switchboard shall, wherever possible, be situated in a radio room; if it is not, it shall be capable of being illuminated.

(p) While the ship is at sea, accumulator batteries, whether forming part of the main installation or reserve installation, shall be brought up to the normal fully-charged condition daily.

(q) All steps shall be taken to eliminate so far as is possible the causes of, and to suppress, radio interference from electrical and other apparatus on board. If necessary, steps shall be taken to ensure that the aerials attached to broadcast receivers do not cause interference to the efficient or correct working of the radiotelegraph installation. Particular attention shall be paid to this requirement in the design of new ships.

(r) In addition to a means for manually transmitting the radiotelegraph alarm signal, an automatic radiotelegraph alarm signal keying device shall be provided, capable of keying the main and the reserve transmitters so as to transmit the radiotelegraph alarm signal. The device shall be capable of being taken out of operation at any time in order to permit immediate manual operation of the transmitter. If electrically operated, this keying device shall be capable of operation from the reserve source of energy.

(s) At sea, the reserve transmitter, if not used for communications, shall

källan å lastfartyg får mata ett mindre antal strömkretsar med låg förbrukning helt och hållet förlagda till fartygets övre del, såsom nödbelysning för båtdäck, under förutsättning att dessa belastningar vid behov lätt kunna bortkopplas, och att reservkraftkällans kapacitet är tillräcklig för dessa extra belastningar.

(o) Reservkraftkällan och dess instrumenttavla skola vara placerade så högt upp i fartyget som möjligt och rimligt och skola vara lätt åtkomliga för telegrafisten. Instrumenttavlan skall om möjligt vara installerad i radiohytten; i annat fall skall belysning av tavlan vara anordnad.

(p) Medan fartyget är till sjöss, skola ackumulatorbatterierna, vare sig de tillhöra huvudinstallationen eller reservinstallationen, dagligen uppladdas till full kapacitet.

(q) Alla åtgärder skola vidtagas för att i möjligaste mån eliminera och undertrycka radiostörningar från elektriska och andra apparater ombord. Om så fordras, skola sådana åtgärder vidtagas för att säkerställa, att rundradioantennerna ej störa radiotelegrafstationens säkra och korrekta arbete. Särskild uppmärksamhet skall ägnas denna föreskrift, då nya fartyg projekteras.

(r) Förutom anordningar för handsändning av alarmsignalen för telegrafi skall det finnas en automatisk teckengivare för radiotelegrafi, som kan sända denna alarmsignal över såväl huvudsändaren som reservsändaren. Teckengivaren skall när som helst kunna fränkopplas, så att sändaren omedelbart kan nycklas för hand. Om teckengivaren är elektriskt driven, skall den kunna matas från reservkraftkällan.

(s) Till sjöss skall reservsändaren dagligen provas, såvida den ej an-

be tested daily using a suitable artificial aerial, and at least once during each voyage using the reserve aerial if installed. The reserve source of energy shall also be tested daily.

(t) All equipments forming part of the radiotelegraph installation shall be reliable, and shall be so constructed that they are readily accessible for maintenance purposes.

(u) Notwithstanding the provision of Regulation 4 of this Chapter, the Administration may, in the case of cargo ships below 1,600 tons gross tonnage, relax the full requirements of Regulation 8 of this Chapter and the present Regulation, provided that the standard of the radiotelegraph station shall in no case fall below the equivalent of that prescribed under Regulation 14 and Regulation 15 of this Chapter for radiotelephone stations, so far as applicable. In particular, in the case of cargo ships of 300 tons gross tonnage and upwards but less than 500 tons gross tonnage, the Administration need not require:—

- (i) a reserve receiver;
- (ii) a reserve source of energy in existing installations;
- (iii) protection of the main aerial against breakage by whipping;
- (iv) the means of communication between the radiotelegraph station and the bridge to be independent of the main communication system;
- (v) the range of the transmitter to be greater than 75 miles.

Regulation 10

Radiotelegraph Auto Alarms

(a) Any radiotelegraph auto alarm installed after the date of coming into force of the present Convention shall comply with the following minimum requirements:—

(i) In the absence of interference of any kind it shall be capable of being actuated, without manual adjustment, by any radiotelegraph alarm signal transmitted on the radiotele-

vänts för trafik. Vid provningen skall en lämplig konstantenn användas, och minst en gång under varje resa skall provningen ske med tillkopplad reservantenn, om sådan finnes anordnad. Även reservkraftkällan skall provas dagligen.

(t) All utrustning, som ingår i radioinstallationen, skall vara av driftsäkert utförande och så konstruerad, att den är lätt tillgänglig för underhållsarbeten.

(u) Oberoende av bestämmelserna i regel 4 i detta kapitel må administrationen beträffande lastfartyg med en bruttodräktighet under 1 600 registerton mildra kravet på full överensstämmelse med föreskrifterna i regel 8 i detta kapitel och i denna regel, förutsatt att radiotelegrafstationens standard i intet fall blir lägre än vad som i tillämpliga delar föreskrives för radiotelefonstationer i regel 14 och regel 15 i detta kapitel. Speciellt beträffande lastfartyg med en bruttodräktighet av 300 registerton och däröver men under 500 registerton behöver administrationen ej fordra:

- (i) reservmottagare;
- (ii) reservkraftkälla i befintliga installationer;
- (iii) skydd för huvudantennen mot avslitning på grund av svängningar;
- (iv) att anordning för förbindelse mellan radiostation och brygga är oberoende av fartygets ordinarie kommunikationssystem; samt
- (v) att sändarens räckvidd är större än 75 nautiska mil.

Regel 10

Autoalarm för radiotelegrafi

(a) Varje autoalarm för radiotelegrafi, som installeras efter denna konventions ikraftträdande, skall uppfylla följande minimikrav:

(i) Under frånvaro av störningar av varje slag skall den, utan att behöva justeras för hand, reagera för varje alarmsignal för radiotelegrafi, som på nödfrekvensen för radiotele-

graph distress frequency by any coast station, ship's emergency or survival craft transmitter operating in accordance with the Radio Regulations, provided that the strength of the signal at the receiver input is greater than 100 microvolts and less than 1 volt.

(ii) In the absence of interference of any kind, it shall be actuated by either three or four consecutive dashes when the dashes vary in length from 3.5 to as near 6 seconds as possible and the spaces vary in length between 1.5 seconds and the lowest practicable value, preferably not greater than 10 milliseconds.

(iii) It shall not be actuated by atmospherics or by any signal other than the radiotelegraph alarm signal, provided that the received signals do not in fact constitute a signal falling within the tolerance limits indicated in (ii).

(iv) The selectivity of the radiotelegraph auto alarm shall be such as to provide a practically uniform sensitivity over a band extending not less than 4 kc/s and not more than 8 kc/s on each side of the radiotelegraph distress frequency and to provide outside this band a sensitivity which decreases as rapidly as possible in conformity with the best engineering practice.

(v) If practicable, the radiotelegraph auto alarm shall, in the presence of atmospherics or interfering signals, automatically adjust itself so that within a reasonably short time it approaches the condition in which it can most readily distinguish the radiotelegraph alarm signal.

(vi) When actuated by a radiotelegraph alarm signal, or in the event of failure of the apparatus, the radiotelegraph auto alarm shall cause a continuous audible warning to be given in the radiotelegraph operating room, in the radio officer's sleeping accommodation and on the bridge. If practicable, warning shall also be given in the case of failure of any part of the whole alarm receiving system.

grafi utsändes av kuststation, fartygs nödsändare eller livbåts eller livflottes sändare i enlighet med radioreglementet, förutsatt att signalstyrkan över mottagaringången är större än 100 mikrovolt och mindre än en volt.

(ii) Under frånvaro av störningar av varje slag skall den reagera för antingen tre eller fyra på varandra följande streck, då streckens längd varierar från 3,5 till så nära sex sekunder som möjligt, och mellanrummens längd varierar från 1,5 sekunder till lägsta möjliga värde, helst icke större än tio millisekunder.

(iii) Den skall ej reagera för atmosfäriska störningar eller för någon annan signal än alarmsignalen för radiotelegrafi, förutsatt att de mottagna signalerna i verkligheten icke bilda en signal, som faller inom de i punkten (ii) angivna toleranserna.

(iv) Selektiviteten hos autoalarmen för radiotelegrafi skall vara sådan, att den har praktiskt taget samma känslighet över ett frekvensband, som utbreder sig minst fyra och ej mer än åtta kHz på var sida om nödfrekvensen för radiotelegrafi, och sådan att känsligheten utanför detta band avtager så snabbt som möjligt i enlighet med bästa tekniska praxis.

(v) Om så är möjligt och rimligt, skall autoalarmen vid förekomsten av atmosfäriska störningar och signalstörningar automatiskt justera sin känslighet till det värde, där den utan längre dröjsmål med säkerhet kan urskilja alarmsignalen för radiotelegrafi.

(vi) Då autoalarmen reagerar för en alarmsignal för radiotelegrafi, eller om apparaten blir felaktig, skall den utlösa en kontinuerlig hörbar varningssignal i radiohytten, i telegrafistens sovhytt och på bryggan. Om så är möjligt och rimligt, skall varningssignal även utlösas, om fel uppstår i någon del av hela autoalarmssystemet. Endast en omkopplare för avstängning av varningssignalen skall

Only one switch for stopping the warning shall be provided and this shall be situated in the radiotelegraph operating room.

(vii) For the purpose of regularly testing the radiotelegraph auto alarm, the apparatus shall include a generator pre-tuned to the radiotelegraph distress frequency and a keying device by means of which a radiotelegraph alarm signal of the minimum strength indicated in (i) is produced. A means shall also be provided for attaching headphones for the purpose of listening to signals received on the radiotelegraph auto alarm.

(viii) The radiotelegraph auto alarm shall be capable of withstanding vibration, humidity and changes of temperature, equivalent to severe conditions experienced on board ships at sea, and shall continue to operate under such conditions.

(b) Before a new type of radiotelegraph auto alarm is approved, the Administration concerned shall be satisfied, by practical tests made under operating conditions equivalent to those obtaining in practice, that the apparatus complies with paragraph (a) of this Regulation.

(c) In ships fitted with a radiotelegraph auto alarm, its efficiency shall be tested by a radio officer at least once every 24 hours while at sea. If it is not in working order, the radio officer shall report that fact to the master or officer on watch on the bridge.

(d) A radio officer shall periodically check the proper functioning of the radiotelegraph auto alarm receiver, with its normal aerial connected, by listening to signals and by comparing them with similar signals received on the radiotelegraph distress frequency on the main installation.

(e) As far as practicable, the radiotelegraph auto alarm, when connected to an aerial, shall not affect the accuracy of the direction-finder.

(f) Radiotelegraph auto alarms which do not comply with the re-

finnas och denna skall vara placerad i radiohytten.

(vii) För att autoalarmlen för radiotelegrafi regelbundet skall kunna provas, skall i denna finnas inbyggd en på nödfrekvensen för telegrafi fast inställd signalgenerator och en nycklingsanordning, medelst vilken alarm-signaler för telegrafi kan avgivas. Signalen skall därvid ha den lägsta signalstyrka, som föreskrives i punkten (i). En hörtelefon skall kunna anslutas, så att de mottagna signalerna kunna avlyssnas.

(viii) Autoalarmlen för telegrafi skall kunna motstå vibration, fuktighet och temperaturväxlingar motsvarande vad som förekommit under svåra förhållanden ombord på fartyg till sjöss, och skall kunna fortsätta att fungera under sådana förhållanden.

(b) Innan en ny typ av autoalarm för telegrafi godkännes, skall vederbörande administration genom praktiska prov under omständigheter, liknande dem som uppträda i verkligheten, förvissa sig om att apparaten fyller föreskrifterna i mom. (a) av denna regel.

(c) Å fartyg med autoalarm för telegrafi skall radiotelegrafisten minst en gång på 24 timmar prova apparatens effektivitet, då fartyget är till sjöss. Om den är ur funktion, skall telegrafisten anmäla detta till befälhavaren eller till vakthavande bryggbefäl.

(d) Radiotelegrafisten skall regelbundet kontrollera, att autoalarmens mottagare fungerar rätt med normal antenn ansluten genom att avlyssna inkommande signaler och jämföra dem med liknande signaler, som mottagas på nödfrekvensen för radiotelegrafi genom mottagaren i huvudinstallationen.

(e) I den mån så är möjligt och rimligt, skall autoalarm för telegrafi med ansluten antenn icke påverka noggrannheten hos pejllapparaten.

(f) Autoalarm för radiotelegrafi, som icke uppfyller föreskrifterna i

quirements of paragraph (a) of this Regulation shall be replaced by radiotelegraph auto alarms which do so comply within four years from the date of coming into force of the present Convention.

Regulation 11

Direction-Finders

(a) The direction-finding apparatus required by Regulation 12 of Chapter V shall be efficient and capable of receiving signals with the minimum of receiver noise and of taking bearings from which the true bearing and direction may be determined.

(b) It shall be capable of receiving signals on the radiotelegraph frequencies assigned by the Radio Regulations for the purposes of distress and direction-finding and for maritime radio beacons.

(c) In the absence of interference the direction-finding apparatus shall have a sensitivity sufficient to permit accurate bearings being taken on a signal having a field strength as low as 50 microvolts per metre.

(d) As far as is practicable, the direction-finding apparatus shall be so located that as little interference as possible from mechanical or other noise will be caused to the efficient determination of bearings.

(e) As far as is practicable, the direction-finding aerial system shall be erected in such a manner that the efficient determination of bearings will be hindered as little as possible by the close proximity of other aerials, derricks, wire balyards or other large metal objects.

(f) An efficient two-way means of calling and voice communication shall be provided between the direction-finder and the bridge.

(g) All direction-finders shall be calibrated to the satisfaction of the Administration on first installation. The calibration shall be verified by check bearings or by a further calibration whenever any changes are

mom. (a) av denna regel, skall inom fyra år efter denna konventions ikraftträdande utbytas mot autoalarmapparat, som uppfyller dessa krav.

Regel 11

Pejlapparat

(a) Den pejlapparat, som fordras enligt kapitel V, regel 12, skall vara effektiv och kunna mottaga signaler med ett minimum av mottagarbrus och taga bäringar, från vilka sann bäring och riktning kan bestämmas.

(b) Den skall kunna taga emot signaler på de frekvenser för radiotelegrafi, som i radioreglementet fastställts för nödtrafik, pejling och sjöradiofyrrar.

(c) Därest inga störningar förekomma, skall pejlapparaten hava tillräcklig känslighet för att exakta bäringar skola kunna tagas på en signal med en fältstyrka av endast 50 mikrovolt per meter.

(d) I den mån så är möjligt och rimligt, skall pejlapparaten installeras på en sådan plats, att effektiv bäringsbestämning i minsta möjliga mån påverkas av mekaniska och andra störningar.

(e) I den mån så är möjligt och rimligt, skall pejlapparatus antennsystem vara installerat på ett sådant sätt, att effektiv bäringsbestämning i minsta möjliga mån försvåras genom omedelbar närhet till andra antenner, lastbommar, wiretaljor eller andra stora metallföremål.

(f) Ett effektivt tvåvägssystem för anrop och tal skall vara anordnat mellan pejlapparaten och bryggan.

(g) Alla pejlapparater skola vid installationen devieras enligt administrationens fordringar, och devieringen skall kontrolleras genom bäringsbestämningar eller ytterligare devieringar varje gång, som ändring-

made in the position of any aerials or of any structures on deck which might affect appreciably the accuracy of the direction-finder. The calibration particulars shall be checked at yearly intervals, or as near thereto as possible. A record shall be kept of the calibrations and of any checks made of their accuracy.

Regulation 12

Radiotelegraph Installation for Fitting in Motor Lifeboats

(a) The radiotelegraph installation required by Regulation 14 of Chapter III shall include a transmitter, a receiver and a source of energy. It shall be so designed that it can be used in an emergency by an unskilled person.

(b) The transmitter shall be capable of transmitting on the radiotelegraph distress frequency using a class of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency. The transmitter shall also be capable of transmitting on the frequency, and of using a class of emission, assigned by the Radio Regulations for use by survival craft in the bands between 4,000 kc/s and 27,500 kc/s.

(c) The transmitter shall, if modulated emission is prescribed by the Radio Regulations, have a depth of modulation of not less than 70 per cent. and a note frequency between 450 and 1,350 cycles per second.

(d) In addition to a key for manual transmissions, the transmitter shall be fitted with an automatic keying device for the transmission of the radiotelegraph alarm and distress signals.

(e) On the radiotelegraph distress frequency the transmitter shall have a minimum normal range (as specified in paragraph (g) of Regulation 9 of this Chapter) of 25 miles using the fixed aerial.*

* In the absence of a measurement of the field strength, it may be assumed that this range will be obtained if the product of the height of the aerial above the water line and the aerial current (R.M.S. value) is 10 meter-amperes.

ar göras i läget hos någon antenn eller någon uppbyggnad på däck, som märkbart kan inverka på pejllapparens noggrannhet. Devieringsuppgifterna skola kontrolleras med ett års mellanrum eller så nära detta som möjligt. Devieringarna och varje kontroll av deras noggrannhet skola registreras.

Regel 12

Radiotelegrafinstallation för motorlivbåtar

(a) Den radiotelegrafinstallation, som föreskrives i kapitel III, regel 14, skall omfatta en sändare, en mottagare och en kraftkälla. Den skall vara så utförd, att den i ett nödläge kan skötas av en icke utbildad person.

(b) Sändaren skall kunna arbeta på nödfrekvensen för telegrafi och med en sändningsklass, som i radioreglementet anges för denna frekvens. Sändaren skall även kunna arbeta på den frekvens och med den sändningsklass, som i radioreglementet föreskrives för livbåtar och livflottar i frekvensbandet 4 000 till 27 500 kHz.

(c) Sändaren skall, om modulerad sändning föreskrives i radioreglementet, kunna arbeta med en moduleringsgrad av minst 70 procent och med en moduleringsfrekvens mellan 450 och 1 350 Hz.

(d) Förutom med en telegrafnyckel för handsändning skall sändaren vara försedd med en automatisk tecken-givare, som sänder alarmsignalen för telegrafi och nödsignaler.

(e) På nödfrekvensen för telegrafi skall sändaren hava en minsta normal räckvidd (specificerad i regel 9, mom. (g) i detta kapitel) av 25 nautiska mil, då fast monterad antenn användes.*

* Därest direkt mätning av fältstyrkan icke företagits, må antagas, att denna räckvidd uppnås om produkten av antennhöjden över vattenlinjen och antennströmstyrkan (effektivvärde) är tio meterampere.

(f) The receiver shall be capable of receiving the radiotelegraph distress frequency and the classes of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency.

(g) The source of energy shall consist of an accumulator battery with sufficient capacity to supply the transmitter for four hours continuously under normal working conditions. If the battery is of a type that requires charging, means shall be available for charging it from the ship's power supply. In addition there shall be a means for charging it after the lifeboat has been launched.

(h) When the power for the radiotelegraph installation and the searchlight required by Regulation 14 of Chapter III are drawn from the same battery, it shall have sufficient capacity to provide for the additional load of the searchlight.

(i) A fixed-type aerial shall be provided together with means for supporting it at the maximum practicable height. In addition an aerial supported by a kite or balloon shall be provided if practicable.

(j) At sea a radio officer shall at weekly intervals test the transmitter using a suitable artificial aerial, and shall bring the battery up to full charge if it is of a type which requires charging.

(f) Mottagaren skall kunna arbeta på nödfrekvensen för radiotelegrafi och med de sändningsklasser, som radioreglementet föreskriver för denna frekvens.

(g) Kraftkällan skall utgöras av ett ackumulatorbatteri med tillräcklig kapacitet för att driva sändaren under normala arbetsförhållanden fyra timmar i följd. Om batteriet är av den typ, som fordrar uppladdning, skola anordningar finnas för laddning från fartygets elektriska kraftkälla. Dessutom skola anordningar finnas för laddning, sedan livbåten blivit sjösatt.

(h) När kraften för radiotelegrafinstallationen och för den strålkastare, som föreskrives i kapitel III, regel 14, båda uttagas från samma batteri, skall batteriet hava tillräcklig kapacitet för att även täcka den extra belastning som strålkastaren utgör.

(i) En antenn för fast montering skall finnas jämte erforderlig material för dess uppsättning på största lämpliga höjd. Dessutom skall, om så är möjligt och rimligt, finnas en antenn, som uppbäres av en drake eller en ballong.

(j) Till sjöss skall en radiotelegrafist varje vecka prova sändaren med en lämplig konstantenn och skall även ladda upp batteriet till full kapacitet, förutsatt att batteriet är av en typ, som behöver laddas.

Regulation 13

Portable Radio Apparatus for Survival Craft

(a) The apparatus required by Regulation 13 of Chapter III shall include a transmitter, a receiver, an aerial and a source of energy. It shall be so designed that it can be used in an emergency by an unskilled person.

(b) The apparatus shall be readily portable, watertight, capable of floating in sea water and capable of being dropped into the sea without damage. New equipment shall be as light-

Regel 13

Bärbar livbåtsradiostation

(a) Den apparat, som föreskrives i kapitel III, regel 13, skall omfatta en sändare, en mottagare, en antenn och en kraftkälla. Den skall vara så konstruerad, att den i ett nödläge kan användas av en icke utbildad person.

(b) Apparaten skall vara lätt åtkomlig, bärbar och vattentät, skall kunna flyta och kunna kastas i sjön utan att skadas. Ny utrustning skall vara så lätt och kompakt som möj-

weight and compact as practicable and shall preferably be capable of use in both lifeboats and liferafts.

(c) The transmitter shall be capable of transmitting on the radiotelegraph distress frequency using a class of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency, and, in the bands between 4,000 kc/s and 27,500 kc/s, of transmitting on the radiotelegraph frequency, and of using a class of emission, assigned by the Radio Regulations for survival craft. However, the Administration may permit the transmitter to be capable of transmitting on the radiotelephone distress frequency, and of using the class of emission, assigned by the Radio Regulations for that frequency, as an alternative or in addition to transmission on the radiotelegraph frequency assigned by the Radio Regulations for survival craft in the bands between 4,000 kc/s and 27,500 kc/s.

(d) The transmitter shall, if modulated emission is prescribed by the Radio Regulations, have a depth of modulation of not less than 70 per cent. and in the case of radiotelegraph emission have a note frequency between 450 and 1,350 cycles per second.

(e) In addition to a key for manual transmissions, the transmitter shall be fitted with an automatic keying device for the transmission of the radiotelegraph alarm and distress signals. If the transmitter is capable of transmitting on the radiotelephone distress frequency, it shall be fitted with an automatic device, complying with the requirements of paragraph (e) of Regulation 15 of this Chapter, for transmitting the radiotelephone alarm signal.

(f) The receiver shall be capable of receiving the radiotelegraph distress frequency and the classes of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency. If the transmitter is capable of transmitting on the radiotelephone distress frequency the receiver shall also be cap-

ligt och rimligt och skall helst kunna användas både i livbåtar och på livflottar.

(c) Sändaren skall kunna arbeta på nödfrekvensen för radiotelegrafi med en sändningsklass, som radioreglementet föreskriver för denna frekvens; dessutom skall den kunna arbeta på den frekvens för radiotelegrafi och med en sändningsklass, som radioreglementet föreskriver för livbåtar och livflottar i bandet 4 000 till 27 500 kHz. Administrationen må dock tillåta, att sändaren arbetar på nödfrekvensen för radiotelefoni med i radioreglementet föreskriven sändningsklass såsom ett alternativ eller ett komplement till sändning på den frekvens för radiotelegrafi, som radioreglementet föreskriver för livbåtar och livflottar i bandet 4 000 till 27 500 kHz.

(d) Sändaren skall, om radioreglementet föreskriver modulerad sändning, hava en moduleringsgrad av minst 70 procent och vid telegrafisändning hava en moduleringsfrekvens mellan 450 och 1 350 Hz.

(e) Förutom med en telegrafnyckel för handsändning skall sändaren vara försedd med en automatisk tecken-givare för sändning av alarmsignalen för telegrafi jämte nödsignaler. Om sändaren kan arbeta på nödfrekvensen för radiotelefoni, skall den vara försedd med en automatisk signal-givare, som fyller föreskrifterna i regel 15 mom. (e) i detta kapitel, för sändning av alarmsignalen för radiotelefoni.

(f) Mottagaren skall kunna arbeta på nödfrekvensen för radiotelegrafi med de sändningsklasser, radioreglementet föreskriver för denna frekvens. Om sändaren kan arbeta på nödfrekvensen för radiotelefoni, skall även mottagaren kunna arbeta på denna frekvens och med den sänd-

able of receiving that frequency and the class of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency.

(g) The aerial shall be either self-supporting or capable of being supported by the mast of a lifeboat at the maximum practicable height. In addition it is desirable that an aerial supported by a kite or balloon shall be provided if practicable.

(h) The transmitter shall supply an adequate radio frequency power* to the aerial required by paragraph (a) of this Regulation and shall preferably derive its supply from a hand generator. If operated from a battery, the battery shall comply with conditions laid down by the Administration to ensure that it is of a durable type and is of adequate capacity.

(i) At sea a radio officer or a radiotelephone operator, as appropriate, shall at weekly intervals test the transmitter, using a suitable artificial aerial, and shall bring the battery up to full charge if it is of a type which requires charging.

(j) For the purpose of this Regulation, new equipment means equipment supplied to a ship after the date of coming into force of the present Convention.

Regulation 14

Radiotelephone Stations

(a) The radiotelephone station shall be in the upper part of the ship and so located that it is sheltered to the greatest possible extent from noise which might impair the correct reception of messages and signals.

(b) There shall be efficient com-

* It may be assumed that the purposes of this Regulation will be satisfied by the following performance.

At least 10 watts input to the anode of the final stage or a radio-frequency output of at least 2.0 watts (A2 emission) at 500 kc/s into an artificial aerial having an effective resistance of 15 ohms and 100×10^{-12} farads capacitance in series. The depth of modulation shall be at least 70 per cent.

ningsklass, radioreglementet föreskriver för denna frekvens.

(g) Antennen skall antingen vara fribärande eller kunna sättas upp i livbåtens mast på högsta möjliga och rimliga höjd. Dessutom är det önskvärt, att det finnes en antenn, som uppbäres av en drake eller en ballong, såvida detta är möjligt och rimligt.

(h) Sändaren skall till den i mom. (a) av denna regel föreskrivna antennen kunna avgiva erforderlig högfrekvens effekt* och skall helst matas från en handdriven generator. Om den matas från ett batteri, skall detta batteri fylla de föreskrifter om hållbarhet och kapacitet, som administrationen uppställt.

(i) Till sjöss skall en radiotelegrafist, eller i förekommande fall en radiotelefonist, varje vecka prova sändaren med en lämplig konstantenn och även ladda upp batteriet till full kapacitet, om batteriet är av en typ, som behöver laddas.

(j) I denna regel avses med ny utrustning sådan utrustning som installerats i ett fartyg efter denna konventions ikraftträdande.

Regel 14

Radiotelefonstationer

(a) Radiotelefonstationen skall vara placerad i fartygets övre del på sådant sätt, att den i möjligaste mån är skyddad från sådant oväsen, som kan störa mottagningen av meddelanden och signaler.

(b) En effektiv talförbindelse skall

* Det må antagas, att denna regels syftemål tillgodoses av följande prestanda:

Minst tio watt tillförd anodeffekt på slutsteget eller en avgiven högfrekvens effekt av minst två watt (A2 sändning) vid 500 kHz i en konstantenn, som har en effektiv resistans av 15 ohm och en kapacitans av 100×10^{-12} Farad i serie. Moduleringsgraden skall vara minst 70 procent.

munication between the radiotelephone station and the bridge.

(c) A reliable clock shall be securely mounted in such a position that the entire dial can be easily observed from the radiotelephone operating position.

(d) A reliable emergency light shall be provided, independent of the system which supplies the normal lighting of the radiotelephone installation, and permanently arranged so as to be capable of providing adequate illumination of the operating controls of the radiotelephone installation, of the clock required by paragraph (c) of this Regulation and of the card of instructions required by paragraph (f).

(e) Where a source of energy consists of a battery or batteries, the radiotelephone station shall be provided with a means of assessing the charge condition.

(f) A card of instructions giving a clear summary of the radiotelephone distress procedure shall be displayed in full view of the radiotelephone operating position.

Regulation 15

Radiotelephone Installations

(a) The radiotelephone installation shall include a transmitter, a receiver and a source of energy.

(b) The transmitter shall be capable of transmitting on the radiotelephone distress frequency and on at least one other frequency in the bands between 1,605 kc/s and 2,850 kc/s, using the class of emission assigned by the Radio Regulations for these frequencies. In normal operation the transmitter shall have a depth of modulation of at least 70 per cent. at peak intensity.

(c) (i) In the case of cargo ships of 500 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage the transmitter shall have a minimum normal range of 150 miles, *i.e.*, it shall be capable of transmitting clearly perceptible signals from

vara anordnad mellan radiotelefonstationen och bryggan.

(c) Ett pålitligt stationsur skall vara monterat på ett betryggande sätt och på en sådan plats, att hela urtavlan lätt kan observeras från den plats, där man telefonerar.

(d) En pålitlig reservbelysning skall finnas, vilken är oberoende av det system, som matar radiotelefoninstallationens normala belysning. Reservbelysningen skall vara fast monterad och skall kunna tillfredsställande belysa radiotelefoninstallationens manöverorgan, stationsuret, som föreskrives i mom. (c) i denna regel, och det instruktionskort, som föreskrives i mom. (f).

(e) Då stationens kraftkälla utgöres av ett eller flera batterier, skall det finnas en anordning för att bedöma batteriets laddningstillstånd.

(f) Ett instruktionskort, som ger klara anvisningar angående nödtrafik, skall vara uppsatt väl synligt från den plats, där man telefonerar.

Regel 15

Radiotelefoninstallation

(a) Radiotelefoninstallationen skall bestå av en sändare, en mottagare och en kraftkälla.

(b) Sändaren skall kunna arbeta på nödfrekvensen för radiotelefonti och minst en annan frekvens i bandet 1 605 till 2 850 kHz och skall använda den sändningsklass, radioreglementet föreskriver för dessa frekvenser. Vid normal användning skall sändaren hava en moduleringsgrad av minst 70 procent vid full utstyrning.

(c) (i) Beträffande lastfartyg med en bruttodräktighet av 500 register-ton och däröver men under 1 600 registerton skall sändaren hava en minsta normal räckvidd av 150 nautiska mil, *d. v. s.* den skall under dagtid och normala förhållanden kunna

ship to ship by day and under normal conditions and circumstances over this range* (Clearly perceptible signals will normally be received if the R.M.S. value of the field strength produced at the receiver by the unmodulated carrier is at least 25 microvolts per metre):

(ii) In the case of cargo ships of 300 tons gross tonnage and upwards but less than 500 tons gross tonnage—

for existing installations the transmitter shall have a minimum normal range of at least 75 miles;

for new installations the transmitter shall produce a power in the aerial of at least 15 watts (unmodulated carrier).

(d) The transmitter shall be fitted with a device for generating the radiotelephone alarm signal by automatic means. The device shall be capable of being taken out of operation at any time in order to permit the immediate transmission of a distress message. The Administration may delay the application of the requirement for the device in the case of existing installations for a period not exceeding three years from the date of coming into force of the present Convention.

(e) The device required by paragraph (d) of this Regulation shall comply with the following requirements:—

(i) The tolerance of the frequency of each tone shall be ± 1.5 per cent.;

(ii) The tolerance on the duration of each tone shall be ± 50 milliseconds;

(iii) The interval between successive tones shall not exceed 50 milliseconds;

(iv) The ratio of the amplitude of the stronger tone to that of the weaker shall be within the range 1 to 1.2.

(f) The receiver required by paragraph (a) of this Regulation shall be

sända från fartyg till fartyg tydligt uppfattbara signaler över denna räckvidd.* (Tydligt uppfattbara signaler kunna normalt mottagas, då den omodulerade bärvågen ger en fältstyrka (effektivvärde) av minst 25 mikrovolt per meter vid mottagaren.)

(ii) Beträffande lastfartyg med en bruttodräktighet av 300 registerton och däröver men under 500 registerton skall sändaren:

vid befintliga installationer hava en minsta normal räckvidd av 75 nautiska mil;

vid nya installationer kunna lämna en antenneffekt av minst 15 watt (omodulerad bärvåg).

(d) Sändaren skall vara försedd med en apparat, som automatiskt kan sända alarmsignalen för radiotelefon. Apparaten skall när som helst kunna fränkopplas, så att ett nödmeddelande kan sändas omedelbart. Administrationen må för befintliga installationer uppskjuta tillämpningen av kravet på denna apparat under en tid av högst tre år från dagen för denna konventions ikraftträdande.

(e) Den apparat som föreskrives i mom. (d) av denna regel skall uppfylla följande krav:

(i) Frekvenstoleransen för vardera tonen skall vara $\pm 1,5$ procent.

(ii) Toleransen för vardera tonens varaktighet skall vara ± 50 millisekunder.

(iii) Intervallen mellan två toner skall ej överskrida 50 millisekunder.

(iv) Förhållandet mellan amplituderna på den starkare och den svagare tonen skall vara mellan 1 och 1,2.

(f) Den mottagare, som föreskrives i mom. (a) av denna regel, skall kun-

* In the absence of field strength measurements, it may be assumed that this range will be obtained by a power in the aerial of 15 watts (unmodulated carrier) with an aerial efficiency of 27 per cent.

* Därest inga fältstyrkemätningar företagts, må det antagas, att denna räckvidd uppnås med en antenneffekt av 15 watt (omodulerad bärvåg) vid en antennverkningsgrad av 27 procent.

capable of receiving the radiotelephone distress frequency and at least one other frequency available for maritime radiotelephone stations in the bands between 1,605 kc/s and 2,850 kc/s, using the class of emission assigned by the Radio Regulations for these frequencies. In addition the receiver shall permit the reception of such other frequencies, using the class of emission assigned by the Radio Regulations, as are used for the transmission by radiotelephony of meteorological messages and such other communications relating to the safety of navigation as may be considered necessary by the Administration. The receiver shall have sufficient sensitivity to produce signals by means of a loudspeaker when the receiver input is as low as 50 microvolts.

(g) The receiver used for maintaining watch on the radiotelephone distress frequency shall be preset to this frequency, or so arranged that setting to the frequency may be carried out in a rapid and precise manner and that, when set to this frequency, the receiver shall not easily be detuned accidentally. The Administration may delay the application of the requirements of this paragraph in the case of existing installations for a period not exceeding three years from the date of coming into force of the present Convention.

(h) To permit rapid change-over from transmission to reception when manual switching is used, the control for the switching device shall, where practicable, be located on the microphone or the telephone handset.

(i) While the ship is at sea, there shall be available at all times a main source of energy sufficient to operate the installation over the normal range required by paragraph (c) of this Regulation. If batteries are provided they shall under all circumstances have sufficient capacity to operate the transmitter and receiver for at least six hours continuously under

na arbeta på nödfrekvensen för radiotelefonti och dessutom på minst en annan frekvens, som tilldelats radiotelefontationer till sjöss i bandet 1 605 till 2 850 kHz, och skall kunna mottaga den sändningsklass, radio-reglementet föreskriver för dessa frekvenser. Därutöver skall mottagaren kunna arbeta på de frekvenser och med den sändningsklass, radio-reglementet föreskriver för sådana sändningar på radiotelefonti av meteorologiska och andra meddelanden avseende sjötrafiksäkerheten, som administrationen bedömer erforderliga. Mottagaren skall hava tillräcklig känslighet för att med högtalare avge signaler, då ingångsspänningen på mottagaren är så låg som 50 mikrovolter.

(g) Den mottagare, som användes för vakthållning på nödfrekvensen för radiotelefonti, skall vara fast inställd på denna frekvens, eller så anordnad, att inställning på denna frekvens kan göras snabbt och exakt. Då mottagaren sålunda inställts, skall den icke utan svårighet kunna omställas oavsiktligt. Beträffande befintliga installationer må administrationen uppskjuta tillämpningen av fordringarna i detta moment under en tid av högst tre år från dagen för denna konventions ikraftträdande.

(h) För att möjliggöra snabb växling mellan sändning och mottagning skall, då omkoppling sker för hand, manöverdonet för omkopplingen sitta på mikrofonen eller mikrotelefonen, i den mån så är möjligt och rimligt.

(i) Medan fartyget är till sjöss, skall alltid finnas tillgång till en huvudkraftkälla, tillräcklig för att installationen skall kunna arbeta med den normala räckvidd, som föreskrives i mom. (c) av denna regel. Om batterier användas, skola de under alla omständigheter hava erforderlig kapacitet för att kontinuerligt mata sändaren och mottagaren i minst sex

normal working conditions.* In installations in cargo ships of 500 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage made on or after 19 November 1952, a reserve source of energy shall be provided in the upper part of the ship unless the main source of energy is so situated.

(j) The reserve source of energy, if provided, may be used only to supply

- (i) the radiotelephone installation;
- (ii) the emergency light required by paragraph (d) of Regulation 14 of this Chapter; and
- (iii) the device required by paragraph (d) of this Regulation for generating the radiotelephone alarm signal.

(k) Notwithstanding the provisions of paragraph (j) of this Regulation, the Administration may authorise the use of the reserve source of energy, if provided, for a direction-finder, if fitted, and for a number of low-power emergency circuits which are wholly confined to the upper part of the ship, such as emergency lighting on the boat deck, on condition that the additional loads can be readily disconnected, and that the source of energy is of sufficient capacity to carry them.

(l) While at sea, any battery provided shall be kept charged so as to meet the requirements of paragraph (i) of this Regulation.

(m) An aerial shall be provided and installed and, if suspended between supports liable to whipping, shall in the case of ships of 500 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage be protected against breakage. In addition,

* For the purpose of determining the electrical load to be supplied by batteries required to have six hours reserve capacity, the following formula is recommended as a guide:

$\frac{1}{2}$ of the current consumption necessary for speech transmission

+ current consumption of receiver

+ current consumption of all additional loads to which the batteries may supply energy in time of distress or emergency.

timmar under normala arbetsförhållanden.* I installationer i lastfartyg med en bruttodräktighet av 500 registerton och däröver men under 1 600 registerton, som installerats den 19 november 1952 eller senare, skall reservkraftkälla finnas i fartygets övre del, såvida ej huvudkraftkällan är belägen där.

(j) Reservkraftkällan, om sådan finnes, får endast användas för att försörja:

- (i) radiotelefoninstallationen;
- (ii) den reservbelysning som föreskrives i regel 14 mom. (d) i detta kapitel; och
- (iii) den signalgivare, som i mom. (d) av denna regel föreskrives, och som kan sända alarmsignalen för radiotelefont.

(k) Oberoende av föreskrifterna i mom. (j) av denna regel må administrationen medgiva, att reservkraftkällan, om sådan finnes, får användas för att driva en pejllapparat, om sådan är uppsatt, och för ett antal strömkretsar med låg förbrukning, vilka helt och hållet äro förlagda till fartygets övre del, såsom nödbelysning på båtdäck, under förutsättning att dessa extra belastningar lätt kunna fränkopplas, och att reservkraftkällans kapacitet är tillräcklig för dessa belastningar.

(l) Till sjöss skall varje batteri hållas uppladdat, så att föreskrifterna i mom. (i) av denna regel äro uppfyllda.

(m) En antenn skall finnas uppsatt, och den skall, i fråga om fartyg med en bruttodräktighet av 500 registerton och däröver men under 1 600 registerton skyddas mot avslitning, därest den är uppsatt i rigg, som kan förutses svänga. Dessutom skall en

* Som ledning vid bestämning av belastningen på sådana batterier, som enligt föreskrift skola hålla sex timmars reservkapacitet, rekommenderas följande formel:

$\frac{1}{2}$ av sändarens strömförbrukning vid sändning av tal

+ mottagarens strömförbrukning

+ strömförbrukningen av alla extra belastningar, som föranledas av nödtillfällen eller annat tvingande behov.

there shall be a spare aerial completely assembled for immediate replacement or, where this is not practicable, sufficient aerial wire and insulators to enable a spare aerial to be erected. The necessary tools to erect an aerial shall also be provided.

komplett reservantenn klar för omedelbar uppsättning eller, då detta ej är möjligt och rimligt, erforderlig antennwire och isolatorer finnas, så att en reservantenn kan anordnas. För antennens anordnande erforderliga verktyg skola också finnas.

Part D. — Radio Logs

Regulation 16

Radio Logs

(a) The radio log (diary of the radio service) required by the Radio Regulations for a ship which is fitted with a radiotelegraph station in accordance with Regulation 3 or Regulation 4 of this Chapter shall be kept in the radiotelegraph operating room during the voyage. Every radio officer shall enter in the log his name, the times at which he goes on and off watch, and all incidents connected with the radio service which occur during his watch which may appear to be of importance to safety of life at sea. In addition, there shall be entered in the log:—

(i) the entries required by the Radio Regulations;

(ii) details of the maintenance, including a record of the charging, of the batteries, in such form as may be prescribed by the Administration;

(iii) a daily statement that the requirement of paragraph (p) of Regulation 9 of this Chapter has been fulfilled;

(iv) details of the tests of the reserve transmitter and reserve source of energy made under paragraph (s) of Regulation 9 of this Chapter;

(v) in ships fitted with a radiotelegraph auto alarm details of tests made under paragraph (c) of Regulation 10 of this Chapter;

(vi) details of the maintenance of the batteries, including a record of the charging (if applicable) required by paragraph (j) of Regulation 12 of this Chapter, and details of the tests

Del D. — Radiodagböcker

Regel 16

Radiodagböcker

(a) Den radiodagbok (dagbok för radiotjänsten), som föreskrives i radioreglementet för ett fartyg, som är utrustat med en radiotelegrafstation enligt regel 3 eller regel 4 i detta kapitel, skall under resan förvaras i radiohytten. Varje radiotelegrafist skall i radiodagboken anteckna sitt namn, de tider, då han börjar och slutar vakt, och alla under hans vakt i samband med radiotjänsten inträffade händelser, som synas vara av vikt för trygghet av säkerheten för människoliv till sjöss. Dessutom skall i radiodagboken antecknas:

(i) de uppgifter som föreskrivas i radioreglementet;

(ii) detaljerade uppgifter angående batteriernas underhåll, inbegripet en uppgift om laddningen, på sätt som föreskrives av administrationen;

(iii) en daglig rapport, att föreskriften i regel 9, mom. (p) i detta kapitel har uppfyllts;

(iv) detaljerade uppgifter om prov med reservsändaren och reservkraftkällan enligt regel 9, mom. (s) i detta kapitel;

(v) beträffande fartyg försedda med autoalarm för radiotelegrafi, detaljerade uppgifter om utförda prov enligt regel 10, mom. (c) i detta kapitel;

(vi) detaljerade uppgifter angående underhållet av batterierna, inbegripet en uppgift om laddningen (om detta är tillämpligt) enligt föreskrift i regel 12 mom. (j) i detta kapitel,

required by that paragraph in respect of the transmitters fitted in motor lifeboats;

(vii) details of the maintenance of the batteries, including a record of the charging (if applicable) required by paragraph (i) of Regulation 13 of this Chapter, and details of the tests required by that paragraph in respect of portable radio apparatus for survival craft.

(b) The radio log (diary of the radio service) required by the Radio Regulations for a ship which is fitted with a radiotelephone station in accordance with Regulation 4 of this Chapter shall be kept at the place where listening watch is maintained. Every qualified operator, and every master, officer or crew member carrying out a listening watch in accordance with Regulation 7 of this Chapter, shall enter in the log, with his name, the details of all incidents connected with the radio service which occur during his watch which may appear to be of importance to safety of life at sea. In addition, there shall be entered in the log:—

(i) the details required by the Radio Regulations;

(ii) the time at which listening watch begins when the ship leaves port, and the time at which it ends when the ship reaches port;

(iii) the time at which listening watch is for any reason discontinued, together with the reason, and the time at which listening watch is resumed;

(iv) details of the maintenance of the batteries (if provided), including a record of the charging required by paragraph (1) of Regulation 15 of this Chapter;

(v) details of the maintenance of the batteries, including a record of the charging (if applicable) required by paragraph (i) of Regulation 13 of this Chapter, and details of the tests required by that paragraph in respect of portable radio apparatus for survival craft.

och angående de prov med sändarna i motorlivbåtarna, som föreskrivas i samma moment.

(vii) detaljerade uppgifter angående underhållet av batterierna, inbegripet en uppgift om laddningen, (om detta är tillämpligt) enligt föreskrift i regel 13, mom. (i) i detta kapitel, och angående de prov med bärbara radiostationer för livbåtar och livflottar, som föreskrivas i samma moment.

(b) Den radiodagbok (dagbok för radiotjänsten), som föreskrives i radioreglementet för ett fartyg, som är utrustat med radiotelefonstation enligt regel 4 i detta kapitel, skall förvaras på den plats, där vakthållning sker. Varje kompetent expeditör och varje befälhavare, befäl eller besättningsman, som håller vakt enligt regel 7 i detta kapitel, skall i radiodagboken jämte sitt namn anteckna alla under hans vakt i samband med radiotjänsten inträffade händelser, som synas vara av vikt för säkerhet för människoliv till sjöss. Dessutom skall i radiodagboken antecknas:

(i) de uppgifter, som föreskrivas i radioreglementet;

(ii) den tidpunkt då vakthållningen börjar, när fartyget lämnar hamn, och den tidpunkt då den slutar, när fartyget anlöper hamn;

(iii) den tidpunkt då vakthållningen av någon anledning avbrytes, jämte skälet härtill, samt den tidpunkt då vakthållningen återupptages;

(iv) detaljerade uppgifter angående batteriernas underhåll (om sådana finnas) inbegripet en uppgift om laddningen enligt föreskrift i regel 15, mom. (1) i detta kapitel;

(v) detaljerade uppgifter angående underhållet av batterierna, inbegripet en uppgift om laddningen (om detta är tillämpligt), enligt föreskrift i regel 13, mom. (i) i detta kapitel, och angående de prov med bärbara radiostationer för livbåtar och livflottar, som föreskrivas i samma moment.

(c) Radio logs shall be available for inspection by the officers authorised by the Administration to make such inspection.

(c) Radiodagböcker skola hållas tillgängliga för inspektion av de tjänstemän, som av administrationen äro bemyndigade att verkställa sådana inspektioner.

Chapter V.—Safety of Navigation

Regulation 1

Application

This Chapter, unless otherwise expressly provided in this Chapter, applies to all ships on all voyages, except ships of war and ships solely navigating the Great Lakes of North America and their connecting and tributary waters as far east as the lower exit of the St. Lambert Lock at Montreal in the Province of Quebec, Canada.

Regulation 2

Danger Messages

(a) The master of every ship which meets with dangerous ice, a dangerous derelict, or any other direct danger to navigation, or a tropical storm, or encounters sub-freezing air temperatures associated with gale force winds causing severe ice accretion on superstructures, or winds of force 10 or above on the Beaufort scale for which no storm warning has been received, is bound to communicate the information by all the means at his disposal to ships in the vicinity, and also to the competent authorities at the first point on the coast with which he can communicate. The form in which the information is sent is not obligatory. It may be transmitted either in plain language (preferably English) or by means of the International Code of Signals. It should be broadcast to all ships in the vicinity and sent to the first point on the coast to which communication can be made, with a request that it be transmitted to the appropriate authorities.

(b) Each Contracting Government will take all steps necessary to ensure that when intelligence of any of the

Kapitel V. — Sjötrafiksäkerheten

Regel 1

Tillämpning

När annat ej uttryckligen i detta kapitel stadgas, är detta kapitel tillämpligt å alla fartyg på vilka som helst resor med undantag för örlogsfartyg och fartyg, som uteslutande befara de Stora Sjöarna i Nordamerika jämte deras förbindelseleder och tillflöden så långt österut som till den nedre slussporten i slussen S:t Lambert vid Montreal i provinsen Quebec i Canada.

Regel 2

Meddelanden om faror

(a) Befälhavare å varje fartyg, som påträffar farlig is eller ett farligt vrak eller annan omedelbar fara för sjötrafiken eller tropisk storm eller råkar ut för lufttemperaturer under fryspunkten i förening med vindar av stormstyrka, vilka förorsaka allvarlig anhopning av is på överbyggnader, eller vindar av styrka 10 eller mer enligt Beauforts skala, för vilka ingen stormvarning mottagits, är skyldig att med alla till buds stående medel därom underrätta i närheten varande fartyg ävensom vederbörande myndigheter genom den första station 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 (företträdesvis engelska) eller genom användande av den internationella signalkoden. 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 fördragsslutande regering skall vidtaga alla åtgärder, som fordras för att säkerställa att under-

dangers specified in paragraph (a) is received, it will be promptly brought to the knowledge of those concerned and communicated to other interested Governments.

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

(d) All radio messages issued under paragraph (a) of this Regulation shall be preceded by the Safety Signal, using the procedure as prescribed by the Radio Regulations as defined in Regulation 2 of Chapter IV.

rättelse om de faror, varom i mom. (a) sägs, skyndsamt bringas till vederbörandes kännedom ävensom meddelas andra intresserade regeringar.

(c) Överbringande av meddelanden beträffande faror, som ovan nämnts, sker utan kostnad för de därav berörda fartygen.

(d) Alla radiomeddelanden utsända enligt mom. (a) av denna regel skola föregås av varningssignaler med användning av det förfarande, som föreskrives i radioreglementet, sådant det definieras i kapitel IV, regel 2 i denna konvention.

Regulation 3

Information required in Danger Messages

The following information is required in danger messages:—

(a) Ice, Derelicts and other Direct Dangers to Navigation.

(i) The kind of ice, derelict or danger observed;

(ii) the position of the ice, derelict or danger when last observed;

(iii) the time and date (Greenwich Mean Time) when danger last observed.

(b) Tropical Storms (Hurricanes in the West Indies, Typhoons in the China Sea, Cyclones in Indian waters, and storms of a similar nature in other regions).

(i) A statement that a tropical storm has been encountered. This obligation should be interpreted in a broad spirit, and information transmitted whenever the master has good reason to believe that a tropical storm is developing or exists in his neighbourhood.

(ii) Time, date (Greenwich Mean Time) and position of ship when the observation was taken.

(iii) As much of the following information as is practicable should be included in the message:—

—barometric pressure, preferably

Regel 3

Uppllysningar som skola lämnas i faromeddelanden

Följande uppllysningar skola lämnas i faromeddelanden:

(a) Is, vrak och andra omedelbara faror för sjötrafiken;

(i) beskaffenheten av is, vrak eller fara, som iakttagits;

(ii) isens, vrakets eller farans position vid senaste iakttagelsen;

(iii) tid och datum (Greenwich medeltid) när faran senast iaktogs.

(b) Tropiska stormar. (Orkaner i Västindien, tyfoner i Kinesiska sjön, cykloner i indiska farvatten och stormar av liknande natur i andra trakter.)

(i) Meddelande om kännning med tropisk storm. Denna skyldighet bör uppfattas i vid bemärkelse och meddelande utsändas, närhelst befälhavare anser sig hava grundad anledning antaga, att en tropisk storm är under bildande eller förekommer i närheten.

(ii) Tid, datum (Greenwich medeltid) och fartygets position när observationen gjordes.

(iii) Så mycket som möjligt av följande uppgifter skola lämnas i meddelandet:

barometertryck om möjligt korri-

corrected (stating millibars, inches, or millimetres, and whether corrected or uncorrected);

—barometric tendency (the change in barometric pressure during the past three hours);

—true wind direction;

—wind force (Beaufort scale);

—state of the sea (smooth, moderate, rough, high);

—swell (slight, moderate, heavy) and the true direction from which it comes. Period or length of swell (short, average, long) would also be of value;

—true course and speed of ship.

(c) Subsequent Observations. When a master has reported a tropical or other dangerous storm, it is desirable, but not obligatory, that further observations be made and transmitted hourly, if practicable, but in any case at intervals of not more than three hours, so long as the ship remains under the influence of the storm.

(d) Winds of force 10 or above on the Beaufort scale for which no storm warning has been received.

This is intended to deal with storms other than the tropical storms referred to in paragraph (b); when such a storm is encountered, the message should contain similar information to that listed under paragraph (b) but excluding the details concerning sea and swell.

(e) Sub-freezing air temperatures associated with gale force winds causing severe ice accretion on superstructures.

(i) Time and Date (Greenwich Mean Time).

(ii) Air temperature.

(iii) Sea temperature (if practicable).

(iv) Wind force and direction.

gerat (angivet i millibar, eng. tum eller millimeter och huruvida avläsningen korrigerats eller icke);

barometer Tendens (förändringen i barometertrycket under de senaste tre timmarna);

sanna vindens riktning;

vindstyrka (Beauforts skala);

sjöhävning (smul, måttlig, grov, hög);

dyning (obetydlig, måttlig, kraftig) och rättvisande riktning, varifrån den kommer. Dyrningens period eller längd (kort, ordinär, lång) är även av värde;

fartygets rättvisande kurs och fart.

(c) Senare iakttagelser. När en befälhavare har utsänt meddelande om 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.

(d) Vindar av styrka 10 eller mer enligt Beauforts skala, för vilka ingen stormvarning mottagits.

Detta moment avser andra stormar än de tropiska stormar, som omfattas i mom. (b); när fartyg råkar ut för en sådan storm, bör meddelandet innehålla upplysningar liknande dem, som intagits under mom. (b) men med uteslutande av upplysningar om sjö och dyning.

(e) Lufttemperatur under fryspunkten i förening med vindar av stormstyrka, som förorsaka allvarlig anhopning av is på överbyggnader.

(i) Tid och datum (Greenwich medeltid).

(ii) Lufttemperatur.

(iii) Vattentemperatur (om möjligt).

(iv) Vindens riktning och styrka.

Examples

Ice

TTT Ice. Large berg sighted in 4605 N., 4410 W., at 0800 GMT. May 15.

Exempel

Is

TTT Is. Stort isberg siktat på 4605 N., 4410 V, 0800 GMT. 15 maj.

Derelects

TTT Derelect. Observed derelect almost submerged in 4006 N., 1243 W., at 1630 GMT. April 21.

Danger to Navigation

TTT Navigation. Alpha lightship not on station. 1800 GMT. January 3.

Tropical Storm

TTT Storm. 0030 GMT. August 18. 2204 N., 11354 E. Barometer corrected 994 millibars, tendency down 6 millibars. Wind NW., force 9, heavy squalls. Heavy easterly swell. Course 067, 5 knots.

TTT Storm. Appearances indicate approach of hurricane. 1300 GMT. September 14. 2200 N., 7236 W. Barometer corrected 29.64 inches, tendency down .015 inches. Wind NE., force 8, frequent rain squalls. Course 035, 9 knots.

TTT Storm. Conditions indicate intense cyclone has formed. 0200 GMT. May 4. 1620 N., 9203 E. Barometer uncorrected 753 millimetres, tendency down 5 millimetres. Wind S. by W., force 5. Course 300, 8 knots.

TTT Storm. Typhoon to southeast. 0300 GMT. June 12. 1812 N., 12605 E. Barometer falling rapidly. Wind increasing from N.

TTT Storm. Wind force 11, no storm warning received. 0300 GMT. May 4. 4830 N., 30 W. Barometer corrected 983 millibars, tendency down 4 millibars. Wind SW., force 11 veering. Course 260, 6 knots.

Icing

TTT experiencing severe icing. 1400 GMT. March 2. 69 N., 10 W. Air temperature 18. Sea temperature 29. Wind NE., force 8.

Regulation 4

Meteorological Services

(a) The Contracting Governments undertake to encourage the collection of meteorological data by ships at sea and to arrange for their examination, dissemination and exchange in the manner most suitable for the pur-

Vrak

TTT Vrak. Vrak, nästan helt under vatten, siktat på 4006 N, 1243 V. 1630 GMT. 21 april.

Fara för sjötrafiken

TTT Sjötrafik. Alpha fyrskepp icke på plats. 1800 GMT. 3 januari.

Tropisk storm

TTT Storm. 0030 GMT. 18 augusti. 2204 N, 11354 O. Korrigerat barometertryck 994 millibar, tendens fallande 6 millibar. Vind NV, styrka 9, hårda byar. Kraftig ostlig dyning. Kurs 067, 5 knop.

TTT Storm. Förhållandena tyda på att en orkan närmar sig. 1300 GMT. 14 september. 2200 N, 7236 V. Korrigerat barometertryck 29,64 tum, tendens fallande 0,015 tum. Vind NO, styrka 8, täta regnbyar. Kurs 035, 9 knop.

TTT Storm. Förhållandena tyda på uppkomsten av en svår cyklon. 0200 GMT. 4 maj. 1620 N, 9203 O. Okorrigerat barometertryck 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.

TTT Storm. Vindstyrka 11, ingen stormvarning mottagen. 0300 GMT. 4 maj. 4830 N, 30 V. Korrigerat barometertryck 983 millibar, tendens fallande 4 millibar. Vind SV, styrka 11, vridande. Kurs 260, 6 knop.

Nedisning

TTT Utsatt för svår nedisning. 1400 GMT. 2 mars. 69 N, 10 V. Lufttemperatur 18. Vattentemperatur 29. Vind NO, styrka 8.

Regel 4

Väderlekstjänst

(a) De fördragsslutande regeringarna förbinda sig att främja insamlandet av meteorologiska upplysningar från fartyg till sjöss ävensom att sörja för att dessa undersökas, spridas och utväxlas på lämpligaste sätt

pose of aiding navigation. Administrations shall encourage the use of instruments of a high degree of accuracy, and shall facilitate the checking of such instruments upon request.

(b) In particular, the Contracting Governments undertake to co-operate in carrying out, as far as practicable, the following meteorological arrangements:—

(i) To warn ships of gales, storms and tropical storms, both by the issue of radio messages and by the display of appropriate signals at coastal points.

(ii) To issue daily, by radio, weather bulletins suitable for shipping, containing data of existing weather, waves and ice, forecasts and, when practicable, sufficient additional information to enable simple weather charts to be prepared at sea and also to encourage the transmission of suitable facsimile weather charts.

(iii) To prepare and issue such publications as may be necessary for the efficient conduct of meteorological work at sea and to arrange, if practicable, for the publication and making available of daily weather charts for the information of departing ships.

(iv) To arrange for selected ships to be equipped with tested instruments (such as a barometer, a barograph, a psychrometer, and suitable apparatus for measuring sea temperature) for use in this service, and to take meteorological observations at main standard times for surface synoptic observations (at least four times daily, whenever circumstances permit) and to encourage other ships to take observations in a modified form, particularly when in areas where shipping is sparse; these ships to transmit their observations by radio for the benefit of the various official meteorological services, repeating the information for the benefit of ships in the vicinity. When in

för att tjäna till hjälp vid navigeringen. Administrationerna skola främja användandet av tillförlitliga och noggranna instrument samt underlätta kontrollerandet av sådana instrument, när framställning därom göres.

(b) De fördragsslutande regeringarna förbinda sig i synnerhet att samarbeta för att så långt som möjligt genomföra följande meteorologiska åtgärder:

(i) att varna fartyg för hårda vindar, stormar och tropiska oväder såväl genom utsändning av radiomeddelanden som genom att visa lämpliga signaler vid kusterna;

(ii) att dagligen via radio utsända väderleksmeddelanden av betydelse för sjöfarten, innehållande upplysningar om rådande väderleks-, sjö- och isförhållanden, väderleksutsikter och om möjligt ytterligare meddelanden tillräckliga för att till sjöss utarbeta enkla väderlekskartor, ävensom att främja spridningen av lämpliga faksimilväderlekskartor;

(iii) att utarbeta och utgiva sådana publikationer, som kunna vara nödvändiga för ett effektivt skötande av meteorologiskt arbete till sjöss och att om möjligt sörja för tryckning och tillhandahållande av dagliga väderlekskartor till upplysning för avgående fartyg;

(iv) att vidtaga åtgärder för att särskilt utvalda fartyg utrustas med vederbörligen provade instrument (såsom barometer, barograf, psychrometer och lämpliga instrument för mätning av havsvattnets temperatur) för användning i denna tjänst och verkställa meteorologiska observationer vid internationellt fastställda huvudobservationstider för synoptiska observationer vid havsytan (minst fyra gånger dagligen, när omständigheterna så tillåta) samt att uppmana andra fartyg att göra modifierade observationer, särskilt när fartygen befinna sig i farvatten med ringa trafik. Dessa fartyg böra utsända sina observationer via radio till nytta för de olika officiella väderlekstjänster-

the vicinity of a tropical storm, or of a suspected tropical storm, ships should be encouraged to take and transmit their observations at more frequent intervals whenever practicable, bearing in mind navigational preoccupations of ships' officers during storm conditions.

(v) To arrange for the reception and transmission by coast radio stations of weather messages from and to ships. Ships which are unable to communicate direct with shore shall be encouraged to relay their weather messages through ocean weather ships or through other ships which are in contact with shore.

(vi) To encourage all masters to inform ships in the vicinity and also shore stations whenever they experience a wind speed of 50 knots or more (force 10 on the Beaufort scale).

(vii) To endeavour to obtain a uniform procedure in regard to the international meteorological services already specified, and, as far as is practicable, to conform to the Technical Regulations and recommendations made by the World Meteorological Organization, to which the Contracting Governments may refer for study and advice any meteorological question which may arise in carrying out the present Convention.

(c) The information provided for in this Regulation shall be furnished in form for transmission and transmitted in the order of priority prescribed by the Radio Regulations, and during transmission "to all stations" of meteorological information, forecasts and warnings, all ship stations must conform to the provisions of the Radio Regulations.

(d) Forecasts, warnings, synoptic and other meteorological reports intended for ships shall be issued and disseminated by the national service in the best position to serve various zones and areas, in accordance with

na samt upprepa meddelandena till nytta för i närheten varande fartyg. Fartyg i närheten av tropisk storm eller förmodad tropisk storm skola uppmanas att med kortare mellantider verkställa och utsända observationer då så är möjligt med hänsyn till fartygsbefällets navigationsåligganden under stormiga väderleksförhållanden;

(v) att vidtaga åtgärder för kustradiostationernas mottagning och utsändning av väderleksmeddelanden från och till fartyg. Fartyg, vilka icke kunna meddela sig direkt med land, skola uppmanas att översända sina väderleksmeddelanden via oceanväderleksfartyg 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 väderlektjänsten och att, så långt möjligt, efterkomma de tekniska regler och rekommendationer, som göras av Internationella Meteorologiska Organisationen, (WMO), 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 prioritetsrätt. Under pågående utsändning »till alla stationer» av meteorologiska upplysningar, väderleksförutsägelser och 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,

mutual arrangements made by the Contracting Governments concerned.

utsändas och spridas av den nationella meteorologiska institution, som genom sitt läge är bäst skickad att betjäna de olika zonerna och områdena.

Regulation 5

Ice Patrol Service

(a) The Contracting Governments undertake to continue an ice patrol and a service for study and observation of ice conditions in the North Atlantic. During the whole of the ice season the south-eastern, southern and south-western limits of the regions of icebergs in the vicinity of the Grand Banks of Newfoundland shall be guarded for the purpose of informing passing ships of the extent of this dangerous region; for the study of ice conditions in general; and for the purpose of affording assistance to ships and crews requiring aid within the limits of operation of the patrol ships. During the rest of the year the study and observation of ice conditions shall be maintained as advisable.

(b) Ships and aircraft used for the ice patrol service and the study and observation of ice conditions may be assigned other duties by the managing Government, provided that such other duties do not interfere with their primary purpose or increase the cost of this service.

Regulation 6

Ice Patrol. Management and Costs

(a) The Government of the United States of America agrees to continue the management of the ice patrol service and the study and observation of ice conditions, including the dissemination of information received therefrom. The Contracting Governments specially interested in these services undertake to contribute to the expense of maintaining and oper-

Regel 5

Ispatrulleringstjänst

(a) De fördragsslutande regeringarna förbinda sig att vidmakthålla ispatrulleringstjänst och 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 patrulleringstjänstens verksamhetsområde bistå hjälpbehövande fartyg och besättningar. Under återstoden av året skola undersökningen och observationerna beträffande isförhållandena fortsättas i den mån så befinnes lämpligt.

(b) Fartyg och flygplan, som nyttjas för ispatrulleringstjänst och för undersöknings- och observations-tjänst beträffande isförhållanden, må av den verkställande regeringen tilldelas andra arbetsuppgifter, under förutsättning att sådana arbetsuppgifter icke hindra eller öka kostnaden för den egentliga tjänsten.

Regel 6

Ispatrullering. Verkställande och kostnader

(a) Amerikas Förenta Staters regering samtycker till att fortfara med verkställandet av ispatrulleringstjänsten, undersöknings- och observations-tjänsten beträffande isförhållandena samt spridandet av därigenom erhållna underrättelser. De fördragsslutande regeringar, som särskilt äro intresserade av dessa tjänster, förbinda sig att bidra till utgifterna för upprätt-

ating these services; each contribution to be based upon the total gross tonnage of the vessels of each contributing Government passing through the regions of icebergs guarded by the Ice Patrol; in particular, each Contracting Government specially interested undertakes to contribute annually to the expense of maintaining and operating these services a sum determined by the ratio which the total gross tonnage of that Contracting Government's vessels passing during the ice season through the regions of icebergs guarded by the Ice Patrol bears to the combined total gross tonnage of the vessels of all contributing Governments passing during the ice season through the regions of icebergs guarded by the Ice Patrol. Non-contracting Governments specially interested may contribute to the expense of maintaining and operating these services on the same basis. The managing Government will furnish annually to each contributing Government a statement of the total cost of maintaining and operating the Ice Patrol and of the proportionate share of each contributing Government.

(b) Each of the contributing Governments has the right to alter or discontinue its contribution, and other interested Governments may undertake to contribute to the expense. The contributing Government which avails itself of this right will continue responsible for its current contribution up to the 1 September following the date of giving notice of intention to alter or discontinue its contribution. To take advantage of the said right it must give notice to the managing Government at least six months before the said 1 September.

(c) If, at any time, the United

hållandet och driften av desamma; storleken av varje bidrag skall bestämmas på grundval av den totala bruttodräktigheten av de i vederbörande stat registrerade fartyg, som passera genom isbergens, av ispatrullen bevakade område. Närmare bestämt förbinder sig varje fördragsslutande regering, som är särskilt intresserad, att årligen bidraga till kostnaderna för upprätthållandet och driften av dessa tjänster med ett belopp beräknat efter förhållandet mellan den totala bruttodräktigheten av de i vederbörande stat registrerade fartyg, vilka under isperioden passera genom de isbergsområden som bevakas av ispatrulleringstjänsten, och det sammanlagda bruttotonnaget av alla de fartyg, hemmahörande i bidragslämnande stater, som under isperioden passera genom de isbergsområden, vilka bevakas av ispatrulleringstjänsten. Icke-fördragsslutande regeringar, som äro särskilt intresserade, må bidraga till utgifterna för upprätthållandet och driften av dessa tjänster enligt samma beräkningsgrund. Den verkställande regeringen skall årligen förse varje bidragslämnande regering med en sammanställning över den totala kostnaden för upprätthållandet och driften av ispatrulleringstjänsten och om varje bidragslämnande regerings proportionella andel därav.

(b) Envar av de bidragslämnande regeringarna äger rätt att förändra eller upphöra med bidragen och andra fördragsslutande regeringar må åtaga sig att lämna bidrag till utgiften i fråga. Den bidragslämnande regering, som begagnar sig av denna rätt, förbliver dock skyldig att delta med sitt 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 här om lämna meddelande till verkställande regeringen minst sex månader före samma 1 september.

(c) Därest Amerikas Förenta Sta-

States Government should desire to discontinue these services, or if one of the contributing Governments should express a wish to relinquish responsibility for its pecuniary contribution, or to have its contribution altered, or another Contracting Government should desire to undertake to contribute to the expense, the contributing Governments shall settle the question in accordance with their mutual interests.

(d) The contributing Governments shall have the right by common consent to make from time to time such alterations in the provisions of this Regulation and of Regulation 5 of this Chapter as appear desirable.

(e) Where this Regulation provides that a measure may be taken after agreement among the contributing Governments, proposals made by any Contracting Government for effecting such a measure shall be communicated to the managing Government which shall approach the other contributing Governments with a view to ascertaining whether they accept such proposals, and the results of the enquiries thus made shall be sent to the other contributing Governments and the Contracting Government making the proposals. In particular, the arrangements relating to contributions to the cost of the services shall be reviewed by the contributing Governments at intervals not exceeding three years. The managing Government shall initiate the action necessary to this end.

Regulation 7

Speed Near Ice

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

ters regering framdeles skulle önska upphöra med ifrågavarande verksamhet, eller någon av de bidragslämnande regeringarna skulle uttrycka 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 lämna bidrag till utgifterna, skola de bidragslämnande regeringarna träffa uppgörelse om denna fråga i överensstämmelse med sina ömsesidiga intressen.

(d) De bidragslämnande regeringarna äga rätt att tid efter annan genom gemensam överenskommelse företa sådana förändringar i denna regel och i regel 5 i detta kapitel, som må anses önskvärda.

(e) Där denna regel föreskriver, att åtgärd må vidtagas efter överenskommelse mellan de bidragslämnande regeringarna, skall förslag från någon av de fördragsslutande regeringarna om genomförande av sådan åtgärd delgivas den verkställande regeringen, som skall tillfråga de övriga bidragslämnande regeringarna, huruvida de godkänna förslagen. Svaren på dessa förfrågningar skola tillställas såväl de övriga bidragslämnande regeringarna som den fördragsslutande regeringen, vilken framlagt förslagen. I synnerhet skola grunderna för bidragen till dessa tjänster granskas av de bidragslämnande regeringarna minst vart tredje år. Initiativet till sådant samråd åvilar den verkställande regeringen.

Regel 7

Farten 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.

Regulation 8

Regel 8

North Atlantic Routes

(a) The practice of following recognised routes across the North Atlantic in both directions and, in particular, routes in converging areas of both sides of the North Atlantic, has contributed to the avoidance of collisions between ships and with icebergs, and should be recommended to all ships concerned.

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

(c) The Contracting Governments undertake to impose on the companies the obligations to give public notice of the regular routes which they propose their ships should follow, and of any changes made in these routes. They will also use their influence to induce the owners of all passenger ships crossing the Atlantic to follow the recognised routes, and will do everything in their power to ensure adherence to such routes in the converging areas by all ships, so far as circumstances will permit. They will also induce the owners of all ships crossing the Atlantic bound to or from ports of the United States or Canada via the vicinity of the Grand Banks of Newfoundland to avoid, as far as practicable, the fishing banks of Newfoundland north of latitude 43° N. during the fishing season, and to pass outside regions known or believed to be endangered by ice.

(d) The Government managing the ice patrol service is requested to report to the Administration concerned any passenger ship which is observed

Router över Nord-Atlanten

(a) Förfarandet att följa bestämda router över Nord-Atlanten i båda riktningarna och särskilt då router belägna inom farvatten å båda sidor om Nord-Atlanten där routerna löpa samman har bidragit till att förhindra kollisioner mellan fartyg och med isberg. Förfarandet bör därför rekommenderas till alla berörda fartyg.

(b) Valet av olika router och initiativet till åtgärder i denna riktning ävensom bedömandet av vad som är att hänföra till vattenområden där routerna löpa samman, överlåtas åt vederbörande redare. De fördragsslutande regeringarna skola på anmodan lämna redarna alla de upplysningar beträffande sådana router, som kunna 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. De skola vidare använda sitt inflytande för att förmå alla redare för passagerarfartyg, vilka korsa Atlanten, att följa sålunda bestämda router och skola göra vad i deras makt står för att säkerställa, att alla fartyg så långt omständigheterna medgiva hålla sig till sådana bestämda router i de ifrågavarande farvattnen. De skola även söka förmå redare för alla fartyg, vilka på resa till eller från hamnar i Förenta Staterna eller Canada befara Atlanten i närheten av New Foundlandsbankarna, att i möjligaste mån undvika New Foundlands fiskebankar norr om 43° nordlig latitud under tiden för fisket samt att gå utanför områden, som veterligen eller troligen äro farliga på grund av isförekomst.

(d) Den regering, som handhaver ispatrulleringstjänsten, anmodas att till vederbörande administration rapportera varje passagerarfartyg, som

not to be on any regular, recognised or advertised route and any ship which crosses the above mentioned fishing banks during the fishing season, or which when proceeding to or from ports of the United States or Canada passes through regions known or believed to be endangered by ice.

iakttages utanför reguljär, känd eller tillkännagiven route, och varje fartyg, som under tiden för fisket överfar de ovan nämnda fiskebankarna, eller som på väg till eller från hamnar i Förenta Staterna eller Canada går genom områden, som veterligen eller troligen äro farliga på grund av isförekomst.

Regulation 9

Misuse of Distress Signals

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

Regulation 10

Distress Messages — Obligations and Procedures

(a) The master of a ship at sea, on receiving a signal from any source that a ship or aircraft or survival craft thereof is in distress, is bound to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress informing them if possible that he is doing so. If he is unable or, in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistance, he must enter in the logbook the reason for failing to proceed to the assistance of the persons in distress.

(b) The master of a ship in distress, after consultation, so far as may be possible, with the masters of the ships which answer his call for assistance, has the right to requisition such one or more of those ships as he considers best able to render assistance, and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships requisitioned to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of persons in distress.

(c) The master of a ship shall be

Regel 9

Missbruk av nödsignaler

Det är för varje fartyg eller luftfartyg förbjudet att använda en internationell nödsignal i annan avsikt än att angiva, att ett fartyg eller luftfartyg är i nöd, liksom att använda någon signal, som kan förväxlas med en internationell nödsignal.

Regel 10

Meddelande om nöd. — Skyldigheter och förfarande

(a) Befälhavare på fartyg till sjöss, som från något håll emottagit signal om att fartyg eller luftfartyg eller därifrån härrörande livbåt eller livflotte är i nöd, är skyldig att med högsta möjliga fart 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 begiva sig till deras undsättning, skall han i skeppsdagboken anteckna orsaken till att han icke begivit sig de nödställda till hjälp.

(b) Befälhavaren på ett nödställt fartyg äger, efter att i möjligaste mån hava samrått med befälhavarna på de fartyg, som besvarat hans anrop om hjälp, rätt att tillkalla ett eller flera av de fartyg, som han anser vara bäst i stånd att lämna bistånd, och befälhavare på fartyg, som sålunda tillkallats, är skyldig efterkomma anmanningen genom att med högsta möjliga fart begiva sig de nödställda till hjälp.

(c) Befälhavare på fartyg är frita-

released from the obligation imposed by paragraph (a) of this Regulation when he learns that one or more ships other than his own have been requisitioned and are complying with the requisition.

(d) The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph (a) of this Regulation, and, if his ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph (b) of this Regulation, if he is informed by the persons in distress or by the master of another ship which has reached such persons that assistance is no longer necessary.

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

Regulation 11

Signalling Lamps

All ships of over 150 tons gross tonnage, when engaged on international voyages, shall have on board an efficient daylight signalling lamp which shall not be solely dependent upon the ship's main source of electrical power.

Regulation 12

Radio Direction-Finding Apparatus

(a) All ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards, when engaged on international voyages, shall be fitted with radio direction-finding apparatus complying with the provisions of Regulation 11 of Chapter IV.

(b) The Administration may, in areas where it considers it unreasonable or unnecessary for such apparatus to be carried, exempt any ship under 5,000 tons gross tonnage from

gen 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 inskränka 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

Signallampor

Alla fartyg med en bruttodräktighet överstigande 150 registerton skola, då de nyttjas å internationella resor, vara försedda med en fullgod dagsignallampa, vilken icke är uteslutande beroende av fartygets elektriska huvudkraftkälla.

Regel 12

Radiopejlapparat

(a) Alla fartyg med en bruttodräktighet av 1 600 registerton och däröver skola, då de nyttjas å internationella resor, vara försedda med radiopejlapparat som uppfyller bestämmelserna i kapitel IV, regel 11.

(b) Administrationen må inom farvatten, där den finner det oskäligt eller onödigt att sådan apparat medföres, från fordran härå undantaga varje fartyg med en bruttodräktighet

this requirement, due regard being had to the fact that radio direction-finding apparatus is of value both as a navigational instrument and as an aid to locating ships, aircraft or survival craft.

understigande 5 000 registerton, dock att vederbörlig hänsyn därvid skall tagas till det förhållandet, att radiopjapparat är av värde både som navigeringsinstrument och som hjälp att lokalisera fartyg, luftfartyg, livbåt eller livflotte.

Regulation 13

Manning

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

Regel 13

Bemannig

De fördragsslutande regeringarna förbinda sig, envar beträffande det egna landets fartyg, att vidmakthålla eller, om så erfordras, vidtaga åtgärder för att säkerställa en sådan bemanning av alla fartyg som, med hänsyn till säkerheten för människoliv till sjöss, är betryggande i vad angår besättningens antal och behörighet.

Regulation 14

Aids to Navigation

The Contracting Governments undertake to arrange for the establishment and maintenance of such aids to navigation, including radio beacons and electronic aids as, in their opinion, the volume of traffic justifies and the degree of risk requires, and to arrange for information relating to these aids to be made available to all concerned.

Regel 14

Hjälpmedel vid navigering

De fördragsslutande regeringarna förbinda sig att vidtaga åtgärder för upprättande och vidmakthållande av sådana hjälpmedel vid 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 bli tillgängliga för alla, som hava behov därav.

Regulation 15

Search and Rescue

(a) Each Contracting Government undertakes to ensure that any necessary arrangements are made for coast watching and for the rescue of persons in distress at sea round its coasts. These arrangements should include the establishment, operation and maintenance of such maritime safety facilities as are deemed practicable and necessary having regard to the density of the seagoing traffic and the navigational dangers and should, so far as possible, afford ade-

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 intensitet och farvattnets farliga beskaffenhet befunnits vara möjliga och nödvändiga, och dessa åtgärder skola,

quate means of locating and rescuing such persons.

(b) Each Contracting Government undertakes to make available information concerning its existing rescue facilities and the plans for changes therein, if any.

Regulation 16

Life-Saving Signals

The following signals shall be used by life-saving stations and maritime rescue units when communicating with ships or persons in distress and by ships or persons in distress when communicating with life-saving stations and maritime rescue units. The signals used by aircraft engaged in search and rescue operations to direct ships are indicated in paragraph (d) below. An illustrated table describing the signals listed below shall be readily available to the officer of the watch of every ship to which this Chapter applies.

(a) *Replies from life-saving stations or maritime rescue units to distress signals made by a ship or person:—*

Signal

By day—Orange smoke signal or combined light and sound signal (thunderlight) consisting of three single signals which are fired at intervals of approximately one minute.

By night—White star rocket consisting of three single signals which are fired at intervals of approximately one minute.

Signification

“You are seen—assistance will be given as soon as possible.”
(Repetition of such signals shall have the same meaning.)

i den mån så är möjligt, även inbegripa tillhandahållandet av tillräckliga anordningar för upptäckande och räddning av nödställda personer.

(b) Varje fördragslutande regering förbinder sig att lämna tillgängliga upplysningar beträffande dess förefintliga räddningsanordningar samt ifrågakommande förslag till ändringar av desamma.

Regel 16

Livräddningssignaler

Följande signaler skola användas av livräddningsstationer och räddningsenheter till sjöss, när meddelanden skola överbringas till fartyg eller personer i nöd, och av fartyg eller personer i nöd vid meddelanden till livräddningsstationer och räddningsenheter till sjöss. De signaler, som under pågående sökning eller räddningsföretag användas av luftfartyg, för att vägleda fartyg angivas i mom. (d) nedan. En illustrerad tabell, beskrivande de nedan förtecknade signalerna, skall finnas lätt tillgänglig för vakthavande däcksbefälet å varje fartyg, varå detta kapitel är tillämpligt.

(a) *Svar från livräddningsstationer eller räddningsenheter till sjöss å nödsignaler från ett fartyg eller en person*

Signal

Om dagen — Orangefärgad röksignal eller en kombinerad ljus- och ljudsignal (knall-ljus), bestående av tre enskilda signaler, avlossade med ungefär en minuts mellantid.

Om natten — Raket med vita stjärnor, bestående av tre enskilda signaler avlossade med ungefär en minuts mellantid.

Betydelse

»Ni är upptäckt — assistans lämnas så snart som möjligt.»
(Upprepning av dessa signaler har samma betydelse.)

If necessary the day signals may be given at night or the night signals by day.

(b) *Landing signals for the guidance of small boats with crews or persons in distress:—*

Signal

By day—Vertical motion of a white flag or the arms or firing of a green star-signal or signalling the code letter "K" (— . —) given by light or sound-signal apparatus.

By night—Vertical motion of a white light or flare, or firing of a green star-signal or signalling the code letter "K" (— . —) given by light or sound-signal apparatus. A range (indication of direction) may be given by placing a steady white light or flare at a lower level and in line with the observer.

Signification

"This is the best place to land."

Signal

By day—Horizontal motion of a white flag or arms extended horizontally or firing of a red star-signal or signalling the code letter "S" (· · ·) given by light or sound-signal apparatus.

By night—Horizontal motion of a white light or flare or firing of a red star-signal or signalling the code letter "S" (· · ·) given by light or sound-signal apparatus.

Signification

"Landing here highly dangerous."

Signal

By day—Horizontal motion of a white flag, followed by the placing of the white flag in the ground and the carrying of another white flag in the direction to be indicated or firing of a red star-signal vertically and a white star-signal in the direction to-

Om det är nödvändigt, må dagsignalerna avgivas om natten och nattsignalerna om dagen.

(b) *Landningssignaler för vägledning av mindre båtar med nödställda besättningar eller personer*

Signal

Om dagen — Lodrät rörelse med en vit flagga eller med armarna eller avlossande av en signal med gröna stjärnor eller signalerande av kodbokstaven K (— . —) med ljus- eller ljudapparat.

Om natten — Lodrät rörelse med ett vitt ljus eller vitt bloss eller avlossande av signal med gröna stjärnor eller signalering av kodbokstaven K (— . —) med ljus- eller ljudapparat. En enslinje (utvisande riktningen) må anordnas genom att placera ett fast vitt ljus eller vitt bloss å lägre nivå och i linje med iakttagaren.

Betydelse

»Här är bästa stället att landa.»

Signal

Om dagen — Vågrät rörelse med en vit flagga eller vågrätt utsträckta armar eller avlossande av signal med röda stjärnor eller signalering av kodbokstaven S (· · ·) med ljus- eller ljudapparat.

Om natten — Vågrät rörelse med ett vitt ljus eller vitt bloss eller avlossande av en signal med röda stjärnor eller signalering av kodbokstaven S (· · ·) med ljus- eller ljudapparat.

Betydelse

»Här är ytterst farligt att landa.»

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, eller avlossande lodrätt av en signal med röda stjärnor och av en signal med vita stjärnor i riktning mot den

wards the better landing place or signalling the code letter "S" (···) followed by the code letter "R" (·—·) if a better landing place for the craft in distress is located more to the right in the direction of approach or the code letter "L" (·—·) if a better landing place for the craft in distress is located more to the left in the direction of approach.

By night—Horizontal motion of a white light or flare, followed by the placing of the white light or flare on the ground and the carrying of another white light or flare in the direction to be indicated or firing of a red star-signal vertically and a white star-signal in the direction towards the better landing place or signalling the code letter "S" (···) followed by code letter "R" (·—·) if a better landing place for the craft in distress is located more to the right in the direction of approach or the code letter "L" (·—·) if a better landing place for the craft in distress is located more to the left in the direction of approach.

Signification

"Landing here highly dangerous. A more favourable location for landing is in the direction indicated."

(c) *Signals to be employed in connection with the use of shore life-saving apparatus:—*

Signal

By day—Vertical motion of a white flag or the arms or firing of a green star-signal.

By night—Vertical motion of a white light or flare or firing of a green star-signal.

Signification

In general—"Affirmative."

Specifically:—

"Rocket line is held."

"Tail block is made fast."

"Hawser is made fast."

bättre landningsplatsen, eller signalering av kodbokstaven S (· · ·), följt av kodbokstaven R (· — ·), angivande att en bättre landningsplats för den nödställda farkosten finnes mera till höger om ankomstriktningen, eller signalering av kodbokstaven L (· — ·), angivande att en bättre landningsplats för den nödställda farkosten finnes mera till vänster om ankomstriktningen.

Om natten — Vågrät rörelse med ett vitt ljus eller vitt bloss, varefter det vita ljuset eller vita blosset placeras på marken och ett annat vitt ljus eller vitt bloss föres i den riktning, som skall anvisas, eller avlossande lodrätt av en signal med röda stjärnor och av en signal med vita stjärnor i riktning mot det bättre landningsstället, eller signalering av kodbokstaven S (· · ·) följt av kodbokstaven R (· — ·), angivande att bättre landningsställe för den nödställda farkosten finnes mera till höger om ankomstriktningen, eller signalering av kodbokstaven L (· — ·), angivande att bättre landningsställe för den nödställda farkosten finnes mera till vänster om ankomstriktningen.

Betydelse

»Här är ytterst farligt att landa. Bättre ställe att landa finnes i den anvisade riktningen.»

(c) *Signaler att användas i förening med begagnandet av livräddningsanordningar i land*

Signal

Om dagen — Lodrät rörelse med en vit flagga eller med armarna eller avlossande av en signal med gröna stjärnor.

Om natten — Lodrät rörelse med ett vitt ljus eller vitt bloss eller avlossande av en signal med gröna stjärnor.

Betydelse

I allmänhet: »Jakande»

I speciella sammanhang:

»Raketlinan är mottagen»

»Stjärnblocket är fastgjort»

»Trossen är fastgjord»

“Man is in the breeches buoy.”
 “Haul away.”

»Person är i räddningsstolen»
 »Hal in»

Signal

By day—Horizontal motion of a white flag or arms extended horizontally or firing of a red star-signal.

By night—Horizontal motion of a white light or flare or firing of a red star-signal.

Signification

In general—“Negative.”

Specifically:—

“Slack away.”

“Avast hauling.”

(d) *Signals used by aircraft engaged on search and rescue operations to direct ships towards an aircraft, ship or person in distress* (see explanatory Note below):—

(i) The following procedures performed in sequence by an aircraft mean that the aircraft is directing a surface craft towards an aircraft or a surface craft in distress:—

(1) circling the surface craft at least once;

(2) crossing the projected course of the surface craft close ahead at a low altitude, opening and closing the throttle or changing the propeller pitch;

(3) heading in the direction in which the surface craft is to be directed. Repetition of such procedures has the same meaning.

(ii) The following procedure performed by an aircraft means that the assistance of the surface craft to which the signal is directed is no longer required:—

—crossing the wake of the surface craft close astern at a low altitude, opening and closing the throttle or changing the propeller pitch.

Note: Advance notification of changes in these signals will be given by the Organization as necessary.

Signal

Om dagen — Vågrät rörelse med vit flagga eller med vågrätt utsräckta armar eller avlossande av en signal med röda stjärnor.

Om natten — Vågrät rörelse med ett vitt ljus eller vitt bloss eller avlossande av en signal med röda stjärnor.

Betydelse

I allmänhet: »Nekande»

I speciella sammanhang:

»Slack upp»

»Håll an»

(d) *Signaler som under pågående sökning eller räddningsföretag användas av luftfartyg för att vägleda fartyg mot ett luftfartyg, fartyg eller person i nöd* (se anmärkning nedan)

(i) Följande manövrar utförda i följd av ett luftfartyg betyder att luftfartyget avser vägleda en farkost på vattenytan mot nödställt luftfartyg eller farkost på vattenytan.

(1) Luftfartyget kretsar runt farkosten minst en gång;

(2) luftfartyget skär fartygets kurs på låg höjd omedelbart framför stäven under öppning och stängning av gasreglaget eller förändring av propellerns stigning;

(3) fortsatt färd i den riktning, som fartyget skall anvisas att följa.

Upprepning av dessa förfaranden har samma betydelse.

(ii) Följande förfarande, som utföres av ett luftfartyg, betyder, att hjälp från den farkost på vattenytan, till vilken signalen är riktad, icke längre fordras.

Luftfartyget skär fartygets kölvatten på låg höjd omedelbart akter om akterstäven under öppning och stängning av gasreglaget eller förändring av propellerns stigning.

Anmärkning. Underrättelse om ändring av dessa signaler kommer att, när så fordras, i förväg lämnas av organisationen.

Regulation 17

Pilot Ladders

Ships engaged on voyages in the course of which pilots are likely to be employed shall comply with the following requirements respecting pilot ladders:—

(a) The ladder shall be kept in good order and for use only by officials and other persons while a ship is arriving at or leaving a port, and for embarkation and disembarkation of pilots.

(b) The ladder shall be secured in a position so that each step rests firmly against the ship's side and so that the pilot can gain safe and convenient access to the ship after climbing not less than 5 feet (or 1.5 metres) and not more than 30 feet (or 9 metres). A single length of ladder shall be used capable of reaching sea level in all normal conditions of trim of the ship. Whenever the distance from sea level to the point of access to the ship is more than 30 feet (or 9 metres), access from the pilot ladder to the ship shall be by means of an accommodation ladder or other equally safe and convenient means.

(c) The treads of the ladder shall be not less than 19 inches (or 48 centimetres) long, 4 1/2 inches (or 11.4 centimetres) wide and 1 inch (or 2.5 centimetres) in depth. Steps shall be joined in such a manner as will provide a ladder of adequate strength whose treads are maintained in a horizontal position and not less than 12 inches (or 30.5 centimetres) or more than 15 inches (or 38 centimetres) apart.

(d) A man-rope, properly secured, and a safety line shall be available and ready for use if required.

(e) Arrangements shall be such that:

(i) The rigging of the ladder and the embarkation and disembarkation of a pilot is supervised by a responsible officer of the ship.

Regel 17

Lotslejdare

Fartyg på resa, varunder lots kan förväntas bliva anlitad, skall uppfylla följande fordringar i fråga om lotslejdare.

(a) Lejdaren skall hållas i gott skick och får endast användas av tjänstemän och andra personer vid fartygets ankomst till eller avgång från hamn och för mottagande eller avlämnande av lots.

(b) Lejdaren skall vara fastgjord på sådant sätt, att varje steg vilar stadigt mot fartygets sida och så att lotsen kan erhålla säkert och bekvämt tillträde till fartyget efter att ha klättrat minst 1,5 meter (eller fem eng. fot) och högst nio meter (eller 30 eng. fot). En lejdare i en enda längd skall användas och vara så lång, att den når vattenytan vid fartygets alla normala trimningsförhållanden. Närhelst avståndet från vattenytan till platsen för tillträde till fartyget är mer än nio meter (eller 30 eng. fot) skall övergången från lotslejdaren till fartyget utgöras av en fallrepstrappa eller annan lika säker och bekväm anordning.

(c) Lejdarens steg skola vara minst 48 centimeter (eller 19 eng. tum) långa, 11,4 centimeter (eller 4 1/2 eng. tum) breda och 2,5 centimeter (eller en eng. tum) tjocka. Stegen skola vara så sammanfogade, att lejdaren får tillräcklig styrka och stegen bibehålla sitt vågräta läge på ett avstånd av minst 30,5 centimeter (eller 12 eng. tum) och högst 38 centimeter (eller 15 eng. tum) från varandra.

(d) Ett säkert fästet mantåg och en livlina skola finnas klara att användas, när omständigheterna så påfordra.

(e) Sådana åtgärder skola vara vidtagna att:

(i) uppriggning av lejdaren och mottagande eller avlämnande av lotsen övervakas av en ansvarig befäls-person från fartyget,

(ii) Handholds are provided to assist the pilot to pass safely and conveniently from the head of the ladder into the ship or on to the ship's deck.

(f) If necessary spreaders shall be provided at such intervals as will prevent the ladder from twisting.

(g) At night a light shining over-side shall be available and used and the deck at the position where the pilot boards the ship shall be adequately lit.

(h) Ships with rubbing bands or other ships whose construction makes it impossible to comply fully with the provision that the ladder shall be secured at a place where each step will rest firmly against the ship's side shall comply with this provision as closely as possible.

(ii) fäste för händerna finns så att lotsen säkert och bekvämt kan förflytta sig från toppen av lejdaren in i fartyget eller till fartygets däck

(f) Om så fordras, skola förlängda steg vara anbragta med lämpliga mellanrum för att hindra lejdaren från att vrida sig.

(g) Om natten skall lampa för belysning av fartygssidan finnas och användas, och däcket, där lotsen skall borda fartyget, skall vara tillfredsställande belyst.

(h) Fartyg med avvisarlistor eller andra fartyg, vars konstruktion gör det omöjligt att helt uppfylla bestämmelsen att lejdaren skall vara fästad på en plats, där varje steg vilar stadigt mot fartygets sida, skola uppfylla denna bestämmelse så nära som möjligt.

*Chapter VI. — Carriage of Grain**Kapitel VI. — Transport av spannmål***Regulation 1***Application*

Unless expressly provided otherwise, this Chapter applies to the carriage of grain in all ships to which the present Regulations apply.

Regulation 2*Definition*

The term "grain" includes wheat, maize (corn), oats, rye, barley, rice, pulses and seeds.

Regulation 3*Trimming*

Where grain is loaded in a ship, all necessary and reasonable precautions shall be taken to prevent the grain from shifting. If any hold or compartment is entirely filled with bulk grain, the grain shall be trimmed so as to fill all the spaces between the beams and in the wings and ends.

Regulation 4*Stowage of full holds and compartments*

Subject to the provisions of Regulation 6 of this Chapter, if any hold or compartment is entirely filled with bulk grain it shall be divided either by a longitudinal bulkhead or shifting boards in line with, or not more than 5 per cent. of the moulded breadth of the ship from, the centre line or by longitudinal bulkheads or shifting boards off the centre line of the ship provided that the distance between them shall not exceed 60 per cent. of the moulded breadth of the ship and that in the latter case trimming hatches of suitable size shall be provided in the wings at

Regel 1*Tillämpning*

Där annorlunda ej uttryckligen stadgas, skall detta kapital äga tillämpning å transport av spannmål med alla fartyg, varå dessa regler äga tillämpning.

Regel 2*Definition*

Uttrycket »spannmål» omfattar vete, majs, havre, råg, korn, ris, haljväxter och frö.

Regel 3*Stuvning*

När spannmål skall inlastas i fartyg, skola alla nödvändiga och skäliga säkerhetsåtgärder vidtagas för att förebygga att spannmålen förskjuter sig. Om varje lastrum eller avdelning blir helt fylld med lös spannmål, skall denna lastas så, att den fyller varje utrymme mellan däcksbalkarna och i sidor och ändrar.

Regel 4*Stuvning av fulla lastrum och avdelningar*

Med förbehåll för bestämmelserna i regel 6 i detta kapitel skall varje lastrum eller avdelning, som helt fylles med lös spannmål, delas av ett långskeppsskott eller slingerskott i linje med eller högst fem procent av fartygets mallade bredd vid sidan av centerlinjen, eller av långskeppsskott eller slingerskott vid sidan av fartygets centerlinje under förutsättning, att avståndet mellan dessa icke överstiger 60 procent av fartygets mallade bredd och att i det senare fallet trimluckor av lämplig storlek upptagas till lastrummens sidor på långskeppsavstånd av högst 7,62 me-

longitudinal intervals of not more than 25 feet (or 7.62 metres) with end trimming hatches placed not more than 12 feet (or 3.66 metres) from transverse bulkheads. In every case the longitudinal bulkheads or shifting boards shall be properly constructed and fitted grain-tight with proper fillings between the beams. In holds such longitudinal bulkheads or shifting boards shall extend downwards from the underside of the deck to a distance of at least one-third of the depth of the hold or 8 feet (or 2.44 metres) whichever is the greater. In compartments in 'tween decks and superstructures they shall extend from deck to deck. In all cases the longitudinal bulkheads or shifting boards shall extend to the top of the feeders of the hold or compartment in which they are situated.

Provided that in the case of ships loaded with bulk grain other than linseed in which a metacentric height (after correction for the free surface effects of liquids in tanks) is maintained throughout the voyage of not less than 12 inches (or 0.31 metres) in the case of one or two deck ships and not less than 14 inches (or 0.36 metres) in the case of other ships, longitudinal bulkheads or shifting boards need not be fitted:—

(a) below and within 7 feet (or 2.13 metres) of a feeder, but only in way of a hatchway, if that feeder contains, or all the feeders collectively feeding a compartment contain, not less than 5 per cent. of the quantity of grain carried in the compartment which is fed;

(b) in feeders which meet the requirements of paragraph (a) of this Regulation and which have such dimensions that the free grain surface will remain within the feeders throughout the voyage after allowing for a sinkage of grain amounting to 2 per cent. of the volume of the compartment fed and a shift of the free grain surface to an angle of 12 degrees to the horizontal; in this case

ter (eller 25 eng. fot) med trimluc-korna i lastrummens ändar högst 3,66 meter (tolv eng. fot) från tvärskeppsskott. I samtliga fall skola längskeppsskotten eller slingerskotten vara omsorgsfullt konstruerade och spannmålstätt utförda samt byggda väl upp mellan balkarna. I lastrum skola sådana längskeppsskott eller slingerskott sträcka sig från däckets undersida nedåt till minst en tredjedel av lastrummets djup, dock minst 2,44 meter (eller åtta eng. fot). I avdelningar i mellandäck och i överbyggnader skola de sträcka sig från däck till däck. I samtliga fall skola längskeppsskotten eller slingerskotten nå upp till toppen av matarbingarna till det lastrum eller den avdelning, vari de äro belägna.

Å fartyg lastade med annan lös spannmål än linfrö, i vilka metacentrerhöjden (efter hänsynstagande till inverkan av fria vätskeytor i tankar) under hela resan bibehålles vid minst 0,31 meter (eller tolv eng. tum) i fråga om fartyg med ett eller två genomgående däck och vid minst 0,36 meter (eller 14 eng. tum) i fråga om andra fartyg, erfordras dock icke längskeppsskott eller slingerskott:

(a) under och inom 2,13 meter (eller sju eng. fot) från en matarbinge men endast inom en lucköppning, om denna matarbinge eller alla matarbingar tillsammansantagna, vilka mata en avdelning, innehålla minst fem procent av den mängd spannmål, som lastas i den avdelning som matas;

(b) i matarbingar, vilka uppfylla fordringarna i mom. (a) av denna regel och som hava sådana dimensioner, att den fria spannmålsytan stannar inom matarbingarna under hela resan även vid en sättning av spannmålen intill två procent av rymden av den matade avdelningen och vid en förskjutning av den fria spannmålsytan intill en vinkel av tolv grader mot horisontalplanet; i detta

the possible effects of the above mentioned movement of the free grain surfaces within the feeders shall be taken into account in calculating the metacentric height given above;

(c) in way of the hatchway where the bulk grain beneath the hatchway is trimmed in the form of a saucer hard up to the deckhead beyond the hatchway and is topped off with bagged grain or other suitable bagged cargo extending to a height in the centre of the saucer of not less than 6 feet (or 1.83 metres) above the top of the bulk grain (measured below the deck line); the bagged grain or other suitable bagged cargo shall fill the hatchway and the saucer below and shall be stowed tightly against the deckhead, the longitudinal bulkheads, the hatchway beams and the hatchway side and end coamings.

Regulation 5

Stowage of partly filled holds and compartments

Subject to the provisions of Regulation 6 of this Chapter, if any hold or compartment is partly filled with bulk grain:—

(a) it shall be divided by a longitudinal bulkhead or shifting boards, in line with, or not more than 5 per cent. of the moulded breadth of the ship from, the centre line or by longitudinal bulkheads or shifting boards off the centre line of the ship provided that the distance between them shall not exceed 60 per cent. of the moulded breadth of the ship. In every case the longitudinal bulkheads or shifting boards shall be properly constructed and shall extend from the bottom of the hold or deck, as the case may be, to a height of not less than 2 feet (or 0.61 metres) above the surface of the bulk grain.

Provided that, except in the case of holds partly filled with linseed in bulk, longitudinal bulkheads or shifting boards need not be fitted in way of the hatchway in the case of ships

fall skall den sannolika verkan av ovan nämnda rörelse i den fria spannmålsytan inom matarbingarna tagas i betraktande vid beräkningen av den ovan angivna metacenterhöjden;

(c) under lucka, där den lösa spannmålen nedanför luckan trimmats i form av en skål upp mot däcket bortom lucköppningen och stuvats över med säckad spannmål eller annan lämplig last i säckar till en höjd i skålens mitt av minst 1,83 meter (eller sex eng. fot) över spannmålsytan (mätt under däckslinjen); spannmålen i säckar eller annan lämplig last i säckar skall fylla luckan och skålen nedanför och skall stuvats tätt upp mot däcket, långskeppsskotten, luckans tvärbalkar samt luckans sidor och karmar.

Regel 5

Stuvning i delvis fyllda lastrum och avdelningar

Med förbehåll för bestämmelserna i regel 6 i detta kapitel skall för varje lastrum eller avdelning, som är delvis fyllt med lös spannmål gälla:

(a) att rum eller avdelning skall delas av ett långskeppsskott eller slingerskott i linje med eller högst fem procent av fartygets mallade bredd vid sidan av centerlinjen eller av långskeppsskott eller slingerskott vid sidan av fartygets centerlinje under förutsättning, att avståndet mellan dessa icke överstiger 60 procent av fartygets mallade bredd. I samtliga fall skola långskeppsskotten eller slingerskotten vara omsorgsfullt konstruerade och sträcka sig allt efter omständigheterna från botten av lastrummet eller från däcket, till en höjd av minst 0,61 meter (eller två eng. fot) över spannmålsytan.

Med undantag för lastrum delvis fyllda med lös linfrö fordras icke långskeppsskott eller slingerskott inom lucköppningar å fartyg, å vilka metacenterhöjden (efter hänsynsta-

in which a metacentric height (after correction for the free surface effects of liquids in tanks) is maintained throughout the voyage of not less than 12 inches (or 0.31 metres) in the case of one or two deck ships and not less than 14 inches (or 0.36 metres) in the case of other ships;

(b) the bulk grain shall be levelled and topped off with bagged grain or other suitable cargo tightly stowed and extending to a height of not less than 4 feet (or 1.22 metres) above the top of the bulk grain within spaces divided by such a longitudinal bulkhead or shifting boards, and not less than 5 feet (or 1.52 metres) within spaces not so divided. The bagged grain or other suitable cargo shall be supported on suitable platforms laid over the whole surface of the bulk grain; such platforms shall consist of bearers spaced not more than 4 feet (or 1.22 metres) apart and 1 inch (or 25 millimetres) boards laid thereon spaced not more than 4 inches (or 0.10 metres) apart or of strong separation cloths with adequate overlapping.

Regulation 6

Exceptions to the requirements for longitudinal bulkheads

The fitting of longitudinal bulkheads or shifting boards in accordance with the provisions of Regulations 4 and 5 of this Chapter shall not be required:—

(a) in a lower hold (which term also includes the lower part of the hold of a single-deck ship) if the bulk grain therein does not exceed one-third of the capacity of the hold, or where such lower hold is divided by a shaft tunnel, one-half the capacity of that lower hold;

(b) in any space in a 'tween deck or superstructure provided that the wings are tightly stowed with bagged

gande till inverkan av fria vätskeytor i tankar) under hela resan bibehållas vid minst 0,31 meter (eller tolv eng. tum) i fråga om fartyg med ett eller två genomgående däck och vid minst 0,36 meter (eller 14 eng. tum) i fråga om andra fartyg;

(b) att i rum eller avdelning den lösa spannmålen utplanas och täckes med säckad spannmål eller annan lämplig last, tätt stuvad till en höjd av minst 1,22 meter (eller fyra eng. fot) över spannmålsytan inom rum, avdelade med ett sådant långskeppsskott eller slingerskott, och minst 1,52 meter (eller fem eng. fot) inom rum, som ej är så avdelat. Den säckade spannmålen eller annan lämplig last skall stivas på lämpligt underlag, lagt över den lösa spannmålens hela yta; sådant underlag skall bestå av stöd på ett avstånd av högst 1,22 meter (eller fyra eng. fot) från varandra och av 25 millimeter (eller en eng. tum) tjocka bräder lagda däröver på ett avstånd av högst 0,10 meter (eller fyra eng. tum) från varandra eller av starka presenningar lagda så att de överlappa i erforderlig omfattning.

Regel 6

Undantag från kraven på långskeppsskott

Långskeppsskott eller slingerskott enligt bestämmelserna i reglerna 4 och 5 i detta kapitel fordras ej:

(a) i ett lägre lastrum (vilken beteckning inbegriper den lägre delen av ett lastrum i fartyg, som har blott ett genomgående däck), om därstädes den lösa spannmålen icke överstiger en tredjedel av lastrummets rymd eller, om ett sådant lägre lastrum delas av en axeltunnel, hälften av detta lägre lastrums rymd;

(b) i utrymme i mellandäck eller överbyggnad under förutsättning, att säckad spannmål eller annan

grain or other suitable cargo to a breadth on each side of not less than 20 per cent. of the breadth of the ship in way thereof; and

(c) in those parts of spaces where the maximum breadth of the deck-head within the said spaces does not exceed one-half of the moulded breadth of the ship.

lämplig last är tätt stuvad mot sidorna till en bredd på varje sida av minst 20 procent av fartygets bredd vid dessa utrymmen, och

(c) i de delar av rum, där största bredden av däckets inom dessa rum icke överstiger hälften av fartygets mallade bredd.

Regulation 7

Feeders

(a) (i) Any hold or compartment which is entirely filled with bulk grain shall be fed by suitably placed and properly constructed feeders, except as otherwise provided in paragraph (c) of Regulation 4 and Regulations 8 and 12 of this Chapter so as to secure a free flow of grain from the feeder to all parts of that hold or compartment.

(ii) Each feeder shall contain not less than 2 per cent. of the quantity of grain carried in that part of the hold or compartment that it feeds except as otherwise provided for in paragraph (a) of Regulation 4 of this Chapter.

(b) When bulk grain is carried in deep tanks primarily constructed for the carriage of liquids to which paragraph (c) of Regulation 6 of this Chapter applies or that are divided by one or more permanent steel longitudinal divisions fitted grain-tight, feeders to the tanks may be omitted if the tanks and tank hatchways are completely filled and the hatch covers secured.

Regulation 8

Common Loading

For the purpose of Regulations 4 and 7 of this Chapter lower holds and 'tween deck spaces over them may be loaded as one compartment under the following conditions:—

(a) longitudinal bulkheads or shifting boards shall be fitted deck to

Regel 7

Matarbingar

(a) (i) Varje lastrum eller avdelning, som är helt fyllt med lös spannmål, skall matas av lämpligt placerade och rätt konstruerade matarbingar, med undantag för vad som annorlunda stadgas i mom. (c) av regel 4 och i reglerna 8 och 12 i detta kapitel, i syfte att säkerställa fri spridning av spannmål från matarbingen till alla delar av ifrågavarande lastrum eller avdelning.

(ii) Varje matarbinge skall innehålla minst två procent av den mängd spannmål, som lastas i den del av lastrum eller avdelning, som den matar, med undantag för vad annorledes stadgas i mom. (a) av regel 4 i detta kapitel.

(b) När lös spannmål lastas i djup-tankar, som egentligen äro konstruerade för transport av vätskor, och varå mom. (c) av regel 6 i detta kapitel är tillämpligt, eller som äro delade av ett eller flera permanenta spannmålstäta långskeppsskott av stål, behöva matarbingar till dessa tankar ej finnas, om tankarna och tankluckorna äro helt fyllda och täckluckorna säkert tillslutna.

Regel 8

Samlastning

Vid tillämpning av reglerna 4 och 7 i detta kapitel må underrum och mellandäcksrum ovanför dessa lastas som en avdelning på följande villkor:

(a) långskeppsskotten eller slingerskotten skola sträcka sig från

deck in the 'tween deck of a ship having two decks; in all other cases the longitudinal bulkheads or shifting boards shall be fitted for the upper third of the total depth of the common spaces;

(b) in order to secure an adequate flow of grain all spaces shall comply with the requirements of Regulation 9 of this Chapter and openings shall be provided in the wings of the deck immediately below the uppermost deck forward and aft of the ends of the hatchways as necessary to provide in combination with the hatchways a maximum feeding distance of 8 feet (or 2.44 metres) measured in a fore and aft line.

Regulation 9

Trimming and Bagging of End Spaces

When the distance, measured in a fore and aft line, from any part of a hold or compartment to the nearest feeder exceeds 25 feet (or 7.62 metres) the bulk grain in the end spaces beyond 25 feet (or 7.62 metres) from the nearest feeder shall be levelled off at a depth of at least 6 feet (or 1.83 metres) below the deck, and the end spaces filled with bagged grain built up on a suitable platform as required in paragraph (b) of Regulation 5 of this Chapter.

Regulation 10

Bulk Grain in 'tween Decks and Superstructures

Bulk grain shall not be carried above deck, in the 'tween deck of a two deck ship, or in the uppermost 'tween deck of a ship having more than two decks except under the following conditions:—

(a) the bulk grain or other cargo shall be stowed so as to ensure maxi-

däck till däck i mellandäcksrummet i ett fartyg med två genomgående däck; i alla andra fall skola långskeppsskott eller slingerskott finnas för den övre tredjedelen av det gemensamma rummets hela djup; och

(b) i syfte att säkerställa erforderlig spridning av spannmålen skola alla utrymmen uppfylla bestämmelserna i regel 9 i detta kapitel, och skola öppningar i däckets omedelbart under det översta däckets i erforderlig omfattning upptagas vid sidan av lastluckorna samt för och akter om dessas ändrar för att i förening med lucköppningarna säkerställa ett mataravstånd, mätt i långskeppsled, av högst 2,44 meter (eller åtta eng. fot).

Regel 9

Lastning och stuvning av säckad spannmål mot ytterändar av lastrum och avdelningar

När avståndet, mätt i långskeppsled, från någon del av ett lastrum eller avdelning till närmaste matarbinge överstiger 7,62 meter (eller 25 eng. fot) skall den lösa spannmål, som i ytterändarna är belägen mer än 7,62 meter (eller 25 eng. fot) från närmaste matarbinge, planas ut på ett djup av minst 1,83 meter (eller sex eng. fot) under däckets, och ytterändarna fyllas med spannmålssäckar, upplagda på ett lämpligt underlag enligt fordringarna i mom. (b) av regel 5 i detta kapitel.

Regel 10

Lös spannmål i mellandäcksrum och överbygggnader

Lös spannmål får icke medföras å däck, i mellandäcksrummet å ett fartyg med två genomgående däck eller i översta mellandäcksrummet å ett fartyg med flera än två genomgående däck, annat än under följande villkor:

(a) att den lösa spannmålen eller annan last stuvats så att största möj-

mum stability: in all cases either a metacentric height (after correction for the free surface effects of liquids in tanks) shall be maintained throughout the voyage of not less than 12 inches (or 0.31 metres) in the case of one or two deck ships and 14 inches (or 0.36 metres) in the case of other ships or, alternatively, the aggregate quantity of bulk grain or other cargo carried above deck, in the 'tween deck spaces of a two deck ship or in the uppermost 'tween deck spaces of a ship having more than two decks shall not exceed 28 per cent. by weight of the total cargo below the 'tween deck where the master is satisfied that the ship will have adequate stability throughout the voyage; the limitation of 28 per cent. specified above shall not apply when the grain carried above deck or in the uppermost 'tween deck spaces is oats, barley or cotton seed;

(b) the deck area of any portion of the spaces referred to in this Regulation which contains bulk grain and which is only partly filled shall not exceed 1,000 square feet (or 93 square metres); and

(c) all spaces referred to in this Regulation in which bulk grain is stowed shall be subdivided by transverse bulkheads at intervals of not more than 100 feet (or 30.50 metres); when this distance is exceeded the excess space shall be entirely filled with bagged grain or other suitable cargo.

Regulation 11

Limitation on Number of Partly Filled Holds and Compartments

Except in the case of ships in which a metacentric height (after correction for the free surface effects of liquids in tanks) is maintained throughout the voyage of not less than 12 inches (or 0.31 metres) in the case of one or two deck ships

liga stabilitet säkerställes; i alla förekommande fall skall metacenterhöjden (efter hänsynstagande till inverkan av fria vätskeytor i tankar) under hela resan bibehållas vid minst 0,31 meter (eller tolv eng. tum) i fråga om fartyg med ett eller två genomgående däck och vid minst 0,36 meter (eller 14 eng. tum) i fråga om andra fartyg, eller också skall den sammanlagda mängden av lös spannmål eller annan last, stuvad på däck i mellandäcksrummet å ett fartyg med två genomgående däck eller översta mellandäcksrummet å ett fartyg med flera än två genomgående däck, uppgå till högst 28 procent av vikten av lasten under mellandäcket, och detta endast under förutsättning att befälhavaren är övertygad om att fartyget kommer att hava erforderlig stabilitet under hela resan; begränsningen till 28 procent, angiven ovan, skall icke tillämpas, när den spannmål, som lastats på däck eller i det översta mellandäcksrummet, är havre, korn eller bomullsfrö;

(b) att i sådan del av ett i denna regel omförmålt rum, vilken innehåller lös spannmål och endast är delvis fylld, däcksytan icke överstiger 93 kvadratmeter (eller 1 000 eng. kvadratfot); och

(c) att alla i denna regel omförmålda rum, i vilka lös spannmål lastats, äro avdelade med tvärskeppsskott på ett avstånd av högst 30,5 meter (eller 100 eng. fot) från varandra. När detta avstånd överskrides, skall det ytterligare utrymmet vara helt fyllt med säckad spannmål eller annan lämplig last.

Regel 11

Begränsning av antalet delvis fyllda rum och avdelningar

Med undantag för fartyg, vars metacenterhöjd (efter hänsynstagande till inverkan av fria vätskeytor i tankar) under hela resan bibehålles vid 0,31 meter (eller tolv eng. tum) i fråga om fartyg med ett eller två genomgående däck och vid minst 0,36

and not less than 14 inches (or 0.36 metres) in the case of other ships, not more than two holds or compartments shall be partly filled with bulk grain, except that other holds or compartments may be partly filled with bulk grain if they are filled up to the deckhead with bagged or other suitable cargo. For the purpose of this Regulation:—

(a) superimposed 'tween decks shall be regarded as separate compartments and separate from any lower hold below them;

(b) feeders and the partly filled spaces referred to in paragraph (b) of Regulation 10 of this Chapter shall not be regarded as compartments; and

(c) holds or compartments provided with one or more grain-tight longitudinal divisions shall be regarded as one hold or compartment.

Regulation 12

Stowage of Specially Suitable Ships

(a) Notwithstanding anything contained in Regulations 4 to 11 of this Chapter, bulk grain may be carried without regard to the requirements specified therein in ships which are constructed with two or more vertical or sloping grain-tight longitudinal divisions suitably disposed to limit the effect of any transverse shift of grain under the following conditions:—

(i) as many holds and compartments as possible shall be full and trimmed full;

(ii) for any specified arrangement of stowage the ship will not list to an angle greater than 5 degrees at any stage of the voyage where:—

(1) in holds or compartments which have been trimmed full the grain surface settles 2 per cent. by volume from the original surface and shifts to an angle of 12 degrees with that surface under all boundaries of these holds and compartments which

meter (eller 14 eng tum) i fråga om andra fartyg, skola högst två lastrum eller avdelningar vara delvis fyllda med lös spannmål, dock att andra lastrum eller avdelningar må vara delvis fyllda med lös spannmål, om de äro fyllda ända upp till däckket med gods i säckar eller annan lämplig last.

Enligt denna regel skola

(a) över varandra liggande mellandäcksrum anses såsom skilda avdelningar och såsom skilda från varje lägre lastrum under dem;

(b) matarbingar och delvis fyllda rum, omförmälda i mom. (b) av regel 10 i detta kapitel, icke anses såsom avdelningar; och

(c) lastrum eller avdelningar försedda med ett eller flera spannmålstäta långskeppsskott anses såsom ett lastrum eller en avdelning.

Regel 12

Stuvning i fartyg som äro särskilt anordnade för ändamålet

(a) Utan hinder av bestämmelserna i reglerna 4—11 i detta kapitel och utan hänsyn till de däri angivna fordringarna må lös spannmål transporteras i fartyg, vilka hava två eller flera vertikala eller snedställda spannmålstäta långskepps begränsningar, anordnade så att de begränsa verkan av varje förskjutning av spannmålen i tvärskeppsled, under villkor att

(i) så många lastrum eller avdelningar som möjligt äro fyllda och omsorgsfullt trimmade;

(ii) fartyget icke såsom följd av något avsett stuvningsätt kan få större slagsida under någon del av resan än fem grader, därest

(1) i lastrum eller i avdelningar, vilka äro väl fyllda, spannmålen sätter sig med två procent av sin volym, och den fria spannmålsytan förskjuter sig till en vinkel av tolv grader mot den ursprungliga spannmålsytan under alla sådana ytor

have an inclination of less than 30 degrees to the horizontal; and

(2) in partly filled holds or compartments free grain surfaces settle and shift as in sub-paragraph (ii) (1) of this paragraph or to such larger angle as may be deemed necessary by the Administration, or by a Contracting Government on behalf of the Administration, and grain surfaces if overstowed in accordance with Regulation 5 of this Chapter shift to an angle of 8 degrees with the original levelled surfaces. For the purposes of sub-paragraph (ii) of this paragraph shifting boards if fitted will be considered to limit the transverse shift of the surface of the grain;

(iii) the master is provided with a grain loading plan covering the stowage arrangements to be adopted and a stability booklet, both approved by the Administration, or by a Contracting Government on behalf of the Administration, showing the stability conditions upon which the calculations given in sub-paragraph (ii) of this paragraph are based.

(b) The Administration, or a Contracting Government on behalf of the Administration, shall prescribe the precautions to be taken against shifting in all other conditions of loading of ships designed in accordance with paragraph (a) of this Regulation which meet the requirements of sub-paragraphs (ii) and (iii) of that paragraph.

(c) The Administration, or a Contracting Government on behalf of the Administration, shall prescribe the precautions to be taken against shifting in a ship of any other design which meets the requirements of sub-paragraphs (ii) and (iii) of paragraph (a) of this Regulation.

dessa rum eller avdelningar, vilka hava en vinkel av mindre än 30 grader mot horisontalplanet,

(2) i delvis fyllda lastrum eller avdelningar, spannmålen sätter sig och dess fria yta förskjuter sig, som angivits i punkten (ii) (1) av detta moment eller med sådan större vinkel, som administrationen eller en fördragsslutande regering å administrationens vägnar må bedöma vara nödvändig att tillämpa, och sådana spannmålsytor, som överstuvats enligt regel 5 i detta kapitel, förskjuter sig med en vinkel av åtta grader mot de ursprungliga utplanade ytorna. Vid tillämpningen av punkten (ii) av detta moment skola slingerskott, om sådana finnas, anses begränsa spannmålsytans förskjutning i tvärskeppsled;

(iii) befälhavaren är försedd med en lastningsplan för spannmålen och med skriftliga stabilitetsuppgifter, bägge godkända av administrationen eller av en fördragsslutande regering å administrationens vägnar, omfattande de stuvningssätt, som skola tillämpas, och utvisande de stabilitetsförhållanden, varå beräkningarna i punkten (ii) av detta moment äro grundade.

(b) Administrationen eller en fördragsslutande regering å administrationens vägnar skall giva föreskrifter om de säkerhetsåtgärder mot förskjutningar, som skola vidtagas vid alla andra lastningsförhållanden å fartyg, vilka äro anordnade enligt mom. (a) av denna regel och uppfylla fordringarna i punkterna (ii) och (iii) av samma moment.

(c) Administrationen eller en fördragsslutande regering å administrationens vägnar skall giva föreskrifter om säkerhetsåtgärder mot lastförskjutningar i ett på annat sätt anordnat fartyg, vilket uppfyller fordringarna i punkterna (a) (ii) och (iii) i denna regel.

Regulation 13

Water Ballast Tanks

Double bottom tanks which are used to meet a stability requirement in ships loading bulk grain shall have adequate watertight longitudinal subdivision except where the width of the tank measured at half length does not exceed 60 per cent. of the ship's moulded breadth.

Regulation 14

Bagged Grain

Bagged grain shall be carried in sound bags which shall be well filled and securely closed.

Regulation 15

Grain Loading Plans

(a) A grain loading plan approved for a ship whether by the Administration or by a Contracting Government on behalf of the Administration shall be accepted by other Contracting Governments as evidence that the ship when loaded in accordance with such plans meets the requirements of this Chapter or equivalent arrangements which have been accepted under Regulation 5 of Chapter I.

(b) Such plan shall be approved after taking into account the requirements of this Chapter, the various circumstances of loading on departure and arrival and the stability of the ship. It shall indicate the main characteristics of the fittings used to prevent the shifting of cargo.

(c) Such plan shall be annotated in one or more languages of which one shall be one of the Convention languages.

(d) A copy of such plan shall be supplied to the master of the ship, who if so required shall produce it for the inspection of the appropriate authority of the port in which loading takes place.

(e) Pending the adoption of inter-

Regel 13

Vattenbarlasttankar

Dubbelbottentankar, vilka utnyttjas för att säkerställa stabiliteten å ett fartyg, som lastar lös spannmål, skall hava mot behovet svarande vattentät längskeppsindelning, utom i fall, då tankens bredd mätt vid halva längden icke överstiger 60 procent av fartygets mallade bredd.

Regel 14

Spannmål i säckar

Då spannmål transporteras i säckar, skola dessa vara oskadade, väl fyllda och säkert slutna.

Regel 15

Lastningsplaner för spannmål

(a) En lastningsplan för spannmål, fastställd för ett fartyg antingen av administrationen eller av en fördragsslutande regering å administrationens vägnar, skall godtagas av andra fördragsslutande regeringar såsom intyg om att fartyget, när det är lastat i enlighet med sådan plan, uppfyller fordringarna i detta kapitel eller har likvärdiga anordningar, vilka hava godtagits med stöd av regel 5 i kapitel I.

(b) Sådan plan skall fastställas, sedan fordringarna enligt detta kapitel, de olika lastningsförhållandena vid avgång och ankomst samt fartygets stabilitetsegenskaper tagits i beaktande. Den skall angiva de allmänna egenskaperna hos de anordningar, som vidtagits för att förebygga lastens förskjutning.

(c) Sådan plan skall förse med förklaringar å ett eller flera språk, varav ett skall vara konventions-språk.

(d) Ett exemplar av sådan plan skall tillställas fartygets befälhavare, som på begäran skall förete den för granskning av behörig myndighet i den hamn, där lastningen äger rum.

(e) I avvaktan på antagande av

national regulations concerning the strength of grain fittings and the provision of feeding holes in hatch coamings, a ship loading grain which does not produce a grain loading plan approved by the Administration, or by a Contracting Government on behalf of the Administration, shall load in accordance with detailed rules issued to supplement the provisions of this Chapter by the Contracting Government of the country in which the loading port is situated.

Regulation 16

Exemptions for Certain Voyages

The Administration, or a Contracting Government on behalf of the Administration, may, if it considers that the sheltered nature and conditions of the voyage are such as to render the application of any of the requirements of Regulations 3 to 15 of this Chapter unreasonable or unnecessary, exempt from those particular requirements individual ships or classes of ships.

internationella bestämmelser om styrkan hos de inrättningar, som fordras för att hindra spannmål att förskjuta sig, och om mataröppningar i luckkarmar skall ett spannmåls-lastande fartyg, som icke företer en lastningsplan för spannmål, fastställd av administrationen eller av en fördragsslutande regering å administrationens vägnar, lastas i överensstämmelse med detaljbestämmelser, utfärdade såsom tillägg till bestämmelserna i detta kapitel av den fördragsslutande regeringen i det land, i vilket lastningshamnen är belägen.

Regel 16

Dispenser för särskilda resor

Administrationen eller en fördragsslutande regering å administrationens vägnar må, om den anser farvattnets skyddade beskaffenhet och de villkor, varunder resan äger rum, göra tillämpningen av någon av fordringarna i reglerna 3—15 i detta kapitel oskälig eller onödig, från tillämpningen av dessa särskilda fordringar befria enstaka fartyg eller grupper av fartyg.

Chapter VII.—Carriage of Dangerous Goods**Regulation 1***Application*

(a) Unless expressly provided otherwise, this Chapter applies to the carriage of dangerous goods in all ships to which the present Regulations apply.

(b) The provisions of this Chapter do not apply to ship's stores and equipment or to particular cargoes carried in ships specially built or converted as a whole for that purpose, such as tankers.

(c) The carriage of dangerous goods is prohibited except in accordance with the provisions of this Chapter.

(d) To supplement the provisions of this Chapter each Contracting Government shall issue, or cause to be issued, detailed instructions on the safe packing and stowage of specific dangerous goods or categories of dangerous goods which shall include any precautions necessary in their relation to other cargo.

Regulation 2*Classification*

Dangerous goods shall be divided into the following classes:—

Class 1—Explosives.

Class 2—Gases: compressed, liquefied or dissolved under pressure.

Class 3—Inflammable liquids.

Class 4(a)—Inflammable solids.

Class 4(b)—Inflammable solids, or substances, liable to spontaneous combustion.

Class 4(c)—Inflammable solids, or

Kapitel VII. — Transport av farligt gods**Regel 1***Tillämpning*

(a) Där annorlunda ej uttryckligen stadgas, skall detta kapitel äga tillämpning å transport av farligt gods med alla fartyg, varå dessa regler äga tillämpning.

(b) Bestämmelserna i detta kapitel äga icke tillämpning å fartygs förråd eller utrustning eller å särskilt gods, som transporteras med fartyg, vilka äro särskilt byggda eller helt ombyggda för ifrågavarande ändamål, exempelvis tankfartyg.

(c) Transport av farligt gods är förbjudet, om det icke sker i överensstämmelse med bestämmelserna i detta kapitel.

(d) Till fullständigande av bestämmelserna i detta kapitel skall varje fördragsslutande regering utfärda eller låta utfärda detaljerade anvisningar om tillförlitlig förpackning och stuvning av särskilt angivna farliga varuslag eller grupper av farliga varuslag, med uppgift om alla försiktighetsåtgärder, som äro erforderliga i förhållande till annan last.

Regel 2*Klassificering*

Farligt gods indelas i följande klasser:

Klass 1. Explosiva varor.

Klass 2. Komprimerade, kondenserade eller under tryck lösta gaser.

Klass 3. Brandfarliga vätskor.

Klass 4. (a) Brandfarliga fasta ämnen.

Klass 4. (b) Brandfarliga fasta ämnen eller andra ämnen med benägenhet för självantändning.

Klass 4. (c) Brandfarliga fasta äm-

substances, which in contact with water emit inflammable gases.

nen eller andra ämnen, som i beröring med vatten avgiva brandfarliga ångor.

Class 5(a)—Oxidizing substances.

Klass 5. (a) Ämnen som understödja förbränning.

Class 5(b)—Organic peroxides.

Klass 5. (b) Organiska peroxider.

Class 6(a)—Poisonous (toxic) substances.

Klass 6. (a) Giftiga ämnen.

Class 6(b)—Infectious substances.

Klass 6. (b) Smittämnen.

Class 7—Radioactive substances.

Klass 7. Radioaktiva ämnen.

Class 8—Corrosives.

Klass 8. Frätande ämnen.

Class 9—Miscellaneous dangerous substances, that is any other substance which experience has shown, or may show, to be of such a dangerous character that the provisions of this Chapter should apply to it.

Klass 9. Annat farligt gods, d. v. s. varje annat ämne, som erfarenheten visat eller kommer att visa vara av sådan farlig beskaffenhet, att bestämmelserna i detta kapitel böra tillämpas därå.

Regulation 3

Regel 3

Packing

Förpackning

(a) The packing of dangerous goods shall be

(a) Förpackning av farligt gods skall vara:

(i) well made and in good condition;

(i) välgjord och i gott skick;

(ii) of such a character that any interior surface with which the contents may come in contact is not dangerously affected by the substance being conveyed and

(ii) av sådan beskaffenhet att ingen inre yta, varmed innehållet kan komma i beröring, farligt angripes av det transporterade ämnet; och

(iii) capable of withstanding the ordinary risks of handling and carriage by sea.

(iii) i stånd att uthärda vanliga risker vid hanterande och transport till sjöss.

(b) Where the use of absorbent or cushioning material is customary in the packing of liquids in receptacles that material shall be

(b) Där användning av absorberande eller stötdämpande material är brukligt vid förpackning av vätskor i kärl, skall detta material vara:

(i) capable of minimising the dangers to which the liquid may give rise,

(i) i stånd att till ett minimum förminska de faror, som vätskan innebär;

(ii) so disposed as to prevent movement and ensure that the receptacle remains surrounded and

(ii) så placerat att det förebygger rörelse och säkerställer, att kärlet förblir inpackat; och

(iii) where reasonably possible of sufficient quantity to absorb the liquid in the event of breakage of the receptacle.

(iii) om möjligt av sådan mängd, att det kan absorbera vätskan, om kärlet går sönder.

(c) Receptacles containing dangerous liquids shall have an ullage at the filling temperature sufficient to allow for the highest temperature during the course of normal carriage.

(c) Behållare, som innehålla farliga vätskor, skola vid fyllningstemperaturen hava ett tomrum, tillräckligt att tillåta utvidgning vid den högsta temperaturen under loppet av en normal transport.

(d) Cylinders or receptacles for gases under pressure shall be adequately constructed, tested, maintained and correctly filled.

(e) Empty receptacles which have been used previously for the carriage of dangerous goods shall themselves be treated as dangerous goods unless they have been cleaned and dried or, when the nature of the former contents permit with safety, have been closed securely.

Regulation 4

Marking and Labelling

Each receptacle containing dangerous goods shall be marked with the correct technical name (trade names shall not be used) and identified with a distinctive label or stencil of the label so as to make clear the dangerous character. Each receptacle shall be so labelled except receptacles containing chemicals packed in limited quantities and large shipments which can be stowed, handled and identified as a unit.

Regulation 5

Documents

(a) In all documents relating to the carriage of dangerous goods by sea where the goods are named the correct technical name of the goods shall be used (trade names shall not be used) and the correct description given in accordance with the classification set out in Regulation 2 of this Chapter.

(b) The shipping documents prepared by the shipper shall include, or be accompanied by, a certificate or declaration that the shipment offered for carriage is properly packed, marked and labelled and in proper condition for carriage.

(c) Each ship carrying dangerous goods shall have a special list or manifest setting forth, in accordance with Regulation 2 of this Chapter, the dangerous goods on board and the

(d) Cylindrar eller behållare för gaser under tryck skola vara på ett mot behovet svarande sätt konstruerade, provade och underhållna samt på rätt sätt fyllda.

(e) Tomma behållare, som tidigare använts för transport av farligt gods, skola behandlas som farligt gods, såvida de icke blivit rengjorda och torrade eller också säkert slutna, därest arten av det forna innehållet med säkerhet tillåter detta.

Regel 4

Märkning

Varje behållare, som innehåller farligt gods, skall märkas med den tekniskt riktiga benämningen (handelsbenämningar få ej användas) och förses med tydligt påklistrat eller påmålat igenkänningsmärke utvisande godsets farliga egenskaper. Varje behållare skall märkas, med undantag för behållare, som innehålla kemikalier i smärre kvantiteter, och för stora godspartier, vilka kunna stuvvas, hanteras och betraktas som en enhet.

Regel 5

Skriftliga handlingar

(a) I alla skriftliga handlingar avseende transport till sjöss av farligt gods, där godset omnämnes, skall godsets tekniskt riktiga benämning användas (handelsbenämningar få ej användas) och dess riktiga art angivas i enlighet med klassindelningen i regel 2 i detta kapitel.

(b) De skeppningshandlingar, som upprättas av avlastaren, skola omfattas eller åtföljas av ett intyg eller en förklaring, att det godsparti, som avlämnas för transport, är riktigt förpackat och märkt samt i behörigt skick för transport.

(c) Varje fartyg, som transporterar farligt gods, skall hava ombord en särskild lista eller lastningsedel (manifest) uppräknande i överensstämmelse med regel 2 i detta kapitel

location thereof. A detailed stowage plan which identifies by class and sets out the location of all dangerous goods on board may be used in place of such special list or manifest.

Regulation 6

Temporary Exceptions to Regulations 4 and 5

Contracting Governments which have a uniform system of rules for land and sea transport relating to the carriage of dangerous goods and cannot therefore immediately apply the provisions of Regulations 4 and 5 of this Chapter may authorise departures from the provisions of those Regulations for a period not exceeding twelve months from the date on which the Convention comes into force, provided that dangerous goods as classified in Regulation 2 of this Chapter are also so classified in the shipping documents and are labelled accordingly.

Regulation 7

Stowage Requirements

(a) Dangerous goods shall be stowed safely and appropriately according to the nature of the goods. Incompatible goods shall be segregated from one another.

(b) Explosives (except ammunition) which present a serious risk shall be stowed in a magazine which shall be kept securely closed while at sea. Such explosives shall be segregated from detonators. Electrical apparatus and cables in any compartment in which explosives are carried shall be designed and used so as to minimise the risk of fire or explosion.

(c) Goods which give off dangerous vapours shall be stowed in a well ventilated space or on deck.

(d) In ships carrying inflammable liquids or gases special precautions

det farliga gods, som finnes ombord, och var det stuvats. En detaljerad stuvningsplan, vilken anger klassificering och lokalisering av allt farligt gods ombord, må användas i stället för den särskilda lista eller lastnings-sedel, som nyss nämnts.

Regel 6

Tidsbestämda undantag från reglerna 4 och 5

Fördragslutande regeringar, som hava enhetliga regler för land- och sjötransport av farligt gods och därför icke kunna omedelbart tillämpa bestämmelserna i reglerna 4 och 5 i detta kapitel, må medgiva avvikelser från bestämmelserna i dessa regler under en tid av längst tolv månader från den dag, då konventionen träder i kraft under villkor, att farligt gods är klassificerat i skeppshandlingarna på samma sätt som i regel 2 i detta kapitel och märkt i överensstämmelse därmed.

Regel 7

Fordringar avseende stuvning

(a) Farligt gods skall stuvvas säkert och lämpligt med hänsyn till godsets beskaffenhet. Godslag, som reagera farligt med varandra, skola skiljas åt.

(b) Explosiva varor (med undantag för ammunition), som innebära en allvarlig fara, skola stuvvas i magasin, vilket skall hållas säkert slutet medan fartyget är till sjöss. Sådana explosiva varor skola stuvvas skilda från tändrör. Elektriska apparater och ledningar i varje avdelning, där explosiva varor stuvats, skola vara så utformade och nyttjade, att de medföra minsta möjliga risk för brand eller explosion.

(c) Gods, som avger farliga ångor eller gaser, skall stuvvas i väl luftat rum eller å däck.

(d) Å fartyg, som transportera brandfarliga vätskor eller gaser, skola

shall be taken where necessary against fire or explosion.

(e) Substances which are liable to spontaneous heating or combustion shall not be carried unless adequate precautions have been taken to prevent the outbreak of fire.

Regulation 8

Explosives in Passenger Ships

(a) In passenger ships the following explosives only may be carried:—

(i) safety cartridges and safety fuses;

(ii) small quantities of explosives not exceeding 20 pounds (or 9 kilogrammes) total net weight;

(iii) distress signals for use in ships or aircraft, if the total weight of such signals does not exceed 2,240 pounds (or 1,016 kilogrammes);

(iv) except in ships carrying unberthed passengers, fireworks which are unlikely to explode violently.

(b) Notwithstanding the provisions of paragraph (a) of this Regulation additional quantities or types of explosives may be carried in passenger ships in which there are special safety measures approved by the Administration.

särskilda säkerhetsåtgärder till skydd mot brand eller explosion vara vidtagna, när så erfordras.

(e) Ämnen, som äro benägna för självupphettning eller självantändning, få icke transporteras med mindre erforderliga åtgärder hava vidtagits till förebyggande av brand.

Regel 8

Explosiva varor i passagerarfartyg

(a) Å passagerarfartyg få endast följande explosiva varor transporteras:

(i) patroner och svartkrutstubin;

(ii) små mängder av explosiva varor om högst nio kilogram (eller 20 eng. pund) sammanlagd nettovikt;

(iii) pyrotekniska nödsignaler för användning å fartyg eller flygplan, om den sammanlagda vikten av sådana nödsignaler icke överstiger 1 016 kilogram (eller 2 240 eng. pund);

(iv) fyrverkeripjäser, vilka sannolikt icke komma att explodera våldsamt, dock ej å fartyg, som medföra däckspassagerare.

(b) Utan hinder av bestämmelserna i mom. (a) av denna regel må ytterligare mängder eller typer av explosiva varor transporteras å passagerarfartyg, å vilka särskilda av administrationen godkända säkerhetsåtgärder hava vidtagits.

Chapter VIII. — Nuclear Ships

Regulation 1

Application

This Chapter applies to all nuclear ships except ships of war.

Regulation 2

Application of other Chapters

The Regulations contained in the other Chapters of the present Convention apply to nuclear ships except as modified by this Chapter.

Regulation 3

Exemptions

A nuclear ship shall not, in any circumstances, be exempted from compliance with any Regulations of this Convention.

Regulation 4

Approval of Reactor Installation

The design construction and standards of inspection and assembly of the reactor installation shall be subject to the approval and satisfaction of the Administration and shall take account of the limitations which will be imposed on surveys by the presence of radiation.

Regulation 5

Suitability of Reactor Installation for Service on Board Ship

The reactor installation shall be designed having regard to the special conditions of service on board ship both in normal and exceptional circumstances of navigation.

Kapitel VIII. — Atomfartyg

Regel 1

Tillämpning

Detta kapitel äger tillämpning å alla atomfartyg med undantag för krigsfartyg.

Regel 2

Tillämpning av övriga kapitel

Reglerna i övriga kapitel av denna konvention äro tillämpliga å atomfartyg, dock med de inskränkningar som följa av detta kapitel.

Regel 3

Dispenser

Ett atomfartyg får icke under några förhållanden befrias från skyldigheten att uppfylla någon som helst regel i denna konvention.

Regel 4

Godkännande av reaktoranläggning

Ritning och konstruktion samt normer för tillverkningskontroll och installation av reaktoranläggning skola godkännas av administrationen. Därvid skall tagas hänsyn till de begränsningar för besiktning, som förekomsten av strålning nödvändiggör.

Regel 5

Reaktoranläggningens anpassning till användningsförhållandena å fartyg

Reaktoranläggningen skall utformas med hänsynstagande till de särskilda förutsättningar, som föreligga för användning å fartyg under såväl normala som extraordinära förhållanden till sjöss.

Regulation 6

Radiation Safety

The Administration shall take measures to ensure that there are no unreasonable radiation or other nuclear hazards, at sea or in port, to the crew, passengers or public, or to the waterways or food or water resources.

Regulation 7

Safety Assessment

(a) A Safety Assessment shall be prepared to permit evaluation of the nuclear power plant and safety of the ship to ensure that there are no unreasonable radiation or other hazards, at sea or in port, to the crew, passengers or public, or to the waterways or food or water resources. The Administration, when satisfied, shall approve such Safety Assessment which shall always be kept up-to-date.

(b) The Safety Assessment shall be made available sufficiently in advance to the Contracting Governments of the countries which a nuclear ship intends to visit so that they may evaluate the safety of the ship.

Regulation 8

Operating Manual

A fully detailed Operating Manual shall be prepared for the information and guidance of the operating personnel in their duties on all matters relating to the operation of the nuclear power plant and having an important bearing on safety. The Administration, when satisfied, shall approve such Operating Manual and a copy shall be kept on board the ship. The Operating Manual shall always be kept up-to-date.

Regel 6

Strålskydd

Administrationen skall vidtaga åtgärder för att säkerställa, att inga oskäligen strålnings- eller andra av atomenergien föranledda risker finnas till sjöss eller i hamn för besättning, passagerare, allmänheten, farleder, livsmedel eller vattentillgångar.

Regel 7

Säkerhetsrapport

(a) I syfte att fastställa att det icke finnes några oskäligen strålnings- eller andra av atomenergien föranledda risker till sjöss eller i hamn för besättning, passagerare, allmänheten, farleder, livsmedel eller vattentillgångar, skall en säkerhetsrapport utarbetas, som möjliggör att bedöma atomanläggningen och fartyget i säkerhetsavseende. Administrationen skall, om alla fordringar uppfyllts, godkänna denna rapport, vilken alltid skall hållas aktuell.

(b) Säkerhetsrapporten skall i förväg och i tillräckligt god tid tillställas de fördragsslutande regeringarna i de länder, som ett atomfartyg avses skola besöka, så att de kunna bedöma fartyget från säkerhetssynpunkt.

Regel 8

Driftsinstruktion

En fullständig och detaljerad driftsinstruktion skall utarbetas innehållande råd och anvisningar till ledning för driftspersonalen vid utövandet av dess åligganden i fråga om alla förhållanden, som avser atomanläggningens drift och är av särskild betydelse från säkerhetssynpunkt. Administrationen skall, om alla fordringar uppfyllts, godkänna denna driftsinstruktion. Ett exemplar av denna skall förvaras ombord å fartyget. Driftsinstruktionen skall alltid hållas aktuell.

Regulation 9

Surveys

Survey of nuclear ships shall include the applicable requirements of Regulation 7 of Chapter I, or of Regulations 8, 9 and 10 of Chapter I, except in so far as surveys are limited by the presence of radiation. In addition, the surveys shall include any special requirements of the Safety Assessment. They shall in all cases, notwithstanding the provisions of Regulations 8 and 10 of Chapter I, be carried out not less frequently than once a year.

Regulation 10

Certificates

(a) The provisions of paragraph (a) of Regulation 12 of Chapter I and of Regulation 14 of Chapter I shall not apply to nuclear ships.

(b) A Certificate, called a Nuclear Passenger Ship Safety Certificate shall be issued after inspection and survey to a nuclear passenger ship which complies with the requirements of Chapters II, III, IV and VIII and any other relevant requirements of the present Regulations.

(c) A Certificate, called a Nuclear Cargo Ship Safety Certificate shall be issued after inspection and survey to a nuclear cargo ship which satisfies the requirements for cargo ships on survey set out in Regulation 10 of Chapter I, and complies with the requirements of Chapters II, III, IV and VIII, and any other relevant requirements of the present Regulations.

(d) Nuclear Passenger Ship Safety Certificates and Nuclear Cargo Ship Safety Certificates shall state: "That the ship, being a nuclear ship, complied with all requirements of Chapter VIII of the Convention and conformed to the Safety Assessment approved for the ship."

Regel 9

Besiktningar

Besiktningar av atomfartyg skola omfatta tillämpliga fordringar enligt kapitel I, regel 7 eller kapitel I, regel 8, 9 och 10, dock att besiktningarna skola begränsas i erforderlig mån på grund av förekomsten av strålning. Därutöver skola besiktningarna omfatta alla de särskilda fordringar, vilka äro upptagna i säkerhetsrapporten. De skola alltid, oavsett bestämmelserna i kapitel I, reglerna 8 och 10, verkställas minst en gång om året.

Regel 10

Certifikat

(a) Bestämmelserna i kapitel I, regel 12 mom. (a) och i kapitel I, regel 14 äro icke tillämpliga å atomfartyg.

(b) Ett certifikat, kallat säkerhetscertifikat för atomdrivet passagerarfartyg, skall utfärdas efter inspektion och besiktning för atomdrivet passagerarfartyg, vilket uppfyller fordringarna i kapitlen II, III, IV och VIII, ävensom varje annan tillämplig fordran i dessa regler.

(c) Ett certifikat, kallat säkerhetscertifikat för atomdrivet lastfartyg, skall utfärdas efter inspektion och besiktning för atomdrivet lastfartyg, vilket uppfyller fordringarna för lastfartyg under besiktning enligt kapitel I, regel 10 och jämväl uppfyller fordringarna i kapitlen II, III, IV och VIII ävensom varje annan tillämplig fordran i dessa regler.

(d) Säkerhetscertifikat för atomdrivet passagerarfartyg och säkerhetscertifikat för atomdrivet lastfartyg skola innehålla följande förklaring: »Att fartyget, som är ett atomfartyg, uppfyllde alla fordringar i kapitel VIII i denna konvention och stod i överensstämmelse med den för fartyget godkända säkerhetsrapporten.»

(e) Nuclear Passenger Ship Safety Certificates and Nuclear Cargo Ship Safety Certificates shall be valid for a period of not more than 12 months.

(f) Nuclear Passenger Ship Safety Certificates and Nuclear Cargo Ship Safety Certificates shall be issued either by the Administration or by any person or organization duly authorised by it. In every case, that Administration assumes full responsibility for the certificate.

Regulation 11

Special Control

In addition to the control established by Regulation 19 of Chapter I, nuclear ships shall be subject to special control before entering the ports and in the ports of Contracting Governments, directed towards verifying that there is on board a valid Nuclear Ship Safety Certificate and that there are no unreasonable radiation or other hazard at sea or in port, to the crew, passengers or public, or to the waterways or food or water resources.

Regulation 12

Casualties

In the event of any accident likely to lead to an environmental hazard the master of a nuclear ship shall immediately inform the Administration. The master shall also immediately inform the competent Governmental authority of the country in whose waters the ship may be, or whose waters the ship approaches in a damaged condition.

(e) Säkerhetscertifikat för atomdrivet passagerarfartyg och säkerhetscertifikat för atomdrivet lastfartyg skola hava en giltighetstid av högst tolv månader.

(f) Säkerhetscertifikat för atomdrivet passagerarfartyg och säkerhetscertifikat för atomdrivet lastfartyg skola utfärdas antingen av administrationen eller av en person eller organisation, som är behörigen förordnad därtill av administrationen. Fullt ansvar för certifikatet åvilar städse administrationen.

Regel 11

Särskild kontroll

Utöver den kontroll, som fastställts genom kapitel I, regel 19, skola atomfartyg före ankomst till och under uppehåll i de fördragsslutande regeringarnas hamnar vara föremål för särskild kontroll, vilken skall avse tillsyn, att det ombord finnes ett gällande säkerhetscertifikat för atomfartyg och att det icke förekommer några oskäligen strålnings- eller andra risker till sjöss eller i hamn för besättning, passagerare, allmänheten, farleder, livsmedel eller vattentillgångar.

Regel 12

Olyckor

Inträffar å atomfartyg olyckshändelse, som synes kunna leda till faror för omgivningen, skall fartygets befälhavare omedelbart underrätta administrationen därom. Befälhavaren skall likaledes omedelbart underrätta den behöriga myndigheten i det land, i vars farvatten fartyget befinner sig, eller vars farvatten fartyget närmar sig i skadat skick.

Appendix

Form of Safety Certificate for Passenger Ships

Passenger Ship Safety Certificate

(Official Seal)

(Country)

for $\frac{\text{an}}{\text{a short}}$ international voyage.

Issued under the provisions of the

International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Particulars of voyages, if any, sanctioned under Regulation 27 (c) (vii) of Chapter III	Date on which keel was laid (see Note below)

The
I, the undersigned

(Name) Government certifies
(Name) certify

I. That the above-mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of the Convention referred to above.

II. That the survey showed that the ship complied with the requirements of the Regulations annexed to the said Convention as regards:—

- (1) the structure, main and auxiliary boilers and other pressure vessels and machinery;
- (2) the watertight subdivision arrangements and details;
- (3) the following subdivision loadlines:—

Subdivision loadlines assigned and marked on the ship's side at amidships (Regulation 11 of Chapter II)	Freeboard	To apply when the spaces in which passengers are carried included the following alternative spaces
C. 1
C. 2
C. 3

III. That the life-saving appliances provide for a total number of persons and no more, viz.:—

..... lifeboats (including motor lifeboats) capable of accommodating persons, and motor lifeboats fitted with radiotelegraph installation and searchlight (included in the total lifeboats shown above) and motor lifeboats fitted with searchlight only (also included in the total lifeboats shown above), requiring certificated lifeboatmen;

..... liferafts, for which approved launching devices are required, capable of accommodating persons; and

Bihäng

Formulär till säkerhetscertifikat för passagerarfartyg.

Säkerhetscertifikat för passagerarfartyg

(Officiellt sigill)

(Nationalitet)

för $\frac{\text{en}}{\text{kort}}$ internationell resa.

Utfärdat enligt bestämmelserna i

1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss

Fartygets namn	Registreringsnummer eller signalbokstäver	Hemort	Brutto-dräktighet	Detaljer beträffande ifrågakommande resor enl. kapitel III, regel 27 (c) (vii)	Datum då kölen sträcktes (Jfr anm. nedan)

Den

(Namn) regeringen förklarar:

Jag, undertecknad

(Namn) bestyrker:

I. Att ovan angivna fartyg undergått vederbörlig besiktning enligt bestämmelserna i ovannämnda konvention,

II. Att besiktningen utvisade, att fartyget uppfyllde fordringarna i de regler, som äro bifogade nämnda konvention, i vad avser

(1) konstruktionen, huvud- och hjälpångpannorna och andra tryckkärl samt maskiner,

(2) anordning och detaljer av den vattentäta rumsindelningen,

(3) följande indelningsvattenlinjer:

Indelningsvattenlinjer, fastställda och utmärkta midskepps å fartygs-sidorna (kapitel II, regel 11)	Fribord	Gäller då passagerare 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) tillräckliga för personer, och motorlivbåtar försedda med radiotelegrafinstallation och strålkastare (inräknade i ovan angivna antal motorlivbåtar) ävensom motorlivbåtar utrustade endast med strålkastare (också inräknade i ovan angivna antal motorlivbåtar), fordrande godkända båtmän.

..... livflottar, för vilka fordras godkända sjösättningsanordningar, tillräckliga för personer; och

..... livflottar, för vilka godkända sjösättningsanordningar icke fordras, tillräckliga för personer;
 flytredskap, tillräckliga för personer;
 livbojar;
 livbälten.

IV. Att livbåtarna och livflottarna voro utrustade enligt bestämmelserna i dessa regler.

V. Att fartyget var försett med linkastningsapparat och bärbar radio-station för livbåtar och livflottar enligt bestämmelserna i dessa regler.

VI. Att fartyget uppfyllde fordringarna i dessa regler i vad avser radiotelegrafinstallationer, nämligen

	Fordringar enligt reglerna	Vidtagna anordningar
Lyssningstimmar för telegrafist
Antal telegrafister
Finnes autoalarm ombord
Finnes huvudinstallation ombord
Finnes reservinstallation ombord
Äro huvud- och reservsändares elektriska anordningar skilda eller förenade
Finnes radiopejlapparat ombord
Antal passagerare enligt certifikat

VII. Att radiotelegrafinstallationer i motorlivbåtar och/eller bärbara radiostationer för livbåt och livflotte fungerade i överensstämmelse med bestämmelserna i dessa regler.

VIII. Att fartyget uppfyllde fordringarna i dessa regler i vad avser anordningar för upptäckande och släckning av brand samt var försett med skeppsljus, signalfigurer och lotslejdare ävensom med anordningar för avgivande av ljudsignaler och nödsignaler enligt bestämmelserna i dessa regler och i de internationella sjövägsreglerna.

IX. Att fartyget i alla övriga hänseenden uppfyllde fordringarna i dessa regler, i den mån dessa fordringar äro tillämpliga å fartyget.

Detta certifikat är utfärdat på regeringens vägnar.
 Det gäller intill

Utfärdat i den 19

Den myndighet, som är behörig att utfärda detta certifikat, skall härunder sätta sigill eller namnteckning.

(Sigill)

Om certifikatet undertecknas skall följande tillägg göras:

Undertecknad förklarar sig vara av nämnda regering behörigen bemyndigad att utfärda detta certifikat.

(Namnteckning)

Ann. Det är tillräckligt att ange det år, då kölen sträcktes, med undantag för år 1952 och det år, då 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss träder i kraft, för vilka år ifrågakommande datum skall anslas. Beträffande fartyg, som omändrats enligt föreskriften i kapitel II, regel 1 (b) (i) i konventionen skall datum för ombyggnadsarbetets början anslas.

Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships

Cargo Ship Safety Construction Certificate

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the
International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Date on which keel was laid (see Note below)

The
I, the undersigned

(Name) Government certifies
(Name) certify

That the above-mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of Regulation 10 of Chapter I of the Convention referred to above, and that the survey showed that the condition of the hull, machinery and equipment, as defined in the above Regulation, was in all respects satisfactory and that the ship complied with the applicable requirements of Chapter II (other than that relating to fire extinguishing appliances and fire control plans).

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until

Issued at the day of 19 .

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue the certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:—

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this Certificate.

(Signature)

Note. — It will be sufficient to indicate the year in which the keel was laid except for 1952 and the year of the coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, in which cases the actual date should be given.

Formulär till konstruktionssäkerhetscertifikat för lastfartyg

Konstruktionssäkerhetscertifikat för lastfartyg

(Officiellt sigill)

(Nationalitet)

Utfärdat enligt bestämmelserna i

1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss

Fartygets namn	Registreringsnummer eller signalbokstäver	Hemort	Brutto-dräktighet	Datum, då kölen sträcktes (Jfr anm. nedan)

Den
Jag, undertecknad

(Namn) regeringen förklarar:
(Namn) bestyrker:

Att ovannämnda fartyg har blivit behörigen besiktigat enligt bestämmelserna i kapitel I, regel 10 i ovan angivna konvention, att besiktningen utvisade, att beskaffenheten av skrov, maskineri och utrustning, såsom denna definieras i ovan angivna regel, var i alla avseenden tillfredsställande, och att fartyget uppfyllde tillämpliga fordringar i kapitel II (andra än de som hänföra sig till brandsläckningsanordningar och brandbekämpningsplaner).

Detta certifikat är utfärdat på regeringens vägnar. Det gäller intill

Utfärdat i den 19....

Den myndighet, som är behörig att utfärda detta certifikat, skall härunder sätta sigill eller namnteckning.

(Sigill)

Om certifikatet undertecknas skall följande tillägg göras:

Undertecknad förklarar sig vara av nämnda regering behörigen bemyndigad att utfärda detta certifikat.

(Namnteckning)

Anm. Det är tillräckligt att ange det år då kölen sträcktes, med undantag för år 1952 och det år, då 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss träder i kraft, för vilka år ifrågakommande datum skall anslås.

*Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships***Cargo Ship Safety Equipment Certificate***(Official Seal)**(Country)*

Issued under the provisions of the
International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Date on which keel was laid (see Note below)

The
 I, the undersigned

(Name) Government certifies
(Name) certify

I. That the above-mentioned ship has been duly inspected in accordance with the provisions of the Convention referred to above.

II. That the inspection showed that the life-saving appliances provided for a total number of persons and no more viz.:—
 lifeboats on port side capable of accommodating persons;
 lifeboats on starboard side capable of accommodating persons;
 motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above), including motor lifeboats fitted with radiotelegraph installation and searchlight, and motor lifeboats fitted with searchlight only;
 liferafts, for which approved launching devices are required, capable of accommodating persons; and
 liferafts, for which approved launching devices are not required, capable of accommodating persons;
 lifebuoys;
 lifejackets.

III. That the lifeboats and liferafts were equipped in accordance with the provisions of the Regulations annexed to the Convention.

IV. That the ship was provided with a line-throwing apparatus and portable radio apparatus for survival craft in accordance with the provisions of the Regulations.

V. That the inspection showed that the ship complied with the requirements of the said Convention as regards fire-extinguishing appliances and

Note. — It will be sufficient to indicate the year in which the keel was laid except for 1952 and the year of the coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, in which cases the actual date should be given.

Formulär till utrustningssäkerhetscertifikat för lastfartyg

Utrustningssäkerhetscertifikat för lastfartyg

(Officiellt sigill)

(Nationalitet)

Utfärdat enligt bestämmelserna i

1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss

Fartygets namn	Registreringsnummer eller signalbokstäver	Hemort	Brutto-dråktighet	Datum, då kölen sträcktes (Jfr anm. nedan)

Den

Jag, undertecknad

(Namn) regeringen förklarar:

(Namn) bestyrker:

I. Att ovan angivna fartyg undergått vederbörlig besiktning enligt bestämmelserna i ovan nämnda konvention.

II. Att besiktningen utvisade, att bärgningsredskapen äro tillräckliga för högst personer; nämligen
 livbåtar om babord, tillräckliga för personer;
 livbåtar om styrbord, tillräckliga för personer;
 motorlivbåtar (inräknade i sammanlagda antalet ovan angivna livbåtar) inberäknat motorlivbåtar, utrustade med radiotelegrafinstallation och strålkastare, och motorlivbåtar, utrustade enbart med strålkastare;

..... livflottar, för vilka fordras godkända sjösättningsanordningar, tillräckliga för personer; och
 livflottar, för vilka godkända sjösättningsanordningar icke fordras, tillräckliga för personer;

..... livbojar;
 livbälten.

III. Att livbåtarna och livflottarna voro utrustade enligt bestämmelserna i de regler, som äro bifogade konventionen.

IV. Att fartyget var försett med linkastningsapparat och bärbara radiostationer för livbåtar och livflottar enligt bestämmelserna i dessa regler.

V. Att besiktningen visade, att fartyget uppfyllde bestämmelserna i nämnda konvention i vad avser brandsläckningsanordningar och brandbekämp-

Anm. Det är tillräckligt att angiva det år då kölen sträcktes, med undantag för år 1952 och det år, då 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss träder i kraft, för vilka år ifrågakommande datum skall angivas.

fire control plans and was provided with navigation lights and shapes, pilot ladder, and means of making sound signals and distress signals, in accordance with the provisions of the Regulations and the International Collision Regulations.

VI. That in all other respects the ship complied with the requirements of the Regulations so far as these requirements apply thereto.

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until

Issued at the day of 19 .

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue the certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:—

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this Certificate.

(Signature)

ningsplaner samt var försett med skeppsljus, signalfigurer och lotslejdare ävensom med anordningar för avgivande av ljudsignaler och nödsignaler enligt bestämmelserna i dessa regler och i de internationella sjövägsreglerna.

VI. Att fartyget i alla övriga hänseenden uppfyllde fordringarna i dessa regler, i den mån dessa fordringar äro tillämpliga å fartyget.

Detta certifikat är utfärdat på regeringens vägnar. Det gäller intill

Utfärdat i den 19....

Den myndighet, som är behörig att utfärda detta certifikat, skall härunder sätta sigill eller namnteckning.

(Sigill)

Om certifikatet undertecknas skall följande tillägg göras:

Undertecknad förklarar sig vara av nämnda regering behörigen bemyndigad att utfärda detta certifikat.

(Namnteckning)

Form of Safety Radiotelephony Certificate for Cargo Ships

Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the
International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Date on which keel was laid (see Note below)

The
I, the undersigned

(Name) Government certifies
(Name) certify

I. That the above-mentioned ship complies with the provisions of the Regulations annexed to the Convention referred to above as regards Radiotelephony:—

	Requirements of Regulations	Actual provision
Hours of listening
Number of operators

II. That the functioning of the portable radio apparatus for survival craft, if provided, complies with the provisions of the said Regulations.

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until

Issued at the day of 19 .

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:—

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this Certificate.

(Signature)

Note. — It will be sufficient to indicate the year in which the keel was laid except for 1952 and the year of the coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, in which cases the actual date should be given.

Formulär till radiotelefansäkerhetscertifikat för lastfartyg

Radiotelefansäkerhetscertifikat för lastfartyg

(Officiellt sigill)

(Nationalitet)

Utfärdat enligt bestämmelserna i

1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss

Fartygets namn	Registreringsnummer eller signalbokstäver	Hemort	Brutto-dräktighet	Datum, då kölen sträcktes (Jfr anm. nedan)

Den

(Namn) regeringen förklarar:

Jag, undertecknad

(Namn) bestyrker:

I. Att ovan angivna fartyg uppfyller bestämmelserna i de regler, som äro bifogade ovan nämnda konvention, i vad avser radiotelefoninstallation:

	Fordringar enligt reglerna	Vidtagna anordningar
Lyssningstimmar
Antal telegrafister

II. Att bärbara radiostationer för livbåtar och livflottar, om sådana finnas, fungera i överensstämmelse med bestämmelserna i dessa regler.

Detta certifikat är utfärdat på regeringens vägnar. Det gäller intill

Utfärdat i den 19....

Den myndighet, som är behörig att utfärda detta certifikat, skall härunder sätta sigill eller namnteckning.

(Sigill)

Om certifikatet undertecknas skall följande tillägg göras:

Undertecknad förklarar sig vara av nämnda regering behörigen bemyndigad att utfärda detta certifikat.

(Namnteckning)

Anm. Det är tillräckligt att ange det år, då kölen sträcktes, med undantag för år 1952 och det år, då 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss träder i kraft, för vilka år ifrågakommande datum skall angivas.

Formulär till radiotelegrafsäkerhetscertifikat för lastfartyg

Radiotelegrafsäkerhetscertifikat för lastfartyg

(Officiellt sigill)

(Nationalitet)

Utfärdat enligt bestämmelserna i

1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss

Fartygets namn	Registreringsnummer eller signalbokstäver	Hemort	Brutto-dräktighet	Datum, då kölen sträcktes (Jfr anm. nedan)

Den
Jag, undertecknad

(Namn) regeringen förklarar:
(Namn) bestyrker:

I. Att ovan angivna fartyg uppfyller bestämmelserna i de regler, som äro bifogade ovannämnda konvention, i vad avser radiotelegrafinstallation:

	Fordringar enligt reglerna	Vidtagna anordningar
Lyssningstimmar för telegrafist
Antal telegrafister
Finnes autoalarm ombord
Finnes huvudinstallation ombord
Finnes reservinstallation ombord
Äro huvud- och reservsändares elektriska anordningar skilda eller förenade
Finnes radiopejlapparat ombord

II. Att radiotelegrafinstallationer i motorlivbåtar och/eller bärbara radiostationer för livbåtar och livflottar, om sådana finnas, fungera i överensstämmelse med bestämmelserna i nämnda regler.

Detta certifikat är utfärdat på regeringens vägnar. Det gäller intill

Utfärdat i den 19....

Den myndighet, som är behörig att utfärda detta certifikat, skall härunder sätta sigill eller namnteckning.

(Sigill)

Om certifikatet undertecknas skall följande tillägg göras:

Undertecknad förklarar sig vara av nämnda regering behörigen bemyndigad att utfärda detta certifikat.

(Namnteckning)

Anm. Det är tillräckligt att angiva det år, då kölen sträcktes, med undantag för år 1952 och det år, då 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss träder i kraft, för vilka år ifrågakommande datum skall angivas.

Form of Exemption Certificate

Exemption Certificate

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the
International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960

Table with 4 columns: Name of Ship, Distinctive Number or Letters, Port of Registry, Gross Tonnage

The (Name) Government certifies
I, the undersigned (Name) certify

That the above-mentioned ship is, under the authority conferred by Regulation ... of Chapter ... of the Regulations annexed to the Convention referred to above, exempted from the requirements of ... of the Convention on the voyages ... to ...

* Insert here the conditions, if any, on which the exemption certificate is granted.

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until

Issued at the day of 19 .

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:--

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this Certificate.

(Signature)

† Insert here references to Chapters and Regulations, specifying particular paragraphs.

Formulär till dispenscertifikat

Dispenscertifikat

(Officiellt sigill)

(Nationalitet)

Utfärdat enligt bestämmelserna i

1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss

Fartygets namn	Registreringsnummer eller signalbokstäver	Hemort	Bruttodräktighet

Den
Jag, undertecknad

(Namn) regeringen förklarar:
(Namn) bestyrker:

Att ovan angivna fartyg med stöd av regel i kapitel
av de regler, som äro bifogade nämnda konvention, erhållit eftergift från
fordringarna¹ i samma konvention för resor från
till

* Här införes de
särskilda villkor, om
sådana uppställts, un-
der vilka certifikatet
utfärdats

Detta certifikat är utfärdat på regeringens vägnar. Det gäller
intill

Utfärdat i den 19....

Den myndighet, som är behörig att utfärda detta certifikat, skall härunder
sätta sigill eller namnteckning.

(Sigill)

Om certifikatet undertecknas skall följande tillägg göras:

Undertecknad förklarar sig vara av nämnda regering behörigen bemyn-
digad att utfärda detta certifikat.

(Namnteckning)

¹ Här införes hänvisning till kapitel och regler med angivande av särskilda moment.

Form of Safety Certificate for Nuclear Passenger Ships

Nuclear Passenger Ship Safety Certificate

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the

International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Particulars of voyages, if any, sanctioned under Regulation 27 (c) (vii) of Chapter III	Date on which keel was laid (see Note below)

The
I, the undersigned

(Name) Government certifies
(Name) certify

I. That the above-mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of the Convention referred to above.

II. That the ship, being a nuclear ship, complied with all requirements of Chapter VIII of the Convention and conformed to the Safety Assessment approved for the ship.

III. That the survey showed that the ship complied with the requirements of the Regulations annexed to the said Convention as regards:—

(1) the structure, main and auxiliary boilers and other pressure vessels and machinery;

(2) the watertight subdivision arrangements and details;

(3) the following subdivision loadlines:—

Subdivision loadlines assigned and marked on the ship's side at amidships (Regulation 11 of Chapter II)	Freeboard	To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces
C. 1
C. 2
C. 3

IV. That the life-saving appliances provided for a total number of persons and no more, viz.:—

..... lifeboats (including motor lifeboats) capable of accommodating persons, and motor lifeboats fitted with radiotelegraph installation and searchlight (included in the total lifeboats shown above) and motor lifeboats fitted with searchlight only (also included in the total lifeboats shown above), requiring

certificated lifeboatmen;
..... liferafts, for which approved launching devices are required, capable of accommodating persons; and

Formulär till säkerhetscertifikat för atomdrivet passagerarfartyg

Säkerhetscertifikat för atomdrivet passagerarfartyg

(Officiellt sigill)

(Nationalitet)

Utfärdat enligt bestämmelserna i

1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss

Fartygets namn	Registreringsnummer eller signalbokstäver	Hemort	Brutto-dräktighet	Detaljer beträffande ifrågakommande resor enl. kapitel III, regel 27 (c) (vii)	Datum då kölen sträcktes (Jfr anm. nedan)

Den
Jag, undertecknad

(Namn) regeringen förklarar:
(Namn) bestyrker:

I. Att ovan angivna fartyg har undergått vederbörlig besiktning enligt bestämmelserna i ovannämnda konvention.

II. Att fartyget, som är ett atomfartyg, uppfyllde alla fordringar i kapitel VIII av nämnda konvention och stod i överensstämmelse med den för fartyget godkända säkerhetsrapporten.

III. Att besiktningen utvisade, att fartyget uppfyllde fordringarna i de regler, som äro bifogade nämnda konvention, i vad avser

- (1) konstruktionen, huvud- och hjälpångpannorna och andra tryckkärl samt maskiner,
- (2) anordning och detaljer av den vattentäta rumsindelningen,
- (3) följande indelningsvattenlinjer:

Indelningsvattenlinjer, fastställda och utmärkta midskepps å fartygsidorna (kapitel II regel 11)	Fribord	Gäller då passagerare föras i följande jämväl för last användbara rum
C 1
C 2
C 3

IV. Att bärgningsredskapen äro tillräckliga för högst personer, nämligen

..... livbåtar (däri inräknade motorlivbåtar) tillräckliga för personer, och motorlivbåtar försedda med radiotelegrafinstallation och strålkastare (inräknade i ovan angivna antal livbåtar) ävensom motorlivbåtar utrustade endast med strålkastare (också inräknade i ovan angivna antal livbåtar), fordrande godkända båtmän

..... livflottar, för vilka fordras godkända sjösättningsanordningar, tillräckliga för personer; och

..... livflottar, för vilka godkända sjösättningsanordningar icke fordras, tillräckliga för personer;
 flytredskap, tillräckliga för personer;
 livbojar;
 livbälten.

V. Att livbåtarna och livflottarna voro utrustade enligt bestämmelserna i dessa regler.

VI. Att fartyget var försett med linkastningsapparat och bärbara radiostationer för livbåtar och livflottar enligt bestämmelserna i dessa regler.

VII. Att fartyget uppfyllde fordringarna i dessa regler i vad avser radiotelegrafinstallationer, nämligen

	Fordringar enligt reglerna	Vidtagna anordningar
Lyssningstimmar för telegrafist
Antal telegrafister
Finnes autoalarm ombord
Finnes huvudinstallation ombord
Finnes reservinstallation ombord
Äro huvud- och reservsändares elektriska anordningar skilda eller förenade
Finnes radiopelapparat ombord
Antal passagerare enligt certifikatet

VIII. Att radiotelegrafinstallationer i motorlivbåtar och/eller bärbara radiostationer för livbåt och livflotte fungerade i överensstämmelse med bestämmelserna i dessa regler.

IX. Att fartyget uppfyllde fordringarna i dessa regler i vad avser anordningar för upptäckande och släckning av brand samt var försett med skeppsljus, signalfigurer och lotslejdare ävensom med anordningar för avgivande av ljudsignaler och nödsignaler enligt bestämmelserna i dessa regler och i de internationella sjövägsreglerna.

X. Att fartyget i alla övriga hänseenden uppfyllde fordringarna i dessa regler i den mån dessa fordringar äro tillämpliga å fartyget.

Detta certifikat är utfärdat på regeringens vägnar. Det gäller intill

Utfärdat i den 19....

Den myndighet, som är behörig att utfärda detta certifikat, skall härunder sätta sigill eller namnteckning.

(Sigill)

Om certifikatet undertecknas skall följande tillägg göras:

Undertecknad förklarar sig vara av nämnda regering behörigen bemyndigad att utfärda detta certifikat.

(Namnteckning)

Anm. Det är tillräckligt att ange det år, då kölen sträcktes, med undantag för det år, då 1960 års Internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss träder i kraft, för vilket år ifrågakommande datum skall angivas. Beträffande fartyg, som omändrats enligt föreskriften i kapitel II, regel 1 (b) (1) i konventionen, skall datum för ombyggnadsarbetets början angivas.

Form of Safety Certificate for Nuclear Cargo Ships

Nuclear Cargo Ship Safety Certificate

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the

International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960

Name of Ship	Distinctive Number or letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Date on which keel was laid (see Note below)

The
I, the undersigned

(Name) Government certifies
(Name) certify

I. That the above-mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of the Convention referred to above.

II. That the ship, being a nuclear ship, complied with all requirements of Chapter VIII of the Convention and conformed to the Safety Assessment approved for the ship.

III. That the survey showed that the ship satisfied the requirements set out in Regulation 10 of Chapter I of the Convention as to hull, machinery and equipment, and complied with the relevant requirements of Chapter II.

IV. That the life-saving appliances provide for a total number of..... persons and no more, viz.:

..... lifeboats on port side capable of accommodating persons;

..... lifeboats on starboard side capable of accommodating persons;

..... motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above), including motor lifeboats fitted with radiotelegraph installation and searchlight, and motor lifeboats fitted with searchlight only;

..... liferafts, for which approved launching devices are required, capable of accommodating persons; and

..... liferafts for which approved launching devices are not required, capable of accommodating persons;

..... lifebuoys;

..... lifejackets.

V. That the lifeboats and liferafts were equipped in accordance with the provisions of the Regulations annexed to the Convention.

VI. That the ship was provided with a line-throwing apparatus and portable radio apparatus for survival craft in accordance with the provisions of the Regulations.

Formulär till säkerhetscertifikat för atomdrivet lastfartyg

Säkerhetscertifikat för atomdrivet lastfartyg

(Officiellt sigill)

(Nationalitet)

Utfärdat enligt bestämmelserna i

1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss

Fartygets namn	Registreringsnummer eller signalbokstäver	Hemort	Brutto-dräktighet	Datum, då kölen sträcktes (Jfr anm. nedan)

Den

(Namn) regeringen förklarar:

Jag, undertecknad

(Namn) bestyrker:

I. Att ovan angivna fartyg undergått vederbörlig besiktning enligt bestämmelserna i ovannämnda konvention.

II. Att fartyget, som är ett atomfartyg, uppfyllde alla fordringar i kapitel VIII av nämnda konvention och stod i överensstämmelse med den för fartyget godkända säkerhetsrapporten.

III. Att besiktningen utvisade, att fartyget uppfyllde fordringarna i konventionens kapitel I, regel 10 i vad avser skrov, maskineri och utrustning ävensom tillämpliga fordringar i kapitel II.

IV. Att bärgningsredskapen äro tillräckliga för högst personer, nämligen

..... livbåtar om babord, tillräckliga för personer;
 livbåtar om styrbord, tillräckliga för personer;
 motorlivbåtar (inräknade i sammanlagda antalet ovan angivna livbåtar) inberäknat motorlivbåtar, utrustade med radiotelegrafinstallation och strålkastare, och motorlivbåtar, utrustade enbart med strålkastare;

..... livflottar, för vilka fordras godkända sjösättningsanordningar, tillräckliga för personer; och
 livflottar, för vilka godkända sjösättningsanordningar icke fordras, tillräckliga för personer;

..... livbojar;
 livbälten.

V. Att livbåtarna och livflottarna voro utrustade enligt bestämmelserna i de regler, som äro bifogade konventionen.

VI. Att fartyget var försett med linkastningsapparat och bärbar radiostation för livbåtar och livflottar enligt bestämmelserna i dessa regler.

VII. Att fartyget uppfyllde fordringarna i dessa regler i vad avser radio-telegrafinstallationer, nämligen

	Fordringar enligt reglerna	Vidtagna anordningar
Lyssningstimmar för telegrafist
Antal telegrafister
Finnes autoalarm ombord
Finnes huvudinstallation ombord
Finnes reservinstallation ombord
Äro huvud- och reservsändares elektriska anordningar skilda eller förenade
Finnes radloppelapparat ombord

VIII. Att radiotelegrafinstallationer i motorlivbåtar och/eller bärbara radiostationer för livbåt och livflotte fungerade i överensstämmelse med bestämmelserna i dessa regler.

IX. Att fartyget uppfyllde fordringarna i dessa regler i vad avser anordningar för släckning av brand samt var försett med skeppsljus, signalfigurer och lotslejdare ävensom med anordningar för avgivande av ljudsignaler och nödsignaler enligt bestämmelserna i dessa regler och i de internationella sjövägsreglerna.

X. Att fartyget i alla övriga hänseenden uppfyllde fordringarna i dessa regler i den mån dessa fordringar äro tillämpliga å fartyget.

Detta certifikat är utfärdat på regeringens vägnar. Det gäller intill

Utfärdat i den 19....

Den myndighet, som är behörig att utfärda detta certifikat, skall härunder sätta sigill eller namnteckning.

(Sigill)

Om certifikatet undertecknas skall följande tillägg göras:

Undertecknad förklarar sig vara av nämnda regering behörigen bemyndigad att utfärda detta certifikat.

(Namnteckning)

Anm. Det är tillräckligt att ange det år, då kölen sträcktes, med undantag för det år, då 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss träder i kraft, för vilket år ifrågakommande datum skall angivas.

Innehållsförteckning

Propositionen	1
<i>Propositionens huvudsakliga innehåll</i>	1
<i>Utdrag av statsrådsprotokollet</i>	2
Inledning	2
Tidigare konventioner	2
1960 års konferens	4
1960 års konvention	5
Konventionens inledning och artiklar	5
» regler	6
Rekommendationerna	9
Skrivelser från sjöfartsstyrelsen	10
Departementschefen	11
 Bilaga, innefattande 1960 års konvention jämte regler och formulär	
<i>Konventionens inledning och artiklar</i>	1
<i>Konventionens regler</i>	
Kapitel I. — Allmänna bestämmelser	11
Del A. — Tillämpning, definitioner etc.	11
Del B. — Tillsyn och certifikat	13
Del C. — Olyckor	23
Kapitel II. — Konstruktion	24
Del A. — Allmänt	24
Del B. — Rumsindelning och stabilitet	27
Del C. — Maskineri och elektriska installationer	70
Del D. — Brandskydd	82
Del E. — Upptäckande och släckande av brand i passagerar- fartyg och lastfartyg	103
Del F. — Allmänna brandförebyggande åtgärder	127
Kapitel III. — Bärgningsredskap m. m.	131
Del A. — Gemensamma bestämmelser	131
Del B. — Endast passagerarfartyg	160
Del C. — Endast lastfartyg	171
Kapitel IV. — Radiotelegrafi och radiotelefoni	178
Del A. — Tillämpning och definitioner	178
Del B. — Vakthållning	181
Del C. — Tekniska bestämmelser	184
Del D. — Radiodagböcker	204
Kapitel V. — Sjötrafiksäkerheten	207
Kapitel VI. — Transport av spannmål	226
Kapitel VII. — Transport av farligt gods	237
Kapitel VIII. — Atomfartyg	242
Formulär	246