
 ÖVERENSKOMMELSER MED FRÄMMANDE MAKTER.

N:r 10.

Internationell konvention rörande betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss. London den 20 januari 1914.

(Ratificerad av Sverige den 17 december 1914.)

(Översättning.)

Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.	Internationell konvention rörande betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss.
---	--

Convention.

Konvention.

Préambule.

Inledning.

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'Empire allemand; Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême, etc., et Roi Apostolique de Hongrie; Sa Majesté le Roi des Belges; Sa Majesté le Roi de Danemark; Sa Majesté le Roi d'Espagne; le Président des Etats-Unis d'Amérique; le Président de la République française; Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Possessions britanniques au delà des Mers, Empereur des Indes; Sa Majesté le Roi d'Italie; Sa Majesté le Roi de Norvège; Sa Majesté la Reine des Pays-Bas; Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies; Sa Majesté le Roi de Suède; ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun

Hans Maj:t Tyske Kejsaren, Konung av Preussen, i Tyska rikets namn; Hans Maj:t Kejsaren av Österrike, Konung av Böhmen etc. och Apostolisk Konung av Ungern: för Österrike och för Ungern; Hans Maj:t Belgiernas Konung; Hans Maj:t Konungen av Danmark; Hans Maj:t Konungen av Spanien; Amerikas Förenta Staters President; Franska Republikens President; Hans Maj:t Konungen av det förenade Konungariket Stora Britannien och Irland och de Brittiska besittningarna hinsides haven, Kejsaren av Indien; Hans Maj:t Konungen av Italien; Hans Maj:t Konungen av Norge; Hennes Maj:t Drottningen av Nederländerna; Hans Maj:t Kejsaren av Ryssland; Hans Maj:t Konungen

accord certaines règles uniformes en ce qui concerne la sauvegarde de la vie humaine en mer, ont décidé de conclure une Convention à cet effet, et ont nommé pour leurs Plénipotentaires, savoir:

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'Empire allemand:

Son Excellence Dr. von Koerner, Conseiller actuel intime, Chef de la Section de Commerce au Département Impérial des Affaires Étrangères;

Dr. Seeliger, Conseiller intime de Légation, Conseiller Rapporteur au Département Impérial des Affaires Étrangères;

M. Schütt, Conseiller intime du Gouvernement, Conseiller Rapporteur au Département Impérial de l'Intérieur;

Dr. Riess, Conseiller intime du Gouvernement, Membre du Département Impérial des Assurances;

M. le Professeur Pagel, Directeur de la Société de Classification «Germanischer Lloyd»;

M. Schrader, Conseiller intime supérieur des Postes, Conseiller Rapporteur au Département Impérial des Postes;

M. le Contre-Amiral en retraite Behm, Directeur de la «Deutsche Seewarte».

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême, etc., et Roi Apostolique de Hongrie:

M. le Baron G. de Franckenstein, Conseiller de Légation et Directeur des Affaires commerciales de l'Ambassade d'Autriche-Hongrie à Londres;

av Sverige; som erkänt nyttan av att i gemensam överenskommelse fastställa vissa likartade regler i fråga om tillvaratagandet av säkerheten för människoliv till sjöss, hava beslutat att för detta ändamål avsluta en konvention och hava till sina fullmäktige utsett:

Hans Maj:t Tyske Kejsaren, Konung av Preussen, i Tyska rikets namn:

Verkliga geheimerådet, chefen för kejsrerliga utrikesdepartementets handelsavdelning H. Exc. dr. von Koerner;

Geheimelegationsrådet, föredragande rådet i kejsrerliga utrikesdepartementet dr. Seeliger;

Geheimeregeringsrådet, föredragande rådet i kejsrerliga inrikesdepartementet Schütt;

Geheimeregeringsrådet, ledamoten av kejsrerliga försäkringsdepartementet dr. Riess;

Direktören för klassificerings-sällskapet »Germanischer Lloyd» professor Pagel;

Geheimeöverpostrådet, föredragande rådet i kejsrerliga postdepartementet Schrader;

F. konteramiralen, direktören för »Deutsche Seewarte» Behm.

Hans Maj:t Kejsaren av Österrike, Konung av Böhmen etc. och Apostolisk Konung av Ungern:

Legationsrådet, direktören för handelsangelägenheter vid österrikisk-ungerska ambassaden i London friherre G. Franckenstein;

M. le Docteur en droit Paul Schreckenthal, Secrétaire au Ministère Impérial Royal autrichien du Commerce;

Sekreteraren i K. K. österrikiska handelsministeriet jur. dr. Paul Schreckenthal;

M. Ladislaus Dunay, Conseiller de Section de l'Administration maritime Royale hongroise à Fiume.

Sektionsrådet i K. Ungerska sjöfartsstyrelsen i Fiume Ladislaus Dunay.

Sa Majesté le Roi des Belges:

Hans Maj:t Belgiernas Konung:

M. E. A. Pierrard, Directeur général de la Marine au Ministère de la Marine, des Postes et des Télégraphes;

Generaldirektören för marinen i marin-, post- och telegrafministeriet E. A. Pierrard;

M. Ch. Le Jeune, Président du Comité maritime international;

Presidenten i »Le Comité maritime international» Ch. Le Jeune;

M. L. Franck, Avocat, Membre de la Chambre des Représentants, Vice-Président du Comité maritime international.

Ledamoten av representanternas hus, vice presidenten i »Le Comité maritime international», advokaten L. Franck.

Sa Majesté le Roi de Danemark:

Hans Maj:t Konungen av Danmark:

M. A. H. M. Rasmussen, Directeur de l'Instruction des Mécaniciens d'État;

Undervisningsdirektören för statens maskinistväsen A. H. M. Rasmussen;

M. Emil Krogh, Chef de Section au Ministère du Commerce et de la Navigation;

Kontorschefen i handels- och sjöfartsministeriet Emil Krogh;

M. Høst, Administrateur de la Société anonyme unifiée des Vapeurs;

Direktören för »Det forenede Dampskipsselskab» Høst;

M. V. Topsøe-Jensen, Sous-Chef de Section et Secrétaire au Ministère de la Justice.

Fullmäktigen i justitieministeriet, expeditionsskreteraren V. Topsøe-Jensen.

Sa Majesté le Roi d'Espagne:

Hans Maj:t Konungen av Spanien:

M. le Capitaine de Vaisseau Don Rafael Bausá, Chef de la Commission navale espagnole à Londres.

Chefen för spanska marinkommissionen i London, kommendören Don Rafael Bausá.

Le Président des États-Unis d'Amérique:

Amerikas Förenta Staters President:

M. J. W. Alexander, Membre de la Chambre des Représentants;

Ledamoten av representanternas hus J. W. Alexander;

M. T. E. Burton, Membre du Sénat;

M. J. Hamilton Lewis, Membre du Sénat;

M. E. T. Chamberlain, Directeur de la Marine marchande;

M. le Capitaine-Commandant E. P. Bertholf, du Service des Côtes de Douane;

M. le Contre-Amiral Washington L. Capps, du Génie maritime;

M. le Capitaine de vaisseau George F. Cooper, hydrographe de la Marine;

M. Homer L. Ferguson, Administrateur-gérant de la Compagnie de «Newport News» pour la Construction des Navires et des Bassins de Radoub;

M. Alfred Gilbert Smith, Vice-Président de la «New York and Cuba Mail Steamship Company»;

M. le Capitaine de vaisseau W. H. G. Bullard, Surintendant du Service naval de Radiotélégraphie;

M. George Uhler, Inspecteur général des Navires à vapeur.

Le Président de la République française:

M. Guernier, Professeur d'Economie politique à l'Université de Lille, Député, Vice-Président de la Commission de la Marine à la Chambre des Députés, Vice-Président du Conseil Supérieur de la Navigation maritime.

Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Possessions britanniques au delà des Mers, Empereur des Indes:

Lord Mersey, ancien Président de la Division pour les Affaires maritimes de la Haute Cour de

Ledamoten av senaten T. E. Burton;

Ledamoten av senaten J. Hamilton Lewis;

Direktören för handelsflottan, E. T. Chamberlain;

Kommendörkaptenen i tullkuttertjänsten E. P. Bertholf;

Konteramiralen vid marinens ingenjörsväsen Washington L. Capps;

Marinhydrografen, kommandören George F. Cooper;

Verkställande direktören för »Newport News Ship-Building and Dry Dock Company» Homer L. Ferguson;

Vice presidenten för »New York and Cuba Mail Steamship Company» Alfred Gilbert Smith;

Superintendenten för marinens trådlösa telegrafi, kommandören W. H. G. Bullard;

Generalinspektören för ångfartyg George Uhler.

Franska republikens President:

Professorn i nationalekonomi vid universitetet i Lille, ledamoten av deputeradekammaren, vice presidenten i deputeradekammarens marinkommitté, vice presidenten i navigationsrådet Guernier.

Hans Maj:t Konungen av det förenade Konungariket Stora Britannien och Irland och de Britiska besittningarna hinsides haven, Kejsaren av Indien:

F. Presidenten för sjörättsavdelningen inom överdomstolen och presidenten för undersöknings-

Justice, et Président de la Cour d'Enquête sur la Perte du vapeur «Titanic»;

M. E. G. Moggridge, Secrétaire adjoint du Board of Trade pour le Département de la Marine marchande;

Sir Archibald Denny, Bart., Président du Comité départemental sur les Cloisons et les Compartiments étanches;

Sir Norman Hill, Président du Comité consultatif de la Marine marchande;

Sir John Biles, LL.D., D.Sc., ancien Président du Comité départemental sur les Bateaux de Sauvetage et les Bossoirs;

M. le Capitaine Acton Blake, Deputy Master de Trinity House;

M. le Capitaine A. H. F. Young, Conseiller au Département de la Marine marchande au Board of Trade;

M. C. Hipwood, du Département de la Marine marchande au Board of Trade;

M. W. D. Archer, Inspecteur principal de Vaisseaux au Board of Trade.

Pour l'Australie:

M. le Capitaine R. Muirhead Collins, Secrétaire officiel de la Confédération des États d'Australie à Londres.

Pour le Canada:

M. Alexander Johnston, Directeur général de la Marine et des Pêcheries.

Pour la Nouvelle-Zélande:

M. Thomas Mackenzie, Haut Commissaire du Gouvernement de la Nouvelle-Zélande à Londres.

Sa Majesté le Roi d'Italie:

M. Carlo Bruno, Directeur général de la Marine marchande au Ministère de la Marine;

kommissionen i anledning av ångfartyget »Titanics» undergång Lord Mersey;

Biträdande sekreteraren i Board of Trades sjöfartsavdelning E. G. Moggridge;

Presidenten i den departementala kommittén för fartygsskott och vattentäta rum Sir Archibald Denny, Bart.;

Presidenten i handelsflottans rådgivande kommitté Sir Norman Hill;

F. presidenten i den departementala kommittén för räddningsbåtar och dävertar Sir John Biles, LL. D., D. Sc.;

Deputy Master for Trinity House, Kapten Acton Blake;

Sakkunnige konsulenten hos Board of Trades sjöfartsavdelning Kapten A. F. H. Young;

Tjänstemannen i Board of Trades sjöfartsavdelning C. Hipwood;

Fartygsöverinspektören hos Board of Trade W. D. Archer.

För Australien:

Officielle sekreteraren hos den australiska konfederationen i London, kaptenen R. Muirhead Collins.

För Canada:

Generaldirektören för sjöväsendet och fisket Alexander Johnston.

För Nya Zeeland:

High Commissioner i London för Nya Zealands regering Thomas Mackenzie.

Hans Maj:t Konungen av Italien:

Generaldirektören för handelsflottan i marinministeriet Carlo Bruno;

M. le Major-Général Vittorio Ripa di Meana, du Génie maritime;

M. Gustavo Tosti, Docteur en droit, Consul général;

Sa Majesté le Roi de Norvège:

M. Harald Pedersen, Directeur principal de l'Office de la Marine marchande;

Dr. Johannes Bruhn, Directeur principal du «Norske Veritas»;

M. Jens Evang, Secrétaire au Ministère des Affaires Étrangères.

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas:

M. J. V. Wierdsma, Directeur-Président du Comité des Directeurs de la Compagnie Hollando-Américaine;

M. H. S. J. Maas, Consul général des Pays-Bas à Londres;

M. A. D. Muller, Inspecteur général de la Navigation;

M. J. Wilmink, Directeur du Lloyd Royal Hollandais;

M. J. W. G. Coops, Chef de Division au Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et du Commerce.

Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies:

M. N. de Etter, Conseiller d'Ambassade à Londres.

Sa Majesté le Roi de Suède:

M. le Vice-Amiral Olsen, ancien Président général des services de la Marine de Guerre;

M. N. G. Nilsson, Inspecteur des Engins de Sauvetage au Ministère du commerce;

Lesquels, à ce dûment autorisés, se sont réunis en conférence à Londres et ont d'un commun accord arrêté la Convention suivante:

Generalmajoren vid marinens ingenjörsväsen Vittorio Ripa di Meana;

Generalkonsuln jur. dr. Gustavo Tosti.

Hans Maj:t Konungen av Norge:

Direktören för sjöfartskontoret Harald Pedersen;

Direktören för klassificeringssällskapet »Det norske Veritas» dr. Johannes Bruhn;

Sekreteraren i Utrikesdepartementet Jens Evang.

Hennes Maj:t Drottningen Nederländerna:

Ordföranden i styrelsen för holländsk-amerikanska aktiebolaget J. V. Wierdsma;

Nederländske generalkonsuln i London H. S. J. Maas;

Generalinspektören för sjöfarten A. D. Muller;

Direktören för K. holländska Lloyd J. Wilmink;

Ävdelningschefen i ministeriet för jordbruk, industri och handel J. W. G. Coops.

Hans Maj:t Kejsaren av Ryssland:

Ambassadrådet i London N. de Etter.

Hans Maj:t Konungen av Sverige:

Förre chefen för marinförvaltningen, vice amiral Olsen;

Kommerskollegii inspektör för fartygs bärgningsredskap N. G. Nilsson;

vilka, härtill behörigen befullmäktigade, hava sammanträtt till konferens i London och enhälligt antagit nedanstående konvention:

TITRE I.

De la sauvegarde de la vie humaine en mer.

ARTICLE 1^{er}.

LES Hautes Parties contractantes s'engagent à appliquer les dispositions de la présente Convention, en vue d'assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer, à édicter tous réglemens et à prendre toutes mesures propres à lui faire produire son plein et entier effet.

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

TITRE II.

Navires auxquels s'applique la présente Convention.

ARTICLE 2.

Sont soumis aux règles de la présente Convention, sauf dans les cas où elle en dispose autrement, les navires de commerce à propulsion mécanique de chacun des États des Hautes Parties contractantes, portant plus de douze passagers et se rendant d'un port de l'un desdits États dans un port situé hors de cet État ou inversement. Sont considérés comme ports hors des États des Hautes Parties contractantes les ports

KAPITEL I.

Om tillvaratagandet av säkerheten för människoliv till sjöss.

ARTIKEL 1.

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

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

KAPITEL II.

Fartyg, å vilka konventionens bestämmelser äga tillämpning.

ARTIKEL 2.

Underkastade denna konventions bestämmelser äro, där den ej annorlunda förordnar, alla maskindrivna handelsfartyg, tillhörande någon av de höga fördragsslutande parternas stater, vilka föra mer än tolv passagerare och begiva sig från en hamn i någon av nämnda stater till en hamn, belägen utom denna stat, eller omvänt. Såsom hamnar utom de höga fördragsslutande parternas stater anses hamnar belägna i

situés dans leurs Colonies, Possessions ou Protectorats.

Ne sont pas considérées comme passagers les personnes qui se trouvent embarquées par suite de force majeure ou à cause de l'obligation qui incombe au capitaine de transporter des personnes recueillies en mer ou d'autres personnes.

ARTICLE 3.

Sont exceptés de la présente Convention, sauf dans les cas où elle en dispose autrement, les navires faisant les parcours dont la liste sera remise par chaque Haute Partie contractante au Gouvernement britannique au moment de la ratification de la Convention.

Aucune liste ne pourra comprendre des parcours où les navires s'éloignent de plus de 200 milles marins de la côte la plus proche.

Chaque Haute Partie contractante a le droit de modifier ultérieurement sa liste de parcours en se conformant au présent article et à charge de notifier cette modification au Gouvernement britannique.

Chaque Haute Partie contractante a le droit de réclamer d'une autre Partie contractante le bénéfice des avantages de la présente Convention pour tous ceux des navires de son État qui effectuent l'un quelconque des parcours mentionnés dans sa propre liste. A cet effet, la Partie qui réclamera ce bénéfice devra imposer auxdits navires les obligations prescrites par la Convention, pour autant que ces obligations ne seraient pas, eu égard à la

deras kolonier, besittningar eller protektorat.

Såsom passagerare skola icke betraktas sådana personer, som befinna sig ombord på grund av force majeure eller på grund av befälhavaren åliggande förpliktelse att befordra ur sjönöd bärgade eller andra personer.

ARTIKEL 3.

Undantagna från denna konventions bestämmelser äro, där den ej annorlunda förordnar, fartyg, som gå på vissa router, över vilka router en förteckning skall vid konventionens ratificering av varje fördragslutande part överlämnas till brittiska regeringen.

Nämnda förteckning får icke upptaga linjer, på vilka fartygen avlägsna sig mer än 200 nautiska mil från närmaste kust.

En var av de höga fördragslutande parterna har rätt att sedermera ändra nämnda förteckning under iakttagande av bestämmelserna i denna artikel och under villkor att den brittiska regeringen blir underrättad om ändringen.

En var av de höga fördragslutande parterna har rätt att gent emot varje annan fördragslutande part göra anspråk på denna konventions fördelar för alla under vederbörande stat lydande fartyg, som trafikera någon av de i dess egen förteckning upptagna router. För detta ändamål skall den part, som gör anspråk på dessa fördelar, beträffande nämnda fartyg kräva fullgörandet av de i konventionen föreskrivna skyldigheter i den

nature du voyage, inutiles ou déraisonnables.

mån dessa skyldigheter icke med hänsyn till resans beskaffenhet måste anses som onyttiga eller orimliga.

ARTICLE 4.

Aucun navire, non soumis à son départ aux règles de la Convention, ne peut y être astreint au cours de son voyage, si la tempête ou toute autre cause de force majeure le met dans la nécessité de se réfugier dans un port de l'un des États des Hautes Parties contractantes.

ARTIKEL 4.

Intet fartyg, som icke vid sin avresa är underkastat konventionens regler, kan under resans lopp bliva skyldigt att underkasta sig desamma, därest det av storm eller något annat slag av force majeure tvingas att söka skydd i någon av de höga fördragsslutande parternas hamnar.

TITRE III.

Sécurité de la navigation.

ARTICLE 5.

Lorsque l'expression "tout navire" est employée dans le présent Titre et la partie correspondante du Règlement y annexé, elle s'entend de tous les navires de commerce, relevant de l'un des États contractants, visés ou non à l'article 2.

KAPITEL III.

Säkerhetsåtgärder i fråga om navigeringen.

ARTIKEL 5.

Då uttrycket »varje fartyg» användes i detta kapitel och motsvarande delar av det bifogade reglementet, menas därmed varje handelsfartyg, tillhörande någon av de fördragsslutande staterna, vare sig åsyftat i artikel 2 eller icke.

ARTICLE 6.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre toutes mesures pour assurer la destruction des épaves dans la partie septentrionale de l'Océan Atlantique qui s'étend à l'est d'une ligne tracée du cap Sable au point situé par 34° de latitude nord et 70° de longitude ouest. Elles établiront, en outre, dans le plus bref délai, pour l'Atlantique Nord, un service d'étude et d'observation du régime des

ARTIKEL 6.

De höga fördragsslutande parterna förplikta sig att vidtaga alla mått och steg för att säkerställa oskadliggörandet av vrak i den del av norra Atlanten, som ligger öster om en linje dragen från Kap Sable till en punkt, liggande på 34° nordlig latitud och 70° västlig longitud. De skola dessutom inom kortast möjliga tid igångsätta en undersöknings- och observationstjänst beträffande isförhållandena i norra At-

glaces et un service pour la recherche des glaces flottantes. A cet effet:

Deux navires seront chargés de ces trois services.

Durant toute la saison des glaces, ils seront affectés à la recherche des glaces flottantes.

Pendant le reste de l'année, les deux navires seront affectés à la fois à l'étude et à l'observation du régime des glaces et à la destruction des épaves. Toutefois, l'étude et l'observation du régime des glaces seront assurées d'une manière effective, notamment depuis le commencement de février jusqu'à l'ouverture de la saison de dérive des glaces.

Pendant que les deux navires seront affectés à la recherche des glaces flottantes, les Hautes Parties contractantes, autant qu'elles le pourront et que les exigences du service naval le permettront, enverront des navires de guerre ou d'autres navires pour procéder à la destruction des épaves dangereuses, si cette destruction est alors reconnue nécessaire.

ARTICLE 7.

Le Gouvernement des États-Unis est invité à assurer la gestion des trois services de la destruction des épaves, de l'étude et de l'observation du régime des glaces et de la recherche des glaces flottantes. Les Hautes Parties contractantes spécialement intéressées à ces services, et dont les noms suivent, s'engagent à contribuer aux dépenses d'établissement et de fonctionnement desdits services dans les proportions suivantes:

lanten ävensom en patrulltjänst för efterspaning av drivis.

Dessa tre uppgifter skola utföras av två fartyg.

Under hela den årstid, då is förekommer, skola dessa fartyg användas för efterforskningar av drivis.

Under resten av året skola de två fartygen användas såväl till undersökningar och observationer angående isförhållandena som också till oskadliggörandet av vrak. Emellertid skall tillses, att de nämnda undersökningarna och observationerna angående isförhållanden fullgöras på ett effektivt sätt i synnerhet från början av februari intill den tid drivisen börjar.

Då de två fartygen användas till efterforskning av drivis, skola de höga fördragsslutande parterna, i den utsträckning de kunna och försåvitt sjötjänsten det tillåter, utsända krigsfartyg eller andra fartyg för att oskadliggöra farliga vrak, om sådant är av behovet påkallat.

ARTIKEL 7.

Det hemställes till Förenta Staternas regering att övertaga utförandet av de tre nämnda uppgifterna, nämligen oskadliggörande av vrak, undersökningar och observationer beträffande isförhållanden och efterforskning av drivis. De av de höga fördragsslutande parterna, som äro särskilt intresserade härav, och vilkas namn här nedan anföras, förbinda sig att i nedan angivna proportion bidra till de utgifter, som upprättandet och underhållet av

nämnda företag komma att medföra.

Pour cent.	Procent.
L'Allemagne 15	Tyskland 15
Les États-Unis d'Amérique 15	Amerikas Förenta Stater 15
L'Autriche-Hongrie 2	Österrike-Ungern 2
La Belgique 4	Belgien 4
Le Canada 2	Canada 2
Le Danemark 2	Danmark 2
La France 15	Frankrike 15
La Grande-Bretagne 30	Storbritannien 30
L'Italie 4	Italien 4
La Norvège 3	Norge 3
Les Pays-Bas 4	Holland 4
La Russie 2	Ryssland 2
La Suède 2	Sverige 2

Chacune des Hautes Parties contractantes a la faculté de cesser de contribuer aux dépenses de fonctionnement de ces services après le 1^{er} septembre 1916. Toutefois, la Haute Partie contractante qui usera de cette faculté restera tenue des dépenses de fonctionnement jusqu'au 1^{er} septembre qui suivra la date de dénonciation de la Convention sur ce point particulier. Pour user de ladite faculté, elle devra notifier son intention aux autres Parties contractantes six mois au moins avant ledit 1^{er} septembre; de sorte que, pour être dégagée de ses obligations au 1^{er} septembre 1916, elle devra notifier son intention au plus tard le 1^{er} mars 1916, et ainsi chaque année.

Au cas où le Gouvernement des États-Unis n'accepterait pas la proposition qui lui est faite, comme au cas où, pour une raison quelconque, l'une des Hautes Parties contractantes n'assumerait pas la charge de la contribution pécuniaire ci-dessus définie, les Hautes Parties contractantes rég-

Envar av de höga fördragslutande parterna har rätt att upphöra med sitt bidrag till dessa företag efter den 1 september 1916. Dock blir den höga fördragsslutande part, som vill begagna sig av denna rätt, skyldig att deltaga i utgifterna intill den 1 september, som följer efter dagen för fördragets uppsägande i denna särskilda punkt. För att begagna sig av denna rätt skall den nämnda parten meddela de övriga fördragsslutande parterna sin avsikt minst sex månader före samma 1 september; för att vara löst från sina förpliktelser den 1 september 1916 bör alltså vederbörande part meddela sin avsikt senast den 1 mars 1916, och på samma sätt varje år.

Såframt Förenta Staternas regering icke skulle acceptera den hemställan, som göres, ävensom därest någon av de höga fördragsslutande parterna av en eller annan anledning icke skulle vara villig att åtaga sig här ovan angivna ekonomiska förpliktelse, skola de höga fördragsslutande

leront la question au mieux de leurs intérêts réciproques.

Le Gouvernement de la Haute Partie contractante qui assume la gestion du service de destruction des épaves est invité à rechercher les moyens d'accorder, aux frais de ce service, aux navires marchands qui auraient contribué d'une manière effective à la destruction d'épaves dans l'océan, des récompenses à fixer par le Gouvernement d'après les services rendus.

Les Hautes Parties contractantes qui contribuent aux frais des trois services susmentionnés auront le droit d'apporter, au présent Article et à l'Article 6, d'un commun accord et en tout temps, les changements qui seraient jugés désirables.

ARTICLE 8.

Le capitaine de tout navire, s'il rencontre des glaces ou une épave dangereuses est tenu d'en informer, par tous les moyens de communication dont il dispose, les navires qui se trouvent dans le voisinage ainsi que les autorités compétentes du premier point de la côte avec lequel il peut entrer en communication.

Toute administration à laquelle des glaces ou une épave dangereuses sont signalées doit prendre toutes les mesures qu'elle juge nécessaires pour porter le renseignement à la connaissance des intéressés et pour le communiquer aux autres administrations.

La transmission des messages relatifs aux glaces et aux épaves est gratuite pour les navires intéressés.

parterna söka ordna denna fråga på bästa, med deras ömsesidiga intresse överensstämmande, sätt.

Den höga fördragsslutande parts regering, som åtager sig uppgiften att oskadliggöra vrak, uppmanas att göra undersökningar om möjligheten att handelsfartyg, som på ett effektivt sätt bidragit till oskadliggörandet av vrak på havet, må kunna av de sammanskjutna medlen tillerkännas belöningar, vilka bestämmas av samma regering i förhållande till de utförda tjänsterna.

De höga fördragsslutande parter, som bidraga till omkostnaderna för de tre ovannämnda uppgifterna, skola hava rätt att när som helst efter gemensam överenskommelse företaga de förändringar i denna artikel och artikel 6, som kunna finnas önskvärda.

ARTIKEL 8.

Varje fartygs befälhavare är skyldig, därest han träffar på is eller vrak av farlig beskaffenhet, att med alla de medel, som stå honom till buds, därom underätta de fartyg, som befinna sig i närheten, ävensom vederbörande myndigheter å den första plats på kusten, med vilken han kan komma i förbindelse.

Myndighet, till vilken underrättelse om is eller vrak av farlig beskaffenhet ingått, skall vidtaga alla de mått och steg, som den anser nödvändiga för att bringa underrättelsen till intresserades kännedom och för andra myndigheters underrättande.

Överbringande av underrättelser rörande is eller vrak sker utan kostnad för av saken berörda fartyg.

Il est désirable que lesdites informations soient transmises d'une manière uniforme. A cet effet, un code, dont l'usage est facultatif, figure à l'Article I du Règlement ci-annexé.

Det är önskvärt, att nämnda underrättelser överbringas på ett likformigt sätt. För detta ändamål finnes en code, vars användande är valfritt, intagen i artikel I av det åtföljande reglementet.

ARTICLE 9.

Le capitaine de tout navire muni d'une installation radiotélégraphique, doit, lorsqu'il constate l'existence d'un danger imminent et grave pour les navigateurs, le signaler d'urgence dans les formes prescrites par l'Article II du Règlement ci-annexé.

ARTIKEL 9.

Befälhavaren på varje fartyg, försett med radiotelegraf, skall, då han upptäckt förekomsten av en överhängande och allvarlig fara för sjöfarande, skyndsammast rapportera på sätt i artikel II av det åtföljande reglementet föreskrives.

ARTICLE 10.

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

ARTIKEL 10.

Då is signaleras i fartygs väg eller i närheten av den väg fartyg har att följa, är befälhavaren skyldig att efter mörkrets inbrott minska fartygets hastighet eller att ändra kurs tillräckligt för att komma ur den farliga zonen.

ARTICLE 11.

Les navires définis par l'article 2 doivent posséder à bord une lampe pour signaux Morse de portée suffisante.

L'usage des signaux Morse est réglé par le code figurant à l'Article III ainsi que par l'Article IV du Règlement ci-annexé.

ARTIKEL 11.

Fartyg, som avses i artikel 2, skall hava ombord en Morses signallanterna med tillräcklig ljusstyrka.

Användandet av Morsesignaler är reglerat genom coden i artikel III ävensom i artikel IV av det åtföljande reglementet.

ARTICLE 12.

Il est interdit à tout navire de se servir des signaux internationaux de détresse pour d'au-

ARTIKEL 12.

Det är förbjudet i fråga om varje fartyg att använda sig av internationella signalsystemets

tres usages que la signalation de la détresse.

Il est interdit à tout navire d'employer des signaux privés qui pourraient être confondus avec les signaux internationaux de détresse.

ARTICLE 13.

Le choix des routes, en ce qui concerne la traversée de l'Atlantique Nord dans les deux sens, est laissé à la responsabilité des compagnies de navigation. Toutefois, les Hautes Parties contractantes s'engagent à imposer à celles-ci l'obligation de publier les itinéraires qu'elles se proposent de faire suivre à leurs navires, ainsi que les modifications qu'elles y apporteront.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent, en outre, à user de leur influence pour amener les armateurs de tous les navires effectuant la traversée de l'Atlantique, à faire suivre à ceux-ci, autant que possible, les routes adoptées par les principales compagnies.

ARTICLE 14.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à faire toute diligence pour obtenir des Gouvernements qui n'ont pas été Parties aux présentes que le Règlement international ayant pour objet de prévenir les abordages en mer soit révisé conformément aux indications ci-après:

(A.) Le Règlement sera complété ou révisé en ce qui concerne:

- (1.) Le deuxième feu blanc,

nödsignaler för annat bruk än för nödsignalers avgivande.

Det är förbjudet i fråga om varje fartyg att använda sådana privata signaler, som kunna förväxlas med de internationella nödsignalerna.

ARTIKEL 13.

Valet av router för överresan av norra Atlanten i båda riktningarna överlämnas åt redarnes eget ansvar. De höga fördragsslutande parterna förbinda sig dock att ålägga redarna skyldighet att tillkännagiva de router, som de ämna låta sina fartyg följa, ävensom de förändringar, som de vidtaga däri.

De höga fördragsslutande parterna förbinda sig dessutom att använda sitt inflytande för att förmå alla de redare, vilkas fartyg korsa Atlanten, att så mycket som möjligt följa de router, som de förnämsta bolagen valt.

ARTIKEL 14.

De höga fördragsslutande parterna förbinda sig att söka förmå de regeringar, som icke hava deltagit i denna konvention, att samtycka till att de internationella bestämmelserna till förekommande av ombordläggningar till sjöss revideras enligt nedan givna anvisningar:

A) bestämmelserna skola kompletteras eller revideras i fråga om:

- 1:o) förandet av ett andra vitt ljus,

- (2.) Le feu d'arrière,
 (3.) Une marque de jour pour les navires à moteur,
 (4.) Un signal phonique pour navire remorqué,
 (5.) L'interdiction des signaux semblables au signal de détresse.
 (B.) Les articles 2, 10, 14, 15, 31 dudit Règlement seront amendés conformément aux prescriptions suivantes:

Article 2. Le deuxième feu blanc de tête de mât est obligatoire.

Article 10. La présence permanente d'un feu blanc fixe à l'arrière est obligatoire.

Article 14. Une marque spéciale est obligatoire pendant le jour pour les navires à moteur.

Article 15. Il est créé un signal phonique spécial à l'usage du navire remorqué et, si la remorque est composée de plusieurs navires, à l'usage du dernier d'entre eux.

Article 31. Ajouter, tant à la liste des signaux de jour qu'à la liste des signaux de nuit, le signal de détresse international par radiotélégraphie.

ARTICLE 15.

Les Gouvernements des Hautes Parties contractantes s'engagent à maintenir ou, s'il est nécessaire, à prendre telles mesures utiles pour que, au point de vue de la sauvegarde de la vie humaine en mer, les navires définis à l'Article 2 aient à bord un équipage suffisant par le nombre et les aptitudes.

- 2:o förändrat av ett akterljus,
 3:o) en dagsignal för motorfartyg,
 4:o) en ljudsignal för bogserat fartyg,
 5) förbud för användandet av signaler, som likna nödsignaler.
 B) Artiklarna 2, 10, 14, 15 och 31 i sagda bestämmelser skola förändras i enlighet med följande föreskrifter:

Artikel 2: förande av ett andra vitt toppljus är obligatoriskt.

Artikel 10: ständigt förande av ett fast vitt akterljus är obligatoriskt.

Artikel 14: ett särskilt igenkänningstecken för motorfartyg under dagen är obligatoriskt.

Artikel 15: en särskild ljudsignal för fartyg, som bogseras, skall inrättas; om bogsersläpet består av flera fartyg, skall det sista av dem använda denna ljudsignal.

Artikel 31: såväl till förteckningen på dagsignaler som till förteckningen på nattsignaler fogas den internationella radiotelegrafiska nödsignalen.

ARTIKEL 15.

De höga fördragsslutande parternas regeringar förbinda sig att vidmakthålla eller, om det är nödvändigt, vidtaga sådana mått och steg, varigenom kan uppnås, att med hänsyn till tillvaratagandet av säkerheten för människoliv till sjöss de i artikel 2 avsedda fartyg hava ombord en vad angår såväl antal som kvalifikationer tillräcklig besättning.

TITRE IV.

Construction.

ARTICLE 16.

Navires neufs et Navires existants.

Pour l'application des articles du présent Titre et de la partie correspondante du Règlement ci-annexé, les navires définis à l'article 2 sont distingués en navires *neufs* et navires *existants*.

Les navires neufs sont ceux dont la quille aura été posée postérieurement au 1^{er} juillet 1915. Les articles ci-après du présent Titre, savoir 17 à 30, leur sont intégralement applicables.

Les autres navires sont qualifiés navires existants. Pour chacun de ces navires, l'Administration de l'État dont il relève doit examiner les dispositions existantes, en vue des améliorations qu'il serait possible et raisonnable d'apporter dans le sens d'un accroissement de sécurité.

ARTICLE 17.

Compartimentage des navires.

Les navires doivent être compartimentés aussi efficacement que possible, eu égard à la nature du service auquel ils sont destinés. Les Règles de compartimentage, ainsi que celles qui concernent les installations affectant le compartimentage, sont données *a minima* par les articles qui suivent, ainsi que par le Règlement annexé à la présente Convention.

KAPITEL IV.

Konstruktion.

ARTIKEL 16.

Nya och existerande fartyg.

För tillämpning av detta kapitels artiklar och motsvarande del av det åtföljande reglementet indelas de i artikel 2 avsedda fartygen i *nya* och *existerande* fartyg.

Med nya fartyg förstås sådana, vilkas köl sträckts efter den 1 juli 1915. De följande artiklarna 17–30 i detta kapitel äro helt och hållet tillämpliga på nya fartyg.

Alla andra fartyg benämnas existerande fartyg. Varje sådant fartyg bör av myndigheterna i den stat, fartyget tillhör, undersökas i avseende på dess befintliga anordningar med hänsyn till de förbättringar, som det kan finnas möjligt och rimligt att vidtaga för att öka säkerheten.

ARTIKEL 17.

Fartygs indelning i vattentäta rum.

Fartyg skall indelas i vattentäta rum så effektivt som möjligt med hänsyn till den fart, för vilken det är ämnat. Reglerna för indelningen ävensom de detaljer, som inverka på indelningen, äro givna såsom *minimifordringar* i de följande artiklarna och i det reglemente, som åtföljer denna konvention.

Le degré de sécurité assuré par l'application de ces Règles varie d'une façon régulière et continue avec la longueur du navire et avec un certain *criterium de service*; les exigences du Règlement ci-annexé sont telles que le degré de sécurité le plus élevé corresponde aux plus grands navires essentiellement affectés au transport des passagers.

Les articles V à IX du Règlement ci-annexé indiquent la méthode à suivre pour déterminer la longueur admissible des compartiments, basée sur la longueur envahissable, et fixent la longueur limite des compartiments, ainsi que les conditions qui régissent certains cas particuliers.

Si le compartimentage d'un navire est de nature à assurer à celui-ci un degré de sécurité supérieure à celui que prescrivent les règles de la présente Convention, l'Administration de l'État dont relève le navire doit, à la demande de l'armateur de celui-ci, en faire mention sur le certificat de sécurité dudit navire dans la mesure et la forme prévues à l'Article X du Règlement ci-annexé.

Den säkerhetsgrad, som vinnes genom tillämpandet av dessa regler, varierar på ett regelbundet och kontinuerligt sätt med fartygets längd och med en viss *fartkoefficient*; det härvid fogade reglementets fordringar äro sådana, att den högsta grad av säkerhet svarar mot de största, för passagerarbefordran huvudsakligen avsedda, fartyg.

Reglementets artiklar V—IX angiva den metod, som skall följas för att bestämma dels, på grundvalen av fyllningslängden, rummens tillåtna längd, dels desammias gränstorlek ävensom de villkor, som bestämma vissa särskilda fall.

Om ett fartygs indelning är av beskaffenhet att tillförsäkra det en högre grad av säkerhet än denna konventions regler förskrivna, skall vederbörande myndighet i den stat, fartyget tillhör, på begäran av dess redare angiva detta i sagda fartygs säkerhetscertifikat i den omfattning och form, som framgå av artikel X i det åtföljande reglementet.

ARTICLE 18.

Cloisons d'Abordage et Cloisons limitant la Tranche des Machines.

Il doit exister, dans les navires, des cloisons aux extrémités avant et arrière, ainsi qu'aux extrémités de la tranche des machines, conformément aux prescriptions de l'Article XI du Règlement ci-annexé.

2—142841.

ARTIKEL 18.

Kollisionsskott och maskinrumsskott.

Fartygen skola vara försedda med skott i för- och akterpikarna ävensom i båda ändar av maskinrummet, i enlighet med bestämmelserna i artikel XI av det åtföljande reglementet.

ARTICLE 19.

Cloisons d'Incendie.

En vue d'empêcher la propagation du feu, il doit exister, dans les navires, des cloisons incombustibles, conformément aux prescriptions de l'Article XII du Règlement ci-annexé.

ARTIKEL 19.

Eldfasta skott.

För att förhindra elds spridande skola fartygen förses med eldfasta skott i enlighet med bestämmelserna i artikel XII av det åtföljande reglementet.

ARTICLE 20.

Évacuation des Compartiments étanches.

Les conditions dans lesquelles il doit être établi des échappées des divers compartiments étanches sont indiquées à l'Article XIII du Règlement ci-annexé.

ARTIKEL 20.

Utgångar från vattentäta avdelningar.

Bestämmelserna om beredande av utgångar från de vattentäta rummen återfinnas i artikel XIII av det åtföljande reglementet.

ARTICLE 21.

Construction et Épreuves des Cloisons étanches.

Afin d'assurer la résistance et l'étanchéité des cloisons étanches, celles-ci doivent être construites et soumises à des essais, conformément aux prescriptions de l'Article XIV du Règlement ci-annexé.

ARTIKEL 21.

Konstruktion och prövning av vattentäta skott.

För att betrygga de vattentäta skottens styrka och vattentäthet skola desamma konstrueras och underkastas prov i enlighet med bestämmelserna i artikel XIV av det åtföljande reglementet.

ARTICLE 22.

Ouvertures dans les Cloisons étanches.

Le nombre des ouvertures pratiquées dans les cloisons étanches doit être réduit au minimum compatible avec les dispositions générales et la bonne exploitation du navire; ces ouvertures doivent être pourvues de dispositifs de fermeture satisfaisants. Les Articles XV et XVII du

ARTIKEL 22.

Öppningar i de vattentäta skotten.

Antalet öppningar i de vattentäta skotten bör reduceras till det minsta möjliga, som är förenligt med fartygets allmänna inredning och lämpliga utnyttjande; dessa öppningar skola vara försedda med tillfredsställande stängningsanordningar. Artiklarna XV och XVII i det åtföljande reglementet

Règlement ci-annexé indiquent les conditions applicables au nombre des ouvertures dans les cloisons étanches, au caractère et à l'emploi des dispositifs de fermeture dont doivent être munies ces ouvertures, enfin aux essais auxquels les portes étanches doivent être soumises.

angiva de omständigheter, som bestämman antalet öppningar i de vattentäta skotten, arten och användandet av de stängningsanordningar, med vilka öppningarna i skotten skola förses, ävensom de prov vattentäta dörrar skola underkastas.

ARTICLE 23.

Ouvertures dans la Muraille.

Les hublots et les autres ouvertures dans la muraille, ainsi que les orifices intérieurs des décharges à la coque, doivent être pourvus de dispositifs de fermeture et disposés de façon à empêcher, dans la mesure du possible, toute introduction accidentelle d'eau dans le navire. Les Articles XVI et XVII du Règlement ci-annexé indiquent les conditions dans lesquelles il est permis de pratiquer des ouvertures dans la muraille, les dispositifs de fermeture dont doivent être munies ces ouvertures, enfin les conditions de manœuvre de ces dispositifs.

ARTIKEL 23.

Öppningar i fartygssidorna.

Sidoventiler och andra öppningar i fartygs sida ävensom inre avloppsöppningar i skrovet skola vara försedda med tillslutningsanordningar och så anordnade, att de erbjuda största möjliga säkerhet för att icke vatten därigenom tillfälligtvis intränger i fartyget. Artiklarna XVI och XVII av det åtföljande reglementet angiva villkoren för öppningars anbringande i fartygssidorna, de stängningsanordningar, som skola anbringas för dessa öppningar, ävensom anvisningar för manövreringen av nämnda anordningar.

ARTICLE 24.

Construction et Épreuves des Ponts étanches, &c.

Afin d'assurer la résistance et l'étanchéité des ponts étanches, tambours, et conduits de ventilation, ceux-ci doivent être construits et soumis à des essais, conformément aux prescriptions de l'Article XVIII du Règlement ci-annexé.

ARTIKEL 24.

Konstruktion och prov av vattentäta däck m. m.

För att betrygga vattentäta däck, brunnars och luftrörs styrka och vattentäthet skola dessa konstrueras och underkastas prov i enlighet med bestämmelserna i artikel XVIII av det åtföljande reglementet.

ARTICLE 25.

Manœuvres et Inspections périodiques des Portes étanches, &c.

Les conditions dans lesquelles il doit être procédé périodiquement, en cours de navigation, à des exercices de manœuvres et à des inspections des organes de fermeture étanche des portes, &c., sont indiquées à l'Article XIX du Règlement ci-annexé.

ARTICLE 26.

Mentions au Journal de Bord.

Mention doit être faite au journal de bord de la fermeture et de l'ouverture des portes étanches, &c., ainsi que de tous les exercices et inspections, dans la mesure spécifiée à l'Article XX du Règlement ci-annexé.

ARTICLE 27.

Double-Fonds.

Les conditions dans lesquelles un double-fonds doit être installé sur les navires de diverses longueurs, et notamment l'étendue minimum de ce double-fonds dans le sens longitudinal et dans le sens transversal, sont indiquées à l'Article XXI du Règlement ci-annexé.

ARTICLE 28.

Marche arrière et Appareil à gouverner auxiliaire.

Les navires doivent satisfaire, en ce qui concerne leur puissance de marche arrière et l'existence

ARTIKEL 25.

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

På vad sätt övningar med vattentäta dörrars stängande ävensom inspektion av sådana dörrar på bestämda mellantider skola äga rum, då fartyget är på resa, finnes angivet i artikel XIX av det åtföljande reglementet

ARTIKEL 26.

Anteckningar i skeppsdagboken.

I skeppsdagboken skall göras anteckning om vattentäta dörrars stängande och öppnande m. m. ävensom om övningar och inspektioner i den utsträckning artikel XX av det åtföljande reglementet bestämmer.

ARTIKEL 27.

Dubbelbotten.

De omständigheter, under vilka dubbelbotten bör inrättas i fartyg av olika längder och särskilt dubbelbottens minsta utsträckning i längskepps- och tvärskeppsriktning finnas angivna i artikel XXI av det åtföljande reglementet.

ARTIKEL 28.

Backning och hjälpstyrinrättning.

Fartyg skall uppfylla bestämmelserna i artiklarna XXII och XXIII av det åtföljande regle-

d'un appareil à gouverner auxiliaire, aux prescriptions des Articles XXII et XXIII du Règlement ci-annexé.

mentet med avseende å förmågan att backa och befintligheten av hjälpstyrinrättning.

ARTICLE 29.

Inspections initiales et subséquentes des Navires.

Les principes généraux qui doivent régir l'inspection des navires définis à l'Article 2, qu'ils soient existants ou neufs en ce qui concerne la coque, les chaudières et machines principales et auxiliaires, et l'équipement, sont donnés dans les Articles XXIV à XXVI du Règlement ci-annexé. Le Gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes s'engage:

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

(2) à communiquer ces règlements à chacun des autres États contractants;

(3) à assurer l'application de ces règlements.

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

ARTICLE 30.

Études et Ententes ultérieures. — Échange de Renseignements.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à faire poursuivre activement les études relative-

ARTIKEL 29.

Första och följande fartygsbesiktningar.

De allmänna grunder, efter vilka besiktningar skola äga rum av i art. 2 omnämnda fartyg, vare sig de äro nya eller existerande, i avseende å skrov, pannor, huvud- och hjälpmaskiner samt utrustning, äro angivna i artiklarna XXIV—XXVI av det åtföljande reglementet. Var och en av de höga fördragsslutande parternas regeringar åtager sig:

1) att utfärda detaljerade föreskrifter i överensstämmelse med dessa allmänna grunddrag eller att ändra befintliga föreskrifter, så att de komma att överensstämma med dessa grunddrag;

2) att meddela dessa föreskrifter till var och en av de andra fördragsslutande staterna; samt

3) att betrygga dessa föreskrifters tillämpning.

Som en allmän regel skall gälla, att de i föregående stycke åsyftade detaljbestämmelserna skola avfattas så, att med hänsyn till säkerheten för människoliv fartyg blir lämpligt för den fart, för vilken det är avsett.

ARTIKEL 30.

Frågor om ytterligare undersökningar och överenskommelser. — Utbyte av underrättelser.

De höga fördragsslutande parterna förbinda sig att på ett verkligt sätt fortsätta undersökning-

ment au criterium de service visé à l'Article 17 ci-dessus, et à se communiquer les résultats de ces études.

Le Gouvernement britannique est invité à assumer la charge de ces communications et à provoquer, par la voie diplomatique, l'accord des États contractants au sujet de ce criterium aussitôt que des résultats définitifs pourront être acquis. Ce criterium, une fois admis par chacun des États contractants sera applicable, à partir d'une date et dans les conditions à fixer par l'accord, au même titre que les prescriptions de la Convention elle-même.

La même procédure est valable pour les points suivants:

1. Installation de cloisons longitudinales étanches, double coque, ponts et plafonds étanches: majoration éventuelle de la longueur des compartiments protégés par ces dispositifs.

2. Navires dont la longueur est inférieure à celle des navires visés à l'Article VIII du Règlement ci-annexé: compartimentage propre à réaliser la plus grande sécurité pratiquement possible.

3. Construction des cloisons étanches: détermination expérimentale de la marge de résistance convenable visée à l'Article XIV du Règlement ci-annexé.

Les États contractants s'engagent à échanger dans la plus large mesure possible tous renseignements au sujet de l'application des règles de la présente Convention en matière de sécurité de la construction. Ils se communiqueront mutuellement:

garna av den fartkoefficient, varom förmäles i artikel 17 härövan, och att meddela varandra resultaten av dessa undersökningar.

Brittiska regeringen anmodas åtaga sig att ombesörja dessa meddelanden och, så snart ett avgörande resultat kan uppnås, på diplomatisk väg uppmana de fördragsslutande staterna till överenskommelse rörande denna fartkoefficient. Sedan denna koefficient en gång godkänts av alla de fördragsslutande staterna, skall den tillämpas från den dag och under de villkor, som bestämmas genom överenskommelse och med samma giltighet som konventionen själv.

Samma förfarande bör tillämpas beträffande följande spörsmål:

1) insättandet av vattentäta långskeppsskott, dubbla fartygsidor, vattentäta däck och tak ävensom eventuell ökning av längden av de rum, som skyddas av dessa anordningar;

2) lämplig indelning för att åt fartyg med mindre längd än de i artikel VIII av reglementet omnämnda bereda den största möjliga säkerhet, som praktiskt kan erhållas;

3) konstruktion av vattentäta skott: bestämmandet på experimentell väg av gränsen för den lämpliga motståndsförmåga, varom förmäles i artikel XIV av det åtföljande reglementet.

De fördragsslutande staterna förbinda sig att i största möjliga utsträckning utbyta erfarenheter och rön med avseende å tillämpningen av denna konventions bestämmelser beträffande säkerheten i fråga om fartygs konstruktion. De skola meddela varandra:

Les méthodes ou réglemens qu'ils adopteraient;

Les renseignements sur les nouveaux dispositifs ou organes qu'ils agréeraient;

Les décisions qu'ils prendraient sur les points de principe non couverts par les articles ci-dessus et par la partie correspondante du Règlement ci-annexé;

Enfin les résultats définitifs de leurs études ultérieures sur les questions non tranchées.

de metoder eller regler, som de antaga;

upplysningar angående nya anordningar eller inrättningar, som de godkänna;

de beslut, som de fatta beträffande principfrågor, som icke inefattas i föregående artiklar eller i motsvarande delar av det åtföljande reglementet;

ävensom slutresultaten av sina vidare undersökningar i hithörande, icke avgjorda frågor.

TITRE V.

Radiotélégraphie.

ARTICLE 31.

Tous les navires de commerce, à propulsion mécanique ou à voile, de chacun des États contractants, qu'ils portent ou non des passagers, à condition qu'ils aient à bord au total cinquante personnes ou plus, sont, lorsqu'ils se livrent à la navigation définie par l'article 2, munis d'une installation radiotélégraphique.

On ne pourra se prévaloir des prescriptions des Articles 2 et 3 de la présente Convention pour dispenser un navire des obligations du présent titre.

ARTICLE 32.

Sont dispensés de cette obligation les navires où le nombre des personnes présentes à bord est exceptionnellement et accidentellement porté à cinquante ou plus, par suite de force majeure, ou à cause de la nécessité où se trouve le capitaine d'augmenter le nombre des membres de son équipage

KAPITEL V.

Radiotelegrafi.

ARTIKEL 31.

Varje handelsfartyg, maskin-drivet eller segelfartyg, tillhörigt någon av de fördragsslutande staterna, vare sig det för passage rare eller ej, skall, därest det befinner sig på resa som i artikel 2 sägs och har ombord 50 personer eller mera, vara försett med radiotelegrafinstallation.

Bestämmelserna i artiklarna 2 och 3 i denna konvention kunna icke åberopas såsom stöd för frikallande av fartyg från de i detta kapitel omförmälda förpliktelser.

ARTIKEL 32.

Från nämnda förpliktelser är befriat fartyg, vilka undantagsvis och tillfälligtvis har 50 eller flera personer ombord på grund av force majeure eller på grund av att befälhavaren genom sjukdomsfall inom besättningen är nödsakad att fullständiga denna eller på grund av honom åliggande

pour suppléer ceux d'entre eux qui sont malades, ou de l'obligation qui lui incombe de transporter des personnes recueillies en mer ou d'autres personnes.

En outre, les Gouvernements de chacun des États contractants peuvent dispenser de cette obligation, s'ils jugent que la route et les conditions du voyage sont telles qu'une installation radiotélégraphique serait inutile ou superflue:

1. Les navires qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de la côte la plus proche de plus de 150 milles marins;

2. Les navires où le nombre des personnes présentes à bord se trouve exceptionnellement et accidentellement porté à cinquante ou plus, par suite de l'embarquement, durant une partie de leur voyage, de manœuvres pour le service des marchandises, à condition, toutefois, que lesdits navires ne se rendent pas d'un continent à un autre et que, durant cette partie de leur voyage, ils restent entre les 30^{es} degrés de latitude nord et sud;

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

ARTICLE 33.

Les navires qui, aux termes de l'article 31 ci-dessus, sont tenus d'être munis d'une installation radiotélégraphique, sont, au regard du service radiotélégraphique, répartis en trois catégories, d'après la classification établie, pour les stations de bord, par

förpliktelse att befordra ur sjönöd bärgade eller andra personer.

Dessutom må varje fördragslutande stats regering medgiva undantag från ovanstående stadgande, om den anser, att routen och resans omständigheter äro sådana, att en radiotelegrafisk anläggning är onyttig eller överflödigt:

1) för fartyg, som under sina resor icke avlägsna sig mer än 150 nautiska mil från närmaste kust;

2) för fartyg, som undantagsvis och tillfälligt hava 50 eller flera personer ombord på grund av att stuvare medtagits under en del av resan i och för lastnings- eller lossningsändamål, under villkor likväl att sagda fartyg icke begiva sig från en kontinent till en annan och att de under nämnda del av resan befinna sig mellan 30 grader nordlig och 30 grader sydlig latitud;

3) för segelfartyg av primitiv konstruktion, såsom dhows, djunker etc., om det är praktiskt omöjligt att å dem anordna radiotelegraf.

ARTIKEL 33.

Fartyg, som i enlighet med ovanstående artikel 31 skola förses med en radiotelegrafanläggning, indelas med hänsyn till telegraftjänsten i tre klasser i enlighet med den klassificering av fartygstelegrafstationer, som fastställts i artikel XIII (b) av det

l'article XIII (b) du Règlement annexé à la Convention radiotélégraphique, signée à Londres, le 5 juillet 1912, savoir:

Première Catégorie. — Navires dont la station de bord a un service permanent.

Sont rangés dans la première catégorie les navires aménagés pour avoir à bord vingt-cinq passagers ou plus:

1. S'ils ont une vitesse moyenne en service de 15 nœuds ou plus;

2. S'ils ont une vitesse moyenne en service supérieure à 13 nœuds, mais seulement à la double condition qu'ils aient à bord 200 personnes ou plus (passagers et équipage) et qu'ils effectuent, au cours de leur voyage, une traversée de plus de 500 milles marins entre deux escales consécutives; toutefois ces navires peuvent être rangés dans la deuxième catégorie à la condition qu'ils aient une écoute permanente.

Deuxième Catégorie. — Navires dont la station de bord a un service de durée limitée.

Sont rangés dans la deuxième catégorie les navires aménagés pour avoir à bord vingt-cinq passagers ou plus, s'ils ne sont, pour d'autres causes, rangés dans la première catégorie.

Les navires de la deuxième catégorie doivent, pendant la navigation, assurer l'écoute permanente pendant au moins sept heures par jour, et l'écoute de dix minutes au commencement de chacune des autres heures.

Troisième Catégorie. — Navires dont la station de bord n'a pas de vacances déterminées.

reglemente, som är vidfogat den i London den 5 juli 1912 under-tecknade radiotelegrafkonventionen, nämligen:

Första klassen. Fartyg, som hava en station med ständig tjänstgöring. — Till första klassen skola hänföras fartyg, som äro inrättade för 25 eller flera passagerare:

1) Om de under vanlig fart hava en medelhastighet av 15 knop eller högre.

2) Om de under vanlig fart hava en medelhastighet högre än 13 knop, men endast under den dubbla förutsättningen, att de hava ombord 200 personer eller mera (passagerare och besättning), och att de under resan tillryggalägga längre väg än 500 engelska sjömil från hamn till hamn; dock kunna sådana fartyg hänföras till andra klassen under villkor att de hava ständig vakt.

Andra klassen. Fartyg, som hava en station med begränsad tjänstgöringstid. — Till andra klassen skola hänföras fartyg, som äro inrättade att föra 25 eller flera passagerare, om de icke på grund av andra omständigheter skola hänföras till första klassen.

Fartyg hänförda till andra klassen skola under gång hava en ständig vakttjänst under åtminstone sju timmar om dagen och tio minuters vakt vid varje övrig timmes början.

Tredje klassen. Fartyg, vilkas stationer icke hava bestämda tjänstgöringstider. — Till tredje klassen hänföras alla fartyg, som

Sont rangés dans la troisième catégorie tous les navires qui ne sont rangés ni dans la première, ni dans la deuxième.

L'armateur d'un navire rangé dans la deuxième ou dans la troisième catégorie a le droit d'exiger que, sur le certificat de sécurité qui lui est délivré, ledit navire soit mentionné comme appartenant à une catégorie supérieure, s'il remplit toutes les obligations de cette catégorie.

varken äro hänförliga till första eller till andra klassen.

Ägaren till ett fartyg, som hänförs till andra eller tredje klassen, har rätt begära, att i fartygets säkerhetscertifikat fartyget angives såsom tillhörande en högre klass, om det uppfyller alla fordringarna hos denna senare klass.

ARTICLE 34.

Les navires tenus, aux termes de l'article 31 ci-dessus, d'être munis d'une installation radiotélégraphique, seront obligés, par les Gouvernements dont ils relèvent, à assurer, pendant la navigation, une écoute permanente dès que lesdits Gouvernements jugeront qu'elle est utile pour la sauvegarde de la vie en mer.

En attendant les Hautes Parties contractantes s'engagent à imposer l'écoute permanente, dès la ratification de la présente Convention et sous réserve des délais ci-dessous prévus:

1. Aux navires dont la vitesse moyenne en service est supérieure à 13 nœuds, qui ont à bord 200 personnes ou plus et qui effectuent au cours de leur voyage une traversée de plus de 500 milles marins entre deux escales consécutives, lorsque ces navires sont rangés dans la deuxième catégorie;

2. Aux navires de la deuxième catégorie, durant tout le temps qu'ils se trouvent à plus de 500 milles marins de la côte la plus proche;

ARTIKEL 34.

Fartyg, vilka jämlikt ovanstående artikel 31 skola förses med radiotelegrafinstallation, kunna av regeringen i det land de tillhöra åläggas att under gång hålla ständig vakt, så snart sagda regering anser det vara till gagn för säkerheten för liv till sjöss.

Tillsvidare förbinda sig de höga fördragsslutande parterna att från och med denna konventions ratifikation, dock med förbehåll av i det följande stadgade anstånd, åläggas ständig vakttjänst.

1) å fartyg, vilkas medelhastighet under vanlig fart överstiger 13 knop, som hava ombord 200 eller flera personer och som under resan tillryggalägga längre väg än 500 nautiska mil från hamn till hamn, då dessa fartyg blivit hänförda till andra klassen;

2) å andra klassens fartyg under hela den tid, som de befinna sig mer än 500 nautiska mil från närmaste kust;

3. Aux autres navires définis à l'article 31, lorsqu'ils sont affectés au service transatlantique ou, lorsque étant affectés à un autre service, leur itinéraire les amène à s'éloigner de plus de 1,000 milles marins de la côte la plus proche.

Les navires affectés à tous les genres de pêche, y compris la pêche à la baleine, et qui sont tenus d'être munis d'une installation radiotélégraphique, ne sont pas astreints à l'écoute permanente.

L'écoute permanente peut être faite par un ou plusieurs télégraphistes titulaires d'un des certificats prévus à l'article X du Règlement annexé à la Convention radiotélégraphique internationale de 1912, ainsi que, s'il est nécessaire, par un ou plusieurs écouteurs brevetés.

Toutefois, au cas où un appareil d'alarme mécanique offrant toutes garanties serait inventé, l'écoute permanente pourrait être assurée au moyen de cet appareil, après une entente entre les Gouvernements des Hautes Parties contractantes.

On entend par «écouteur breveté» toute personne munie d'un brevet d'aptitude délivré au nom de l'Administration qualifiée. Pour obtenir ce brevet, le postulant doit justifier qu'il est capable de recevoir et de comprendre le signal radiotélégraphique de détresse et le signal de sécurité décrits à l'article II du Règlement ci-annexé.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre les mesures utiles pour que le secret de la correspondance soit respecté par les écouteurs agréés.

3) å andra fartyg, omnämnda i artikel 31, då de äro sysselsatta i transatlantisk fart, eller då de äro sysselsatta i annan fart, vars route för dem mer än 1,000 nautiska mil från närmaste kust.

Fartyg, som äro sysselsatta med fiske av vad slag det vara må, häri inbegripet valfångst, och som äro skyldiga att vara försedda med radiotelegrafisk installation, skola icke vara pliktiga att hava ständig vakttjänstgöring.

Den ständiga vakttjänstgöringen skall uppehållas av en eller flera telegrafister, försedda med certifikat, som åsyftas i artikel X av det vid den internationella radiotelegrafkonventionen av år 1912 fogade reglementet, med hjälp av en eller flera examinerade vaktmän, om så är nödvändigt.

För den händelse en fullt pålitlig mekanisk alarmapparat skulle komma att uppfinnas, kan emellertid efter överenskomelse mellan de höga fördragsslutande parternas regeringar den ständiga vakttjänstgöringen ersättas medelst en sådan apparat.

Med »examinerad vaktman» förstås varje person, som innehar kompetensbevis, utfärdat av vederbörlig myndighet. För att erhålla sådant bevis måste den sökande visa sig vara i stånd att mottaga och förstå radiotelegrafiska signaler för nöd och den i det vidfogade reglementet närmare angivna säkerhetssignalen.

De höga fördragsslutande parterna förbinda sig att vidtaga sådana mått och steg, att telegrafhemligheten bevaras av de examinerade vaktmännen.

ARTICLE 35.

Les installations radiotélégraphiques imposées par l'article 31 ci-dessus doivent pouvoir transmettre, de jour, de navire à navire, des signaux clairement perceptibles, dans les circonstances et conditions normales, à une distance minimum de 100 milles marins.

Tout navire tenu, aux termes de l'article 31 ci-dessus, d'être muni d'une installation radiotélégraphique, doit être, dans quelque catégorie qu'il soit rangé, pourvu, conformément à l'Article XI du Règlement annexé à la Convention radiotélégraphique internationale de 1912, d'une installation radiotélégraphique de secours dont tous les éléments sont placés dans des conditions de sécurité aussi grandes que possible et déterminées par le Gouvernement dont il relève.

En tout cas, l'installation de secours est placée en totalité dans les régions supérieures du navire, aussi haut que pratiquement possible.

L'installation de secours dispose, comme il est dit à l'article XI du Règlement annexé à la Convention radiotélégraphique internationale de 1912, d'une source d'énergie qui lui est propre. Elle est capable d'être mise rapidement en marche et de fonctionner pendant six heures au moins, avec une portée minimum de 80 milles marins pour les navires de la première catégorie et de 50 milles marins pour les navires des deux autres catégories.

Si l'installation normale, dont la portée est, aux termes du pré-

ARTIKEL 35.

I artikel 31 här ovan åsyftade radiotelegrafinstallation skall vara i stånd att om dagen under normala förhållanden översända tydligt urskiljbara signaler från fartyg till fartyg på en distans av minst 100 nautiska mil.

Varje fartyg, som i enlighet med bestämmelserna i artikel 31 här ovan skall vara försedd med radiotelegrafinstallation, skall, oavsett till vilken klass det hänföres, i enlighet med artikel XI i det vid den internationella radiotelegrafkonventionen av år 1912 fogade reglementet förses med en reservradiotelegrafanläggning, vilkens alla delar skola placeras så, att de äro så väl skyddade som möjligt, i enlighet med föreskrifter, utfärdade av den regering, under vilket fartyget lyder.

I alla händelser skall reservanläggningen helt och hållet placeras i fartygets övre delar så högt upp som möjligt.

Nödhjälpsstationen skall även, i likhet med vad är föreskrivet i artikel XI i det vid den internationella radiotelegrafkonventionen av år 1912 fogade reglementet, äga en kraftkälla, som är avsedd endast för denna station. Denna skall kunna hastigt sättas i verksamhet och fungera i minst 6 timmar med en minsta räckvidd av 80 nautiska mil för fartyg av första klassen och 50 nautiska mil för fartyg av de två andra klasserna.

Om huvudanläggningen, vilkens räckvidd i enlighet med

sent article, de 100 milles marins au moins, rempli toutes les conditions indiquées ci-dessus, une installation de secours n'est pas obligatoire.

La licence prévue à l'article IX du Règlement annexé à la Convention radiotélégraphique de 1912 ne peut être délivrée que si l'installation satisfait à la fois aux prescriptions de ladite Convention et à celles de la présente.

ARTICLE 36.

Les questions régies par la Convention radiotélégraphique internationale de 1912 et le Règlement y annexé, notamment l'installation radiotélégraphique à bord, la transmission des messages, les certificats des télégraphistes, demeurent et seront soumises aux dispositions:

(1), de cette Convention et de ce Règlement, ainsi que de tous autres actes qui, dans l'avenir, leur seraient substitués;

(2), de la présente Convention sur tous les points où elle comporte addition aux documents susvisés.

ARTICLE 37.

Tout capitaine de navire qui reçoit un appel de secours lancé par un navire en détresse, est tenu de se porter au secours des sinistrés.

Tout capitaine de navire en détresse a le droit de réquisitionner, parmi les bâtimens qui ont répondu à son appel, celui ou ceux qu'il juge les plus aptes à lui porter secours. Il ne doit exercer ce droit qu'après avoir, autant

denna artikel skall vara minst 100 nautiska mil, uppfyller alla de ovan uppräknade villkor, behöver icke någon reservanläggning anläggas.

De i artikel IX av det vid den internationella radiotelegrafkonventionen av år 1912 fogade reglementet åsyftade tillståndsbesivet får icke utfärdas, om icke anläggningen är utförd i överensstämmelse med såväl sagda som denna konventions föreskrifter.

ARTIKEL 36.

De frågor, som regleras genom den internationella radiotelegrafkonventionen av år 1912 med tillhörande reglemente, och särskilt inrättandet av radiotelegraf ombord å fartyg, översändandet av meddelanden och certifikat för telegrafister, äro och skola vara underkastade bestämmelserna i:

1) berörda konvention med reglemente ävensom de förordningar, som framdeles kunna komma att ersätta dem,

2) föreliggande konvention i alla de punkter, i vilka den innebär tillägg till förutnämnda stadganden.

ARTIKEL 37.

Varje fartygsbefälhavare, som mottager ett anrop om hjälp från ett fartyg stätt i nöd, är skyldig att begiva sig till de nödställdas hjälp.

Befälhavare på nödställt fartyg har rätt att bland de fartyg, som svarat på hans anrop, fordra bistånd av det eller dem, som han anser bäst i stånd att lämna hjälp. Han bör dock icke använda denna rätt utan att så-

que possible, consulté les capitaines de ces bâtimens. Ceux-ci sont tenus d'obtempérer immédiatement à la réquisition en se rendant, à toute vitesse, au secours des sinistrés.

Les capitaines des navires tenus de l'obligation de secours en sont libérés dès que le ou les capitaines réquisitionnés ont fait connaître qu'ils obtempéraient à la réquisition, ou que le capitaine de l'un des bâtimens arrivés sur le lieu du sinistre leur a fait connaître que leur secours n'est plus nécessaire.

Si le capitaine d'un navire se trouve dans l'impossibilité, ou ne considère pas comme raisonnable ou nécessaire, dans les circonstances spéciales de l'événement, de se porter au secours du navire en détresse, il en informe immédiatement le capitaine de celui-ci. Il doit, en outre, inscrire à son journal de bord les raisons qui permettent d'apprécier sa conduite.

Il n'est pas dérogé par les dispositions qui précèdent à la Convention internationale, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910, pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, ni, spécialement, à l'obligation d'assistance définie par l'article 11 de cette Convention.

ARTICLE 38.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre toutes mesures pour mettre à exécution, dans le plus bref délai possi-

vitt möjligt hava rådfört sig med dessa fartygs befälhavare. Dessa hava sedan att ofördröjligen hösamma kallelsen och med största möjliga hastighet begiva sig till de nödstäldas hjälp.

Befälhavare, som är skyldig att lämna hjälp, är fri från denna förpliktelse, så snart befälhavaren eller befälhavarna å de fartyg, som uppfodrads att komma till olycksplatsen, meddelat, att de skyndat till hjälp, eller då befälhavaren å ett av de till olycksplatsen ankomna fartygen meddelat förstnämnda befälhavare, att hans hjälp icke längre är påkallad.

Om fartygsbefälhavare icke är i stånd eller icke anser det på grund av särskilda föreliggande omständigheter rimligt eller nödvändigt att skynda till det nödstälda fartygets hjälp, skall han genast underrätta dess befälhavare därom. Han skall dessutom i skeppsdagboken anteckna de omständigheter, som kunna tjäna till ledning vid bedömandet av hans handlingssätt.

Genom ovan givna bestämmelser beröras icke den i Bryssel den 23 september 1910 undertecknade konventionen rörande fastställande av enhetliga regler i fråga om hjälp och bärgning till sjöss och särskilt icke förpliktelsen att lämna hjälp i enlighet med nämnda konventions 11 artikel.

ARTIKEL 38.

De höga fördragsslutande parterna förbinda sig att vidtaga alla mått och steg för att med minsta möjliga dröjsmål sätta

ble, les prescriptions du présent Titre.

Toutefois, elles pourront accorder:

Un délai d'un an au plus, à partir de la date de la ratification de la présente Convention, pour le recrutement des télégraphistes et l'installation des appareils radiotélégraphiques à bord des navires rangés dans la première et dans la deuxième catégorie;

Un délai de deux ans au plus, à partir de la date de la ratification de la présente Convention, pour le recrutement des télégraphistes et écouteurs attachés aux navires de la troisième catégorie, l'installation des appareils à bord des navires rangés dans la troisième catégorie et l'établissement d'une écoute permanente à bord des navires rangés dans la deuxième et la troisième catégorie.

detta kapitelns föreskrifter i verket.

De må dock bevilja:

ett uppskov på högst ett år från dagen för denna konventions ratificering i fråga om anställande av telegrafister och inrättandet av radiotelegrafapparater ombord å fartyg, hänfödda till den första och den andra klassen;

ett uppskov på högst två år från dagen för denna konventions ratificering i fråga om anställande av telegrafister och vaktmän samt inrättandet av radiotelegrafapparater ombord å fartyg, hänfödda till den tredje klassen, ävensom införandet av en ständigt vakttjänstgöring ombord å fartyg, hänfödda till andra och tredje klasserna.

TITRE VI.

Engins de Sauvetage et Mesures contre l'incendie.

ARTICLE 39.

Navires neufs et Navires existants.

Pour l'application des articles du présent Titre et de la partie correspondante du Règlement ci-annexé, les navires définis à l'Article 2 sont distingués en navires *neufs* et navires *existants*.

Les navires neufs sont ceux dont la quille aura été posée postérieurement au 31 decembre 1914.

Les autres navires sont qualifiés navires existants.

KAPITEL VI.

Bärgningsredskap och skydd mot eldfara.

ARTIKEL 39.

Nya och existerande fartyg.

För tillämpning av detta kapitelns artiklar och motsvarande delar av det åtföljande reglementet indelas de i artikel 2 åsyftade fartygen i *nya* och *existerande* fartyg.

Med nya fartyg förstås sådana, vilkas köl sträckes efter den 31 december 1914.

Alla andra fartyg benämnas existerande fartyg.

ARTICLE 40.

Principe fondamental.

A aucun moment de sa navigation, un navire ne doit avoir à bord un nombre total de personnes supérieur à celui que peut recueillir l'ensemble des embarcations et pontons-radeaux de sauvetage dont il dispose.

Le nombre et l'installation des embarcations, et, le cas échéant, des pontons-radeaux d'un navire dépend du nombre total de personnes pour lequel le navire est prévu. Toutefois, il ne peut être exigé pour chaque voyage que la capacité totale de ces embarcations et, le cas échéant, de ces pontons-radeaux soit supérieure à celle qui est nécessaire pour recueillir toutes les personnes présentes à bord.

ARTICLE 41.

Types réglementaires d'Embarcations — Pontons-Radeaux.

Toutes les embarcations de sauvetage admises pour un navire doivent satisfaire aux conditions fixées par la présente Convention ainsi que par les Articles XXVII à XXXII inclus du Règlement ci-annexé; les mêmes Articles décrivent les types réglementaires qui sont classés en deux catégories.

Les conditions requises pour les pontons-radeaux sont données à l'Article XXXIII du même Règlement.

ARTICLE 42.

Solidité des Embarcations.

Chaque embarcation devra présenter une solidité suffisante pour

ARTIKEL 40.

Grundläggande princip.

Fartyg får icke under någon tidpunkt av sin resa hava ett större antal personer ombord än det, som kan upptagas i samtliga de räddningsbåtar och pontonflottar, som finnas tillgängliga.

Antalet och anordnandet av båtar och eventuellt pontonflottar å ett fartyg beror av det antal personer, som fartyget är avsett att föra. Man kan dock icke uppställa fordringar å att sammanlagda kapaciteten av båtarna respektive pontonflottarna för någon resa skall vara större än som är nödvändigt för att rymma alla ombordvarande personer.

ARTIKEL 41.

Reglementsensliga typer för båtar; pontonflottar.

Alla ett fartygs båtar skola uppfylla de i denna konvention och i artiklarna XXVII—XXXII i det åtföljande reglementet uppställda fordringar; dessa artiklar beskriva de reglementsensliga typerna, vilka äro uppdelade i två klasser.

De fordringar, som ställas på pontonflottar, finnas angivna i artikel XXXIII av samma reglemente.

ARTIKEL 42.

Båtarnas styrka.

Varje båt bör hava tillräcklig styrka för att kunna sättas i

pouvoir sans danger être mise à l'eau avec son plein chargement en personnes et en équipement.

vatten med sitt fulla personantal och hela sin utrustning ombord.

ARTICLE 43.

Autres Types d'Embarcations et de Radeaux.

On pourra accepter, comme équivalent à une embarcation de l'une des catégories réglementaires tout type d'embarcation, et comme équivalent à un ponton-radeau approuvé tout type de radeau, que les Administrations qualifiées auront reconnu, par des expériences appropriées, présenter les mêmes garanties que les types réglementaires d'embarcation de la catégorie en question, ou que le type approuvé de ponton-radeau, suivant le cas.

Le Gouvernement de la Haute Partie contractante qui aura accepté un type nouveau d'embarcation ou de radeau communiquera aux Gouvernements des autres Parties contractantes le compte-rendu des expériences effectuées. Il les informera en outre, s'il s'agit d'un type d'embarcation, de la catégorie dans laquelle ce type aura été classé.

ARTICLE 44.

Accès aux Embarcations et aux Radeaux.

Des dispositions convenables doivent être prises pour permettre l'embarquement des passagers dans les embarcations.

Sur les navires portant des radeaux, il doit y avoir un certain nombre d'échelles de corde, toujours prêtes à être utilisées, en vue de faire embarquer les personnes sur les radeaux.

3-142841.

ARTIKEL 43.

Andra slags båtar och flottar.

Såsom likvärdig med båt av någon av de reglementsensliga typerna må godkännas varje båttyp och såsom likvärdig med godkänd pontonflotte varje slags flotte, vilken av vederbörande myndighet efter lämpliga prov befunnits erbjuda samma säkerhet som reglementsenslig båttyp av ifrågavarande klass respektive godkänt slag av pontonflotte.

Den av de höga fördragsslutande parternas regeringar, som godkänt en ny typ av båt eller flotte, skall meddela de övriga fördragsslutande parternas regeringar redogörelse för de utförda försöken därmed. Den skall även, därest fråga är om en ny typ av båtar, meddela dem, till vilken klass denna typ hänförts.

ARTIKEL 44.

Embarkering i båtar och flottar.

Lämpliga anordningar för passagerarnas embarkering i båtar-na skola vidtagas.

På fartyg, som hava flottar, skall finnas ett antal repstegar alltid klara att användas för personers nedstigning på flottarna.

ARTICLE 45.

Capacité des Embarcations et des Pontons-Radeaux.

Le nombre de personnes qu'une embarcation de l'un des types réglementaires ou un ponton-radeau approuvé est apte à recevoir est déterminé par les méthodes indiquées aux Articles XXXIV à XXXIX inclus du Règlement ci-annexé.

ARTICLE 46.

Équipement des Embarcations et des Pontons-Radeaux.

L'équipement des embarcations et des pontons-radeaux est fixé par l'Article XL du Règlement ci-annexé. Tout objet mobile d'équipement doit être solidement amarré à l'embarcation ou au ponton-radeau auquel il est affecté.

ARTICLE 47.

**Installation des Embarcations.—
Nombre de Bossoirs.**

Les dispositions à prendre pour l'installation des embarcations et notamment la mesure dans laquelle des pontons-radeaux peuvent être acceptés, sont définies aux Articles XLI, XLII et XLIII du Règlement ci-annexé.

Le nombre minimum de jeux de bossoirs est déterminé d'après la longueur du navire. On ne pourra toutefois exiger un nombre de jeux de bossoirs supérieur à celui des embarcations qui sont nécessaires pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

ARTIKEL 45.

Båtars och pontonflottars rymd.

Det antal personer, som båt av reglementsenslig typ eller godkänd pontonflotte är i stånd att upptaga, bestämmas enligt de i artiklarna XXXIV—XXXIX av det vidfogade reglementet givna metoder.

ARTIKEL 46.

Båtars och pontonflottars utrustning.

Båtars och pontonflottars utrustning bestämmas i artikel XL av det åtföljande reglementet. Varje löst föremål av utrustningen skall vara säkert fäst vid den båt eller pontonflotte, till vilken det hör.

ARTIKEL 47.

Båtarnas placering; antal dävertar.

Föreskrifter för båtarnas placering och särskilt i vilken utsträckning pontonflottar må användas återfinnas i artiklarna XLI, XLII och XLIII av det åtföljande reglementet.

Det minsta antalet ställ av båt-dävertar, som måste finnas, bestämmas av fartygets längd. Dock skall ej kunna fordras större antal ställ av dävertar än det antal båtar, som är nödvändigt för upptagande av alla ombordvarande personer.

ARTICLE 48.

Manœuvre des Embarcations et Radeaux.

Toutes les embarcations et tous les radeaux doivent être installés de manière à permettre d'effectuer leur mise à l'eau dans le temps le plus court possible, et d'y embarquer, même dans des conditions de bande et d'assiette défavorables au point de vue de la manœuvre des embarcations et radeaux, un nombre de personnes aussi élevé que possible.

Les dispositions prises doivent permettre la mise à l'eau, de l'un et de l'autre bord, d'un nombre d'embarcations et de radeaux aussi élevé que possible.

Des indications complémentaires sont données à l'Article XLIV du Règlement ci-annexé.

ARTICLE 49.

Solidité et Manœuvre des Bossoirs.

Les bossoirs doivent avoir la solidité suffisante pour permettre d'amener les embarcations avec leur plein chargement en personnes et en équipement, dans l'hypothèse où le navire présenterait une bande de quinze degrés.

Les bossoirs doivent être pourvus d'appareils assez puissants pour assurer la mise en dehors de l'embarcation sous la bande maximum qui laisse subsister, sur le navire considéré, la possibilité d'amener les embarcations.

ARTICLE 50.

Autres Dispositifs équivalant aux Bossoirs.

On pourra accepter comme équivalant à des bossoirs ou à des

ARTIKEL 48.

Båtars och flottars hanterande.

Alla båtar och flottar skola placeras så, att de med största möjliga snabbhet kunna sättas i vatten och att största möjliga antal personer kan gå ombord i dem även vid slagsida och i övrigt ogynnsamt läge för båtarne och flottarne manövrerande.

Sådana anordningar skola vidtagas, att det blir möjligt att från vardera sidan av fartyget sätta i vatten det största möjliga antal båtar och flottar.

Ytterligare bestämmelser här om återfinnas i artikel XLIV av det åtföljande reglementet.

ARTIKEL 49.

Båtdävertarnas styrka och hantering.

Dävertarna skola vara så starka, att båtarne kunna sjösättas med full last av personer och utrustning även när fartyget har en slagsida av femton grader.

Dävertarna skola vara försedda med så starka mekaniska anordningar, att båtarne kunna svängas ut vid den största slagsida, under vilken det är möjligt att sjösätta båtar från fartyget i fråga.

ARTIKEL 50.

Andra apparater i stället för dävertar.

Som likvärdiga med båtdävertar eller ställ av dävertar anses

jeux de bossoirs tous engins ou dispositifs que les Administrations qualifiées auront reconnus, par des expériences appropriées, présenter les mêmes garanties que les bossoirs ou jeux de bossoirs.

Le Gouvernement de la Haute Partie contractante qui aura accepté un type nouveau d'engin ou de dispositif en communiquera la description aux Gouvernements des autres Parties contractantes, accompagnée du compte-rendu des expériences effectuées.

sådana apparater eller anordningar, som efter lämpliga prov av vederbörande myndighet godkännas såsom varande lika användbara som bätdävertar.

Den höga fördragsslutande parts regering, som har godkänt en ny slags apparat eller anordning, skall meddela de övriga fördragsslutande parternas regeringar beskrivning på denna, åtföljd av en redogörelse över de företagna proven.

ARTICLE 51.

Gilets et Bouées de Sauvetage.

1. Il doit y avoir, pour toute personne présente à bord, un gilet de sauvetage de modèle approuvé ou un autre objet, de flottabilité égale, susceptible de s'adapter au corps. En outre, il doit y avoir un nombre suffisant de gilets, ou autres objets équivalents, pour enfants.

2. L'Article XLV du Règlement ci-annexé fixe le nombre de bouées de sauvetage d'un modèle approuvé à placer à bord des navires, suivant leur longueur, ainsi que les conditions requises pour les gilets et bouées, et pour leur installation à bord.

ARTICLE 52.

Cas des Navires existants.

En ce qui concerne les navires existants, le Gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes s'engage à appliquer, le plus tôt possible et au plus tard le 1^{er} juillet 1915, toutes les

ARTIKEL 51.

Livbälten och livbojar.

1) För varje person ombord skall finnas ett livbälte av godkänd modell eller ett annat föremål med lika stor flytkraft och av beskaffenhet, att det kan fastsättas på kroppen. Dessutom skall finnas tillräckligt antal livbälten eller andra likvärdiga föremål, avsedda för barn.

2) Artikel XLV i det åtföljande reglementet angiver, huru många livbojar av godkänd modell skola finnas ombord på fartyg i förhållande till fartygets längd, ävensom de fordringar livbälten och livbojar måste uppfylla, och huru de skola anbringas ombord.

ARTIKEL 52.

Existerande fartyg.

Varje hög fördragsslutande parts regering förbinder sig att beträffande existerande fartyg snarast möjligt och senast den 1 juli 1915 tillämpa bestämmelserna i ovan angivna artiklar 40—51

prescriptions des Articles ci-dessus du présent Titre, savoir 40 à 51 inclus, en exigeant en premier lieu des places pour toutes les personnes présentes à bord dans des embarcations et radeaux.

Toutefois, dans le cas où l'application stricte de ces principes ne serait pas pratiquement possible ou raisonnable, le Gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes a le droit d'admettre les tolérances prévues à l'Article XLVI du Règlement ci-annexé.

ARTICLE 53.

Circulation des Personnes.—Éclairage de Secours.

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

2. Un éclairage électrique ou autre suffisant pour satisfaire à toutes les exigences de la sécurité, doit être assuré dans les diverses parties des navires neufs ou existants, et particulièrement sur les ponts où se trouvent les embarcations de sauvetage. Sur les navires neufs, il doit exister une source autonome capable d'alimenter, le cas échéant, les appareils de cet éclairage de sécurité, et placée dans les régions supérieures du navire, aussi haut que pratiquement possible.

3. L'issue de chaque compartiment doit être éclairée en permanence par un fanal de secours indépendant de l'éclairage normal du navire et fermé à clé. Ces fanaux de secours peuvent être alimentés par la source autonome visée au précédent paragraphe,

samt att därvid i första hand fordra, att plats beredes för alla ombordvarande personer i båtar och flottar.

Dock må i de fall, då en sträng tillämpning av ifrågavarande bestämmelser icke är praktiskt möjlig eller rimlig, varje hög fördragsslutande parts regering medgiva de lindringar i bestämmelserna, som finnas angivna i artikel XLVI av det åtföljande reglementet.

ARTIKEL 53.

Passagerarnas rörelsefrihet; hjälpbelysning.

1) Lämpligt anordnade in- och utgångar skola finnas från de olika avdelningarna, mellandäcken m. m.

2) Elektrisk belysning eller annan belysning, som uppfyller alla säkerhetens fordringar, skall finnas i de olika delarna av såväl nya som existerande fartyg och i synnerhet på de däck, där båtarna äro placerade. På nya fartyg skall finnas en självständig reservbelysningsanläggning i stånd att, om så erfordras, lämna ljus för säkerhetsbelysningen, och skall densamma vara placerad i fartygets övre delar så högt, som det är praktiskt möjligt.

3) Utgången från varje avdelning skall alltid vara belyst med en reservlampa, som ej står i förbindelse med fartygets vanliga belysningsanläggning och som är försedd med stängningsanordning. Dessa reservlampor kunna erhålla belysning från den under 2)

si l'on emploie à cet effet un circuit indépendant, et si cette installation fonctionne concurremment avec l'éclairage normal du navire.

ARTICLE 54.

Canotiers brevetés.—Personnel des Embarcations.

Il doit y avoir, pour chaque embarcation ou radeau exigé, un nombre minimum de canotiers brevetés.

Le nombre total minimum de canotiers brevetés résulte des prescriptions de l'Article XLVII du Règlement ci-annexé.

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

On entend par «canotier breveté» tout homme de l'équipage muni d'un brevet d'aptitude délivré au nom de l'Administration qualifiée, dans les conditions prévues audit Article du Règlement ci-annexé.

L'Article XLVIII du même Règlement traite du personnel des embarcations.

ARTICLE 55.

Mesures contre l'Incendie.

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

åsyftade reservbelysningsanläggningen, förutsatt att man därvid använder sig av en självständig ledning och att denna anläggning fungerar oberoende av fartygets vanliga belysningsanläggning.

ARTIKEL 54.

Godkända båtmän; båtarnas bemanning.

För varje båt eller flotte skall finnas ett minimiantal godkända båtmän.

Det minsta antal godkända båtmän, som måste finnas, bestäms i artikel XLVII av det åtföljande reglementet.

Fartygets befälhavare har efter omständigheterna att fördela antalet godkända båtmän å de olika båtarna och flottarna.

Med »godkänd båtmän» förstås varje man av besättningen, som är försedd med certifikat, utställt i vederbörande myndighets namn under de villkor, som anges i nämnda artikel av det åtföljande reglementet.

Artikel XLVIII av samma reglemente handlar om båtarnas bemanning.

ARTIKEL 55.

Skydd mot eldfara.

1) Det är förbjudet att taga ombord såsom barlast eller last ämnen, som ensamma eller i förening med andra på grund av sina egenskaper, sin kvantitet eller sin stuvning äro ägnade att sätta passagerarnas liv eller fartygets säkerhet i fara.

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

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

3. L'Article XLIX du Règlement ci-annexé indique les dispositions à prévoir pour la découverte et l'extinction de l'incendie.

ARTICLE 56.

Rôle d'Alarme et Exercices.

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

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

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

Les conditions dans lesquelles on doit procéder aux appels et aux exercices de l'équipage sont indiquées aux Articles L et LI du Règlement ci-annexé.

Detta förbud är icke tillämpligt på fartygets nödsignalmateriel, ej heller på transporter av förråd för flottans eller arméns räkning, då dessa ske i enlighet med givna bestämmelser.

2) Bestämmandet av de varor, som skola anses såsom farliga, och angivandet av de försiktighetsmått, som skola påfordras vid deras emballering och stuvning, skola bliva föremål för officiella och periodiska tillkännagivanden av varje hög fördragsslutande parts regering.

3) Artikel XLIX av det åtföljande reglementet anger, vilka åtgärder skola vidtagas för upptäckandet och släckandet av eldsvåda.

ARTIKEL 56.

Alarmfördelning och övningar.

En särskild alarminstruktion skall givas åt varje man av besättningen.

Alarmlistan återgiver innehållet hos alla de olika instruktionserna och anger särskilt för varje man, till vilken post han skall begiva sig och vad han har att utföra.

Innan fartyget avgår, skall alarmlistan fastställas och anslås, och vederbörande myndighet skall bliva satt i tillfälle att konstatera dess befintlighet. Den skall anslås på flera i ögonen fallande ställen å fartyget och särskilt i för besättningen avsedda rum.

Artiklarna L och LI av vidfogade reglemente angiva reglerna för givandet av alarm och för besättningens övningar.

TITRE VII.

Certificats de sécurité.

ARTICLE 57.

Un certificat, dit «certificat de sécurité», sera délivré, après inspection, pour tout navire qui aura satisfait d'une manière effective aux exigences de la Convention.

L'inspection des navires, en ce qui concerne l'application des prescriptions de la présente Convention et du Règlement y annexé, est effectuée par des agents de l'État dont relève le navire. Toutefois, le Gouvernement de chaque État peut confier l'inspection de ses propres navires soit à des experts désignés par lui à cet effet, soit à des organismes reconnus par lui. Dans tous les cas, le Gouvernement intéressé garantit complètement l'intégrité et l'efficacité de l'inspection.

Le certificat de sécurité sera délivré par les fonctionnaires de l'État dont relève le navire, ou par toute autre personne agissant en vertu d'une délégation de cet État. Dans les deux cas, l'État dont relève le navire assume l'entière responsabilité de ce certificat.

ARTICLE 58.

Le certificat de sécurité sera rédigé dans la langue ou les langues officielles de l'État qui le délivre.

La teneur du certificat sera celle du modèle donné à l'Article LII du Règlement ci-annexé. Les dispositions typographiques de ce modèle seront exactement

KAPITEL VII.

Säkerhetscertifikat.

ARTIKEL 57.

Ett certifikat benämmt »säkerhetscertifikat» skall efter företagens besiktning utfärdas för varje fartyg, som på ett tillfredsställande sätt uppfyller konventionens fordringar.

Besiktning å fartyg, i vad den avser iakttagandet av denna konventions föreskrifter och vidfogade reglemente, utföres av den stats tjänstemän, under vilken fartyget hör. Varje stats regering kan dock överlåta besiktningen av sina fartyg åt för detta ändamål särskilt utsedda experter eller åt godkända institut. I alla händelser garanterar vederbörande regering besiktningens grundlighet och effektivitet.

Säkerhetscertifikat skall utfärdas antingen av tjänstemän i den stat, fartyget tillhör, eller av annan person, som är befullmäktigad av staten i fråga. I båda fallen åtager sig den stat, vilken fartyget tillhör, hela ansvaret för certifikatet.

ARTIKEL 58.

Säkerhetscertifikatet skall utfärdas på det eller de officiella språken i den stat, som utfärdar det.

Certifikatets form skall vara i överensstämmelse med det i artikel LII av det vidfogade reglementet intagna formuläret. De typografiska anordningarna i detta

reproduites dans le certificat. Les mentions manuscrites seront faites en caractères latins et en chiffres arabes.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à se communiquer réciproquement un nombre suffisant d'exemplaires-types de leurs certificats de sécurité pour l'instruction de leurs fonctionnaires. Cette communication sera faite autant que possible avant le 1^{er} avril 1915.

ARTICLE 59.

Le certificat de sécurité ne sera délivré que pour une durée de douze mois au maximum.

Si le navire ne se trouve pas dans un port de l'État dont il relève au moment où la durée de validité du certificat de sécurité expire, une prolongation de cette durée pourra être accordée par un fonctionnaire de cet État, dûment commissionné à cet effet. Cette prolongation ne sera accordée qu'en vue de permettre au navire de regagner son pays en terminant son voyage, et seulement dans les cas où cette mesure apparaîtra comme opportune et raisonnable.

La prolongation ne peut avoir d'effet pour plus de cinq mois. Elle ne donnera pas au navire le droit de quitter à nouveau son pays sans avoir fait renouveler son certificat.

ARTICLE 60.

Le certificat de sécurité, délivré au nom d'un État contractant, sera reconnu par les Gouvernements des autres États contractants pour tous les objets aux-

formulär skola noggrannt återgivas i certifikatet. De handskrivna delarna skola utföras med latinsk stil och arabiska siffror.

De höga fördragsslutande parterna förbinda sig att med varandra utbyta ett tillräckligt antal provexemplar av sina säkerhetscertifikat för sina tjänstemäns underrättande. Detta utbyte skall ske så snart som möjligt före den 1 april 1915.

ARTIKEL 59.

Säkerhetscertifikat får icke utfärdas att gälla för en tid utöver tolv månader.

Om fartyg i det ögonblick, då säkerhetscertifikatets lagliga giltighet upphör, icke skulle befinna sig i någon hamn i den stat, vilken det tillhör, kan en förlängning av giltigheten medgivas av en samma stat tillhörande tjänsteman, vilken härtill erhållit vederbörligt bemyndigande. Denna förlängning skall dock endast avse att tillåta fartyget att efter avslutad resa uppnå sitt eget land och skall medgivas endast i sådana fall, där en sådan åtgärd är lämplig och rimlig.

Förlängning får icke avse längre tid än fem månader, och den giver icke fartyget rätt att på nytt lämna sitt land utan att hava förnyat sitt certifikat.

ARTIKEL 60.

Säkerhetscertifikat, utfärdat av en av de fördragsslutande staterna, skall godkännas av alla de andra fördragsslutande staternas regeringar för alla de ändamål, som

quels la Convention s'applique. Il aura, au regard des Gouvernements des autres États contractants, la même valeur que les certificats délivrés par eux-mêmes à leurs navires.

denna konvention avser. Det skall för dessa andra regeringar hava samma giltighet som de certifikat, de själva utfärda för sina egna fartyg.

ARTICLE 61.

Tout navire, muni du certificat de sécurité délivré par les fonctionnaires ou délégués de l'État contractant dont il relève, est soumis, dans les ports des autres États contractants, au contrôle des fonctionnaires dûment commissionnés par leurs Gouvernements, dans la mesure où ce contrôle a pour objet de s'assurer qu'il existe à bord un certificat de sécurité valable et, si cela est nécessaire, que les conditions de navigabilité sont remplies en principe conformément aux mentions dudit certificat, c'est à dire de telle manière que le navire puisse prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage.

ARTIKEL 61.

Varje fartyg, som är försett med säkerhetscertifikat, utfärdat av den stats tjänstemän, under vilken fartyget hör, eller av annan av staten befullmäktigad person, är i de andra fördragsslutande parternas hamnar underkastad kontroll av tjänstemän, vederbörligen befullmäktigade av sina regeringar, i den mån kontrollen avser konstatera, att ombord finnes ett giltigt säkerhetscertifikat, och, om det är nödvändigt, att villkoren för fartygets sjövärdighet i huvudsak överensstämma med certifikatets innehåll, d. v. s. så till vida att fartyget kan gå till sjöss utan fara för passagerare och besättning.

ARTICLE 62.

On ne pourra réclamer le bénéfice de la Convention au profit d'un navire, s'il n'est muni d'un certificat de sécurité régulier et non périmé.

ARTIKEL 62.

Anspraak kan icke framställas på åtnjutande av de förmåner, som konventionen medför, för fartyg, vilka icke äro försedda med vederbörligt och ännu gällande säkerhetscertifikat.

ARTICLE 63.

Si, au cours d'un voyage déterminé, le navire a à bord un nombre de passagers inférieur au chiffre maximum porté au certificat de sécurité, et que les règles de la présente Convention permettent, en conséquence, de ne le

ARTIKEL 63.

Om ett fartyg under en viss resa har ombord ett mindre antal passagerare än det högsta antal, som får föras i enlighet med säkerhetscertifikatet, och denna konventions bestämmelser följaktligen tillåta, att fartyget förses

munir que d'un nombre d'embarcations et autres engins de sauvetage inférieur au chiffre mentionné sur ledit certificat, un avenant pourra être délivré par les fonctionnaires ou délégués dont il est parlé aux articles 57, paragraphe 3, et 59 ci-dessus.

Cet avenant constatera qu'il n'est pas, dans la circonstance, dérogé aux règles de la Convention. Il sera annexé au certificat de sécurité et lui sera substitué pour ce qui concerne les engins de sauvetage. Il ne sera valable que pour le voyage à raison duquel il aura été délivré.

med ett mindre antal båtar och andra bärgningsredskap än vad som angives i certifikatet, skall ett tilläggsbevis i sådant syfte kunna utfärdas av tjänsteman eller befullmäktigad, som i artikel 57, tredje stycket, och 59 ovan omnämnes.

Detta tilläggsbevis skall uttryckligen ange, att något brott emot konventionens regler icke föreligger. Det skall vidfästas säkerhetscertifikatet och skall ersätta detta i vad avser bestämmelserna rörande bärgningsredskap. Det är icke giltigt för annan resa än den, för vilken det utfärdats.

TITRE VIII.

Dispositions générales.

ARTICLE 64.

Les Gouvernements des Hautes Parties contractantes s'engagent à se communiquer les uns aux autres, en outre des documents qui, dans la présente Convention, sont l'objet de dispositions spéciales à cet effet, tous les renseignements dont ils disposent, concernant la sauvegarde de la vie humaine sur ceux de leurs navires soumis aux Règles de la présente Convention, à condition toutefois que ces renseignements n'aient pas un caractère confidentiel.

Ils se communiqueront notamment:

1. Le texte des Lois, Décrets, Règlements, qui auront été promulgués sur les différentes matières qui rentrent dans la Convention.

KAPITEL VIII.

Allmänna bestämmelser.

ARTIKEL 64.

De höga fördragsslutande parternas regeringar förbinda sig att meddela varandra, förutom de handlingar, som i denna konvention äro föremål för särskilda bestämmelser i sådant avseende, alla de upplysningar, som de förfoga över, rörande säkerheten för människoliv på dem av deras fartyg, som äro underkastade denna konventions bestämmelser, förutsatt likväl att dessa upplysningar icke hava konfidentiell karaktär.

De skola särskilt meddela varandra:

1) texten till de lagar, kungörelser och reglementen, som hava utfärdats rörande olika frågor, som av konventionen beröras;

2. La description des caractéristiques des engins nouveaux approuvés en exécution des Règles de la Convention.

3. Tous les rapports officiels ou résumés officiels de rapports, dans toutes leurs parties où ils montrent les résultats des prescriptions de la présente Convention.

Jusqu'à ce que d'autres arrangements soient pris, le Gouvernement britannique est invité à servir d'intermédiaire pour rassembler tous ces renseignements et les porter à la connaissance des Gouvernements des Parties contractantes.

2) beskrivning på de nya redskap, som godkänts i överensstämmelse med konventionens regler;

3) alla officiella rapporter eller officiella sammandrag av rapporter i alla de delar, som lämna upplysning om resultaten av tillämpningen av denna konventions föreskrifter.

Intill dess annan överenskommelse göres, anmodas brittiska regeringen att tjäna som mellanhand för insamlandet av alla dessa upplysningar och bringa dem till de fördragsslutande parternas regeringars kännedom.

ARTICLE 65.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre, ou à proposer à leurs législatures respectives, les mesures nécessaires pour que les infractions aux obligations prescrites par la présente Convention soient réprimées.

Les Hautes Parties contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les Lois et les Règlements qui seront édictés à cet effet.

ARTICLE 66.

Les Hautes Parties contractantes qui entendront que la Convention s'applique à l'ensemble de leurs Colonies, Possessions et Protectorats, ou à l'un ou à quelques-uns de ces pays déclareront cette intention, soit au moment de la signature des présentes, soit ultérieurement. A cet effet, elles pourront, soit faire une déclaration générale englobant l'ensem-

ARTIKEL 65.

De höga fördragsslutande parterna förbinda sig att vidtaga eller att föreslå sina respektive lagstiftande församlingar de mått och steg, som äro nödvändiga för att överträdelser av denna konventions bestämmelser skola förhindras.

De höga fördragsslutande parterna skola meddela varandra, så snart som möjligt, de lagar och förordningar, som för detta ändamål blivit utfärdade.

ARTIKEL 66.

De höga fördragsslutande parter, som vilja att konventionen skall tillämpas på deras samtliga kolonier, besittningar och protektorat eller på ett eller flera av dessa områden, skola tillkännagiva denna avsikt antingen vid denna konventions undertecknande eller efteråt. För detta ändamål skola de antingen kunna utfärda en allmän förklaring, om-

ble de leurs Colonies, Possessions et Protectorats, soit énumérer nominativement les pays qu'elles entendront voir rentrer sous la loi de la Convention, ou inversement, énumérer nominativement ceux qu'elles entendront voir ex-

cepter.
Cette déclaration, à moins qu'elle ne soit faite au moment de la signature des présentes, sera notifiée par écrit au Gouvernement de la Grande-Bretagne et par celui-ci à tous les Gouvernements des autres États parties à la Convention.

Les Hautes Parties contractantes peuvent aussi, de la même manière et à condition de remplir les prescriptions de l'article 69 ci-après, dénoncer la présente Convention, relativement à leurs Colonies, Possessions et Protectorats, ou à l'un ou à quelques-uns de ces pays.

ARTICLE 67.

Les États qui ne sont pas Parties à la présente Convention seront admis à y adhérer sur leur demande. Leur adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement de la Grande-Bretagne, et par celui-ci aux Gouvernements des autres États parties à la Convention.

Cette adhésion emportera de plein droit acceptation de toutes les obligations promises et attribution de tous les avantages stipulés dans la présente Convention. Elle sortira son plein et entier effet deux mois après la date de l'envoi de la notification qui en sera faite par le Gouvernement de la Grande-Bretagne à tous les autres Gouvernements des États

fattande alla deras kolonier, besittningar och protektorat eller också uppräknat namnen å de områden, som de vilja skola komma under konventionens bestämmelser, eller uppräknat dem, som de vilja skola undantagas.

Nämnda förklaring skall, därest den icke göres vid tiden för denna konventions undertecknande, skriftligen delgivas Storbritanniens regering och av denna sedan alla de övriga staters regeringar, som undertecknat konventionen.

De höga fördragsslutande parterna äga ock på nu angivet sätt och med iakttagande av föreskrifterna i artikel 69 här nedan uppsäga denna konvention i vad angår deras kolonier, besittningar och protektorat eller beträffande ett eller flera av dessa områden.

ARTIKEL 67.

De stater, som icke hava deltagit i denna konvention, skola tillåtas att på begäran biträda den. Deras anslutning skall på diplomatisk väg delgivas Storbritanniens regering och genom denna de övriga stater, som biträtt konventionen.

Denna anslutning medför skyldighet att efterkomma alla de förpliktelser och rätt att åtnjuta alla de förmåner, som denna konvention medför. Den får sin fulla kraft och verkan två månader efter den dag, meddelandet därom avsändes från Storbritanniens regering till alla de staters regeringar, som biträtt konventionen, om icke ett senare datum blivit

qui sont parties à la Convention, à moins qu'une date ultérieure n'ait été proposée par l'État adhérent.

Les Gouvernements des États qui adhéreront à la présente Convention devront joindre à leur déclaration d'adhésion la liste prévue par l'article 3 de cette Convention. Cette liste devra être ajoutée à celles déjà déposées par les autres Gouvernements. Le Gouvernement britannique en communiquera une copie aux autres Gouvernements.

ARTICLE 68.

Les traités, conventions et arrangements conclus antérieurement à la présente Convention continueront à produire leur plein et entier effet:

1. pour les navires exceptés de la Convention;
2. pour les navires à qui elle s'applique pour les objets que la Convention n'a pas prévus expressément.

Il est entendu que la présente Convention, n'ayant pour objet que la sauvegarde de la vie humaine en mer, les questions concernant le bien-être et l'hygiène des passagers, et particulièrement des émigrants ainsi que les autres matières relatives à leur transport, continuent à être soumises aux différentes législations nationales.

ARTICLE 69.

La présente Convention entrera en vigueur le 1^{er} juillet 1915, et vaudra sans aucune limite de temps. Néanmoins, chaque Haute Partie contractante pourra la dé-

föreslaget av den biträdande staten.

De stators regeringar, som biträda denna konvention, skola till sina förklaringar att de vilja biträda konventionen foga den i artikel 3 av denna konvention åsyftade förteckningen. Denna förteckning lägges till dem, som redan lämnats av de andra regeringarna. Den brittiska regeringen skall överlämna en kopia därav till de andra regeringarna.

ARTIKEL 68.

De fördrag, konventioner och avtal, som ingåtts tidigare än denna konvention, skola fortfarande hava full kraft och verkan beträffande:

- 1) fartyg, som icke beröras av konventionen;
- 2) fartyg, som beröras av konventionen, i sådana avseenden, som icke särskilt omnämnas i denna.

Då denna konvention endast har till ändamål att säkerställa människoliv till sjöss, förbliva frågor rörande passagerares och särskilt emigranternas välbefinnande och hälsa, ävensom andra frågor rörande passagerar- och emigranttransport, allt fortfarande underkastade de olika staternas egen lagstiftning.

ARTIKEL 69.

Denna konvention träder i kraft den 1 juli 1915 och skall hava gällande kraft allt framgent. Dock kan varje hög fördragslutande part uppsäga den när

noncer à tout moment à l'expiration d'un délai de cinq années, qui courra à partir de la date où la Convention sera entrée en vigueur dans son État.

Cette dénonciation sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement de la Grande-Bretagne et par celui-ci aux Gouvernements des autres Parties contractantes. Elle prendra effet douze mois après le jour où la notification aura été reçue par le Gouvernement de la Grande-Bretagne.

Toute dénonciation n'aura effet qu'à l'égard de l'État qui l'aura faite, la Convention continuant à sortir son plein et entier effet au regard de tous les autres États qui l'auront ratifiée, qui y auront adhéré ou qui y adhéreront.

ARTICLE 70.

La présente Convention, avec le Règlement y annexé, sera rédigée en un seul exemplaire, qui sera déposé aux archives du Gouvernement de la Grande-Bretagne. Une copie certifiée conforme sera délivrée par ce dernier à chacun des Gouvernements des Hautes Parties contractantes.

ARTICLE 71.

La présente Convention sera ratifiée et les actes de ratification, accompagnés des listes prévues à l'Article 3, seront déposés à Londres, au plus tard le 31 décembre 1914. Le Gouvernement britannique notifiera les ratifications et fournira copie de chaque liste aux Gouvernements des autres Parties contractantes.

som helst efter fem år, räknat från den dag, då konventionen trädde i kraft för vederbörande land.

Denna uppsägelse skall på diplomatisk väg delgivas Storbritanniens regering och genom denna de övriga fördragsslutande parternas regeringar. Den träder i kraft tolv månader efter den dag, då Storbritanniens regering mottog meddelandet därom.

Varje uppsägelse berör endast den stat, som har gjort den, och skall konventionen fortfarande äga sin fulla verkan och kraft med hänsyn till de övriga staterna, som biträtt den eller som anslutit sig eller komma att ansluta sig till den.

ARTIKEL 70.

Denna konvention med vidfogade reglemente skall utskrivas i ett enda exemplar, som skall förvaras i Storbritanniens regerings arkiv. En bestyrkt kopia skall av denna överlämnas till var och en av de höga fördragsslutande parternas regeringar.

ARTIKEL 71.

Denna konvention skall ratificeras, och ratifikationsinstrumenten åtföljda av de i artikel 3 åsyftade förteckningarna, skola deponeras i London senast den 31 december 1914. Brittiska regeringen skall lämna meddelanden om skedda ratifikationer och förse var och en av de fördragsslutande parternas regeringar med en kopia av varje förteckning.

Nonobstant le défaut de ratification par l'une des Hautes Parties contractantes, la Convention continuera à sortir son plein et entier effet au regard des Parties contractantes qui l'auront ratifiée.

Utän hinder av underlåten ratifikation från någon av de höga fördragsslutande parternas sida skall konventionen fortfarande utöva sin fulla kraft och verkan beträffande de övriga fördragsslutande parterna, som hava ratificerat den.

ARTICLE 72.

Pour rendre la ratification plus facile à un État contractant qui aurait, antérieurement à la date de signature de la présente Convention, émis des prescriptions au sujet d'une matière quelconque faisant l'objet de cette Convention, il est convenu que tout navire ayant satisfait effectivement auxdites prescriptions avant le 1^{er} juillet 1915, ne pourra se prévaloir des tolérances accordées par la Convention à titre transitoire, pour cesser de se conformer à ces prescriptions.

ARTIKEL 72.

För att underlätta ratificeringen för en fördragsslutande stat, som, innan denna konvention undertecknats, utfärdat föreskrifter beträffande något ämne, vilket är föremål för denna konventions behandling, är det överenskommet, att varje fartyg, som på ett tillfredsställande sätt uppfyllt sagda föreskrifter före den 1 juli 1915, icke kan draga fördel av konventionens lindrigare övergångsbestämmelser i avsikt att undgå att ställa sig sagda föreskrifter till efterrättelse.

ARTICLE 73.

Lorsque la présente Convention prévoit qu'une mesure peut être prise à la suite d'un accord entre tous ou quelques-uns des États contractants, le Gouvernement de Sa Majesté britannique est invité à entrer en rapport avec lesdits États, dans le but de savoir s'ils acceptent les propositions qui seraient présentées par l'un de ces États en vue de la réalisation de semblable mesure. Le Gouvernement de Sa Majesté britannique fera connaître aux États contractants le résultat de la consultation à laquelle il aura ainsi procédé.

L'État dont les observations concernant les propositions dont

ARTIKEL 73.

I de fall, där denna konvention förutsätter, att någon åtgärd kan vidtagas på grund av en överenskommelse mellan alla eller några av de fördragsslutande parterna, hemställas till Hans Brittiska Majestäts regering att sätta sig i förbindelse med sagda stater för erhållande av kännedom, huruvida de antaga de förslag, som bliva framlagda av någon av dessa stater i och för vidtagande av sådan åtgärd. Hans Brittiska Majestäts regering skall meddela de fördragsslutande staterna resultatet av denna på ovan angivna sätt företagna undersökning.

Den stat, vars anmärkningar rörande de ifrågavarande försla-

il s'agit ne parviendraient pas au Gouvernement de Sa Majesté britannique dans les six mois à compter de la communication de ces propositions, sera présumé acquiescer à celles-ci.

ARTICLE 74.

La présente Convention pourra être modifiée dans des conférences ultérieures, dont la première aura lieu, s'il est nécessaire, en 1920. Le lieu et l'époque de ces conférences seront fixés d'un commun accord par les Gouvernements des Hautes Parties contractantes.

Les Gouvernements pourront, par la voie diplomatique, introduire dans la présente Convention, d'un commun accord, et en tout temps, les améliorations qui seraient jugées utiles ou nécessaires.

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont signé ci-après:

Fait à Londres, le 20 janvier 1914.

VON KOERNER.
SEELIGER.
SCHÜTT.
RIESS.
PAGEL.
SCHRADER.
BEHM.

G. FRANCKENSTEIN.
SCHRECKENTHAL.
DUNAY.

E. A. PIERRARD.
CH. LE JEUNE.
LOUIS FRANCK.

EMIL KROGH.
V. TOPSØE JENSEN.

gen icke komma till Hans Britiska Majestäts regerings kännedom inom sex månader räknat från den dag, förslagen meddelats, skall anses hava samtyckt till dem.

ARTIKEL 74.

Denna konvention skall kunna ändras genom efterföljande konferenser, av vilka den första skall, om så befinnes nödvändigt, äga rum år 1920. Platsen och tiden för dessa konferenser skola bestämmas genom gemensam överenskommelse mellan de höga fördragsslutande parternas regeringar.

Regeringarna skola kunna på diplomatisk väg på grund av gemensam överenskommelse och när som helst i denna konvention införa de förbättringar, som de anse nyttiga eller nödvändiga.

Till bekräftelse härav hava respektive befullmäktigade ombud försett denna konvention med sina underskrifter.

Som skedde i London den 20 januari 1914.

RAFAEL BAUSÁ.

JOSHUA W. ALEXANDER.
 JAS. HAMILTON LEWIS.
 EUGENE T. CHAMBERLAIN.
 ELLSWORTH P. BERTHOLF.
 WASHINGTON LEE CAPPS.
 GEORGE F. COOPER.
 HOMER L. FERGUSON.
 ALFRED GILBERT SMITH.
 W:M H. G. BULLARD.
 GEO. UHLER.

GUERNIER.

MERSEY.
 ERNEST G. MOGGRIDGE.
 A. DENNY.
 NORMAN HILL.
 J. H. BILES.
 H. ACTON BLAKE.
 ALFRED H. F. YOUNG.
 C. HIPWOOD.
 W. DAVID ARCHER.

R. MUIRHEAD COLLINS.

ALEXANDER JOHNSTON.

THOS. MACKENZIE.

CARLO BRUNO.
 VITTORIO RIPA DI MEANA.
 GUSTAVO TOSTI.

Ad refe-
 rendum. { HARALD PEDERSEN.
 J. BRUHN.
 JENS EVANG.

J. V. WIERDSMA.
 H. S. J. MAAS.
 A. D. MULLER.
 WILMINK.
 J. W. G. COOPS.

N. DE ETTER.

C. O. OLSEN.
 NILS GUSTAF NILSSON.

Règlement.

Sécurité de la navigation.

ARTICLE I.

Code destiné à la Transmission radiotélégraphique des Renseignements relatifs aux Glaces, aux Épaves et au Temps.

Instructions.

Envoi des Renseignements:

L'envoi des renseignements relatifs aux glaces et aux épaves est obligatoire. Ces renseignements sont transmis de navire à navire ou bien adressés à l'Hydrographic Office de Washington, soit en langage clair, soit au moyen des abréviations employés dans la première partie du présent Code.

L'envoi des renseignements relatifs au temps est facultatif. Il y a lieu de faire usage, à cet effet, de la deuxième partie du présent Code, qui pourra toujours être modifié par les congrès météorologiques.

Renseignements à fournir:

Première Partie. — Glaces et Épaves.

1. Nature des glaces ou de l'épave reconnues.
2. Position des glaces ou de l'épave lors de la dernière observation.

Deuxième Partie. — Renseignements météorologiques.

1. Direction et force du vent.
2. Direction et vitesse du courant.

Reglemente.

Säkerhetsåtgärder i fråga om navigeringen.

ARTIKEL I.

Code för radiotelegrafiskt överbringande av meddelanden om is, vrak och väderlek.

Instruktion.

Meddelandenas avsändande.

Avsändandet av meddelanden om is och vrak är obligatoriskt. Dessa meddelanden överbringas från fartyg till fartyg eller sändas till »Hydrographic Office» i Washington antingen i vanligt språk eller medelst de förkortningar, som använts i denna codes första del.

Avsändandet av meddelanden om väderleken är valfritt. För detta ändamål kan användas andra delen av denna code, vilken dock alltid kan förändras av de meteorologiska kongresserna.

Meddelandenas innehåll.

Första delen. — Is och vrak.

1. Beskaffenheten av den is eller det vrak som iakttagits.
2. Isens eller vrakets belägenhet vid det tillfälle, då den senast iaktogs.

Andra delen. — Meteorologiska meddelanden.

1. Vindens riktning och styrka.
2. Strömmens riktning och hastighet.

3. Temps, c'est-à-dire état de l'atmosphère à une heure déterminée.

4. Hauteur du baromètre et température de l'air.

5. Tendence barométrique et température à la surface de la mer.

3. Vädret, d. v. s. atmosfärens tillstånd vid ett bestämt klockslag.

4. Barometerhöjden och luftens temperatur.

5. Barometertendensen och temperaturen i vattenytan.

Heure à adopter:

Den tidsbestämning, som skall användas.

Dans tous les radiotélégrammes se rapportant soit aux glaces, soit aux épaves, on signalera les heures en temps moyen de Greenwich.

I alla radiotelegram rörande is eller vrak skall tidpunkten anngivas *uti Greenwich medel-tid*.

Adresse:

Adress:

Tout renseignement envoyé à l'Hydrographic Office de Washington, doit avoir pour adresse le mot «Hydrographic,» et tout renseignement transmis au Meteorological Office de Londres doit être adressé «Meteorology».

Varje meddelande, som sändes till »Hydrographic Office» i Washington, bör hava till adress ordet »Hydrographic»; meddelanden till »Meteorological Office» i London böra adresseras till »Meteorology».

Texte:

Text:

1. Pour envoyer un renseignement se rapportant uniquement aux glaces ou aux épaves, on emploie deux groupes de cinq chiffres chacun précédés du mot «ice»; on peut répéter ces groupes autant de fois qu'il est nécessaire.

2. Si l'on veut envoyer, en outre, des renseignements météorologiques, on le fait au moyen de quatre groupes de cinq chiffres chacun, précédés du mot «weather». On mettra ces groupes à la fin du radiotélégramme, après avoir donné tous les renseignements se rapportant aux glaces.

N. B. — Si le mot «weather» se trouve dans le radiotélégramme, toutes les expressions chiffrées avant ce mot donnent des

1. För att avsända ett meddelande, som uteslutande rör is eller vrak, användas två grupper, vardera innehållande fem siffror och föregången av ordet »ice»; dessa grupper kunna upprepas så många gånger detta är nödvändigt.

2. Skola dessutom meteorologiska meddelanden avsändas, sker detta medelst fyra grupper, vardera innehållande fem siffror och föregången av ordet »weather». Dessa grupper sättas i slutet av radiotelegrammet, sedan alla meddelanden rörande isförhållandena lämnats.

N. B. Om ordet »weather» finnes i radiotelegrammet, innehålla alla sifferuttryck före detta ord meddelanden rörande is under det

renseignements sur les glaces et toutes celles après le mot «weather» donnent des renseignements météorologiques. Si le mot «weather» n'est pas employé dans le radiotélégramme, celui-ci ne contient de renseignements que sur les glaces. (Voir des exemples des deux différents radiotélégrammes au présent article.)

att alla sådana efter ordet »weather» innehålla meteorologiska meddelanden. Om ordet »weather» icke användes i radiotelegrammet, innehåller detta endast meddelanden rörande is. (Se exemplen på de två olika slagen av radiotelegram i denna artikel.)

Première partie.

Första delen.

Glaces et Épaves.

Is och vrak.

Les renseignements sur les glaces et les épaves se signalent au moyen de dix chiffres, divisés en deux groupes de cinq chiffres chacun. On fait précéder ces groupes du mot «ice»:

Meddelanden om is och vrak signaleras medelst tio siffror, delade på två grupper med fem siffror i varje grupp. Före dessa grupper sättes ordet »ice».

Deux chiffres: Le quantième du mois (*d d*) d'après le Code I.

två siffror . . månadens datum (*d d*), enl. Code I.

Un chiffre: L'heure de l'observation (*T*) d'après le Code II.

en siffra . . . klockslaget för observationen (*T*), enl. Code II.

Un chiffre: La nature des glaces observées (*I*) d'après le Code III.

en siffra . . . beskaffenheten av den iakttagna isen (*I*), enl. Code III.

Trois chiffres: La latitude de la glace observée (*p p p*) au dixième de degré (v. table ci-après).

tre siffror . . . latituden för den iakttagna isen (*ppp*), angiven i tiondels grad (se nedanst. tabell).

Trois chiffres: La longitude de la glace observée (*p'p'p'*) au dixième de degré (v. table ci-après).

tre siffror . . . longituden för den iakttagna isen (*p'p'p'*), angiven i tiondels grad (se nedanst. tabell).

Le premier groupe se compose de *d d T I p*.

Den första gruppen består av *d d T I p*.

Le deuxième groupe se compose de *p p p' p' p'*.

Den andra gruppen består av *p p p' p' p'*.

Codes.

Code I: Quantième du Mois.

Le quantième du mois se signale au moyen de deux chiffres, dont le premier peut être zéro: de 01 à 31.

Coder.

Code 1: månadens datum.

Månadens datum signaleras medelst två siffror, av vilka den första kan vara noll: från 01 till 31.

Code II: Heure de l'Observation.

Code II: klockslaget för observationen.

L'heure de l'observation est comprise entre:	Chiffre à signaler.	Klockslaget för observationen ligger mellan:	Siffror att signalera.
1 heure du matin et 4 heures du matin (Temps moyen de Greenwich)	1	kl. 1 fm. och kl. 4 fm. (Greenwich medeltid)	1.
4 heures du matin et 7 heures du matin (Temps moyen de Greenwich)	2	» 4 » » » 7 » »	2.
7 heures du matin et 10 heures du matin (Temps moyen de Greenwich)	3	» 7 » » » 10 » »	3.
10 heures du matin et 1 heure du soir (Temps moyen de Greenwich)	4	» 10 » » » 1 em. »	4.
1 heure du soir et 4 heures du soir (Temps moyen de Greenwich)	5	» 1 em. » » 4 » »	5.
4 heures du soir et 7 heures du soir (Temps moyen de Greenwich)	6	» 4 » » » 7 » »	6.
7 heures du soir et 10 heures du soir (Temps moyen de Greenwich)	7	» 7 » » » 10 » »	7.
10 heures du soir et 1 heure du matin (Temps moyen de Greenwich)	8	» 10 » » » 1 fm. »	8.

Code III: Nature des Glaces ou
des Épaves observées.Code III: beskaffenheten av iakt-
tagen is eller vrak.

0. Pas de glace.

0. Ingen is.

1. Un seul iceberg. Grande masse
de glace flottante.1. Ett enda isberg: stor massa
av drivis.

- | | |
|---|---|
| 2. Plusieurs icebergs. | 2. Flera isberg. |
| 3. Nombreux icebergs. | 3. En mängd isberg. |
| 4. Floeberg. Grosse masse d'eau salée congelée ayant l'apparence d'un petit iceberg. | 4. »Floeberg»: tjock massa av saltvattensis, som ser ut som ett litet isberg. |
| 5. Champs de glaces. Glaces s'étendant à perte de vue, mais à travers lesquelles il est possible de naviguer. | 5. Isfält: is, som sträcker sig så långt man kan se, men varigenom det är möjligt att navigera. |
| 6. Pack ice. Débris, en partie coagulés, d'icebergs ou de champs de glace. | 6. Packis: delvis sammanfrusna stycken av isberg eller isfält. |
| 7. Land ice. Glaces tenant à la terre depuis l'hiver. | 7. Landis: is, som sitter fast vid land sedan vintern. |
| 8. Épave. | 8. Vrak. |
| 9. (Disponible.) | 9. (Disponibel.) |

Exemple:

Radiotélégramme envoyé d'un navire à un autre navire.

	Premier radio-télégramme.	Chif-fres.	Deuxième radio-télégramme.	Chif-fres.	Troisième radio-télégramme.	Chif-fres.	Quatrième radio-télégramme.	Chif-fres.
Date de l'observation	15	15	15	15	15	15	16	16
Heure de l'observation	10—12	4	16—18	6	19—21	7	4—6	2
Nature des glaces ou de l'épave . .	Champs de glaces	5	Nombreux icebergs	3	Épave	8	Un seul iceberg	1
Position des glaces ou de l'épave . .	Latitude 45° 42'	457	Latitude 46° 5'	461	Latitude 46° 25'	464	Latitude 47° 19'	473
	Longitude 46° 11'	462	Longitude 44° 40'	447	Longitude 43° 58'	440	Longitude 40° 15'	402

Ces radiotélégrammes seraient ainsi chiffrés:

Vapeur à vapeur

Ice, 15454, 57462 : 15634, 61447 : 15784, 64440 : 16214, 73402.

Exempel:

radiotelegram, avsänt från ett fartyg till ett annat.

	Första radiotelegrammet.	Siffror.	Andra radiotelegrammet.	Siffror.	Tredje radiotelegrammet.	Siffror.	Fjärde radiotelegrammet.	Siffror.
Datum för observationen	15	15	15	15	15	15	16	16
Klockslaget för observationen . . .	10—12	4	16—18	6	19—21	7	4—6	2
Beskaffenheten av isen eller vraket .	isfält	5	flera isberg	3	vrak	8	ettendaisberg	1
Belägenheten av isen eller vraket . .	Latitud 45° 42'	457	Latitud 46° 5'	461	Latitud 46° 25'	464	Latitud 47° 19'	473
	Longitud 46° 11'	462	Longitud 44° 40'	447	Longitud 43° 58'	440	Longitud 40° 15'	402

Dessa radiotelegram skulle med användande av coden lyda sålunda:

Ångfartyg till ångfartyg

Ice, 15454, 57462 : 15634, 61447 : 15784, 64440 : 16214, 73402.

Deuxième partie.

Andra delen.

*Renseignements météorologiques.**Meteorologiska meddelanden.*

Pour envoyer des renseignements relatifs au temps, & c., on emploie quatre groupes de cinq chiffres chacun. Ces groupes doivent être précédés du mot «weather».

För att avsända meddelanden rörande väderleken etc. användas fyra grupper om fem siffror i varje. Före dessa grupper sättes ordet »weather».

Premier Groupe (DDPPP)
comprenant:Första gruppen (DDPPP)
innehållande:

Le quantième du mois: deux chiffres (DD), d'après le Code I.

Månadens datum: två siffror (DD), enl. Code I.

La position du navire lorsqu'il envoie le radiotélégramme, indiquée au moyen de trois chiffres (PPP), représentant le carré de 1 degré dans lequel le navire se trouve, d'après le Code IV et la carte marine numérotée annexée au présent Article.

Fartygets läge vid avsändandet av radiotelegrammet, angivet med tre siffror (PPP), vilka enligt Code IV och det numrerade positionskort, som finnes vidfogat denna artikel, beteckna den fyrkant på 1 grad, i vilken fartyget befinner sig.

Deuxième Groupe
(WWCCX) comprenant:Andra gruppen (WWCCX)
innehållande:

La direction du vent et sa force à 8 heures du matin au 75° degré de longitude ouest: deux chiffres (WW), d'après le Code V.

Vindens riktning och styrka klockan 8 f. m. på 75° västlig longitud: två siffror (WW) enl. Code V.

La direction et la vitesse du courant: deux chiffres (CC), d'après le Code VI.

Strömmens riktning och hastighet: två siffror (CC), enl. Code VI.

Le temps ou l'état de l'atmosphère à la même heure: un chiffre (X), d'après le Code VII.

Vädret, eller atmosfärens tillstånd vid samma tidpunkt: en siffra (X), enl. Code VII.

Troisième Groupe
(BBBAA) comprenant:Tredje gruppen (BBBAA)
innehållande:

La hauteur barométrique au dixième de millimètre à 8 heures du matin au 75° degré de longitude ouest: trois chiffres (BBB), d'après le Code VIII.

Barometerhöjden, angiven på en tiondels millimeter klockan 8 f. m. på 75 graders västlig longitud: tre siffror (BBB) efter Code VIII.

La température de l'air à la même heure: deux chiffres (AA), d'après le Code IX.

Luftens temperatur vid samma klockslag: två siffror (AA), enligt Code IX.

Quatrième Groupe (*bbSSS*)
comprenant:

La tendance barométrique à 8 heures du matin au 75° degré de longitude ouest: deux chiffres (*bb*), d'après le Code X.

La température de la surface de la mer à la même heure: trois chiffres (*SSS*), d'après le Code XI.

Fjärde gruppen (*bbSSS*)
innehållande:

Barometertendensen klockan 8 f. m. på 75 grader västligt longi- tud: två siffror (*bb*), enl. Code X.

Temperaturen i vattenytan vid samma tidpunkt: tre siffror (*SSS*), enl. Code XI.

Codes.

Code IV: *Position du Navire.*

Dans la carte annexée au présent Article se trouvent les nombres attribués à chaque carré de 1 degré de l'océan Atlantique Nord. La position du navire, au moment des observations météorologiques indiquées dans la deuxième partie, est signalée au moyen des trois chiffres représentant le carré de 1 degré dans lequel le navire se trouve. Par exemple, la position 51° 55' nord, 26° 49' ouest, sera signalée par 561.

Coder.

Code IV: *fartygets läge vid observationen.*

I det vid denna artikel fogade positionskort finnas angivna de nummer, som tilldelats varje fyrkant om en grad av norra atlantiska oceanen. Fartygets läge vid företaget av de i andra delen avgivna meteorologiska observationerna signaleras medelst de tre siffror, som beteckna den fyrkant om en grad, i vilken fartyget befinner sig. T. ex. skall, därest fartyget befinner sig å 51° 55' N, 26° 49' W, signaleras med 561.

Code V.

Direction du Vent (en 16 rhumbs) et Force du Vent à 8 heures du matin, temps moyen au 75^e méridien de longitude ouest (WW).

	Force du vent suivant l'échelle de Beaufort	N.N.E.	N.E.	E.N.E.	E.	E.S.E.	S.E.	S.S.E.	S.	S.S.O.	S.O.	O.S.O.	O.	O.N.O.	N.O.	N.N.O.	N.
Calme	0	00	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Brise faible	1, 2 ou 3	01	07	13	19	25	31	37	43	49	55	61	67	73	79	85	91
> modérée	4 ou 5	02	08	14	20	26	32	38	44	50	56	62	68	74	80	86	92
Vent fort	6 ou 7	03	09	15	21	27	33	39	45	51	57	63	69	75	81	87	93
> violent	8 ou 9	04	10	16	22	28	34	40	46	52	58	64	70	76	82	88	94
Tempête	10 ou 11	05	11	17	23	29	35	41	47	53	59	65	71	77	83	89	95
Ouragan	12	06	12	18	24	30	36	42	48	54	60	66	72	78	84	90	96

N.B. — Avoir soin d'indiquer la direction du vent en aires de vent vraies.

Code V.

Vindens riktning (i 16 kompasstreck) och vindstyrkan klockan 8 fm.; medeltid på 75^o västlig longitude (WW).

	Vindstyrkan en- ligt Beauforts skala.	NNO	NO	ONO	O	OSO	SO	SSO	S	SSV	SV	VSV	V	VNV	NV	NNV	N
Stiltje	0	00	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Svag bris	1, 2 eller 3	01	07	13	19	25	31	37	43	49	55	61	67	73	79	85	91
Medelstark bris	4 eller 5	02	08	14	20	26	32	38	44	50	56	62	68	74	80	86	92
Stark kuling	6 eller 7	03	09	15	21	27	33	39	45	51	57	63	69	75	81	87	93
Mycket stark kuling	8 eller 9	04	10	16	22	28	34	40	46	52	58	64	70	76	82	88	94
Storm	10 eller 11	05	11	17	23	29	35	41	47	53	59	65	71	77	83	89	95
Orkan	12	06	12	18	24	30	36	42	48	54	60	66	72	78	84	90	96

N.B. Vindens riktning skall angivas i rättvisande pejlingar.

Code VI.

Direction (en 16 rhumbs) et Vitesse du Courant (CC).
Strömmens riktning (i 16 kompasstreck) och hastighet (CC).

Milles marins à heure.	N.N.E.	N.E.	E.N.E.	E.	E.S.E.	S.E.	S.S.E.	S.	S.S.O.	S.O.	O.S.O.	O.	O.N.O.	N.O.	N.N.O.	N.
Sjömil i timmen.	NNO	NO	ONO	O	OSO	SO	SSO	S	SSV	SV	VSV	V	VNV	NV	NNV	N
0,25	01	07	13	19	25	31	37	43	49	55	61	67	73	79	85	91
0,5	02	08	14	20	26	32	38	44	50	56	62	68	74	80	86	92
1	03	09	15	21	27	33	39	45	51	57	63	69	75	81	87	93
2	04	10	16	22	28	34	40	46	52	58	64	70	76	82	88	94
3	05	11	17	23	29	35	41	47	53	59	65	71	77	83	89	95
4	06	12	18	24	30	36	42	48	54	60	66	72	78	84	90	96
	00	Pas de courant.							Ingen ström.							
	99	Pas d'observation.							Ingen observation.							

N.B.—Avoir soin d'indiquer la direction du courant en aires de vent vraies.

N.B. Strömmens riktning skall angivas i rättvisande kompasstreck.

Code VII.

État du Ciel à 8 heures du matin, temps moyen du 75^e méridien de longitude ouest:

0. Ciel tout à fait clair.
1. Ciel au quart nuageux.
2. Ciel à moitié nuageux.
3. Ciel aux trois quarts nuageux.
4. Ciel entièrement couvert.
5. Pluie.
6. Neige ou grêle.
7. Nébulosités ou brume.
8. Brouillard.
9. Orage.

*Code VIII.**Hauteur barométrique.*

La lecture du baromètre à mercure doit être corrigée de l'erreur instrumentale, et ramenée à 0° C. et au niveau de la mer. Une table de corrections se trouve ci-après.

La lecture corrigée est signalée en dixièmes de millimètre, mais on ne signale pas le premier chiffre; par exemple, 761,2 mm. se signale ainsi: 612.

Une table permettant de réduire les centièmes de pouce en dixièmes de millimètre se trouve ci-après.

Code VII.

Vädret kl. 8 f. m. medeltid på 75° västlig longitud.

0. Helt klar himmel.
1. En fjärdedel molntäckt.
2. Hälften molntäckt.
3. Tre fjärdedelar molntäckta.
4. Helt molntäckt.
5. Regn.
6. Snö eller hagel.
7. Disigt väder eller lätt dimma.
8. Tjocka.
9. Aska.

*Code VIII.**Barometerhöjd.*

Den avlästa barometerhöjden bör rättas från fel i instrumentet och reduceras till 0° C. och till havsytan. En korrektionstabell finnes här nedan.

Den rättade avläsningen signaleras i tiondels millimeter, men den första siffran signaleras ej; t. ex. 761,2 mm. signaleras: 612.

En tabell för reduktion av hundradels tum till tiondels millimeter finnes här nedan.

Code IX.

La Température de l'Air se signale au moyen de deux chiffres d'après la table suivante:

Luftens temperatur. Denna signaleras med två siffror enligt följande tabell:

Degrés centigrades.	Degrés Fahrenheit.	En chiffres.	Degrés centigrades.	Degrés Fahrenheit.	En chiffres.
Grader Celsius.	Grader Fahrenheit.	I code-siffror.	Grader Celsius.	Grader Fahrenheit.	I code-siffror.
—15,0	5°0	00	10,0	50°0	50
—14,5	5°9	01	10,5	50°9	51
—14,0	6°8	02	11,0	51°8	52
—13,5	7°7	03	11,5	52°7	53
—13,0	8°6	04	12,0	53°6	54
—12,5	9°5	05	12,5	54°5	55
—12,0	10°4	06	13,0	55°4	56
—11,5	11°3	07	13,5	56°3	57
—11,0	12°2	08	14,0	57°2	58
—10,5	13°1	09	14,5	58°1	59
—10,0	14°0	10	15,0	59°0	60
— 9,5	14°9	11	15,5	59°9	61
— 9,0	15°8	12	16,0	60°8	62
— 8,5	16°7	13	16,5	61°7	63
— 8,0	17°6	14	17,0	62°6	64
— 7,5	18°5	15	17,5	63°5	65
— 7,0	19°4	16	18,0	64°4	66
— 6,5	20°3	17	18,5	65°3	67
— 6,0	21°2	18	19,0	66°2	68
— 5,5	22°1	19	19,5	67°1	69
— 5,0	23°0	20	20,0	68°0	70
— 4,5	23°9	21	20,5	68°9	71
— 4,0	24°8	22	21,0	69°8	72
— 3,5	25°7	23	21,5	70°7	73
— 3,0	26°6	24	22,0	71°6	74
— 2,5	27°5	25	22,5	72°5	75
— 2,0	28°4	26	23,0	73°4	76
— 1,5	29°3	27	23,5	74°3	77
— 1,0	30°2	28	24,0	75°2	78
— 0,5	31°1	29	24,5	76°1	79
0,0	32°0	30	25,0	77°0	80
0,5	32°9	31	25,5	77°9	81
1,0	33°8	32	26,0	78°8	82
1,5	34°7	33	26,5	79°7	83
2,0	35°6	34	27,0	80°6	84
2,5	36°5	35	27,5	81°5	85
3,0	37°4	36	28,0	82°4	86
3,5	38°3	37	28,5	83°3	87
4,0	39°2	38	29,0	84°2	88
4,5	40°1	39	29,5	85°1	89
5,0	41°0	40	30,0	86°0	90
5,5	41°9	41	30,5	86°9	91
6,0	42°8	42	31,0	87°8	92
6,5	43°7	43	31,5	88°7	93
7,0	44°6	44	32,0	89°6	94
7,5	45°5	45	32,5	90°5	95
8,0	46°4	46	33,0	91°4	96
8,5	47°3	47	33,5	92°3	97
9,0	48°2	48	34,0	93°2	98
9,5	49°1	49	34,5	94°1	99

*Code X.**Tendance barométrique.*

Par l'expression «tendance barométrique à une heure donnée», l'on entend la variation barométrique au cours des trois heures précédentes. On l'exprime en millimètres. Par exemple, pour obtenir la tendance barométrique à 8 heures du matin, on compare la lecture barométrique à cette heure, soit 755,7 mm., avec la lecture faite à 5 heures du matin, soit 759,3 mm. On dit alors que la tendance barométrique est une chute de 3,6 mm. En général, on détermine la tendance barométrique sur la courbe du barographe.

La *Tendance barométrique* se signale au moyen de deux chiffres, d'après la table suivante.

*Code X.**Barometertendensen.*

Med uttrycket »barometertendens vid ett givet klockslag» förstår man barometervariationen under de tre föregående timmarna. Den uttryckes i millimeter. För att t. ex. erhålla barometertendensen kl. 8 f. m. jämför man den avlästa barometerhöjden vid denna tidpunkt, t. ex. 755,7 mm., med den kl. 5 f. m. avlästa barometerhöjden, t. ex. 759,3 mm. Man säger då, att barometertendensen utvisar ett fall av 3,6 mm. I allmänhet bestämmes barometertendensen efter barografkurvan.

Barometertendensen signaleras med två siffror enligt följande tabell.

Hausse du Baromètre.		En chiffres.	Baisse du Baromètre.		En chiffres.
Millimètres.	Pouces.		Millimètres.	Pouces.	
Barometerens stigning.		I code-siffror.	Barometerens fall.		I code-siffror.
Millimeter.	Tum.		Millimeter.	Tum.	
0,0—0,4	0'00—0'01	01	0,0—0,4	0'00—0'01	51
0,5—0,9	0'02—0'03	02	0,5—0,9	0'02—0'03	52
1,0—1,4	0'04—0'05	03	1,0—1,4	0'04—0'05	53
1,5—1,9	0'06—0'07	04	1,5—1,9	0'06—0'07	54
2,0—2,4	0'08—0'09	05	2,0—2,4	0'08—0'09	55
2,5—2,9	0'10—0'11	06	2,5—2,9	0'10—0'11	56
3,0—3,4	0'12—0'13	07	3,0—3,4	0'12—0'13	57
3,5—3,9	0'14—0'15	08	3,5—3,9	0'14—0'15	58
4,0—4,4	0'16—0'17	09	4,0—4,4	0'16—0'17	59
4,5—4,9	0'18—0'19	10	4,5—4,9	0'18—0'19	60
5,0—5,4	0'20—0'21	11	5,0—5,4	0'20—0'21	61
5,5—5,9	0'22—0'23	12	5,5—5,9	0'22—0'23	62
6,0—6,4	0'24—0'25	13	6,0—6,4	0'24—0'25	63
6,5—6,9	0'26—0'27	14	6,5—6,9	0'26—0'27	64
7,0—7,4	0'28—0'29	15	7,0—7,4	0'28—0'29	65
7,5—7,9	0'30—0'31	16	7,5—7,9	0'30—0'31	66
8,0—8,4	0'32—0'33	17	8,0—8,4	0'32—0'33	67
8,5—8,9	0'34—0'35	18	8,5—8,9	0'34—0'35	68
9,0—9,4	0'36—0'37	19	9,0—9,4	0'36—0'37	69
9,5—9,9	0'38—0'38	20	9,5—9,9	0'38—0'38	70
10,0—10,4	0'39—0'40	21	10,0—10,4	0'39—0'40	71
10,5—10,9	0'41—0'42	22	10,5—10,9	0'41—0'42	72
11,0—11,4	0'43—0'44	23	11,0—11,4	0'43—0'44	73
11,5—11,9	0'45—0'46	24	11,5—11,9	0'45—0'46	74
12,0—12,4	0'47—0'48	25	12,0—12,4	0'47—0'48	75
12,5—12,9	0'49—0'50	26	12,5—12,9	0'49—0'50	76
13,0—13,4	0'51—0'52	27	13,0—13,4	0'51—0'52	77
13,5—13,9	0'53—0'54	28	13,5—13,9	0'53—0'54	78
14,0—14,4	0'55—0'56	29	14,0—14,4	0'55—0'56	79
14,5—14,9	0'57—0'58	30	14,5—14,9	0'57—0'58	80
15,0—15,4	0'59—0'60	31	15,0—15,4	0'59—0'60	81
15,5—15,9	0'61—0'62	32	15,5—15,9	0'61—0'62	82
16,0—16,4	0'63—0'64	33	16,0—16,4	0'63—0'64	83
16,5—16,9	0'65—0'66	34	16,5—16,9	0'65—0'66	84
17,0—17,4	0'67—0'68	35	17,0—17,4	0'67—0'68	85
17,5—17,9	0'69—0'70	36	17,5—17,9	0'69—0'70	86
18,0—18,4	0'71—0'72	37	18,0—18,4	0'71—0'72	87
18,5—18,9	0'73—0'74	38	18,5—18,9	0'73—0'74	88
19,0—19,4	0'75—0'76	39	19,0—19,4	0'75—0'76	89
19,5—19,9	0'77—0'78	40	19,5—19,9	0'77—0'78	90
20,0—20,4	0'79—0'80	41	20,0—20,4	0'79—0'80	91
20,5—20,9	0'81—0'82	42	20,5—20,9	0'81—0'82	92
21,0—21,4	0'83—0'84	43	21,0—21,4	0'83—0'84	93
21,5—21,9	0'85—0'86	44	21,5—21,9	0'85—0'86	94
22,0—22,4	0'87—0'88	45	22,0—22,4	0'87—0'88	95
22,5—22,9	0'89—0'90	46	22,5—22,9	0'89—0'90	96
23,0—23,4	0'91—0'92	47	23,0—23,4	0'91—0'92	97
23,5—23,9	0'93—0'94	48	23,5—23,9	0'93—0'94	98
24,0—24,4	0'95—0'96	49			99

On ne peut signaler la tendance barométrique.
Barometertendensen kan icke signaleras.

*Code XI.**Température à la Surface de la Mer.*

La température à la surface de la mer se signale, au dixième de degré centigrade, par trois chiffres, ou, s'il est nécessaire, par deux chiffres précédés d'un zéro. Si la température est négative, le premier de ces trois chiffres est un 5. Par exemple:

— 2,2° C. s'exprime par 522.
 + 1,0° C. » 010.
 + 15,6° C. » 156.

*Code XI.**Temperaturen vid havsytan.*

Temperaturen vid havsytan signaleras i tiondels grader Celsius med tre siffror, eller, om så är nödvändigt, med två siffror föregångna av en nolla. Om temperaturen är negativ, är den första av dessa tre siffror 5. Till exempel:

— 2,2° C. uttryckes med 522.
 + 1,0° C. » » 010.
 + 15,6° C. » » 156.

Table de Réduction des Hauteurs baro-

Nota.—La lecture barométrique doit être préalablement corrigée de l'erreur

Le signe + indique que la correction doit

Le signe — indique que la correction doit

Tabell för reducering av barometer-

Anm. Det avlästa barometerståndet rättas först för fel i instru-

Tecknet + betyder, att rättelsen

Tecknet — betyder, att rättelsen

Température marquée par le thermomètre joint au baromètre. Temperatur avläst på den vid barometern fogade termometern		— 4° C. 24·8° F.		— 2° C. 28·4° F.		0° C. 32° F.		+ 2° C. 35·6° F.		4° C. 39·2° F.		6° C. 42·8° F.		8° C. 46·4° F.		
		<i>Corrections</i> <i>Rättelser, som</i>														
Hauteur de la cuve du baromètre au-dessus du niveau de la mer. Höjden av barometerns skål över havsytan.	Mètres.	Ft.	In.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	
	Meter.	Fot.	Tum.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	
	0	0	0	+0,5	+0,3	0,0	—0,2	—0,5	—0,7	—1,0						
	1	3	3	+0,6	0,4	+0,1	0,1	0,4	0,6	0,9						
	2	6	7	+0,8	0,5	0,3	0,0	0,3	0,5	0,7						
	3	9	10	+0,9	0,6	0,4	+0,1	0,1	0,4	0,6						
	4	13	1	+1,0	0,8	0,5	0,2	0,0	0,3	0,5						
	5	16	5	+1,2	0,9	0,7	0,4	+0,1	0,1	0,4						
	6	19	8	+1,3	1,0	0,8	0,5	0,2	0,0	0,3						
	7	22	0	+1,4	1,2	0,9	0,6	0,3	+0,1	0,1						
	8	26	3	+1,5	1,3	1,0	0,7	0,5	0,2	0,0						
	9	29	6	+1,7	1,4	1,2	0,8	0,6	0,3	+0,1						
	10	32	10	+1,8	1,6	1,3	1,0	0,7	0,5	0,2						
	11	36	1	+1,9	1,7	1,4	1,1	0,8	0,6	0,3						
	12	39	4	+2,0	1,8	1,5	1,2	1,0	0,7	0,5						
	13	42	8	+2,2	1,9	1,7	1,3	1,1	0,8	0,6						
	14	45	11	+2,3	2,0	1,8	1,5	1,2	0,9	0,7						
	15	49	3	+2,4	2,2	1,9	1,6	1,4	1,1	0,8						
	16	52	6	+2,5	2,3	2,0	1,7	1,5	1,2	0,9						
	17	55	9	+2,6	2,4	2,1	1,9	1,6	1,3	1,1						
	18	59	1	+2,8	2,5	2,3	2,0	1,7	1,4	1,2						
	19	62	4	+2,9	2,6	2,4	2,1	1,9	1,5	1,3						
	20	65	7	+3,0	2,8	2,5	2,3	2,0	1,7	1,4						
	21	68	11	+3,1	2,9	2,6	2,4	2,1	1,8	1,5						
22	72	2	+3,3	3,0	2,8	2,5	2,2	1,9	1,7							
23	75	6	+3,4	3,1	2,9	2,6	2,4	2,1	1,8							

métriques à 0° C. et au Niveau de la Mer.

instrumentale. Cette erreur est négligeable, si elle est moindre que 0,3 mm.

être ajoutée à la lecture barométrique.

être retranchée.

ståndet till 0° C och till havsytan.

mentet. Detta kan dock underlätas om felet är mindre än 0,3 mm.

skall läggas till barometerhöjden.

skall frändragas.

10° C. 50° F.	12° C. 53·6° F.	14° C. 57·2° F.	16° C. 60·8° F.	18° C. 64·4° F.	20° C. 68° F.	22° C. 71·6° F.	24° C. 75·2° F.	26° C. 78·8° F.	28° C. 82·4° F.
------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------

à faire.

skola göras.

Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.
Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.
-1,2	-1,5	-1,7	-2,0	-2,2	-2,5	-2,7	-3,0	-3,2	-3,5
1,1	1,4	1,6	1,9	2,1	2,4	2,6	2,9	3,1	3,4
1,0	1,2	1,5	1,7	2,0	2,2	2,5	2,8	3,0	3,2
0,9	1,1	1,4	1,6	1,9	2,1	2,4	2,6	2,9	3,1
0,8	1,0	1,2	1,5	1,7	2,0	2,2	2,5	2,8	3,0
0,6	0,9	1,1	1,4	1,6	1,9	2,1	2,4	2,7	2,9
0,5	0,8	1,0	1,3	1,5	1,8	2,0	2,3	2,6	2,8
0,4	0,6	0,9	1,1	1,4	1,6	1,9	2,2	2,4	2,7
0,3	0,5	0,8	1,0	1,3	1,5	1,8	2,1	2,3	2,6
0,2	0,4	0,6	0,9	1,1	1,4	1,6	2,0	2,2	2,5
0,0	0,3	0,5	0,8	1,0	1,3	1,5	1,9	2,1	2,4
+0,1	0,2	0,4	0,7	0,9	1,2	1,4	1,8	2,0	2,2
0,2	0,0	0,3	0,5	0,8	1,1	1,3	1,6	1,9	2,1
0,3	+0,1	0,2	0,4	0,7	0,9	1,2	1,5	1,8	2,0
0,4	0,2	0,0	0,3	0,6	0,8	1,1	1,4	1,6	1,9
0,6	0,3	+0,1	0,2	0,5	0,7	1,0	1,3	1,5	1,8
0,7	0,4	0,2	0,1	0,4	0,6	0,9	1,2	1,4	1,6
0,8	0,6	0,3	+0,1	0,3	0,5	0,8	1,0	1,3	1,5
0,9	0,7	0,4	0,2	0,1	0,4	0,6	0,9	1,2	1,4
1,0	0,8	0,6	0,3	0,0	0,3	0,5	0,8	1,0	1,3
1,2	0,9	0,7	0,4	+0,1	0,2	0,4	0,7	0,9	1,2
1,3	1,0	0,8	0,5	0,2	0,1	0,3	0,6	0,8	1,1
1,4	1,2	0,9	0,6	0,3	+0,1	0,2	0,4	0,7	0,9
1,5	1,3	1,0	0,8	0,4	0,2	0,1	0,3	0,6	0,8

Table de Conversion des Pouces anglais en Millimètres
pour les Lectures Barométriques.Tabell för öfverförande av engelska tum till millimeter
vid barometeravläsningar.

Pouces et Dixièmes de Pouce. Tum och tiondels tum.	Centièmes de Pouce. Hundradels tum.									
	0.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.
27,0	685,8	686,0	686,3	686,6	686,8	687,1	687,3	687,6	687,8	688,1
,1	688,3	688,6	688,8	689,1	689,3	689,6	689,9	690,1	690,4	690,6
,2	690,9	691,1	691,4	691,6	691,9	692,1	692,4	692,7	692,9	693,2
,3	693,4	693,7	693,9	694,2	694,4	694,7	694,9	695,2	695,4	695,7
,4	696,0	696,2	696,5	696,7	697,0	697,2	697,5	697,7	697,9	698,2
,5	698,5	698,7	699,0	699,3	699,5	699,8	700,1	700,3	700,5	700,8
,6	701,0	701,3	701,5	701,8	702,0	702,3	702,6	702,8	703,1	703,3
,7	703,6	703,8	704,1	704,3	704,6	704,8	705,1	705,4	705,6	705,9
,8	706,1	706,4	706,6	706,9	707,1	707,4	707,6	707,9	708,1	708,4
,9	708,7	708,9	709,2	709,4	709,7	709,9	710,2	710,4	710,7	710,9
28,0	711,2	711,4	711,7	712,0	712,2	712,5	712,7	713,0	713,2	713,5
,1	713,7	714,0	714,2	714,5	714,7	715,0	715,3	715,5	715,8	716,0
,2	716,3	716,5	716,8	717,1	717,3	717,5	717,8	718,0	718,3	718,6
,3	718,8	719,1	719,3	719,6	719,8	720,1	720,3	720,6	720,8	721,1
,4	721,4	721,6	721,9	722,1	722,4	722,6	722,9	723,1	723,4	723,6
,5	723,9	724,1	724,4	724,7	724,9	725,2	725,4	725,7	725,9	726,2
,6	726,4	726,7	726,9	727,2	727,4	727,7	728,0	728,2	728,5	728,7
,7	729,0	729,2	729,5	729,7	729,9	730,2	730,5	730,7	731,0	731,3
,8	731,5	731,8	732,0	732,3	732,5	732,8	733,0	733,3	733,5	733,8
,9	734,1	734,3	734,6	734,8	735,1	735,3	735,6	735,8	736,1	736,3
29,0	736,6	736,8	737,1	737,4	737,6	737,9	738,1	738,4	738,6	738,9
,1	739,1	739,4	739,6	739,9	740,1	740,4	740,7	740,9	741,2	741,4
,2	741,7	741,9	742,2	742,4	742,7	742,9	743,2	743,4	743,7	744,0
,3	744,2	744,5	744,7	745,0	745,2	745,5	745,7	745,9	746,2	746,5
,4	746,8	747,0	747,3	747,5	747,7	748,1	748,3	748,5	748,8	749,0
,5	749,3	749,5	749,8	750,1	750,3	750,6	750,8	751,1	751,3	751,6
,6	751,8	752,1	752,3	752,6	752,8	753,1	753,4	753,6	753,9	754,1
,7	754,4	754,6	754,8	755,1	755,4	755,6	755,9	756,1	756,4	756,7
,8	756,9	757,2	757,4	757,7	757,9	758,2	758,4	758,7	758,9	759,2
,9	759,5	759,7	760,0	760,2	760,5	760,7	761,0	761,2	761,5	761,7
30,0	762,0	762,2	762,5	762,8	763,0	763,3	763,5	763,8	764,0	764,3
,1	764,5	764,8	765,0	765,3	765,5	765,8	766,1	766,3	766,6	766,8
,2	767,1	767,3	767,6	767,8	768,1	768,3	768,6	768,8	769,1	769,4
,3	769,6	769,9	770,1	770,4	770,6	770,9	771,1	771,4	771,6	771,9
,4	772,2	772,4	772,7	772,9	773,2	773,4	773,7	773,9	774,2	774,4
,5	774,7	774,9	775,2	775,5	775,7	776,0	776,2	776,5	776,7	777,0
,6	777,2	777,5	777,7	778,0	778,2	778,5	778,8	779,0	779,3	779,5
,7	779,8	780,0	780,3	780,5	780,8	781,0	781,3	781,5	781,8	782,1
,8	782,3	782,6	782,8	783,1	783,3	783,6	783,8	784,1	784,3	784,6
,9	784,9	785,1	785,4	785,6	785,9	786,2	786,4	786,6	786,9	787,1
31,0	787,4	787,6	787,9	788,2	788,4	788,7	788,9	789,2	789,4	789,7
,1	789,9	790,2	790,4	790,7	790,9	791,2	791,5	791,7	792,0	792,2
,2	792,5	792,7	793,0	793,2	793,5	793,7	794,0	794,2	794,5	794,8
,3	795,1	795,3	795,5	795,8	796,0	796,3	796,5	796,8	797,0	797,3
,4	797,6	797,8	798,1	798,3	798,6	798,8	799,1	799,3	799,6	799,8

Table pour réduire les Minutes en
Dixièmes de Degré.

Tabell för överförande av minuter
till tiondels grad.

Minutes. Minuter.	Dixièmes de Degré. Tiondels grad.
0— 3	0
4— 9	1
10—15	2
16—21	3
22—27	4
28—33	5
34—39	6
40—45	7
46—51	8
52—57	9
58—59	10

Exemple:**Radiotélégramme renfermant des renseignements météorologiques.**

Icc:

	Premier radiotélégramme.	En Chiffre du Code.	Deuxième radiotélégramme.	En Chiffre du Code.
Date de l'observation	21	21	22	22
Heure de l'observation	13—15	5	3—6	2
Nature des glaces ou de l'épave	Un seul iceberg	1	Champs de glaces	5
Position de la glace ou de l'épave	Latitude 44° 35'	446	Latitude 42° 58'	430
	Longitude 43° 15'	432	Longitude 47° 3'	470

Exempel:**Radiotelegram, innehållande meteorologiska meddelanden.**

Icc:

	Första radiotelegrammet.	I Codesiffror.	Andra radiotelegrammet.	I Codesiffror.
Observationens datum	21	21	22	22
Klockslaget för observationen	13—15	5	3—6	2
Beskaffenheten av isen eller vraket	Ett enda isberg	1	Isfält	5
Belägenheten av isen eller vraket	Latitud 44° 35'	446	Latitud 42° 58'	430
	Longitud 43° 15'	432	Longitud 47° 3'	470

Weather:

	Premier radiotélégramme.	En Chiffre du Code.	Deuxième radiotélégramme.	En Chiffre du Code.
Date de l'observation	21	21	22	22
Position du navire	Latitude 45° 13' Longitude 42° 5'	825	Latitude 43° 47' Longitude 46° 33'	863
Direction et force du vent	E.S.E. 5	26	S.O. 2	55
Direction et vitesse du courant	N.O. 2 miles par heure	82	S.S.E. 1 mile par heure	39
Temps	Ciel clair	0	Brouillard	8
Baromètre	765,3 millim.	653	753,2 millim.	532
Température de l'air	15,3° C.	61	9,8° C.	50
Tendance barométrique	Hausse 0,8	02	Baisse 2,7	56
Température de la surface de la mer	1,4 C.	014	-0,7° C.	507

Ce radiotélégramme serait envoyé au Meteorological Office sous cette forme:

Meteorology: Ice, 21514, 46432: 22254, 30470. Weather, 21825, 26820, 65361, 02014: 22863, 55398, 53250, 56507.

Weather:

	Första radiotelegrammet.	I Codesiffror.	Andra radiotelegrammet.	I Codesiffror.
Observationens datum	21	21	22	22
Fartygets läge	Latitud 45° 13' Longitud 42° 5'	825	Latitud 43° 47' Longitud 46° 33'	863
Vindens riktning och styrka	O.S.O. 5	26	S.V. 2	55
Strömmens riktning och hastighet	N.V. 2 knop	82	S.S.O. 1 knop	39
Vädret	klar himmel	0	tjoeka	8
Barometer	765,3 m. m.	653	753,2 m. m.	532
Luftens temperatur	15,3° C.	61	9,8° C.	50
Barometertendens	stigning 0,8	02	fall 2,7	56
Temperaturen vid havsytan	1,4° C.	014	-0,7° C.	507

Detta radiotelegram skulle sändas till »Meteorological Office» i följande form:

Meteorology: Ice, 21514, 46432: 22254, 30470. Weather, 21825, 26820, 65361, 02014: 22863, 55398, 53250, 56507.

ARTICLE II.

Signal de Sécurité.

Les stations radiotélégraphiques qui ont à transmettre aux navires un avis intéressant la sécurité de la navigation et présentant un caractère d'urgence absolue (icebergs, épaves, cyclones, typhons, modifications brusquement survenues dans la position et la forme des épaves fixes et amers d'atterrissage), font usage du signal suivant, dit signal de sécurité, répété, à de courts intervalles, une dizaine de fois, à pleine puissance:

— — — (T T T).

En principe, toutes les stations radiotélégraphiques qui perçoivent le signal de sécurité et dont l'émission peut troubler la réception, par toutes autres stations, dudit signal et de l'avis de sécurité qui le suit, font silence, de façon à permettre à toutes les stations intéressées de recevoir cet avis. Exception est faite pour les cas de détresse.

L'avis de sécurité est émis une minute après l'envoi du signal de sécurité.

L'émission est recommencée à trois reprises, à dix minutes d'intervalle.

Les Gouvernements des États contractants désignent les stations qui sont chargées d'envoyer aux navigateurs les avis intéressant la sécurité et présentant un caractère d'urgence absolue.

Lorsque lesdits avis sont émis par des stations chargées également du service de l'heure, ils sont répétés après l'envoi du signal horaire et du bulletin météorologique.

ARTIKEL. II.

Säkerhetssignal.

De radiotelegrafiska stationer, som skola sända fartygen ett meddelande, vilket rör säkerheten i fråga om navigeringen och är av beskaffenhet att icke kunna uppskjutas (isberg, vrak, cykloner, tyfoner, plötsliga förändringar i fastliggande vraks och landmärkens läge och form) skola begagna följande signal, kallad säkerhetssignal, vilken med korta mellanrum upprepas ett tiotal gånger med full kraft:

— — — (T T T).

I regel skola alla radiotelegrafiska stationer, vilka upptaga säkerhetssignalen och vilka genom utsändande av telegram kunna störa andra stationer i mottagandet av sagda signal och därpå följande säkerhetsmeddelande, förbliva i överksamhet så att alla intresserade stationer må komma att mottaga nämnda meddelande. Undantag göres för fall av nöd.

Säkerhetsmeddelandet utfärdas en minut efter avsändandet av säkerhetssignalen och upprepas tre gånger med tio minuters mellanrum.

De fördragsslutande staternas regeringar bestämma de stationer, vilka hava sig ålagt att sända till de sjöfarande de meddelanden, som röra säkerheten och icke tåla uppskov.

När dessa signaler utsändas av stationer, som även hava sig ålagt att angiva tiden, upprepas de efter utsändandet av tidssignalen och den meteorologiska rapporten.

ARTICLE III.

ARTIKEL III.

Code Morse.

Morse-code.

Signaux internationaux.

Internationella signaler.

Les signaux peuvent être faits, durant la nuit ou par temps couvert, soit par éclats de lumière longs ou brefs, soit par signaux phoniques (sirènes, cornes de brume, &c.) longs ou brefs, et, durant le jour, par pavillons à main.

Dessa signaler kunna under natten eller i osiktbart väder göras vare sig medelst långa eller korta ljusblinkar eller medelst långa eller korta ljudsignaler (sirener, mistlurar etc.) samt under dagen medelst semaforflaggor.

1.—Signaux urgents et importants.

1. Brådskande och viktiga signaler.

Vous courez sur un danger . . . —
 J'ai besoin de secours;
 restez près de moi . . . — —
 Rencontré des glaces . . . — —
 Vos feux de route sont
 éteints (ou éclairent
 mal) — — — —
 Je n'ai plus d'erre; vous
 pouvez me dépasser en
 prenant des précautions . . . —
 Stoppez (ou mettez en
 panne); j'ai une com-
 munication importante
 à vous faire — — — —
 Je suis désarmé; com-
 muniquez avec moi . . . — — —

Ni styr mot fara — — — —
 Jag har behov av hjälp;
 stanna hos mig — — — —
 Mött is — — — — —
 Edra lanternor hava slock-
 nat (eller lysa dåligt) . . . — — —
 Jag gör icke någon fart;
 ni kan passera mig med
 vidtagande av försik-
 tighetsmått — — — —
 Stoppa (eller brassa back);
 jag har ett viktigt med-
 delande att göra Eder . . . — — —
 Mitt fartyg är urstånd-
 satt att manövrera; sätt
 Eder i förbindelse med
 mig — — — — —

2.—Signaux généraux.

Signification	Signal	Lettres équivalentes et manière de faire le signal	Réponse à faire
Signal préparatoire . . . . .	..... etc.	Succession d'E (en un groupe)	Aperçu au moyen de la lettre T.
Aperçu	—	T (seul)	
Signalez en toutes lettres . .	.....	F F (En un groupe)	Aperçu au moyen de la lettre T.
Employez le Code International des Signaux	-----	M M M (en un groupe) . . .	Aperçu au moyen de la lettre T.
Pavillon du Code International	-----	M M (en un groupe)	
Signal d'interruption . . . . .	.. ..	I I (en lettres séparées)	
Point . . . . .	.. .. .	I I I (en lettres séparées)	
Fin du Signal . . . . .	.....	V E (en un groupe)	----- R. ----- D. (En lettres séparées).

2. Allmänna signaler.

Betydelse	Signal	Motsvarande bokstäver och sätt att göra signalen	Svar som bör avgivas
Förberedande signal . . . . .	..... etc.	Flera E (i en grupp)	»Uppfattat» medelst bokstaven T.
»Uppfattat»	—	T (ensamt)	
Signalera med alla bokstäver .	- - - - -	F F (i en grupp)	»Uppfattat» medelst bokstaven T.
Begagna den internationella signalcoden	- - - - -	M M M (i en grupp)	»Uppfattat» medelst bokstaven T.
Den internationella codens standard	- - - - -	M M (i en grupp)	
Signal för avbrott . . . . .	. . . .	I I (i skilda bokstäver)	
Punkt . . . . .	. . . . .	I I I (i skilda bokstäver)	
Slut på signalen	- - - -	V E (i en grupp)	- - - R. - - - D. (i skilda bokstäver)

2.—Signaux généraux (suite).

Signification	Signal	Lettres équivalentes et manière de faire le signal	Réponse à faire
Signal de correction . . . . .	. . . . etc.	Succession d'E (en lettres séparées).	Succession d'E (en lettres séparées).
Signal d'annulation	W W - - - - -	W W (en un groupe)	W W (en un groupe).
Répétez le mot après—(lorsqu'on demande la répétition d'un seul mot)	I M I - - - - - W A - - - - - suivi du mot qui précède celui dont on demande la répétition	I M I (en un groupe) W A (en lettres séparées)	Aperçu au moyen de la lettre T.
Répétez depuis—(si l'on demande la répétition de plusieurs mots)	I M I - - - - - A A - - - - -	I M I (en un groupe) A A (en lettres séparées)	Aperçu au moyen de la lettre T.
Répétez le tout—(si l'on demande la répétition de toute la communication)	I M I - - - - - A L L - - - - -	I M I (en un groupe) A L L (en lettres séparées)	Aperçu au moyen de la lettre T.

2. Allmänna signaler (fortsättning).

Betydelse	Signal	Motsvarande bokstäver och sätt att göra signalen	Svar som bör avgivas.
Signal för rättelse . . . . .	. . . . etc.	Flera E (i skilda bokstäver) .	Flera E (i skilda bokstäver)
Signal för annullering	W W - - - -	W W (i en grupp)	W W (i en grupp)
Upprepa ordet efter — (då man begär upprepning av ett enda ord)	<p style="text-align: center;">I M I - - - - W A - - - -</p> följt av det ord som står före det, vars upprepande begäres.	I M I (i en grupp) W A (i skilda bokstäver)	Uppfattat, medelst bokstaven T.
Upprepa efter — (om man begär upprepande av flera ord)	<p style="text-align: center;">I M I - - - - A A - - - -</p>	I M I (i en grupp) A A (i skilda bokstäver)	Uppfattat, medelst bokstaven T.
Upprepa allt — (om man begär upprepande av hela meddelandet)	<p style="text-align: center;">I M I - - - - A L L - - - -</p>	I M I (i en grupp) A L L (i skilda bokstäver)	Uppfattat, medelst bokstaven T.

3.—Signaux nationaux.

Signification.	Signal.	Lettres équivalentes et manière de faire le signal.
Allemand	— — — —	G.
Américain	— — — — — — — —	C D en lettres séparées.
Argentin	— — — — — — — —	C G > >
Austro-Hongrois	— — — — — — — —	C F > >
Belge	— — — — — — — —	D C > >
Brésilien	— — — — .	D E > >
Britannique . . . . .	. — — — —	F.
Bulgare	— — — — — — — —	D F en lettres séparées.
Chilien	— — — — — — — —	D G > >
Chinois . . . . .	. — — — — —	E C > >
Colombien . . . . .	. — — — —	E D > >
Danois . . . . .	. — — — — —	E F > >
Espagnol	— — — — — — — —	G C > >
Français	E.
Grec	— — — — — — — —	M M en un groupe suivi de D.
Italien	— — — — — .	C E en lettres séparées.
Japonais	— — — — —	C.
Mexicain . . . . .	. — — — — — — — —	F C en lettres séparées.
Néerlandais . . . . .	. — — — — —	E G > >
Norvégien	— — — — — — — —	M M en un groupe suivi de C.
Péruvien . . . . .	. — — — — — — — —	F D en lettres séparées.
Portugais . . . . .	. — — — — .	F E > >
Russe	— — — —	D.
Siamois . . . . .	. — — — — — — — —	F G en lettres séparées.
Suédois	— — — — — — — —	M M en un groupe suivi d'E.
Turc	— — — — — — — —	G D en lettres séparées.
Uruguayien	— — — — .	G E > >
Vénézuélien	— — — — — — — —	G F > >

3. Nationalitetssignaler.

Betydelse.	Signal.	Motsvarande bokstäver och sätt varpå signalen skall givas.
Amerikansk	— · · · · — · · ·	C D i åtskilda bokstäver.
Argentinsk	— · · · · — — — —	C G > >
Belgisk	— · · · — — — —	D C > >
Brasiliansk	— · · · · ·	D E > >
Brittisk	· · · · ·	F.
Bulgarisk	— · · · · · · · ·	D F i åtskilda bokstäver.
Chilensk	— · · · — — — —	D G > >
Columbisk	· — — · ·	E D > >
Dansk	· · · · ·	E F > >
Fransk	·	E.
Grekisk	— — — — — — — —	M M i en grupp efterföljd av D.
Holländsk	· — — · ·	E G i åtskilda bokstäver.
Italiensk	— — — · ·	C E > >
Japansk	— — — ·	C.
Kinesisk	· — — — ·	E C i åtskilda bokstäver.
Mexikansk	· · · · — — — —	F C > >
Norsk	— — — — — — — —	M M i en grupp efterföljd av C.
Peruviansk	· · · · — — · ·	F D i åtskilda bokstäver.
Portugisisk	· · · · · ·	F E > >
Rysk	— · · ·	D.
Siamesisk	· · · · — — — —	F G i åtskilda bokstäver.
Spansk	— — — — — — ·	G C > >
Svensk	— — — — — ·	M M i en grupp efterföljd av E.
Turkisk	— — — — · · ·	G D i åtskilda bokstäver.
Tysk	— — — ·	G.
Uruguayansk	— — — · ·	G E i åtskilda bokstäver.
Venezolansk	— — — · · · ·	G F > >
Österrikisk-Ungersk	— — — · · · ·	C F > >

4.—Instructions.

1. *Les signaux urgents et importants* peuvent être faits sans attendre la réponse au signal préparatoire, si l'on suppose que la personne à qui l'on s'adresse est dans l'impossibilité de répondre, ou dans d'autres circonstances spéciales, mais dans ce cas on devra laisser un intervalle entre le signal préparatoire et le texte du signal.

2. *Le signal* (FF) est fait avant la première lettre des mots à signaler en toutes lettres.

3. *Le signal* — — — — — (MMM) est employé avant tout signal fait au moyen du Code international des Signaux.

4. *Le signal* — — — — — (MM) signifie que le Pavillon du Code International des Signaux est employé de la manière indiquée dans le Livre du Code.

5. *Le signal d'interruption* est employé entre l'adresse de la personne à qui le signal est destiné et le texte même de ce signal. Il est également employé, s'il y a lieu, entre le texte du signal et le nom de l'expéditeur.

6. *Le point* est employé, s'il y a lieu, dans le texte du signal.

7. *Le signal de correction* est employé pour annuler le dernier mot ou groupe signalétique envoyé par erreur.

8. *Le signal d'annulation* est employé pour annuler toute la communication.

9. *Manière de répondre.* Lorsqu'un mot ou groupe signalétique est compris, on doit y répondre par un éclat long — (T).

Si un mot ou groupe signalétique n'obtient pas de réponse,

4. Instruktioner.

1) *Brådskande och viktiga signaler* kunna göras utan att avvakta svar på den förberedande signalen, om man antager, att den person, till vilken man avsänder signalen, icke kan svara, eller under andra särskilda omständigheter, men i detta fall bör man göra ett uppehåll mellan den förberedande signalen och signalens text.

2) *Signalen* (FF) göres före första bokstaven av de ord, som skola signaleras med alla bokstäver.

3) *Signalen* — — — — — (MMM) betyder: följande signal är i enlighet med den internationella signalboken.

4) *Signalen* — — — — — (MM) tjänstgör som den internationella signalbokens standert. (Code-flag.)

5) *Avbrottssignalen* användes emellan den persons adress, till vilken signalen avsändes och själva texten till signalen. Den användes likaledes mellan signalens text och avsändarens namn, om detta utsättes.

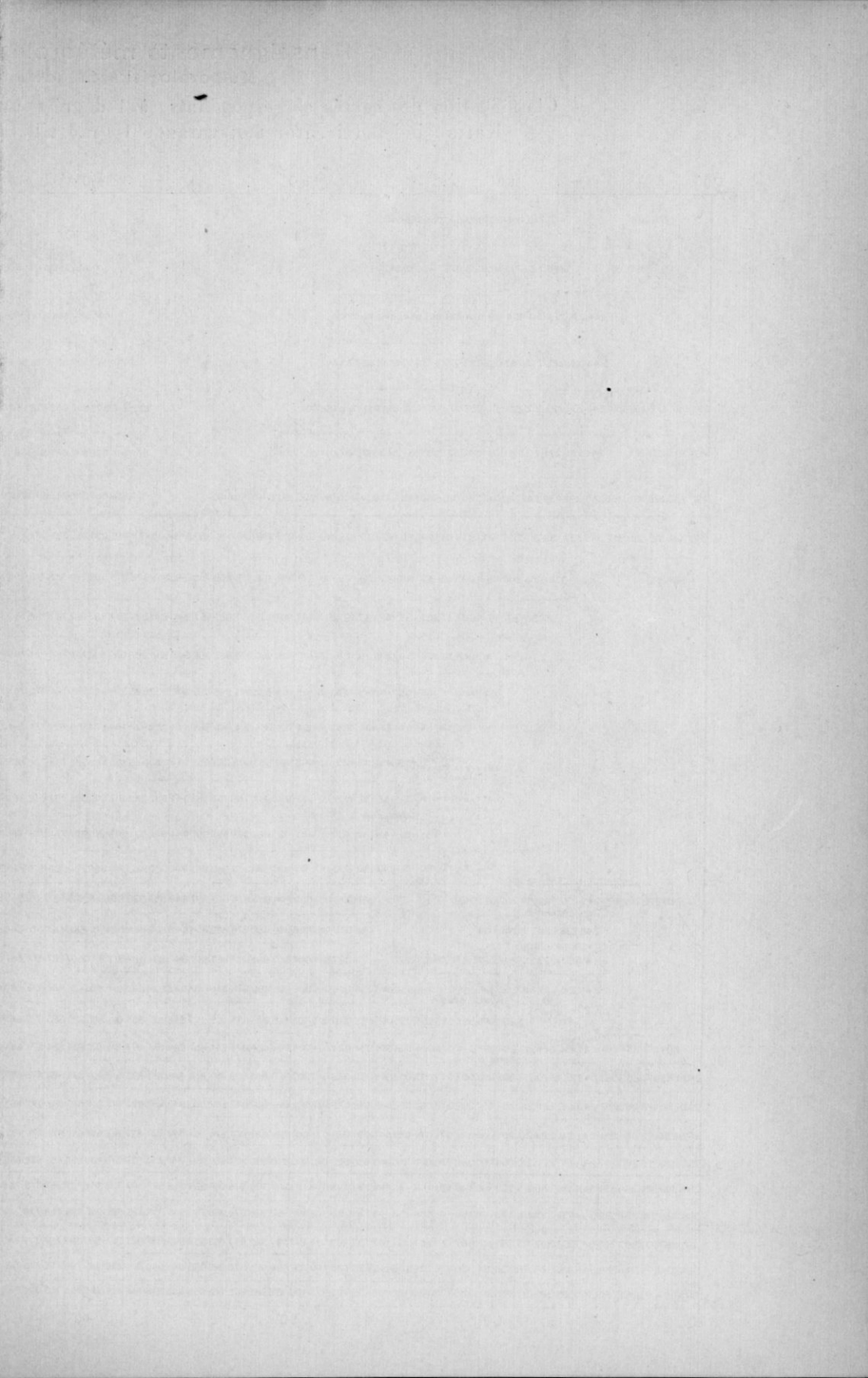
6) *Punkt* användes, om så erfordras, i signalens text.

7) *Rättelsesignalen* användes för att annullera det sista ordet eller den sista signalgruppen, som avsänts av misstag.

8) *Annulleringssignalen* användes för att annullera hela meddelandet.

9) *Sätt att svara.* När ett ord eller en signalgrupp har uppfattats, bör man svara därpå med en lång ljusblick — (T).

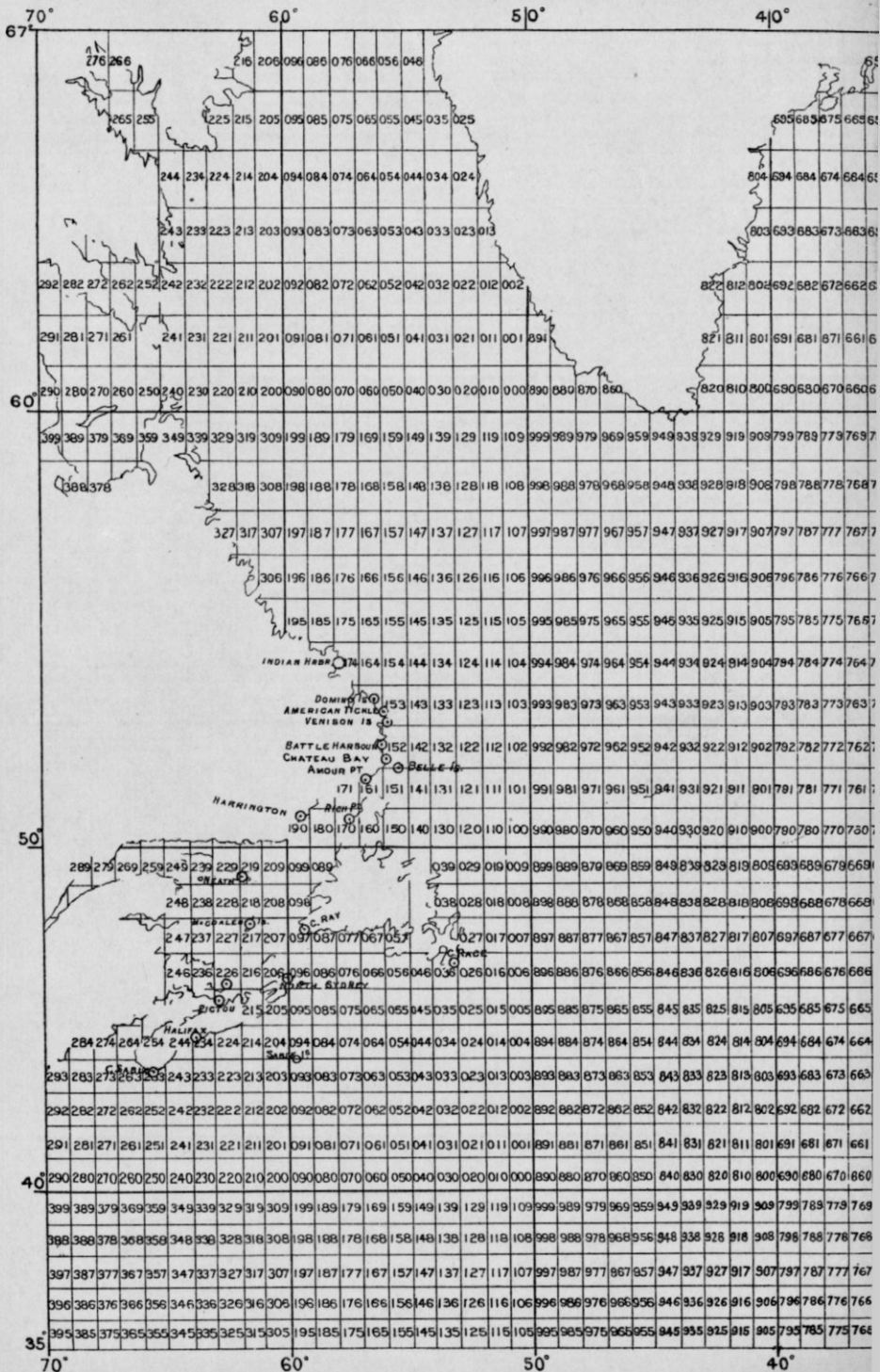
Om ett ord eller en signalgrupp icke erhåller svar, skall avsända-

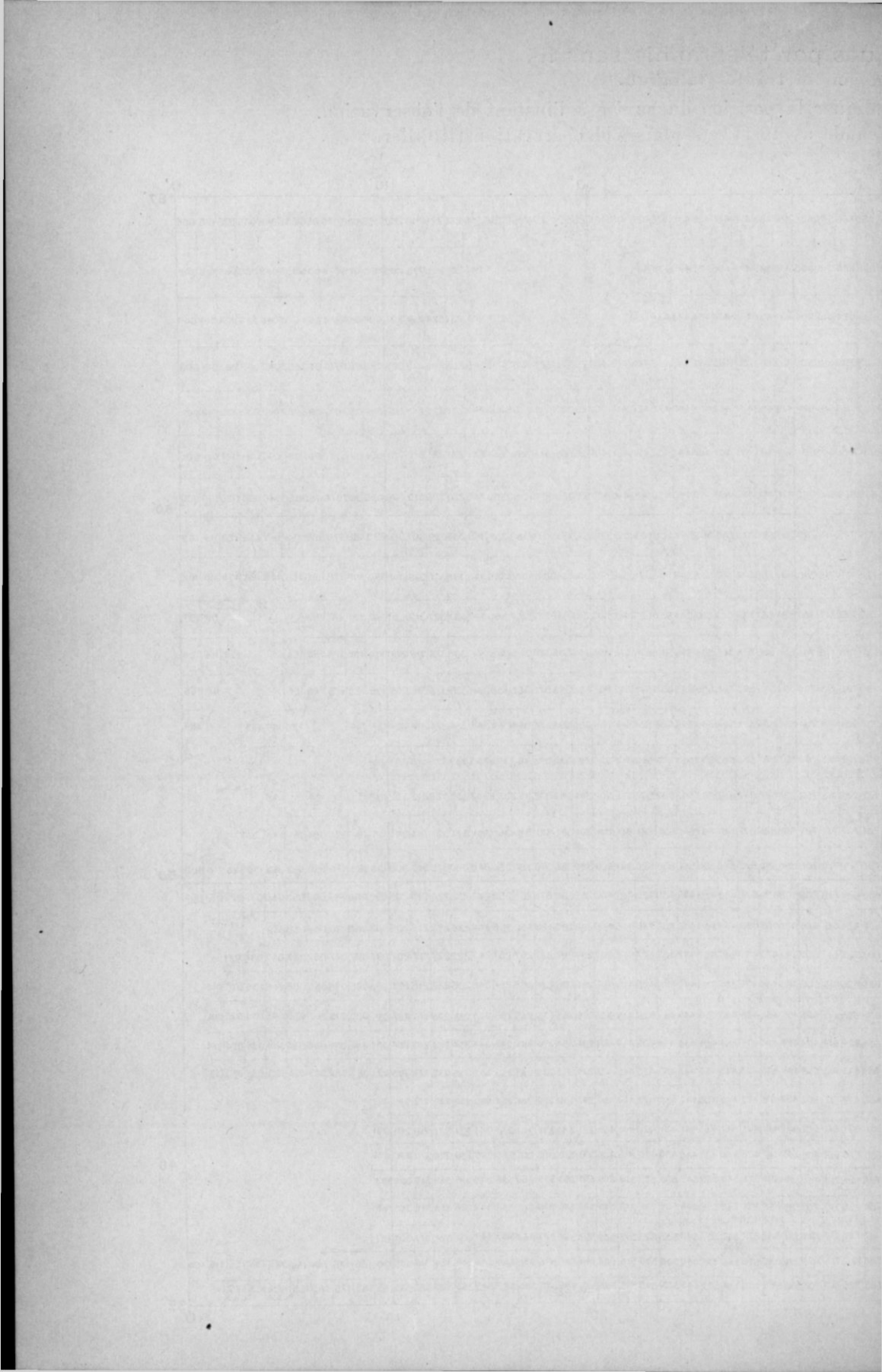


Renseignements météorologiques

Meteorologiska meddelanden

Classification des carrés correspondants à 1 degré pour
Kartan indelad i rutor motsvarande 1 grad till ar





l'expéditeur doit le répéter jusqu'à ce qu'il ait obtenu une réponse par un éclat long.

A la fin de la communication, et si celle-ci est comprise, celui qui la reçoit doit faire les signes .-.-.-.- (RD).

On doit répondre aux signaux de Correction et d'Annulation par la répétition de ces signaux.

10. *Le signal de nationalité* est fait immédiatement après que la réponse au signal préparatoire a été obtenue, afin d'indiquer la nationalité du navire qui fait le signal. Le navire recevant la communication y répond par le signal de sa propre nationalité.

ren upprepa detsamma tills han erhållit svar genom en lång ljusblick.

Vid slutet av meddelandet och om detta har uppfattats, bör den som mottager detsamma göra tecknen .-.-.-.- (RD).

Rättelse- och annulleringssignalerna böra besvaras medelst upprepande av dessa signaler.

10) *Nationalitetssignalen* göres omedelbart efter det svar erhållits å den förberedande signalen, för att angiva det signalerande fartygets nationalitet. Det fartyg, som mottager meddelandet, svarar därpå med sin egen nationalitetssignal.

ARTICLE IV.

Une copie imprimée du code des signaux urgents et importants sera placée bien en vue dans la chambre des cartes de tout navire.

ARTIKEL IV.

En tryckt kopia av coden över brådskande och viktiga signaler skall vara placerad på i ögonen fallande ställe i varje fartygs navigationshytt.

Construction.

Konstruktion.

ARTICLE V.

ARTIKEL V.

Définitions.

Definitioner.

Le sens à attribuer aux expressions principales, techniques ou autres, contenues dans la Convention elle-même ainsi que dans le présent Règlement, sous le Titre Construction, est donné ci-après:

(1.) *La flottaison en charge* est la flottaison considérée dans la détermination du compartimentage.

(2.) *La longueur* du navire est la longueur extrême, mesurée au niveau de la flottaison en charge.

Här nedan angives betydelsen av de viktigaste tekniska och andra termer, som förekomma såväl i konventionen som i detta reglemente under rubriken »Konstruktion»:

1) *Lastvattenlinjen* är den vattenlinje som bestämmer fartygets indelning i vattentäta rum.

2) *Fartygets längd* är dess hela längd i lastvattenlinjen.

(3.) La *largeur* du navire est la largeur extrême hors membrures, mesurée au niveau de la flottaison en charge ou au-dessous de celle-ci.

(4.) Le *pont de compartimentage* est le pont continu le plus élevé jusqu'auquel s'élèvent toutes les cloisons étanches transversales.

(5.) La *ligne de surimmersion* est une ligne supposée tracée sur le bordé, à 76 millimètres (équivalant à 3 pouces anglais) au-dessous de l'intersection de la surface extérieure du bordé avec la surface supérieure du pont de compartimentage.

(6.) Le *tirant d'eau* est la distance verticale mesurée entre le dessus de quille, au milieu de la longueur, et la flottaison en charge.

(7.) Le *franc-bord* est la distance verticale mesurée de la flottaison en charge à la ligne de surimmersion au milieu du navire.

(8.) Le *creux* est la somme du tirant d'eau et du franc-bord.

(9.) La *tonture* du pont de compartimentage, en chaque point, est la distance verticale mesurée du livet de ce pont à une ligne parallèle à la flottaison en charge, passant par ce livet au milieu.

(10.) Le *coefficient de finesse* à employer, s'il en est besoin, est le rapport entre le volume de la carène hors membrures, limitée à la flottaison en charge, et le produit des trois dimensions: longueur, largeur, tirant d'eau.

(11.) La *perméabilité* d'un espace s'exprime par la fraction de cet espace que l'eau est susceptible d'occuper.

Le volume d'un compartiment

3) Fartygets *bredd* är dess största bredd över spant i eller under lastvattenlinjen.

4) *Skottdäcket* är det översta över fartygets hela längd sig sträckande däck, till vilket alla vattentäta tvärskeppsskott nå upp.

5) *Linjen för säkerhetsgränsen* är en linje dragen utanpå bordläggningen 76 mm. (3 eng. tum) under skärningslinjen mellan bordläggningens yttre yta och skottdäckets övre yta.

6) *Djupgåendet* är det lodräta avståndet mellan kölens överkant midskepps och lastvattenlinjen.

7) *Fribordet* är det lodräta avståndet midskepps mellan lastvattenlinjen och linjen för säkerhetsgränsen.

8) Fartygets *djup* är summan av djupgåendet och fribordet.

9) *Skottdäckets språng* i någon punkt är det lodräta avståndet mellan överkanten av skottdäcksbalken på detta ställe till en linje som tänkes dragen genom midskeppsbalkens överkant parallellt med lastvattenlinjen.

10) Om *deplacementets fyllighetskoefficient* behöver användas, utgör densamma förhållandet mellan deplacementet utanpå spanten upp till lastvattenlinjen samt produkten av de tre dimensionerna: längd, bredd och djupgående.

11) Ett rums *fyllningsgrad* betecknar den bråkdel av dess rymd, som kan fyllas med vatten.

Volymen av ett fartygsrum,

qui s'étend au-dessus de la ligne de surimmersion doit être considéré comme limité à la hauteur de cette ligne; les volumes s'étendent hors membrures.

(12.) La *tranche des machines* s'étend entre les cloisons transversales principales étanches qui limitent les espaces affectés aux machines de propulsion principales et auxiliaires, y compris les chaudières, s'il en existe.

som sträcker sig upp över linjen för säkerhetsgränsen, skall endast beräknas till denna linje. Volymen skall beräknas utanpå spanten.

12) *Maskinrummet* beräknas såsom sträckande sig mellan de vattentäta huvudtvärskeppsskott, vilka ytterst begränsa det för huvud- och hjälpdrivkraftsmaskinerna ävensom ångpannorna, om sådana finnas, avsedda utrymmet.

ARTICLE VI.

Longueur envahissable.

Pour chaque point de la longueur du navire, la longueur envahissable doit être déterminée en tenant compte des formes, du tirant d'eau, et des autres caractéristiques géométriques du navire considéré.

Pour un navire dont les cloisons transversales étanches sont limitées par un pont de compartimentage continu, la longueur envahissable en un point donné est la portion maximum, exprimée en centièmes, de la longueur du navire, ayant pour centre le point considéré, et qui peut être envahie par l'eau, dans les conditions hypothétiques définies à l'Article VII ci-après, sans que le navire s'immerge au delà de la ligne de surimmersion.

Pour un navire dont toutes les cloisons étanches transversales ne s'élèvent pas jusqu'à un seul et même pont continu, les longueurs envahissables doivent être déterminées de manière à assurer à ce navire, dans toutes les conditions possibles d'assiette après avarie, une sécurité au moins équivalente à celle qui est établie pour le

ARTIKEL VI.

Fyllningslängd.

På varje punkt av fartygets längd skall fyllningslängden bestämmas med hänsyn tagen till fartygets form, djupgående och övriga mera framträdande geometriska egenskaper hos fartyget i fråga.

Hos fartyg, varest de vattentäta tvärskeppsskotten avslutas med ett genomgående skottdäck, är fyllningslängden på en given punkt lika med den i procent uttryckta största del av fartygets längd, vars mitt ligger i den ifrågavarande punkten, och som enligt här nedan i artikel VII gjorda antaganden kan täckas av vatten, utan att fartyget sjunker ned djupare än till linjen för säkerhetsgränsen.

Hos fartyg, varest icke alla vattentäta tvärskeppsskott nå upp till samma genomgående däck, skola fyllningslängderna bestämmas så, att fartyget i fråga vid alla på grund av timad skada förekommande olika fall av trimning erhåller minst lika stort mått av säkerhet som det, vilket föreskrivits för ett fartyg, vars samt-

navire dont toutes les cloisons se limitent à un pont continu.

liga tvärskeppsskott nå upp till ett genomgående däck.

ARTICLE VII.

Perméabilité.

Les hypothèses visées à l'Article VI ci-dessus sont relatives aux perméabilités des volumes en question, limités supérieurement à la ligne de surimmersion.

Dans la détermination des longueurs envahissables, on adopte une perméabilité moyenne uniforme pour l'ensemble de chacune des trois parties suivantes du navire:

- (1.) Tranche des machines;
- (2.) Portion située à l'avant de la tranche des machines;
- (3.) Portion située à l'arrière de la tranche des machines.

La perméabilité à attribuer à la tranche des machines, y compris le volume du double-fonds correspondant, est quatre-vingt pour cent pour les navires à vapeur. Pour les navires munis de moteurs à combustion interne, la perméabilité de la tranche des machines est quatre-vingt-cinq pour cent, à moins qu'il ne soit prouvé par un calcul direct qu'une valeur inférieure à ce chiffre peut lui être attribuée; mais en aucun cas le chiffre adopté ne peut être inférieur à quatre-vingt pour cent.

Les perméabilités à attribuer aux espaces situés à l'avant et à l'arrière de la tranche des machines sont les suivantes:

- (a.) Soixante pour cent pour les locaux à marchandises, les soutes à charbon permanentes et de réserve, les soutes à provisions, à bagages et à dépêches, les puits

ARTIKEL VII.

Fyllningsgrad.

De i artikel VI åsyftade antaganden hänföra sig till fyllningsgraden av de ifrågavarande rummen, begränsade upptill av linjen för säkerhetsgränsen.

Vid bestämmandet av fyllningslängderna användes en genomsnittlig fyllningsgrad för hela längden av var och en av fartygets följande tre delar:

- 1) maskinrummet,
- 2) den för om maskinrummet belägna delen,
- 3) den akter om maskinrummet belägna delen.

För ångfartyg skall fyllningsgraden för maskinrummet och däri inberäknat utrymme inom dubbelbotten under maskinrummet beräknas till 80 procent. För motorfartyg är fyllningsgraden för maskinrummet 85 procent, därest det icke av företagen beräkning framgår, att ett lägre värde bör sättas därför; dock i intet fall lägre än 80 procent.

Fyllningsgraden för delarna för och akter om maskinrummet är:

- a) 60 procent för lastrum, permanenta kolboxar och reservkolboxar, förrådsrum, bagage- och postrum, kättingslårar, vatten-täta tunnlår för propelleraxlar

aux chaînes, les tunnels étanches des arbres d'hélices et des tuyautages, ainsi que les citernes à eau douce établies au-dessus du double-fonds.

La preuve doit être faite que les espaces énumérés ci-dessus sont appropriés à leur destination et qu'ils y sont réellement affectés. La même perméabilité ne peut, sans autorisation de l'Administration, être attribuée à aucun espace non spécifié ci-dessus.

b. Quatre-vingt-quinze pour cent pour les espaces réservés aux passagers et à l'équipage, les coquerons, les cales servant exclusivement de cales à eau, les double-fonds et tous les autres espaces du navire qui ne sont pas affectés à l'une des destinations énumérées dans le paragraphe (*a*) précédent.

Si une partie d'entrepont, limitée par des cloisons métalliques transversales permanentes est partiellement affectée au transport des passagers, cet espace doit être considéré comme affecté en totalité aux passagers; les parties d'entrepont qui peuvent être affectées indifféremment aux passagers ou à la cargaison doivent, de même, être considérées comme affectées aux passagers.

Si, dans chacune des portions avant et arrière du navire, au-dessous de la ligne de surimmersion, il existe à la fois des espaces appartenant aux catégories (*a*) et (*b*) ci-dessus, la perméabilité moyenne, pour la portion considérée, est donnée en pourcentage par la formule $95 - 35r$, dans laquelle r est le rapport entre le volume des espaces de la catégorie

och rörledningar samt färskvattenstankar ovan dubbelbotten.

Det måste dock styrkas, att ovan uppräknade rum äro lämpliga för det ändamål, för vilket de äro avsedda, samt att de verkligen nyttjas för detta ändamål. Nämda fyllningsgrad får icke utan myndigheternas medgivande bestämmas för något annat rum än de ovan avsedda.

b) 95 procent för rum, avsedda för passagerare och besättning, pikar, tankar, som uteslutande användas såsom trimningstankar, dubbelbottnar och alla andra fartygets rum, vilka icke äro avsedda för något i mom. *a*) avsett ändamål.

Därest ett mellandäcksrums, som begränsas av fasta tvärskeppskott av metall, till någon del är inrättat för passagerare, skall hela rummet betraktas såsom avsett för passagerare; likaså skall mellandäcksrums, som är användbart för såväl passagerare som last, betraktas såsom helt och hållet avsett för passagerare.

Därest i fartygets för eller akter om maskinrummet belägna delar under linjen för säkerhetsgränsen samtidigt finnas rum, som kunna hänföras till mom. *a*) och rum, som kunna hänföras till mom. *b*) här ovan, erhåller man den genomsnittliga fyllningsgraden för den ifrågavarande delen procentvis genom formeln $95 - 35r$, varvid r betecknar förhållandet

(a) et le volume total de la portion considérée du navire.

mellan volymen av de rum, som kunna hänföras till mom. a) och totalvolymen av den ifrågavarande delen av fartyget.

ARTICLE VIII.

Longueur admissible des Compartiments.

(1.) La longueur maximum admissible, pour un compartiment ayant son centre en un point quelconque d'un navire, se déduit de la longueur envahissable (Article VI) en multipliant celle-ci par un facteur approprié dit *facteur de cloisonnement*.

(2.) Ce facteur de cloisonnement dépend de la longueur du navire et, pour une longueur donnée, varie selon la nature du service pour lequel le navire est prévu. Ce facteur décroît d'une façon régulière et continue:

(a.) à mesure que la longueur du navire augmente;

(b.) à mesure que, pour une longueur donnée, le type du navire s'éloigne du type mixte «passagers-marchandises», pour se rapprocher du type essentiellement affecté au transport des passagers.

(3.) Pour chacun des deux types de navires visés dans le présent article sous (2) (b), la variation du facteur de cloisonnement peut être figurée par une courbe dont les coordonnées représentent les longueurs du navire et les valeurs du facteur; le tableau suivant définit certains points de deux courbes qui correspondent respectivement, savoir:

La courbe la plus élevée, aux exigences minima pour le type mixte;

ARTIKEL VIII.

Den tillåtna rumslängden.

1) Den största tillåtna längden hos ett rum med centrum i en punkt var som helst i fartyget bestämmas genom att multiplicera fyllningslängden (artikel VI) med en bestämd faktor kallad *indelningsfaktor*.

2) Indelningsfaktorn beror på fartygets längd och växlar för en given längd allt efter det ändamål, vartill fartyget är avsett. Densamma minskas på ett regelbundet kontinuerligt sätt:

a) i samma mån som fartygets längd ökas samt

b) för en given längd, i samma mån som fartyget skiljer sig från den typ av fartyg, som är avsedd för blandad gods- och passagerarbefordran, och i stället närmar sig den typ av fartyg, som huvudsakligen är avsedd för passagerare.

3) För var och en av de två olika typer av fartyg, som åsyftas i föregående mom. 2) b), kan indelningsfaktorns växling uttryckas medelst en kurva, där koordinaterna utgöras av fartygets längd och faktorns värde. Nedanstående tabell ger vissa punkter på två kurvor, av vilka

den högre motsvarar minimifordringarna för »den blandade typen» och

La courbe la plus basse, aux den lägre minimifordringarna exigences minima pour le type à för »passagerartypen». passagers.

Tableau. — Tabell.

A.	B.		C.	
	Mètres.	Équivalent en pieds anglais à.	Mètres.	Équivalent en pieds anglais à.
	Meter.	Motsvarande i eng. fot.	Meter.	Motsvarande i eng. fot.
1,00	90	295	79	259
0,90	114	374	87	285
0,84	123	404	93	305
0,65	149	489	116	380
0,50	174	571	149	489
0,39	213	699	209	685
0,34	274	899	274	899

La colonne A indique les valeurs maxima admissibles pour le facteur de cloisonnement correspondant aux longueurs données dans les colonnes B et C.

La colonne B est applicable aux navires du type mixte «passagers-marchandises»; la colonne C est applicable aux navires essentiellement affectés au transport des passagers.

(4.) Pour une longueur donnée, la valeur du facteur de cloisonnement correspondant à un navire de type intermédiaire aux deux extrêmes limites, sera comprise entre les valeurs du facteur déterminées par les deux courbes mentionnées ci-dessus, et sera fixée automatiquement, suivant un *criterium de service*; ce criterium fera l'objet d'études ultérieures.

Kolumn A angiver indelningsfaktorns högsta tillåtna värde för de i kolumnerna B och C angivna fartyglängder.

Kolumn B avser fartyg i blandad gods- och passagerarfart.

Kolumn C avser fartyg som huvudsakligen äro passagerarfartyg.

4) För en given längd är indelningsfaktorns värde för ett fartyg mellan de två yttersta gränserna att finna mellan värdet av de faktorer, som bestämmas av de två ovan nämnda kurvorna och blir automatiskt bestämd av en *farthoefficient*, vilken skall bliva föremål för vidare studier.

ARTICLE IX.

(1.) Quand le facteur de cloisonnement est égal ou inférieur à 0,50, ce facteur peut être doublé pour donner en un point quelconque du navire la longueur globale de deux compartiments adjacents, mais, dans chaque paire de compartiments, la longueur du plus court ne peut être inférieure au quart de la longueur globale ainsi obtenue. Si l'un des deux compartiments adjacents fait partie de la tranche des machines, et si la portion du navire qui comprend l'autre compartiment présente une perméabilité différente de quatre-vingt pour cent, les longueurs correspondantes doivent être ramenées aux valeurs convenables par l'application d'une correction appropriée.

(2.) En aucun cas, la longueur d'un compartiment ne peut dépasser vingt-huit mètres (équivalent à 92 pieds anglais).

(3.) Quand le facteur de cloisonnement est compris entre 0,84 et 0,50, la longueur globale des deux premiers compartiments à partir de l'étrave ne doit pas être supérieure à la longueur envahissable à l'extrémité avant du navire, et la longueur du second de ces compartiments doit être au plus égale à la longueur admissible en vertu de l'Article VIII ci-dessus, et non inférieure à trois mètres (équivalent à 10 pieds anglais).

(4.) Quand la longueur du navire est comprise entre 213 mètres (équivalent à 699 pieds anglais) et 251 mètres (équivalent à 823 pieds anglais), la longueur envahissable à l'extrémité avant doit

ARTIKEL IX.

1) Är indelningsfaktorn lika med eller mindre än 0,50, kan den fördubblas i ändamål att i vilken som helst punkt av fartygets längd erhålla den sammanlagda längden av två angränsande vattentäta rum, dock endast för så vitt det kortare av varje sådant rumspar icke är mindre än en fjärdedel av deras sålunda erhållna sammanlagda längd. Där est ett av två angränsande vattentäta rum utgör en del av maskinrummet och den genomsnittliga fyllningsgraden i den del av fartyget, där det andra rummet är beläget, avviker från 80 procent, skola de två rummens inbördes längder rättas till rimliga proportioner genom lämplig korrektion.

2) Under inga omständigheter får ett vattentätt rums längd överstiga 28 meter (motsvarande 92 eng. fot).

3) Ligger indelningsfaktorn mellan 0,84 och 0,50, får den sammanlagda längden av de två förligaste rummen icke överstiga fyllningsländen i den längst förut belägna delen, ej heller må det andra rummets längd vara å ena sidan större än den i artikel VIII här ovan tillåtna eller å andra sidan mindre än tre meter (motsvarande 10 eng. fot).

4) Överstiger fartygets längd 213 meter (motsvarande 699 eng. fot) men icke uppgår till 251 meter (motsvarande 823 eng. fot), skall fyllningslängden i fartygets förliga del vara minst 20 procent

être au moins égale à vingt pour cent de la longueur du navire, et il ne peut y avoir moins de trois compartiments sur une distance, mesurée à partir de l'étrave, au plus égale à la longueur envahissable précitée et non inférieure à vingt pour cent de la longueur du navire.

(5.) Quand la longueur du navire atteint ou dépasse 251 mètres (équivalant à 823 pieds anglais) la règle précédente est applicable sous réserve de remplacer: trois compartiments et vingt pour cent, par: quatre compartiments et vingt-huit pour cent.

(6.) Il peut exister une niche dans une cloison transversale, à condition qu'elle se trouve à une distance suffisante de la muraille.

Lorsque le facteur de cloisonnement est supérieur à 0,50, des baïonnettes ne sont pas admises dans les cloisons transversales principales des navires auxquels l'Article VIII est applicable, à moins qu'il n'existe un cloisonnement supplémentaire assurant la même sécurité que des cloisons planes. En aucun cas, dans une cloison formant baïonnette, la longueur totale des ressauts ne peut dépasser deux centièmes de la longueur du navire, plus trois mètres (équivalant à 10 pieds anglais).

(7.) Les volumes admissibles pour chacun des deux compartiments adjacents déterminés suivant l'Article VIII et le présent Article ne peuvent, en aucun cas, être affectés par l'existence de niches ou de ressauts dans la cloison qui les sépare.

av fartygets längd, och fartyget skall hava minst tre vattentäta rum på ett avstånd räknat från fören av åtminstone ovannämnda fyllningslängd och icke understigande 20 procent av fartygets längd.

5) Är fartygets längd lika med 251 meter (motsvarande 823 eng. fot) eller därutöver, är ovanstående regel tillämplig, ifall 3 vattentäta rum och 20 procent utbytas mot 4 vattentäta rum och 28 procent.

6) Tvärskeppsskott må vara försedd med en recess, därest densamma befinner sig på ett tillräckligt avstånd från fartygsidan.

Är indelningsfaktorn större än 0,50 må i fråga om fartyg, som falla under bestämmelserna i artikel VIII, lodräta avsatser ej finnas i de vattentäta huvudtvärskeppsskotten, därest det icke finnes en ytterligare indelning i vattentäta rum, som erbjuder samma säkerhet som obrutna skott. Under inga omständigheter må i ett brutet skott den totala längden av avsatserna överstiga 2 procent av fartygets längd plus 3 meter (motsvarande 10 eng. fot).

7) Den tillåtna rymden för vart och ett av två angränsande rum, såsom detsamma blivit bestämt enligt reglerna i denna och föregående artikel, får i alla händelser icke röna inverkan av befintligheten av recesser eller avsatser i det skott, som skiljer dem åt.

ARTICLE X.

Si un navire présente un degré de sécurité supérieur à celui que prescrivent les Articles VIII et IX ci-dessus, et que l'armateur demande qu'il en soit fait mention sur le certificat de sécurité, conformément à l'Article 17, alinéa 4, de la Convention, cette demande doit être accompagnée de tous les renseignements nécessaires pour en établir le bien-fondé.

En pareil cas, cette mention constate que le compartimentage est égal ou supérieur à celui prévu pour un navire de même longueur, appartenant à la catégorie visée dans la colonne C du tableau de l'Article VIII ci-dessus; la mention indique, en outre, quelle serait la longueur du navire, appartenant à cette dernière catégorie, et pour lequel la valeur réglementaire du facteur de cloisonnement est précisément égale à celle qui a été employée pour le compartimentage du navire en question.

Les longueurs et facteurs correspondants, qui ne figurent pas explicitement dans les colonnes C et A respectivement du tableau de l'Article VIII, sont obtenus par interpolation.

ARTICLE XI.

Cloisons d'abordage et Cloisons limitant la Tranche des Machines.

Il doit exister à l'extrémité avant des navires une cloison d'abordage s'élevant jusqu'au pont de compartimentage; sur les navires à superstructure continue,

ARTIKEL X.

Om ett fartyg företer en högre grad av säkerhet än den, som föreskrives i artiklarna VIII och IX här ovan, och redaren begär, att detta skall antecknas i säkerhetscertifikatet i enlighet med art. 17 mom. 4 av konventionen, skall denna begäran åtföljas av alla upplysningar, som behövas för att styrka framställningen.

I dylikt fall skall anteckningen i certifikatet angiva, att skottindelningen är likadan eller bättre än den, som kräves för ett fartyg av samma längd, tillhörande den kategori, som upptagits i kolumn C i tabellen till ovanstående artikel VIII; dessutom skall anteckningen angiva, vilken längden skulle vara för ett fartyg, tillhörande sistnämnda kategori, för vilket indelningsfaktorns reglementerade värde skulle fullständigt motsvara det värde, som använts för ifrågavarande fartygs indelning.

De längder och motsvarande faktorer, som icke finnas uttryckligen angivna i kolumnerna C och A i tabellen till artikel VIII erhållas genom interpolering.

ARTIKEL XI.

Pikskott och maskinrumsskott.

I fartygs förpik skall finnas ett kollisionsskott nående ända upp till skottdäcket; hos fartyg med över fartygets hela längd sig sträckande överbyggnad skall

cette cloison doit s'élever jusqu'au pont le plus élevé. La distance, mesurée à la flottaison en charge, de cette cloison à l'étrave ne doit pas être inférieure à cinq pour cent de la longueur du navire.

Il doit exister également une cloison à l'extrémité arrière et des cloisons aux extrémités de la tranche des machines, pour en séparer les portions du navire affectées aux passagers et aux marchandises; toutes ces cloisons doivent s'élever jusqu'au pont de compartimentage. La cloison de l'extrémité arrière peut toutefois être arrêtée au-dessous de ce pont, sous la double réserve que cette cloison s'élève au moins jusqu'au premier pont au-dessus de la flottaison en charge et que ce pont forme plafond horizontal étanche depuis la cloison en question jusqu'à l'étambot; en aucun cas néanmoins, la sécurité du navire, au regard du compartimentage, ne doit se trouver diminuée de ce fait.

detta skott räcka ända upp till översta däck. Detta skotts avstånd från stäven, mätt i lastvattenlinjen, får icke understiga 5 % av fartygets längd.

Likaså skola finnas dels ett skott i akterpiken dels ock skott vid vardera ändan av maskinrummet för att avskilja detta från de för passagerare och last avsedda delarna av fartyget; samtliga dessa skott skola räcka upp till skottdäcket. Akterpikskottet behöver dock ej räcka upp till detta däck, under förutsättning såväl att detta skott räcker åtminstone upp till första däck över lastvattenlinjen som att detta senare däck bildar ett vågrätt vattentätt tak från skottet i fråga ända till akterstäven; i intet fall får dock fartygets säkerhet, såvitt angår indelningen i vattentäta rum, härigenom minskas.

ARTICLE XII.

Cloisons d'incendie.

Des cloisons incombustibles doivent subdiviser les parties du navire situées au-dessus de la ligne de surimmersion, en vue d'empêcher la propagation du feu. La distance moyenne entre deux cloisons consécutives de l'espèce est fixée à quarante mètres (équivalant à 131 pieds anglais) au maximum. Les niches dans ces cloisons doivent être incombustibles; les ouvertures dans ces cloisons doivent être munies de portes incombustibles.

ARTIKEL XII.

Eldfasta skott.

Eldfasta skott böra i ändamål att hindra spridning av eld avskilja de delar av fartyget, som ligga över linjen för säkerhetsgränsen. Medelavståndet mellan två dylika efter varandra följande skott är bestämt till högst 40 meter (motsvarande 131 eng. fot). Recesser i dessa skott skola vara eldfasta; öppningarna i skotten skola vara försedda med eldfasta dörrar.

ARTICLE XIII.

Évacuation des Compartiments étanches.

(1.) Dans les parties du navire affectées aux passagers et à l'équipage, tout compartiment étanche doit être pourvu d'une échappée offrant aux personnes un moyen de retraite praticable.

(2.) Chaque chambre de machine, chaque chaufferie et chaque tunnel d'arbre doit être pourvu en tout cas d'une échappée offrant au personnel un moyen de retraite qui n'exige pas la traversée de portes étanches.

ARTICLE XIV.

Construction des Cloisons étanches.—
Épreuves initiales.

(1.) Les cloisons étanches doivent être construites de manière à pouvoir supporter la pression due à une colonne d'eau s'élevant jusqu'à la ligne de surimmersion, avec une marge de résistance convenable.

(2.) Lorsqu'une cloison forme baïonnette ou présente des niches, ces parties doivent être aussi étanches et présenter la même résistance que les parties avoisinantes de la cloison.

Au passage de membrures ou de barrots au travers d'un pont ou d'une cloison étanche, l'étanchéité doit être assurée par des pièces forgées et matées, ou bien coulées et fixées avec interposition de mastic de fer, à l'exclusion de remplissages en bois ou en ciment.

ARTIKEL XIII.

Utgångar från vattentäta rum.

1) I de delar av fartyget, som äro bestämda för passagerare och besättning, skall varje vattentätt rum vara försedd med en reservutgång, som på ett lämpligt sätt erbjuder möjlighet för nämnda personer att avlägsna sig.

2) Varje maskinrum, pannrum och axeltunnel skall under alla omständigheter vara försedd med en utgång som tillåter personalen att avlägsna sig utan att passera igenom de vattentäta dörrarna.

ARTIKEL XIV.

Konstruktion av vattentäta skott.—
Nybyggnadsprov.

1) De vattentäta skotten skola konstrueras så, att de kunna med lämplig motståndsmarginal utvärda trycket av en vattenpelare, vilken räcker ända upp till linjen för säkerhetsgränsen.

2) När ett skott bildar avsats eller är försedd med reccesser, skola dessa delar vara lika vattentäta och erbjuda samma motstånd som skottets angränsande delar.

Därest spant och balkar gå genom ett däck eller vattentätt skott, skall vattentäthet åstadkommas medelst antingen smidda och diktade eller ock gjutna och med järnkitt fastsatta kragar. Fyllning av trä eller cement får ej förekomma.

(3.) L'essai par remplissage des compartiments principaux n'est pas obligatoire. Un examen complet des cloisons doit être fait par un expert agréé; cet examen doit être complété dans tous les cas par un essai à la lance.

(4.) Les compartiments extrêmes de l'avant et de l'arrière du navire doivent être soumis à un essai de remplissage sous la pression d'une colonne d'eau s'élevant jusqu'à la ligne de surimmersion.

Les double-fonds, les cales à eau et tous les compartiments destinés à contenir des liquides doivent être soumis à un essai de remplissage sous la pression d'une colonne d'eau s'élevant jusqu'à la flottaison en charge, sans que la hauteur de cette colonne d'eau au-dessus du plafond puisse être inférieure à 2,44 mètres (8 pieds anglais).

(5.) Aucune modification ne peut être apportée dans la structure d'une cloison, postérieurement à l'inspection, sans autorisation de l'Administration.

(6.) Toutes les prescriptions relatives aux cloisons étanches transversales principales sont applicables, dans la mesure du possible, aux cloisons longitudinales.

3) Det är icke nödvändigt att underkasta huvudrummen prov genom att vattenfyllas. En fullständig undersökning av skotten skall utföras av en därtill be-myndigad sakkunnig; denna undersökning bör i alla händelser fullständigas av prov genom försök med vattenpåspritning medelst slang.

4) De yttersta rummen i fartygets för och akter böra underkastas vattenfyllnadsprov under tryck av en vattenpelare, som räcker ända upp till linjen för säkerhetsgränsen.

Dubbelbottnar, bottentankar, djupa vattentankar och alla rum, avsedda att innehålla flytande ämnen, skola underkastas vattenfyllnadsprov under tryck av en vattenpelare, som räcker ända upp till lastvattenlinjen; höjden av denna vattenpelare över taket får dock ej understiga 2,44 meter (8 eng. fot).

5) Efter besiktningen får ändring i ett skotts beskaffenhet ej företagas utan vederbörande myndighets tillstånd.

6) Alla föreskrifter rörande vattentäta huvudtvärskeppsskott skola, i den mån det är möjligt, tillämpas å långskeppsskott.

ARTICLE XV.

Ouvertures pratiquées dans les Cloisons étanches.

(1.) Le nombre des ouvertures pratiquées dans les cloisons étanches doit être réduit au minimum compatible avec les dispositions générales et la bonne exploitation

ARTIKEL XV.

Öppningar i de vattentäta skotten.

1) Antalet öppningar i de vattentäta skotten bör inskränkas till det minsta möjliga antal, som är förenligt med fartygets allmänna inredning och lämpliga

du navire; ces ouvertures doivent être pourvues de dispositifs de fermeture satisfaisants.

(2.) Il ne peut exister ni porte, ni vanne, ni trou d'homme, ni aucun orifice d'accès:

(a) dans la cloison étanche d'abordage, au-dessous de la ligne de surimmersion;

(b) dans les cloisons transversales étanches séparant un local à marchandises d'un local à marchandises contigu ou d'une soute à charbon de réserve, sauf exceptions spécifiées au paragraphe (6) ci-après.

(3.) Dans la tranche des machines, exclusion faite des portes des soutes à charbon et des tunnels d'arbres, il ne peut exister qu'une porte de communication dans chaque cloison transversale principale; toutefois, s'il y a plusieurs tunnels d'arbres distincts, chacun d'eux peut être muni d'une porte d'accès.

S'il existe un tunnel avant pour la circulation des personnes ou pour le passage des tuyautages, ce tunnel doit être pourvu d'une porte étanche.

(4.) Ne sont admises que les portes à charnières et les portes à glissières ou toutes autres d'un type au moins équivalent, à l'exclusion des portes montées simplement sur boulons.

Les portes à charnières doivent être pourvues de loquets commandés par des leviers manœuvrables des deux côtés de la cloison.

Les portes à glissières peuvent être à déplacement vertical ou horizontal. Celles qui sont actionnées uniquement à bras doivent pouvoir être manœuvrées sur place et, en outre, d'un point accessible situé au-dessus de la

utnyttjande; dessa öppningar skola vara försedda med tillfredsställande stängningsanordningar.

2) Dörr, slussventil, manhål eller öppning för tillträde får icke finnas:

a) i det vattentäta kollisionsskottet, under linjen för säkerhetsgränsen,

b) i de vattentäta tvärskeppsskott, som skilja tvenne närliggande lastrum åt eller ock lastrum från reserv-kolbox, med de undantag, som finnas uppräknade i mom. 6) här nedan.

3) I maskinrum får, med undantag för dörrar till kolbox eller axeltunnel, icke finnas mer än en genomgångsdörr i varje huvudtvärskeppsskott; dock må, om flera särskilda axeltunnlar finnas, var och en av dem förses med en tillträdesdörr.

Finnes tunnel för ut, avsedd för persongenomgång eller för rörledning, skall densamma vara försedd med en vattentät dörr.

4) Inga andra dörrar äro tillåtna än dörrar på gångjärn eller skjutdörrar eller andra slags dörrar av minst lika god typ, med undantag dock för sådana, som endast äro uppsatta på bultar.

Dörrar på gångjärn skola vara försedda med lås, vilkas handtag kunna manövreras på båda sidor om skottet.

Skjutdörrarna må vara rörliga i vågrät eller lodrät riktning. Sådana, som öppnas och stängas allenast med handkraft, böra vara så inrättade, att de kunna manövreras på platsen och dessutom från en tillgänglig plats be-

ligne de surimmersion; celles qui comportent l'emploi d'une énergie mécanique doivent pouvoir être manœuvrées:

(a.) mécaniquement de la timonerie;

(b.) à bras, sur place et d'un point accessible au-dessus de la ligne de surimmersion.

Est assimilée à une porte employant l'énergie mécanique, toute porte munie d'un frein à cataracte ou de tout dispositif équivalent, susceptible d'être libérée d'un point voisin de la timonerie, et, une fois libérée, se fermant sous l'effet de son propre poids.

(5.) Les portes étanches des soutes à charbon doivent être pourvues d'écrans, ou autres dispositifs ayant pour effet d'empêcher le charbon de faire obstacle à leur fermeture.

(6.) Des portes étanches à charnières peuvent être admises dans les parties du navire affectées aux passagers et à l'équipage, ainsi que dans les locaux de service, à condition qu'elles soient établies au-dessus d'un pont dont la surface inférieure, à son point le plus bas en abord, se trouve au moins à 2,13 mètres (7 pieds anglais) au-dessus de la flottaison en charge; ces portes ne sont pas autorisées dans ces parties et locaux du navire au-dessous d'un tel pont.

Des portes étanches à charnières d'un type particulièrement robuste peuvent être admises dans des cloisons d'entrepont séparant deux locaux à marchandises, à condition que ces portes se trouvent au-dessus de la flottaison en charge. Elles doivent être fermées à l'aide d'un mécanisme

lâgen över linjen för säkerhetsgränsen. Sådana, som öppnas och stängas mekaniskt, skola kunna manövreras:

a) såväl mekaniskt från styrhytten,

b) som ock med handkraft på platsen och från en tillgänglig plats över linjen för säkerhetsgränsen.

Varje med kataraktycylinder eller likvärdig anordning försedd dörr må anses likställd med en dörr med mekanisk stängningsanordning, därest den kan frigöras från en plats i närheten av styrhytten och därefter stänger sig av sin egen tyngd.

5) De vattentäta dörrarna till kolboxarna skola vara försedda med skärmar eller andra anordningar för att förekomma att kolet hindrar dörrarnas stängande.

6) Vattentäta gångjärnsdörrar i de delar av fartyget, som äro avsedda för passagerare och besättning, ävensom i arbetsrum äro endast tillåtna om de äro belägna över ett däck, vars undersida på dess lägsta punkt bordvarts befinner sig åtminstone 2,13 meter (7 eng. fot) över lastvattenlinjen; de få icke finnas i nyssnämnda delar och rum av fartyget belägna under ett sådant däck.

Vattentäta gångjärnsdörrar av särskilt solid typ kunna medgivas i mellandäcksskott mellan två lastrum, därest dessa dörrar befinna sig över lastvattenlinjen. De skola stängas medelst en pålitlig mekanisk anordning före resans början och icke öppnas under densamma.

efficace avant l'appareillage et ne pas être ouvertes pendant la navigation.

Toutefois, il ne pourra être admis de portes étanches à charnières, même aux extrémités du navire, dans un entrepont à marchandises pour la région centrale duquel ces portes seraient interdites.

(7.) Toutes les autres portes étanches doivent être des portes à glissières.

(8.)—(a.) Toutes les portes étanches situées au-dessous de la flottaison en charge doivent pouvoir être fermées simultanément et contrôlées d'un poste unique situé dans la timonerie ou au voisinage immédiat de celle-ci; la fermeture simultanée de ces portes doit être précédée de l'émission d'un signal avertisseur sonore. Toutefois cette obligation ne vaut que pour les navires dans lesquels les cloisons transversales principales étanches de la tranche des machines sont munies, à un niveau voisin du parquet de chauffe, de portes étanches en nombre supérieur à cinq; les portes étanches d'accès aux tunnels n'entrent pas en compte.

(b.) S'il existe, entre les soutes à charbon des entreponts au-dessous du pont de compartimentage, des portes étanches qui doivent, à la mer, être occasionnellement ouvertes pour l'arrimage du charbon, l'emploi d'une énergie mécanique est exigé pour la manœuvre de ces portes. L'ouverture et la fermeture de ces portes doivent être mentionnées au journal de bord.

(c.) L'emploi d'une énergie mécanique est également exigé pour les portes établies au passage des

I för last avsett mellandäcksrums, inom vars i fartygets mitt belägna del vattentäta gångjärnsdörrar äro förbjudna, få dock i intet fall sådana dörrar användas ens i de längst för och akter belägna delarna av fartyget.

7) Alla andra vattentäta dörrar skola vara skjutdörrar.

8) a) Alla vattentäta dörrar, belägna under lastvattenlinjen, skola kunna samtidigt stängas och kontrolleras från en enda plats i styrhytten eller i dennas omedelbara närhet; en tydlig varningssignal bör givas före dörrarnas samtidiga stängande. Dock gäller denna föreskrift endast i fråga om fartyg, i vilka de vattentäta huvudtvärskeppsskotten vid maskinrummet äro ungefär i höjd med eldrumsdurken försedda med flera än 5 vattentäta dörrar; de vattentäta dörrarna till tunnlar häri ej medräknade.

b) Om mellan kolboxarna i mellandäck under skottdäcket finnas vattentäta dörrar, som tillfälligtvis behöva öppnas till sjöss för lämpning av kol, skall manövreringen av dessa dörrar verkställas mekaniskt. Öppnandet och stängandet av dessa dörrar skall antecknas i skeppsdagboken.

c) Användandet av mekanisk kraft fordras likaledes för de dörrar, som finnas inrättade i

conduits de réfrigération des cales à marchandises, si ces conduits traversent plus d'une cloison transversale principale étanche, et si les seuils de ces portes ne sont pas situés à plus de 2,13 mètres (7 pieds anglais) au-dessus de la flottaison en charge.

(9.) L'emploi de panneaux démontables n'est toléré que dans la tranche des machines. Ces panneaux doivent toujours être en place avant l'appareillage; ils ne peuvent être enlevés en cours de navigation, si ce n'est en cas d'impérieuse nécessité. Les précautions nécessaires doivent être prises pour rétablir la parfaite étanchéité du joint.

(10.) Toutes les portes étanches doivent être fermées en cours de navigation; il ne peut être dérogé à cette règle que lorsque les besoins du service l'exigent; toute porte ouverte doit pouvoir être fermée immédiatement.

(11.) Si des conduits de tirage forcé ou des coursives de communication pour le personnel, notamment entre le poste de l'équipage et les chaufferies, ou tous autres passages similaires, traversent des cloisons transversales principales, ces conduits, coursives ou passages doivent être munis des portes étanches ou autres dispositifs équivalents, nécessaires pour rétablir l'intégrité de l'étanchéité de la cloison.

(12.) Si des tuyautages, des conducteurs électriques, &c., traversent des cloisons étanches transversales au-dessous de la ligne de surimmersion, des dispositions doivent être prises pour assurer l'intégrité de l'étanchéité de la cloison.

gångarna för kylanordningar till lastrummen, därest dessa gångar gå igenom mera än ett vattentätt huvudtvärskeppsskott samt dörrarnas trösklar icke äro belägna mer än 2,13 meter (7 eng. fot) över lastvattenlinjen.

9) Löstagbara plåtar få icke användas annat än i maskinrummet. Dessa plåtar skola alltid vara insatta på sin plats före resans början; de få icke annat än i yttersta nödfall borttagas medan fartyget är till sjöss. Nödiga försiktighetsmått skola vidtagas för att sammanfogningen åter skall bliva fullständigt vattentät.

10) Alla vattentäta dörrar skola vara stängda under resa; undantag från denna regel må endast göras, när fartygets tjänst så fordrar; varje öppnad dörr bör kunna omedelbart stängas.

11) Om ledningar för forcerat drag eller gångar för besättningen, särskilt från eldrummen, eller ock andra liknande gångar gå igenom huvudtvärskeppsskott, skola de vara försedda med vattentäta dörrar eller andra likvärdiga anordningar för att bibehålla skottets fullständiga vattentäthet.

12) Om rörledningar, elektriska ledningar eller dylikt gå igenom vattentätt tvärskeppsskott under linjen för säkerhetsgränsen, skola anordningar vidtagas för att säkerställa skottets fullständiga vattentäthet.

(13.) Le nombre des vannes établies dans les cloisons étanches doit être réduit au minimum. Les vannes ne sont admises qu'en des endroits suffisamment accessibles en tout temps pour que l'on puisse s'assurer de leur bon état d'entretien; elles doivent être solidement construites, soigneusement montées et périodiquement visitées. Les vannes doivent pouvoir être manœuvrées d'un endroit accessible situé au-dessus de la ligne de surimmersion et leur mécanisme doit comporter un dispositif indiquant si la vanne est ouverte ou fermée.

13) Antalet slussventiler i vattentätt skott bör vara så ringa som möjligt. Slussventiler äro endast tillåtna på sådana ställen, som alltid äro så tillgängliga, att man kan försäkra sig om att de äro i gott stånd; de skola vara starkt konstruerade och noggrant insatta samt skola regelbundet undersökas. Slussventilerna skola kunna manövreras från ett lätt tillgängligt ställe, beläget över linjen för säkerhetsgränsen, och skall deras mekanism vara försedd med en anordning, utvisande om slussventilen är öppen eller stängd.

ARTICLE XVI.

Ouvertures dans la Muraille.

(1.) (a.) Au-dessous d'un pont dont la surface inférieure à son point le plus bas en abord se trouve à moins de 2,13 mètres (7 pieds anglais) au-dessus de la flottaison en charge, il ne peut être établi que des hublots fixes;

(b.) Toutefois des hublots à ouvrir peuvent être établis dans les entreponts visés au paragraphe (a) ci-dessus, s'il est satisfait aux conditions suivantes:

— ces hublots doivent être fermés d'une façon étanche et à clé avant l'appareillage;

— ces hublots ne doivent pas être ouverts en cours de navigation;

— mention au journal de bord doit être faite des heures auxquelles ces hublots auront été ouverts dans le port et fermés à clé avant l'appareillage;

— ces hublots doivent être tels qu'il soit pratiquement impossible

ARTIKEL XVI.

Öppningar i fartygssidorna.

1) a) Under däck, vars undersida på dess lägsta punkt bordvarts befinner sig mindre än 2,13 meter (7 eng. fot) över lastvattenlinjen, få endast fasta sidoventiler förekomma.

b) Sidoventiler avsedda att öppnas kunna dock anbringas i sådant mellandäck, som under a avses, om följande villkor uppfyllas:

sidoventilerna skola före resans början vattentätt tillslutas och låsas;

sidoventilerna få ej öppnas under resan;

anteckning skall göras i skeppsdagboken angående de tider, då sidoventilerna öppnas i hamn och tillslutas före resans början;

sidoventilerna skola vara så konstruerade, att de praktiskt

à toute personne de les ouvrir sans autorisation du capitaine.

(c.) Les hublots établis dans les entreponts visés au paragraphe (a) ci-dessus doivent être munis de tapes métalliques efficaces.

(2.) Des hublots à ouvrir peuvent être établis au-dessus du pont défini au paragraphe (1) (a) du présent Article, excepté dans les locaux affectés exclusivement au transport de marchandises ou de charbon.

(3.) Aucun hublot ne peut être établi dans les locaux affectés exclusivement au transport de marchandises ou de charbon.

(4.) Tous les hublots qui sont inaccessibles pendant le voyage doivent être munis de tapes métalliques efficaces et le hublot ainsi que la tape doivent être tenus fermés pendant la navigation.

(5.) Aucun hublot à ventilation automatique ne peut être établi dans la muraille du navire au-dessous de la ligne de surimpression.

(6.) Les prises d'eau et décharges dans la muraille doivent être disposées de façon à empêcher toute introduction accidentelle d'eau dans le navire.

(7.) Le nombre des dalots, tuyaux de décharge et autres dispositifs similaires comportant une ouverture dans la muraille, doit être réduit au minimum, soit en utilisant chaque orifice de décharge pour le plus grand nombre possible d'installations, soit de toute autre manière satisfaisante.

(8.) Les décharges à la coque, dont l'orifice intérieur se trouve au-dessous de la ligne de surim-

taget ej kunna öppnas utan befälhavarens medgivande.

c) Sidoventiler anbragta i mellanäck, som under a) härovan avses, skola vara försedda med tillförlitliga metalluckor.

2) Sidoventiler avsedda att öppnas kunna anbringas ovanför det i paragraf 1) a) i denna artikel avsedda däck, dock icke i rum, som äro uteslutande avsedda för last eller kol.

3) Sidoventil får ej anbringas i rum, som uteslutande äro avsedda för last eller kol.

4) Alla sidoventiler, som under resan äro oåtkomliga, skola vara försedda med tillförlitliga metalluckor och såväl ventilen som luckan vara tillslutna under resan.

5) Automatisk ventilationsöppning får ej anbringas i fartygssidan under linjen för säkerhetsgränsen.

6) Alla för intagande och utsläppande av vatten avsedda anordningar i fartygssidan skola inrättas så, att vatten ej genom desamma kan oavsiktligt insläppas i själva fartyget.

7) Spygatt, avloppsledningar och andra liknande anordningar, som nödvändigöra öppningar i fartygssidan, skola inskränkas till minsta möjliga antal, antingen därigenom att samma utloppsöppning tages i anspråk för så många dylika inrättningar som möjligt eller på något annat tillfredsställande sätt.

8) Utlopp i fartygsskrovet skall, därest dess inre öppning befinner sig under linjen för säkerhets-

mersion, doivent être munis de dispositifs efficaces et accessibles empêchant l'eau de s'introduire dans le navire. On peut employer soit une soupape manœuvrable à distance, soit deux soupapes ordinaires dont l'une est toujours accessible; les organes de manœuvre à distance et les soupapes ordinaires sont considérés comme accessibles que s'ils se trouvent au-dessus du pont visé au paragraphe (1) (a) du présent Article.

(9.) Les coupées, portes de chargement et sabords à charbon ne peuvent en aucun cas être établis au-dessous de la flottaison en charge; il ne sont pas autorisés, même vers les extrémités du navire, dans un local au-dessous de l'entrepont le plus bas pour la région centrale duquel ils sont admis.

(10.) Les coupées, portes de chargement et sabords à charbon situés au-dessous de la ligne de surimmersion doivent être efficacement fermés et assujettis avant l'appareillage; ils doivent rester fermés pendant la navigation.

(11.) Les orifices intérieurs des déversoirs à escarbilles, saletés, &c., ne sont pas admis au-dessous du pont visé au paragraphe (1) (a) du présent Article; ils peuvent l'être au-dessus de ce pont s'ils sont pourvus de couvercles installés à la satisfaction de l'Administration. Ces couvercles doivent être étanches s'ils sont établis au-dessous de la ligne de surimmersion; ils doivent être disposés de manière que des corps étrangers ne puissent faire obstacle à leur fermeture. Cette fermeture doit présenter au moins les mêmes commodités et les mêmes garanties que les fermetures de portes étanches et des hublots.

gränsen, vara försett med tillförlitliga och lätt åtkomliga anordningar, som förhindra vattnets inträngande i fartyget. Därvid kan användas antingen en på avstånd manövrerbar ventil, eller ock tvenne vanliga ventiler, av vilka den ena alltid är åtkomlig. Manöverapparaten och de vanliga ventilerna skola icke anses såsom åtkomliga, därest de icke befinna sig ovan det under 1) a) i denna artikel avsedda däck.

9) I intet fall få landgångs-, last- eller kolportar anbringas under lastvattenlinjen. Sådana anordningar äro icke heller tillåtna ens i fartygets yttersta ändar i rum under det lägsta mellandäcksrum, i vars midskeppsdal dylika öppningar få anbringas.

10) Landgångs-, last- eller kolportar i fartygssidan under linjen för säkerhetsgränsen skola före resans början effektivt tillslutas och regleras samt hållas stängda under resan.

11) Öppningar inombords till avloppsrör för aska, avfall m. m., få icke anbringas under det under 1) a) i denna artikel avsedda däck. De äro medgivna ovanför detta däck, om de äro försedda med av vederbörande myndighet godkända lock. Dessa lock skola vara vattentäta, om de befinna sig under linjen för säkerhetsgränsen, samt vara så inrättade, att icke främmande föremål kunna förhindra deras tillslutande. Deras stängning bör vara minst lika lätt och säker som stängningen av vattentäta dörrar och sidoventiler.

ARTICLE XVII.

Construction et Épreuves des Portes étanches, Hublots, &c.

(1.) Les dispositifs adoptés ainsi que les matériaux utilisés pour la construction des portes étanches, hublots, coupées, sabords à charbon, portes de chargement, soupapes, tuyaux, déversoirs à escarbilles et à saletés doivent répondre aux exigences de l'Administration.

(2.) Les portes étanches doivent être soumises à un essai hydrostatique sous une pression égale à la pression qui est réglementaire pour la partie correspondante de la cloison. Cet essai doit être fait soit avant, soit après mise en place de la porte à bord, mais en tout cas avant l'entrée en service du navire.

ARTICLE XVIII.

Construction des Ponts étanches, Tambours, &c. — Épreuves initiales.

(1.) Les ponts étanches, tambours et conduits de ventilation doivent présenter une résistance égale à celle des parties avoisinantes des cloisons étanches. Les procédés employés pour assurer l'étanchéité de ces éléments, ainsi que les dispositifs adoptés pour les ouvertures qui y sont pratiquées, doivent répondre aux exigences de l'Administration. Lorsqu'il est fait usage d'obturateurs étanches pour ces ouvertures, ils doivent être mis en place avant l'appareillage et rester fermés pendant la navigation.

ARTIKEL XVII.

Konstruktion och prov av vattentäta dörrar, sidoventiler m. m.

1) Tillämpade anordningar ävensom använt material för konstruktion av vattentäta dörrar, sidoventiler, landgångs-, kol- eller lastportar, ventiler, rörledningar samt ask- och avfallstrummor skola uppfylla vederbörande myndighets fordringar.

2) Vattentäta dörrar skola provas medelst lika stort vattentryck som det, som föreskrives för skottets motsvarande del. Provet kan företagas antingen innan dörren är insatt på sin plats ombord eller ock då detta redan skett, dock i alla händelser innan fartyget tagits i bruk.

ARTIKEL XVIII.

Konstruktion av vattentäta däck trunkar m. m. — Nybyggnadsprov.

1) Vattentäta däck, trunkar och luftrör skola hava samma styrka som de angränsande delarna av de vattentäta skotten. De förfaringssätt som användas för att göra dem vattentäta och de anordningar som vidtagas för att tillsluta öppningar i dem skola uppfylla myndigheternas fordringar. Om vattentäta lock användas för tillslutandet av dessa öppningar, skola de insättas på sina platser före resans början och förbli tillslutna under resan.

(2.) Les ponts étanches et les tambours doivent être soumis à une épreuve d'étanchéité à la lance après leur construction; l'essai des ponts peut être effectué en les couvrant d'eau. Les conduits de ventilation et les tambours étanches doivent s'élever au moins jusqu'au niveau de la ligne de surimmersion.

(3.) Aucune modification ne peut être apportée dans la structure d'un pont étanche, d'un tambour ou d'un conduit de ventilation, postérieurement à l'inspection, sans autorisation de l'Administration.

2) Vattentäta däck och trunskar skola underkastas ett täthetsprov genom vattenpåspritning medelst slang, sedan de blivit färdigbyggda; provet av däckerna kan utföras genom att överspola dem med vatten. Vattentäta luftrör och trunskar skola räcka upp minst till linjen för säkerhetsgränsen.

3) Förändringar i konstruktionen av vattentäta däck, trunskar eller luftrör få icke efter besiktningen företagas utan myndigheternas medgivande.

ARTICLE XIX.

Manœuvres et Inspections périodiques des Portes étanches, &c.

Dans tout navire défini à l'article 2 de la Convention, il doit être procédé périodiquement, en cours de navigation, à des exercices de manœuvre des organes de fermeture étanche des portes, hublots, dalots, soupapes, déversoirs à escarbilles et à saletés. Un exercice complet doit avoir lieu avant l'appareillage, un deuxième à la mer, le plus tôt possible, et d'autres ensuite pendant la navigation, à raison d'un au moins par semaine; toutefois, les portes dont la manœuvre comporte l'emploi d'une énergie mécanique et les portes à charnières des cloisons transversales principales doivent être manœuvrées quotidiennement, lorsqu'elles sont utilisées à la mer.

Les portes étanches, y compris les mécanismes et les indicateurs qui s'y rapportent, ainsi que les soupapes dont la fermeture est

ARTIKEL XIX.

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

På alla i artikel 2 av konventionen åsyftade fartyg skola under resans gång periodiska övningar företagas med anordningarna för vattentät stängning av dörrar, sidoventiler, spygatt, ventiler samt ask- och avfallstrummor. En första fullständig övning skall äga rum före resans början, en andra övning så snart som möjligt när fartyget kommit ut till sjöss, därefter åtminstone en övning i veckan under resan. Övningar skola dock dagligen företagas med alla vattentäta dörrar, som öppnas och stängas mekaniskt, ävensom dörrar på gångjärn i de förnämsta vattentäta tvärskeppsskotten, såframt desamma under resan skola användas.

De vattentäta dörrarna ävensom de mekanismer och indikatorer, som stå i förbindelse med dem, såväl som de ventiler, vil-

* nécessaire pour assurer l'étanchéité d'un compartiment doivent être périodiquement inspectées pendant la navigation, à raison d'une fois au moins par semaine.

kas tillslutande är nödvändigt för att göra ett rum vattentätt, skola under resan tid efter annan och minst en gång i veckan undersökas.

ARTICLE XX.

Mentions au Journal de Bord.

Dans tout navire défini à l'article 2 de la Convention, les portes à charnières, panneaux démontables, hublots, coupées, portes de chargement, sabords à charbon, et autres ouvertures, qui doivent rester fermés pendant la navigation, en application des règles précédentes, doivent être fermés avant l'appareillage; mention doit être faite au journal de bord des heures auxquelles tous ces organes auront été fermés, et des heures auxquelles auront été ouverts ceux dont le présent Règlement permet l'ouverture.

Mention de tous les exercices et de toutes les inspections prescrits par l'article XIX ci-dessus doit être faite au journal de bord; toute défectuosité constatée y est explicitement notée.

ARTICLE XXI.

Double-Fonds.

(1.) Les navires dont la longueur est au moins égale à 61 mètres (équivalant à 200 pieds anglais) et inférieure à 76 mètres (équivalant à 249 pieds anglais) doivent être pourvus d'un double-fonds allant au moins de l'avant de la tranche des machines jusqu'à la cloison du coqueron avant

ARTIKEL XX.

Anteckningar i skeppsdagboken.

På alla i artikel 2 av konventionen åsyftade fartyg skola dörrar på gängjärn, lösa dörrluckor, sidoventiler, landgångs-, last- eller kolportar samt andra öppningar, vilka enligt ovanstående regler skola hållas tillslutna under resan, tillstängas före resans början; i skeppsdagboken skall antecknas tiden för deras stängande och tiden för deras öppnande, i den mån detta reglemente tillåter att de öppnas.

I skeppsdagboken skola även antecknas alla de övningar och alla de i artikel XIX här ovan föreskrivna inspektioner, som företagas; och skola härvid samtliga iakttagna bristfälligheter tydligt anmärkas.

ARTIKEL XXI.

Dubbelbotten.

1) Fartyg, vars längd är minst 61 meter (motsvarande 200 eng. fot), men under 76 meter (motsvarande 249 eng. fot), skall vara försett med dubbelbotten, sträckande sig åtminstone från maskinrummets främre ända till förpikskottet eller så nära detta skott som är praktiskt möjligt.

ou aussi près que possible pratiquement de cette cloison.

(2.) Les navires dont la longueur est au moins égale à 76 mètres (équivalant à 249 pieds anglais) et inférieure à 91,50 mètres (équivalant à 300 pieds anglais) doivent être pourvus de double-fonds au moins en dehors de la tranche des machines. Ces double-fonds doivent aller à l'avant et à l'arrière jusqu'aux cloisons des coquerons ou aussi près que possible pratiquement de ces cloisons.

(3.) Les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 91,50 mètres (équivalant à 300 pieds anglais) doivent être pourvus au milieu d'un double-fonds s'étendant entre les cloisons des coquerons ou s'approchant autant que possible pratiquement de ces cloisons.

(4.) Le double-fonds des navires dont la longueur dépasse 91,50 mètres (équivalant à 300 pieds anglais) doit se prolonger latéralement vers la muraille de manière à protéger les bouchains.

(5.) Dans les navires dont la longueur est supérieure à 213 mètres (équivalant à 699 pieds anglais) le double-fonds doit s'élever en abord au-dessus du dessus de quille à une hauteur au moins égale au dixième de la largeur au fort; cette disposition doit s'étendre sur la moitié au moins de la longueur du navire au milieu, ainsi que sur l'avant jusqu'à la cloison du coqueron.

(6.) Les puisards établis dans le double-fonds pour recevoir les aspirations des pompes ne doivent pas avoir une profondeur supérieure à la moitié de la hauteur du double-fonds à l'endroit con-

2) Fartyg, vars längd är minst 76 meter (motsvarande 249 eng. fot), men under 91,50 meter (motsvarande 300 eng. fot), skall vara försett med dubbelbottnar åtminstone utanför maskinrummet. Dessa dubbelbottnar skola sträcka sig ända till för- och akterpikskotten eller så nära dessa skott som är praktiskt möjligt.

3) Fartyg, vars längd är 91,50 meter (motsvarande 300 eng. fot) eller däröver, skall midskepps vara försett med en dubbelbotten, sträckande sig mellan pikskotten eller gående så nära dessa skott som är praktiskt möjligt.

4) Dubbelbotten hos fartyg, vars längd överstiger 91,50 meter (motsvarande 300 eng. fot), skall utdragas åt sidorna mot fartygsidan, på sådant sätt att den skyddar slagen.

5) Å fartyg, vars längd överstiger 213 meter (motsvarande 699 eng. fot), skall dubbelbotten bordvarts sträcka sig över kölens överkant till en höjd av minst en tiondel av fartygets största bredd; denna anordning skall utsträcka sig över minst hälften av fartygets längd midskepps samt föröver till förpikskottet.

6) Brunnar, som anordnas i dubbelbotten för inrymmande av pumpsilarna, få ej hava ett djup överstigande hälften av dubbelbottens höjd på ifrågavarande ställe. Brunnar, som gå ända

sidéré. Des puisards s'étendant ned till bordläggningen, få hos jusqu'à la coque peuvent être ad- propellerångare förekomma vid mis à l'extrémité arrière des tun- akterändan av tunnlarna. nels des navires à hélice.

ARTICLE XXII.

Marche arrière.

La puissance de marche arrière doit être suffisante pour assurer au navire des aptitudes de manœuvre convenables en toutes circonstances.

ARTIKEL XXII.

Backning.

Fartygs förmåga att backa skall vara tillräcklig för att under alla omständigheter säkerställa dess nödiga manövreringsförmåga.

ARTICLE XXIII.

Appareil à gouverner auxiliaire.

Les navires doivent être munis d'un appareil à gouverner auxiliaire, qui peut être d'une puissance inférieure à celle de l'appareil principal; il n'est pas exigé que cet appareil auxiliaire soit actionné par la vapeur ou toute autre énergie mécanique.

ARTIKEL XXIII.

Reservstyrinrättning.

Fartyg skall vara försett med en reservstyrinrättning, vilken må vara mindre kraftig än huvudstyrinrättningen; det fordras ej, att reservstyrinrättningen drives med ånga eller annan mekanisk kraft.

ARTICLE XXIV.

Inspections initiales et subséquentes des Navires.

Pour tout navire défini à l'article 2 de la Convention, il doit être procédé au moins aux opérations de contrôle suivantes, définies à l'article XXV ci-après:

(A.) une inspection préalable à la mise en service;

(B.) des inspections périodiques, à raison d'une dans le courant de chaque année;

(C.) des inspections supplémentaires occasionnelles.

ARTIKEL XXIV.

Första och efterföljande fartygsbesiktningar.

Vart och ett av de i konventionens artikel 2 avsedda fartyg skall, på sätt i artikel XXV här nedan angives, underkastas minst följande kontrollbesiktningar:

A) en besiktning innan fartyget tages i bruk;

B) periodiska besiktningar, minst en under loppet av varje år;

C) tillfälliga tilläggsbesiktningar.

ARTICLE XXV.

Les inspections visées dans l'article précédent doivent s'effectuer dans les conditions suivantes:

A.) *L'inspection préalable à la mise en service* comporte un examen complet de la coque, des appareils mécaniques et des appareils, notamment une visite à sec de la carène ainsi qu'une visite extérieure et intérieure des chaudières.

Cette inspection doit permettre de se rendre compte que le navire répond complètement, au point de vue des dispositions générales, des matériaux et échantillons de la coque, des chaudières et de leurs accessoires, des machines principales et auxiliaires, des engins de sauvetage et des autres appareils, aux prescriptions de la présente Convention ainsi qu'aux exigences des règlements de détail édictés par le Gouvernement de l'État contractant dont il dépend, pour les navires affectés au service auquel le navire est destiné. L'inspection doit également permettre de se rendre compte que le navire et ses appareils sont d'une exécution satisfaisante à tous égards.

(B.) *Une inspection périodique* comporte un examen d'ensemble de la coque, des chaudières, de la machinerie et des appareils, notamment une visite à sec de la carène. Cette inspection doit per-

ARTIKEL XXV.

De i föregående artikel omfördä besiktningar skola företagas i följande ordning:

A.) *Besiktning innan fartyg tagas i bruk* omfattar en fullständig undersökning av skrov, maskineri och utrustning, varvid särskilt fartygets botten skall besiktigas i torrdocka samt ångpannorna både ut- och invändigt undersökas.

Denna besiktning skall så utföras, att säkerhet vinnes för att fartyget med hänsyn till sin allmänna anordning, skrovets material och materialdimensioner, ångpannor med tillbehör, huvud- och hjälpmaskiner, bärgningsredskap och övrig utrustning i allo uppfyller förvarande konventions föreskrifter och de krav, som i fråga om den fart, för vilken fartyget är avsett, äro uppställda i detaljreglementen, utfärdade av regeringen i den fördragsslutande stat, vartill fartyget hör. Besiktningen skall även utföras sålunda, att säkerhet vinnes för att fartyget och dess utrustning äro utförda på ett i alla avseenden tillfredställande sätt.

B.) *Periodisk besiktning* innefattar fullständig undersökning av skrov, ångpannor, maskiner och utrustning, varvid särskilt botten skall besiktigas i torrdocka. Denna besiktning skall utföras så,

mettre de se rendre compte que le navire est, au point de vue de la coque, des chaudières et accessoires, des machines principales et auxiliaires ainsi que des engins de sauvetage et autres appareils, dans un état satisfaisant et approprié au service auquel il est destiné, et qu'il répond, en outre, aux prescriptions de la présente Convention et aux exigences des réglemens de détail édictés en conséquence par le Gouvernement de l'État dont relève le navire.

(C.) *Une inspection générale ou partielle*, suivant le cas, doit être faite chaque fois qu'il se produit un accident ou qu'il se révèle un défaut affectant soit la sécurité du navire, soit l'intégrité ou l'efficacité des engins de sauvetage ou des autres appareils; il en est de même chaque fois que le navire a subi une réparation ou que des parties importantes en ont été renouvelées. L'inspection doit permettre de se rendre compte que les réparations nécessaires ou les renouvellements ont été effectués dans de bonnes conditions, que les matériaux utilisés, ainsi que les procédés d'exécution employés, donnent toute satisfaction, et que le navire répond à tous égards aux prescriptions de la présente Convention et aux exigences des réglemens de détail édictés en conséquence par le Gouver-

att säkerhet vinnes för att fartyget med hänsyn till skrov, ångpannor med tillbehör, huvud- och hjälpmaskiner ävensom bärgningsredskap och övrig utrustning är i tillfredställande skick och lämpligt för den fart, för vilken det är afsett, samt att det dessutom uppfyller förevarande konventions föreskrifter och de krav, som äro uppställda i detaljreglementen, som på grund av konventionen äro utfärdade av regeringen i den stat, till vilken fartyget hör.

C.) *Fullständig eller delvis besiktning* skall efter omständigheterna företagas var gång en olycka inträffar eller ett fel upptäcket, som inverkar antingen på fartygets säkerhet eller på bärgningsredskapens eller annan utrustnings fullständighet eller effektivitet; detsamma gäller, var gång fartyget har undergått reparation eller viktiga delar därav blivit förnyade. Besiktningen skall så företagas, att säkerhet vinnes för att de nödvändiga reparationerna eller förnyelserna blivit utförda på tillfredställande sätt samt att det använda materialet och de tillämpade metoderna för arbetets utförande äro fullt tillfredställande och att fartyget i alla hänseenden tillfredställer förevarande konventions föreskrifter ävensom de krav, vilka uppställts i detaljreglementen, som på grund av

nement de l'Etat dont relève le navire.

konventionen utfärdats av regeringen i den stat, var till fartyget hör.

ARTICLE XXVI.

Les réglemens de détail, visés à l'article XXV qui précède, fixent notamment la pression d'épreuve des essais hydrostatiques ainsi que les intervalles admissibles entre deux essais consécutifs, applicables aux chaudières principales et auxiliaires, leurs accessoires, tuyautages de vapeur, réservoirs à haute pression, réservoirs à combustible liquide pour moteurs à combustion interne.

Les chaudières principales et auxiliaires, leurs accessoires, les réservoirs divers et les tuyautages de vapeur de plus de cent-deux millimètres (4 pouces anglais) de diamètre, doivent subir avec succès une épreuve hydrostatique avant leur mise en service et, en outre, des épreuves périodiques.

En ce qui concerne les chaudières, l'épreuve initiale et les épreuves subséquentes ont lieu dans les conditions suivantes:

La pression effective d'épreuve doit être au moins égale à une fois et demie la pression effective de régime; toutefois il n'est pas exigé que la surpression dépasse cinq kilogrammes par centimètre carré. Si la pression de l'épreuve initiale ne dépasse pas de plus de cinq kilogrammes par centimètre carré la pression de régime, l'intervalle de temps maximum, admissible entre deux essais consécutifs, est de deux années; cet intervalle peut être

ARTIKEL XXVI.

De i föregående artikel XXV avsedda detaljreglementena skola särskilt fastställa provtrycket vid vattentrycksprov samt de tidsmellanrum, som få förekomma mellan två efter varandra följande prov, ifråga om huvudångpannor och donkeypannor med tillbehör, ångrörledningar, högttrycksbehållare och tankar för flytande bränsle till förbränningsmotorer.

Huvudångpannor och donkeypannor med tillbehör, samtliga behållare ävensom ångrörledningar med en diameter av mera än 102 millimeter (4 eng. tum) skola underkastas ett vattentrycksprov med tillfredsställande resultat, innan de tagas i bruk, och dessutom periodiska prov.

I fråga om ångpannor skola såväl det första som de senare proven verkställas enligt följande regler:

Det effektiva provtrycket skall vara minst en och en halv gång så stort som det effektiva arbetstrycket; dock erfordras ej, att provtrycket med mer än 5 kilogram per kvadratcentimeter överstiger arbetstrycket. Om trycket vid första provet icke överstiger arbetstrycket med mera än 5 kilogram per kvadratcentimeter, skall det längsta tidsmellanrum, som kan medgivas mellan två på varandra följande prov, utgöra två år; stiger trycket vid första pro-

plus long lorsque la pression de l'épreuve initiale dépasse la limite précédente; en aucun cas, toutefois, cet intervalle ne doit dépasser six années, et ce délai extrême n'est applicable que si la pression de l'essai initial atteint une valeur double de la pression de régime.

vet över den anförda gränsen, kan nämnda tidsmellanrum förlängas; dock må detsamma under inga omständigheter sträckas utöver 6 år. Denna maximitid får ej tillämpas, därest ej trycket vid det första provet uppgår till dubbla arbetstrycket.

Engins de sauvetage et mesures contre l'incendie.

ARTICLE XXVII.

Types réglementaires d'Embarcations.

Les types réglementaires d'embarcations sont classés comme suit:

Catégorie.	Section.	Type.
1 (Bordé entièrement rigide)	A	Ouverte. Flotteurs intérieurs exclusivement.
	B	Ouverte. Flotteurs intérieurs et extérieurs.
	C	Ponton. Pont surélevé en abord; fargues fixes étanches.
2 (Bordé partiellement repliable)	A	Ouverte. Partie supérieure du bordé repliable.
	B	Ponton. Pont surélevé en abord; fargues repliables étanches.
	C	Ponton. Pont continu; fargues repliables étanches.

Bärgningsredskap och säkerhetsåtgärder mot eldsvåda.

ARTIKEL XXVII.

Reglementerade båttyper.

De reglementsena båttyperna indelas på följande sätt:

Klass.	Avdelning.	Typ.
1 (Fullständigt fast bordläggning)	A	Öppen. Uteslutande invändiga flytanordningar.
	B	Öppen. Invändiga och utvändiga flytanordningar.
	C	Ponton. Däcket bordvarts upphöjt; fast vattentät reling.
2 (Delvis hopfällbar bordläggning)	A	Öppen. Bordläggningens övre del hoptryckbar.
	B	Ponton. Däcket bordvarts upphöjt; hoptryckbar vattentät reling.
	C	Ponton. Glattäck; hoptryckbar vattentät reling.

Les embarcations à moteur peuvent être admises, si elles satisfont aux conditions requises pour la première catégorie, mais seulement jusqu'à concurrence d'un nombre limité, qui sera déterminé par chaque Gouvernement dans ses réglemens particuliers.

On ne pourra approuver d'embarcation si le type présenté n'a pas une flottabilité assurée sans aucun ajustement préalable d'une des parties principales de la coque, et une capacité cubique au moins égale à 3^m³,500 (équivalent à 125 pieds cubes anglais).

Motorbåtar må användas, om de uppfylla de för första klassen fastställda villkoren, men endast till ett begränsat antal, som bestämmas av varje regering i dess särskilda föreskrifter.

Båt må ej godkännas, om den använda typens flytkraft beror av ett förutgående iordningställande av någon av skrovets huvuddelar, eller om dess rymd ej uppgår till minst 3,5 kubikmeter (motsvarande 125 eng. kubikfot).

ARTICLE XXVIII.

Embarcations de la Première Catégorie.

Les conditions auxquelles doivent satisfaire les types réglementaires d'embarcations de la première catégorie sont les suivantes:

1 A. *Embarcations ouvertes avec flotteurs intérieurs exclusivement.*

La flottabilité d'une embarcation en bois de ce type doit être assurée par des caissons à air étanches ayant un volume total au moins égal au dixième de la capacité cubique de l'embarcation.

La flottabilité d'une embarcation métallique de ce type ne doit pas être inférieure à celle exigée ci-dessus pour l'embarcation en bois de même capacité cubique; le volume des caissons à air étanches doit être établi en conséquence.

ARTIKEL XXVIII.

Båtar av första klass.

De reglementsenliga båttyperna av första klass skola tillfredsställa följande krav:

1 A. *Öppna båtar med uteslutande invändiga flytanordningar.*

Flytförmågan hos en träbåt av denna typ skall säkerställas genom vattentäta luftlådor, vilkas sammanlagda rymd skall utgöra minst en tiondel av båtens rymd.

Flytförmågan hos en metallbåt av denna typ får icke understiga den flytförmåga, som enligt det ovan sagda kräves för en träbåt av samma rymd; de vattentäta luftlådornas rymd skall avpassas härefter.

1 B. *Embarcations ouvertes avec flotteurs intérieurs et extérieurs.*

La flottabilité intérieure d'une embarcation en bois de ce type doit être assurée par des caissons à air étanches ayant un volume total au moins égal à sept et demi pour cent de la capacité cubique de l'embarcation.

Les flotteurs extérieurs peuvent être constitués par du liège ou par toute autre matière au moins équivalente. Ne sont pas admis les flotteurs dont le remplissage est constitué par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toutes autres substances à l'état de déchets et sans cohésion propre, non plus que les flotteurs nécessitant une insufflation d'air.

Lorsque les flotteurs sont en liège, leur volume, pour une embarcation en bois, ne doit pas être inférieur aux trente-trois millièmes de la capacité cubique de l'embarcation; s'ils sont en une autre matière que le liège, leur volume et leur installation doivent être tels que la flottabilité et la stabilité de l'embarcation ne soient pas inférieures à celles d'une embarcation similaire pourvue de flotteurs en liège.

La flottabilité d'une embarcation métallique ne doit pas être inférieure à celle exigée ci-dessus pour l'embarcation en bois de même capacité cubique; le volume des caissons et celui des flotteurs extérieurs doivent être établis en conséquence.

1 B. *Öppna båtar med såväl invändiga som utvändiga flytanordningar.*

Den invändiga flytförmågan hos en träbåt av denna typ skall säkerställas genom vattentäta luftlådor, vilkas sammanlagda rymd utgör minst sju och en halv procent av båtens rymd.

De utvändiga flytanordningarna må bestå av kork eller varje annat därmed minst likvärdigt material. Flytanordningar, vilkas fyllning består av säf, korkspån eller söndersmulad kork eller av något annat ämne i form av avfall och utan egen sammanhållning, äro ej tillåtna ej heller flytanordningar vilka behöva uppblåsas med luft.

Består flytanordningarna av kork, får deras rymd hos träbåtar icke understiga trettio-tre tusendelar av båtens rymd; bestå de av annat ämne än kork, skall deras rymd och sättet för deras anbringande vara sådana, att båtens flytförmåga och stabilitet icke är mindre än hos en liknande båt försedd med flytanordningar av kork.

Metallbåts flytförmåga må icke understiga den, som enligt det ovan sagda kräves för träbåt av samma rymd; luftlådornas och de utvändiga flytmedlens rymd skall avpassas härefter.

1 C. *Embarcations-Pontons comportant un pont surélevé en abord, ainsi que des farques fixes étanches, et dans lesquelles les personnes ne sont pas logées sous un pont.*

La partie non surélevée du pont d'une embarcation de ce type doit présenter une surface non inférieure à trente pour cent de la surface totale du pont. Cette partie non surélevée doit être, au-dessus de la flottaison en charge, d'une hauteur au moins égale en tous points à un demi pour cent de la longueur de l'embarcation; cette limite est portée à un et demi pour cent en ce qui concerne les extrémités.

Le franc-bord d'une embarcation de ce type doit être tel qu'il lui assure une réserve de flottabilité au moins égale à trente-cinq pour cent.

ARTICLE XXIX.

Embarcations de la Deuxième Catégorie.

Les conditions auxquelles doivent satisfaire les types réglementaires d'embarcations de la deuxième catégorie sont les suivantes:

2 A. *Embarcations ouvertes ayant la partie supérieure du bordé repliable.*

Une embarcation de ce type doit comporter à la fois des caissons à air étanches et des flotteurs extérieurs. Leur volume, pour chacune des personnes que l'embarcation est apte à recevoir, doit être au moins égal aux valeurs suivantes:

1 C. *Pontonbåtar med bordvarts upphöjt däck samt fast vattentät reling och i vilka de ombordvarande ej inhysas under däck.*

Den icke upphöjda delen av däcket hos en båt av denna typ skall äga en yta om minst trettio procent av hela däcksytan. Höjden över vattenlinjen vid full belastning hos denna icke upphöjda del av däcket skall överallt utgöra minst en halv procent och vid ändarna minst en och en halv procent av båtens längd.

Fribordet hos en livbåt av denna typ skall vara så stort, att det tillförsäkrar båten en reservflytförmåga av minst 35 procent.

ARTIKEL XXIX.

Båtar av andra klass.

De reglementsenliga båttyperna av andra klass skola tillfredsställa följande krav:

2 A. *Öppna båtar, hos vilka bordläggningens övre del är hoptryckbar.*

Båt av denna typ skall vara försedd med såväl vattentäta luftlådor som utvändiga flytanordningar. Dessas rymd skall för varje person båten kan upptaga uppgå till minst följande mått:

	Décimètres cubes.	Pieds cubes anglais.
Caissons étanches	43	1,5
Flotteurs extérieurs (s'ils sont en liège)	6	0,2

	Kubikdeci- meter.	Engelska kubikfot.
Vattentäta luftlådor	43	1,5
Utvändiga flytanordningar (om de äro av kork)	6	0,2

Le franc-bord minimum des embarcations de ce type est fixé suivant leur longueur; il se mesure à mi-longueur de l'embarcation, et verticalement sur les flancs, depuis le sommet de la partie fixe de ceux-ci jusqu'à la flottaison en charge.

Minsta fribordet för båtar av denna typ bestämmes efter båtens längd; det mätes vid båtens halva längd på dess sidor, lodrätt från överkanten av desammas fasta del till vattenlinjen vid full belastning.

Le franc-bord en eau douce ne doit pas être inférieur aux chiffres ci-après:

I sötvatten må fribordet icke understiga följande mått:

Longueur de l'Embarcation. Båtens längd.		Franc-bord minimum. Minsta tillåtna fribord.	
Mètres.	Équivalent en Pieds anglais à.	Millimètres.	Équivalent en Pouces anglais à.
Meter.	Motsvarande i engelska fot.	Millimeter.	Motsvarande i engelska tum.
7,90	26	200	8
8,50	28	225	9
9,15	30	250	10

Le franc-bord des embarcations de longueurs intermédiaires s'obtiendra par interpolation.

Fribordet hos båtar av där- emellan liggande längder bestämmes genom interpolering.

2 B. *Embarcations-pontons comportant un pont surélevé en abord et des fargues repliables.*

Toutes les conditions imposées aux embarcations type 1 C sont applicables aux embarcations de ce type, qui n'en diffèrent que par les fargues.

2 C. *Embarcations-pontons comportant un pont continu ainsi que des fargues repliables, et dans lesquelles les personnes ne sont pas logées sous un pont.*

Le franc-bord minimum des embarcations de ce type est indépendant de leur longueur et fixé uniquement d'après leur creux; les mesures sont prises à mi-longueur de l'embarcation, et verticalement, depuis le sommet du pont en abord jusqu'au dessous du galbord pour le creux et jusqu'à la flottaison en charge pour le franc-bord.

Le franc-bord en eau douce ne doit pas être inférieur aux chiffres ci-après, qui sont applicables sans corrections aux embarcations dont la tonture moyenne est égale aux trois centièmes de leur longueur:

2 B. *Pontonbåtar med bordvarts upphöjt däck och hoptryckbar reling.*

Alla de villkor som äro stadgade beträffande båtar av typen 1 C, gälla ock för båtar av här ifrågavarande typ, vilka endast med hänsyn till relingen avvika från förstnämnda typ.

2 C. *Pontonbåtar med glatt däck ävensom hoptryckbar reling och i vilka de ombordvarande ej inhysas under däck.*

Minsta tillåtna fribord för båtar av denna typ är oberoende av desammas längd och bestämmes uteslutande efter deras djup; mätten tagas, vad angår djupet, vid båtens halva längd och lodrätt från överkanten av däckbordvarts till underkanten av kölstråket samt, vad angår fribordet, till vattenlinjen vid full nedlastning.

I sötvatten må fribordet ej understiga följande mått, som utan jämkning gälla för båtar, vilkas språng i medeltal är lika med tre procent av deras längd:

Creux de l'Embarcation. Båtens djup.		Franc-bord minimum. Minsta tillåtna fribord.	
Millimètres.	Équivalent en Pouces anglais à.	Millimètres.	Équivalent en Pouces anglais à.
Millimeter.	Motsvarande i engelska tum.	Millimeter.	Motsvarande i engelska tum.
310	12	70	2 ⁸ / ₄
460	18	95	3 ³ / ₄
610	24	130	5 ¹ / ₈
760	30	165	6 ¹ / ₂

Le franc-bord des embarcations de creux intermédiaires s'obtient par interpolation.

Si la tonture est moindre que la tonture normale définie précédemment, le franc-bord minimum s'obtient en ajoutant aux chiffres du tableau la septième partie de la différence entre la tonture normale et la moyenne des tontures réelles à l'étrave et à l'étambot; une tonture supérieure à la tonture normale, ou le bouge du pont, n'autorisent aucune réduction du franc-bord.

Fribordet hos båtar av där emellan liggande djup bestämmas genom interpolering.

När språnget understiger ovan angivna normalsprång, erhålles minsta tillåtna fribordet genom att till tabellens tal lägga en sjundedel av skillnaden mellan normalsprånget och det verkliga medelsprånget, mätt vid för- och akterstaven; ett större språng än det normala eller ock däcksbalksbukten medför ingen minskning av fribordet.

ARTICLE XXX.

Embarcations à moteur.

Pour les embarcations à moteur admises à bord des navires, le volume des flotteurs intérieurs et, le cas échéant, extérieurs doit être établi en tenant compte de la différence entre le poids du moteur avec ses accessoires, et le poids des personnes que l'embarcation serait apte à recevoir en supplément, si le volume occupé par le moteur et ses accessoires était rendu disponible.

ARTICLE XXXI.

Embarcations-pontons. — Évacuation de l'Eau.

Toutes les embarcations-pontons doivent être pourvues de dispositifs efficaces assurant l'évacuation rapide de l'eau du pont.

Les orifices établis à cet effet doivent être tels que l'eau ne puisse pénétrer dans l'embarcation par cette voie quand ils sont submergés par intermittences; leur

ARTIKEL XXX.

Motorbåtar.

För de motorbåtar, vilkas förande ombord å fartyg blivit medgivet, skall de invändiga och, i förekommande fall, de utvändiga flytanordningarnas rymd fastställas med hänsyn till skillnaden mellan å ena sidan vikten av motorn med tillbehör och å andra sidan vikten av de personer, som båten ytterligare skulle kunna rymma, om den av motorn och dess tillbehör upptagna rymden vore tillgänglig.

ARTIKEL XXXI.

Pontonbåtar. — Länkning från vatten.

Pontonbåt skall vara försedd med effektiva anordningar för däckets snabba länkning från vatten.

De öppningar, som för detta ändamål anordnas, skola vara så inrättade, att vattnet ej kan genom dem intränga i båten, när de tid efter annan komma under

nombre et leurs dimensions doivent faire l'objet d'une détermination expérimentale pour chaque type d'embarcation.

Pour cet essai, l'embarcation-ponton sera chargée d'un poids de fer égal à celui de son chargement réglementaire en personnes et en équipement.

Dans le cas d'une embarcation de 8^m 50 (équivalant à 28 pieds anglais) de longueur, deux tonnes d'eau doivent être évacuées du pont en un temps non supérieur aux durées ci-après:

Type 1 C	60 secondes.
» 2 B	60 »
» 2 C	20 »

Dans le cas d'une embarcation de longueur autre que 8^m,50 (équivalant à 28 pieds anglais), le poids d'eau à évacuer dans le même temps sera, pour chaque type, fixé proportionnellement à la longueur.

vattenytan; deras antal och storlek skall genom försök fastställas för varje båttyp.

Vid detta försök skall pontonbåten belastas med en vikt av järn lika stor som vikten av båtens reglementerade personantal och utrustning.

Har båten en längd av 8,50 meter (motsvarande 28 eng. fot), skola två ton vatten kunna länsas från däckets under loppet av en tid, ej överstigande

för typ 1 C	60 sekunder
» » 2 B	60 »
» » 2 C	20 »

Är båten av annan längd än 8,50 meter (motsvarande 28 eng. fot), skall den vikt vatten, som under samma tidrymd skall kunna länsas från däckets, för varje typ fastställas i förhållande till längden.

ARTICLE XXXII.

Construction des Embarcations.

Les embarcations de sauvetage ouvertes de la première catégorie (types 1 A et 1 B) doivent avoir une tonture moyenne au moins égale aux quatre centièmes de leur longueur.

Les caissons à air des embarcations ouvertes de la première catégorie doivent être placés en abord; il peut être également établi des caissons aux extrémités de l'embarcation, mais non pas dans le fond.

Les embarcations-pontons peuvent être construites en bois ou en métal. Celles qui sont en bois auront un double bordé avec tissu interposé; celles qui sont métalli-

ARTIKEL XXXII.

Båtarnas byggnad.

Öppna båtar av första klass (typ 1 A och 1 B) skola hava ett medelsprång motsvarande minst fyra procent av längden.

Luftlådor hos öppna båtar av första klass skola anbringas bordvarts; luftlådor kunna även anbringas i båtens ändar, men icke i dess botten.

Pontonbåtar må byggas av trä eller metall. Träbåtar skola hava dubbel bordläggning och dubbelt däck, båda med mellanlagd väv; metallbåtar skola vara indelade i

ques seront divisées en compartiments étanches pourvus chacun d'un moyen d'accès.

Toutes les embarcations doivent être disposées pour recevoir un aviron de queue.

vattentäta rum, av vilka vart och ett skall vara tillgängligt.

Alla räddningsbåtar skola inrättas så, att styråra kan användas.

ARTICLE XXXIII.

Pontons-Radeaux.

Un type de ponton-radeau ne peut être approuvé s'il ne satisfait aux conditions suivantes:

1. Être utilisable sur les deux faces, et pourvu sur chacune d'elles de fargues en bois, toile ou toute autre matière convenable; ces fargues peuvent être repliables.

2. Être de dimensions, de solidité, et de poids tels qu'il puisse être manié sans recourir à des engins mécaniques, et qu'il puisse être, le cas échéant, jeté à la mer du pont même du navire.

3. Être muni de caissons à air, ou de flotteurs équivalents, à raison de quatre-vingt-cinq décimètres cubes (équivalant à 3 pieds cubes anglais) au moins pour chacune des personnes qu'il est apte à recevoir.

4. Comporter un pont dont la surface ne soit pas inférieure à trois mille sept cent vingt centimètres carrés (équivalant à 4 pieds carrés anglais) pour chacune des personnes qu'il est apte à recevoir; la hauteur de plate-forme, au-dessus de la flottaison en charge, ne doit pas être inférieure à quinze centimètres (équivalant à 6 pouces anglais).

5. Avoir les caissons à air ou les flotteurs équivalents disposés le plus possible en abord.

ARTIKEL XXXIII.

Pontonflottar.

Ingen typ av pontonflotte må godkännas, därest den ej fyller följande krav:

1. Den skall kunna användas på båda sidor och på varje sida vara försedd med relingar av trä, duk eller annat lämpligt material; dessa relingar må vara hopfällbara.

2. Den skall vara av sådana dimensioner, styrka och vikt, att den kan skötas utan tillhjälp av mekaniska medel och att den vid behov kan kastas i sjön från fartygets däck.

3. Den skall vara försedd med luftlådor eller motsvarande flytanordningar med ett rymdinnehåll av minst åttiofem kubikdecimeter (motsvarande 3 eng. kubikfot) för varje person den är avsedd att upptaga.

4. Den skall vara försedd med ett däck, vars yta icke understiger 3 720 kvadratcentimeter (motsvarande 4 eng. kvadratfot) för varje person den är avsedd att upptaga; platformens höjd över vattenlinjen vid full belastning får icke understiga femton centimeter (motsvarande 6 eng. tum).

5. Luftlådorna och motsvarande flytanordningar skola vara anbragta så långt bordvarts som möjligt.

ARTICLE XXXIV.

ARTIKEL XXXIV.

Capacité des Embarcations et des Pontons-Radeaux.**Båtors och pontonflottars bärkraft.**

1. Le nombre de personnes qu'une embarcation ou un ponton-radeau de l'un des types réglementaires est apte à recevoir est égal au plus grand entier contenu dans le quotient de la capacité en mètres (ou pieds) cubes, ou de la surface en mètres (ou pieds) carrés de l'embarcation ou du radeau, par le chiffre réglementaire de capacité unitaire, ou de surface unitaire suivant le cas, qui est défini ci-après pour chaque type.

2. La capacité cubique d'une embarcation caractérisée par sa surface sera réputée égale au produit de 0,283 par le nombre de personnes qu'elle est reconnue apte à recevoir.

3. Les valeurs réglementaires des capacités et surfaces unitaires sont les suivantes:

1. Antalet av de personer, som båt eller pontonflotte av reglementens typ kan upptaga, skall vara lika med det största av de hela tal, som uppkommer vid en division av båtens eller flottens rymd i kubikmeter (eller kubikfot) eller ock yta i kvadratmeter (eller kvadratfot) med den normalsiffran för rymd- eller efter omständigheterna ytenheter, som nedan anföres för varje typ.

2. Rymden i meter hos en båt, vars personantal bestämmes efter ytan, skall anses uppgå till produkten av 0,283 och antalet av de personer, för vilkas upptagande båten blivit godkänd.

3. Normalsiffrorna för rymden och ytinnehållet äro följande:

Capacités unitaires.	En Mètres cubes.	Équivalent en Pieds cubes anglais à
Embarcations ouvertes, Type 1 A	0,283	10
» » » 1 B	0,255	9

Rymdenheter.	I kubikmeter.	Motsvarande i engelska kubikfot.
Öppna båtar, typ 1 A	0,283	10
» » » 1 B	0,255	9

Surfaces unitaires.	En Mètres carrés.	Équivalent en Pieds carrés anglais à
Embarcations ouvertes, Type 2 A	} 0,325	3 ¹ / ₂
» -pontons, » 2 C		
» » » 1 C	} 0,302	3 ¹ / ₄
» » » 2 B		

Ytenheter.	I kvadratmeter.	Motsvarande i engelska kvadratfot.
Öppna båtar, typ 2 A	} 0,325	3 ¹ / ₂
Pontonbåtar » 2 C		
» » » 1 C	} 0,302	3 ¹ / ₄
» » » 2 B		

4. Le Gouvernement de chaque Haute Partie contractante a la faculté d'accepter, au lieu du chiffre 0,302 (3¹/₄), un chiffre plus faible, si un essai lui a fait reconnaître que le nombre de places assises dans l'embarcation-ponton en question est plus élevé que celui qui résulte de l'application de ce chiffre; toutefois, la valeur adoptée, en remplacement de 0,302 (3¹/₄), ne peut être inférieure à 0,279 (3).

Le Gouvernement qui aura usé de cette faculté devra communiquer aux Gouvernements des autres Parties contractantes le compte-rendu de l'essai effectué accompagné des plans de l'embarcation-ponton en question.

ARTICLE XXXV.

Limites de la Capacité.

On ne pourra jamais inscrire sur les embarcations-pontons et

4. Envar av de höga fördragslutande parternas regeringar äger att i stället för talet 0,302 (3¹/₄) antaga ett lägre tal, därest genom försök blivit ådagalagt, att antalet sittplatser i vederbörande pontonbåt är större än det, som framgår genom användandet av ovannämnda tal; dock må icke det tal, som antages i stället för 0,302 (3¹/₄) vara lägre än 0,279 (3).

Den regering, som har begagnat sig av nämnda medgivande, skall tillställa de andra fördragslutande parternas regeringar en beskrivning av det företagna försöket, åtföljd av ritningarna till vederbörande pontonbåt.

ARTIKEL XXXV.

Inskränkning av bärkraften.

För pontonbåtar eller pontonflottar må aldrig tillåtas ett

pontons-radeaux un nombre de personnes supérieur à celui obtenu par les méthodes indiquées au présent Règlement.

Ce nombre maximum doit être réduit:

1. Lorsqu'il est supérieur au nombre des sièges convenables; ce nombre étant déterminé de telle façon que les personnes assises ne gênent en rien le manie- ment des avirons.

2. Lorsque, dans le cas d'embarcations autres que celles des deux premières sections de la première catégorie, le franc-bord en pleine charge est inférieur aux francs-bords indiqués respectivement pour les divers types.

Dans ce cas, le nombre dont il s'agit devra être réduit dans toute la mesure nécessaire pour que le franc-bord en pleine charge soit au moins égal aux susdits francs-bords réglementaires.

Dans les embarcations des types 1 C et 2 B, la partie surélevée du pont en abord peut être considérée comme offrant des places assises.

större personantal än det, som framgår vid tillämpning av de i detta reglemente angivna grunder.

Detta högsta antal skall in- skränkas:

1. När det är större än antalet lämpliga sittplatser, därvid detta antal bestämmes sålunda, att de sittande personerna icke på något sätt hindra årornas skötsel.

2. När i fråga om andra båtar, än de som tillhöra de två första avdelningarna av första klassen, fribordet vid full belastning av båten understiger de fribord, som angivas för vederbörande sär- skilda typer.

I sådant fall skall personan- talet inskränkas därhän, att fri- bordet vid full belastning åtmin- stone sammanfaller med ovan- nämnda reglementerade fribord.

I fråga om båtar av typerna 1 C och 2 B må den bordvarts upphöjda delen av däckbetrak- tas såsom sittplats.

ARTICLE XXXVI.

Emplacement et Poids des Personnes.

Dans les expériences ayant pour but d'évaluer le nombre de per- sonnes qu'une embarcation ou qu'un ponton-radeau est apte à recevoir, chaque unité correspond à une personne adulte, munie d'un gilet de sauvetage.

Dans les vérifications du franc- bord, les embarcations-pontons seront chargées d'un poids de soixante-quinze kilogrammes (165 livres) au moins pour chaque per- sonne adulte que l'embarcation- ponton est reconnue apte à recevoir.

ARTIKEL XXXVI.

De ombordvarandes plats och vikt.

Vid de försök, som anställas i ändamål att bestämma det antal personer, som en båt eller en pon- tonflotte kan upptaga, skall med »en person» förstås en vuxen per- son försedd med livbälte.

Vid fastställande av fribordet skola pontonbåtar belastas med en vikt av minst 75 kilogram (165 skålpund) för var och en vuxen person, för vars upptagan- de båten blivit godkänd.

D'une façon générale, deux enfans âgés de moins de douze ans sont comptés pour une personne.

I allmänhet räknas såsom en vuxen person två barn under tolv år.

ARTICLE XXXVII.

Capacité cubique des Embarcations ouvertes de la première Catégorie.

1. La capacité cubique des embarcations ouvertes type 1 A et 1 B doit être déterminée par la Règle de Stirling (Simpson), ou par toute autre méthode donnant une précision du même ordre. La capacité d'une embarcation à arrière carré doit être estimée comme si l'embarcation était à arrière pointu.

2. A titre d'indication, la capacité, en mètres (ou pieds anglais) cubes, d'une embarcation, calculée à l'aide de la Règle de Stirling, peut être considérée comme donnée par la formule:

$$\text{Capacité} = \frac{l}{12} \times (4 A + 2 B + 4 C)$$

l désigne la longueur de l'embarcation mesurée en mètres (ou pieds anglais) à l'intérieur du bordé en bois ou tôle, de l'étrave à l'étambot; dans le cas d'une embarcation à arrière carré, la longueur doit être mesurée jusqu'à la face intérieure du tableau.

A , B , C désignent respectivement les aires des sections transversales, milieu avant, milieu et milieu arrière, qui correspondent aux 3 points obtenus en divisant l en 4 parties égales. (Les aires correspondant aux deux extrémités de l'embarcation sont considérées comme négligeables.)

Les aires A , B , C doivent être considérées comme données en mètres (ou en pieds anglais) carrés par l'application successive,

ARTIKEL XXXVII.

Rymden hos öppna båtar av första klass.

1. Rymden hos öppna båtar tillhörande typerna 1 A och 1 B skall bestämmas efter Stirlings (Simpsons) regel eller efter annan metod av samma tillförlitlighet. Rymden hos en båt med akterspegel skall beräknas, som om båten hade spetsig akterstäv.

2. En båts rymd i kubikmeter (eller eng. kubikfot), beräknad med tillhjälp av Stirlings regel, kan anses återgiven genom följande formel:

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

l betecknar båtens längd, mätt i meter (eller i eng. fot) på innerkant av bordläggning av trä eller plåt från förstäven till akterstäven; i fråga om en båt med akterspegel skall längden mätas till akterspegelns inre yta.

A , B , C beteckna areorna av tvärsektionen, tagna resp. vid mitten av fartygets förliga del, fartygets mitt och mitten av fartygets akter del, motsvarande de tre punkter, som erhållas vid en uppdelning av l i fyra lika delar (areorna vid båtens ändar komma ej i betraktande).

Areorna A , B , C skola anses givna i kvadratmeter (eller i engelska kvadratfot) genom tillämpning vid vart och ett av de

à chacune des trois sections transversales, de la formule suivante:

$$\text{Aire} = \frac{h}{12} \times (a + 4b + 2c + 4d + e).$$

h désigne le creux mesuré en mètres (ou en pieds anglais), à l'intérieur du bordé en bois ou tôle, depuis la quille jusqu'au niveau du plat-bord ou, le cas échéant, jusqu'à un niveau inférieur déterminé comme il est dit ci-après.

a, b, c, d, e désignent les largeurs horizontales de l'embarcation mesurées en mètres (ou en pieds anglais) aux deux points extrêmes du creux ainsi qu'aux trois points obtenus en divisant h en quatre parties égales (a et e correspondent aux deux points extrêmes et c au milieu de h).

3. Si la tonture du plat-bord, mesurée en deux points situés au quart de la longueur à partir des extrémités, dépasse un centième de la longueur de l'embarcation, le creux à employer pour le calcul de la section transversale correspondante A ou C doit être pris au plus égal au creux au milieu, augmenté du centième de la longueur de l'embarcation.

4. Si le creux de l'embarcation au milieu dépasse les quarante-cinq centièmes de la largeur, le creux à employer pour le calcul de la section transversale milieu B doit être pris égal à ce dernier chiffre et le creux à employer pour le calcul des sections transversales A et C situées aux quarts avant et arrière s'en déduisent par une majoration égale au centième de la longueur de l'embarcation, sans pouvoir dépasser toutefois les creux réels en ces points.

tre tvärsektionerna av följande formel:

$$\text{Arean} = \frac{h}{12} \times (a + 4b + 2c + 4d + e).$$

h betecknar djupet, mätt i meter (eller i eng. fot) från innerkant av bordläggning, av trä eller plåt, från kölen till höjden av skarndäcket eller, i förekommande fall, till en lägre höjd, bestämd på nedan angivet sätt.

a, b, c, d, e beteckna båtens vågräta bredder mätta i meter (eller i eng. fot) vid djupets två ändpunkter samt vid de tre punkter, som uppkomma vid en delning av h i fyra lika delar (a och e motsvara de två ändpunkterna och c mitten av h).

3. Om skarndäckets språng, mätt vid två punkter, belägna på ett avstånd från båtens ändar motsvarande en fjärdedel av dess längd, överstiger en hundradel av båtens längd, skall det djup, som användes vid beräkningen av motsvarande tvärsektioner A eller C , sättas högst lika med djupet på mitten, ökat med en hundradel av båtens längd.

4. Om båtens djup midskepps överstiger fyrtiofem hundradelar av bredden, skall det djup, som användes vid beräkningen av midskeppstvärsektionen B , sättas lika med nämnda tal, och det djup, som tillämpas vid beräkningen av tvärsektionerna A och C , belägna på ett avstånd från fören och aktern motsvarande en fjärdedel av längden, härledas därur genom att öka samma tal med en hundradel av båtens längd, utan att dock verkliga djupet på dessa punkter må kunna överskridas.

5. Si le creux de l'embarcation est supérieur à cent vingt-deux centimètres (équivalant à 4 pieds anglais), le nombre de personnes que l'application des règles conduit à admettre sera réduit dans la proportion de cette limite au creux réel, jusqu'à ce qu'une expérience à flot avec à bord ledit nombre de personnes, toutes munies de leurs gilets de sauvetage, ait permis d'arrêter définitivement ce nombre.

6. Chaque Administration doit fixer par des formules convenables une limitation du nombre des personnes dans les embarcations à extrémités très fines et dans celles qui présentent des formes très pleines.

7. Chaque Administration conserve le droit d'attribuer à une embarcation une capacité égale au produit par 0,6 des trois dimensions, s'il est reconnu que ce mode de calcul ne donne pas un résultat approché par excès; les dimensions s'entendent alors mesurées dans les conditions suivantes:

Longueur: Hors bordé, entre intersections de celui-ci avec l'étrave et l'étambot; dans le cas d'une embarcation à arrière carré, jusqu'à la face extérieure du tableau;

Largeur: Hors bordé, au fort de la section milieu;

Creux: Au milieu, à l'intérieur du bordé, depuis la quille jusqu'au niveau du plat-bord. Mais le creux à faire intervenir dans le calcul de la capacité cubique ne peut, en aucun cas, dépasser les quarante-cinq centièmes de la largeur.

Dans tous les cas, l'armateur

5. Är båtens djup större än 122 cm. (motsvarande 4 eng. fot), skall det personantal, som skulle framgå vid en tillämpning av reglerna, minskas efter förhållandet mellan nämnda gränsmått och verkliga djupet, intill dess ett försök med båten i vatten och med nämnda antal personer ombord, alla försedda med livbälten, möjliggjort ett slutgiltigt fastställande av personantalet.

6. Varje administration skall genom lämpliga formler fastställa det högsta personantalet för båtar med mycket skarpa ändar och för mycket fylliga båtar.

7. Varje administration bibehåller rätten att fastställa för en båt en rymd, motsvarande produkten av de tre dimensionerna, multiplicerad med 0,6, därest det är otvetydigt, att denna beräkningsgrund giver ett tillnärmelsevis riktigt resultat. I detta fall mätas dimensionerna på följande sätt:

Längden: Utanpå bordläggningen, mellan dennas skärningspunkter med förstäven och akterstäven; och när det gäller båt med akterspegel till akterspegelns yttre yta;

Bredden: Utanpå bordläggningen, vid midskeppstvärsnittets största bredd;

Djupet: Midskepps från innerkant av bordläggningen, från kölen till skarndäckets höjd. Det djup, som tillämpas för att beräkna rymden, må dock under ingen omständighet överstiga fyrtiofem hundradelar av bredden.

Under alla omständigheter har

est en droit d'exiger que le cubage de l'embarcation soit effectué exactement.

8. La capacité cubique d'une embarcation à moteur se déduit de la capacité brute en retranchant de celle-ci un volume égal à celui occupé par le moteur et ses accessoires.

redaren rätt att påfordra, att bårens rymd bestämmas genom exakt uppmätning.

8. Motorbåts rymd beräknas med utgångspunkt från bruttorymden, i det därifrån drages en rymd, motsvarande den, som upptages av motorn och dess tillbehör.

ARTICLE XXXVIII.

Surface des Embarcations-Pontons et des Embarcations ouvertes de la deuxième Catégorie.

1. La surface du pont d'une embarcation-ponton types 1 C, 2 B, ou 2 C, doit être déterminée comme il est dit ci-après, ou par toute autre méthode donnant une précision du même ordre; la même règle est applicable à la détermination de la surface comprise à l'intérieur du bordé rigide d'une embarcation type 2 A.

2. A titre d'indication, la surface, en mètres (ou en pieds anglais), carrés d'une embarcation peut être considérée comme donnée par la formule:

$$\text{Surface} = \frac{l}{12} \times (2a + 1,5b + 4c + 1,5d + 2e).$$

l désigne la longueur, mesurée en mètres (ou en pieds anglais) hors bordé entre intersections de celui-ci avec l'étrave et l'étambot.

a , b , c , d , e désignent les largeurs horizontales, mesurées en mètres (ou en pieds anglais), hors bordé aux points obtenus en divisant l en quatre parties égales et en marquant les milieux des quarts extrêmes (a et e correspondent aux subdivisions extrêmes,

ARTIKEL XXXVIII.

Däcksytan hos pontonbåtar och öppna båtar av andra klass.

1. Däcksytan hos pontonbåt av någon av typerna 1 C, 2 B eller 2 C bestämmas på sätt nedan angives eller efter annan lika tillförlitlig metod; samma regel är tillämplig vid bestämmande av den yta, som hos en båt av typ 2 A ligger innanför den fasta bordläggningen.

2. En båts däcksyta i kvadratmeter (eller i engelska kvadratfot) kan uttryckas genom följande formel:

$$\text{Däcksytan} = \frac{l}{12} \times (2a + 1,5b + 4c + 1,5d + 2e).$$

l betecknar längden, mätt i meter (eller i engelska fot) utanpå bordläggningen mellan dennas skärningspunkter med för- och akterstäv.

a , b , c , d , e beteckna de vågräta bredderna, mätta i meter (eller i engelska fot) utanpå bordläggningen på de punkter, som uppkomma vid en delning av l i fyra lika delar och ett utmärkande av de yttersta fjärdedelarnas mittpunkter (a och e motsvara de

c au milieu de la longueur, *b* et *d* aux points intermédiaires). yttersta delningspunkterna, *c* mittpunkten av längden, *b* och *d* de mellanliggande punkterna).

ARTICLE XXXIX.

ARTIKEL XXXIX.

Inscriptions sur les Embarcations et les Pontons-Radeaux.

Märkning av båtar och pontonflottar.

Les dimensions de l'embarcation, ainsi que le nombre de personnes que l'embarcation est reconnue apte à recevoir, seront inscrits sur l'embarcation en caractères indélébiles et faciles à lire. Ces inscriptions devront être spécialement approuvées par les fonctionnaires préposés à la visite du navire.

Dimensionerna hos båt samt antalet av de personer, för vilkas upptagande båten är godkänd, skola utmärkas på densamma med outplånliga och lätt läsliga bokstäver. Dessa märken skola särskilt godkännas av de tjänstemän, som hava till åliggande att besiktiga fartyget.

L'inscription du nombre de personnes sur les pontons-radeaux sera faite dans les mêmes conditions.

Det antal personer, som får ombordtagas å pontonflotte, skall angivas på samma sätt.

ARTICLE XL.

ARTIKEL XL.

Equipement des Embarcations et des Pontons-Radeaux.

Båtars och pontonflottars utrustning.

1. L'équipement normal de toute embarcation comprend:

1. Den normala utrustningen för varje båt omfattar:

(a.) Un nombre suffisant d'avirons pour la nage en pointe, plus deux avirons de rechange; un jeu et demi de dames de nage ou de tolets; une gaffe;

a) ett tillräckligt antal åror för entoftig rodd jämte två reservåror; en och en halv uppsättning årklykor eller årtullar; en båts-hake;

(b.) Deux tampons pour chaque nable (il n'est pas exigé de tampons pour les nables munis de soupapes automatiques convenables); une écope; un seau en fer galvanisé;

b) två proppar för varje dyvika (proppar erfordras dock icke för dyvikor med lämpliga automatiska ventiler); ett öskar; en galvaniserad bleckpyts;

(c.) Un gouvernail muni d'une barre franche ou à tire-veilles;

c) ett roder försett med lös-tagbar rorkult eller med skädda och styrrep;

(d.) Deux hachettes;

d) två yxor;

(e.) Un fanal garni;

e) en lanternna färdig till bruk;

(f.) Un ou plusieurs mâts,

f) en eller flera master med

avec une voile solide au moins, et le grément correspondant (cette obligation n'est pas applicable aux embarcations de sauvetage à moteur);

(g.) Un compas convenable.

Les embarcations-pontons doivent être pourvues d'au moins deux pompes de cale, mais n'auront pas de nables.

Quand un navire défini à l'Article 2 de la Convention transporte des passagers dans l'Atlantique Nord, on n'est pas tenu, s'il est pourvu d'une installation radiotélégraphique, de munir toutes les embarcations de compas, de mâts, et de voiles.

2. L'équipement normal de tout ponton-radeau approuvé comprend:

(a.) Quatre avirons;

(b.) Cinq tolets;

(c.) Une fusée de bouée lumineuse automatique.

3. L'équipement de toute embarcation et de tout ponton-radeau comprend, en outre:

(a.) Une filière extérieure en guirlande;

(b.) Une ancre flottante;

(c.) Une bosse;

(d.) Un récipient contenant: cinq litres (équivalant à 1 gallon anglais) d'huile végétale ou animale; le récipient sera disposé de façon à permettre de répandre aisément l'huile sur l'eau et construit de manière à pouvoir être amarré à l'ancre flottante;

(e.) Un récipient étanche contenant des vivres à raison de un kilogramme (équivalant à 2 livres anglaises) par personne;

(f.) Un récipient étanche contenant de l'eau douce à raison de un litre (équivalant à 1 quart anglais) par personne;

minst ett starkt segel jämte tillhörande rigg (denna föreskrift gäller dock icke motordrivna räddningsbåtar);

g) en lämplig kompass.

Pontonbåt skall vara försedd med minst två länsmpumpar men skall ej hava dyvikor.

Transporterar fartyg, varom i artikel 2 av konventionen sägs, passagerare över norra Atlanten, och är fartyget försett med radiotelegrafisk installation, behöva ej alla båtar vara utrustade med kompass, master och segel.

2. Den normala utrustningen för godkänd pontonflotte består av:

a) Fyra åror;

b) Fem årtullar;

c) En självtändande lysboj.

3. Båt och pontonflotte skall dessutom vara utrustad med:

a) En utombords runt om farkosten najad livlina;

b) Ett drivankare;

c) En fånglina.

d) En behållare med fem liter (motsvarande en engelsk gallon) vegetabilisk eller animalisk olja; behållaren skall vara så anbragt, att man lätt kan sprida oljan över vattnet, och skall vara så inrättad, att den kan fästas vid drivankaret;

e) En vattentät behållare, innehållande livsmedel till en vikt av ett kilogram (motsvarande 2 engelska pund) för person;

f) En vattentät behållare, innehållande färskt vatten till ett mått av en liter (motsvarande 1 engelsk quart) för person;

(g.) Quelques feux rouges à allumage automatique et une boîte étanche contenant des allumettes.

g) Några självtändande röda signalljus samt en vattentät tändstickslåda.

ARTICLE XLI.

Bossoirs.

Chaque jeu de bossoirs doit être muni d'une embarcation de la première catégorie. Toutefois, on devra crocher sous bossoirs un nombre d'embarcations ouvertes de la première catégorie qui ne pourra être inférieur au minimum déterminé par le tableau ci-après.

Dans le cas où il ne serait pas pratiquement possible ou raisonnable de placer à bord d'un navire le nombre minimum réglementaire de jeux de bossoirs, le Gouvernement dont relève le navire pourra autoriser l'installation d'un nombre moindre de jeux de bossoirs, sans que toutefois ce nombre puisse jamais être inférieur au nombre minimum réglementaire d'embarcations ouvertes de la première catégorie.

Si les personnes présentes à bord trouvent place en majeure partie dans des embarcations de longueur supérieure à 15 mètres (équivalant à 50 pieds anglais), une nouvelle réduction du nombre des jeux de bossoirs pourra être consentie à titre exceptionnel, si l'Administration qualifiée a reconnu que les dispositions prises sont à tous égards satisfaisantes.

Dans tous les cas où une réduction du nombre minimum réglementaire de jeux de bossoirs ou autres dispositifs équivalents aura été approuvée, l'armateur du navire en cause sera tenu de

ARTIKEL XLI.

Dävertar.

Under varje ställ av dävertar skall vara anbragt en båt av första klass. Antalet under dävertar anbragta öppna båtar av första klass må dock ej understiga det i nedanstående tabell fastställda minimum.

I de fall, då det ej visar sig praktiskt möjligt eller lämpligt att ombord på ett fartyg anbringa det reglementerade minsta antalet dävertpar, kan regeringen i den stat, vartill fartyget hör, medgiva anbringandet av ett mindre antal dävertpar; dock må detta antal ej understiga det reglementerade minsta antalet öppna båtar av första klass.

Därest flertalet av de ombordvarande personerna kan erhålla plats i båtar av större längd än femton meter (motsvarande 50 eng. fot), kan en ytterligare inskränkning av antalet ställ av dävertar undantagsvis medgivas, för så vitt vederbörande myndighet förvissat sig om, att de träffade anstalterna äro i alla avseenden tillfredsställande.

I de fall, då en inskränkning av det reglementerade minimum antalet dävertpar eller andra motsvarande anordningar blivit medgiven, åligger det vederbörande redare att genom prov, verkställt

fournir la preuve, par une expérience faite en présence d'un expert désigné par le Gouvernement, que toutes les embarcations peuvent être effectivement mises à l'eau dans un temps minimum.

Les conditions de cette expérience sont les suivantes:

1. Le navire doit être droit et en eau calme;

2. Le temps est le temps requis à partir de l'instant où l'on commence l'enlèvement des étuis et capots ou toute autre opération nécessaire pour préparer les embarcations à être mises à l'eau, jusqu'au moment où la dernière embarcation ou le dernier radeau est à flot;

3. Le nombre d'hommes employés pour toute la manœuvre ne doit pas dépasser le nombre total des canotiers embarqués en service normal;

4. Chaque embarcation doit, lorsqu'elle est amenée, avoir au moins deux hommes à bord et contenir son équipement réglementaire au complet.

Le temps accordé pour la mise à l'eau de toutes les embarcations sera fixé par une formule dont la détermination est laissée aux soins du Gouvernement de chaque Haute Partie contractante, à charge pour lui de communiquer sa décision aux Gouvernements des autres Parties contractantes.

ARTICLE XLII.

Embarcations et Pontons-Radeaux complémentaires.

Si les embarcations de sauvetage crochées sous bossoirs n'offrent pas assez de places pour

i närvaro av en av regeringen utsedd sakkunnig, styrka, att alla båtarna inom en viss minimitid kunna på ett effektivt sätt sjösättas.

Förutsättningarna för detta prov äro följande:

1. Fartyget skall ligga rätt och i smult vatten;

2. Med tiden för båtarnas sjösättning förstås den tid som åtgår från det ögonblick, då avta-gandet av kapellen eller utförandet av annat för båtarnas utsättande nödigt förarbete börjat, intill det ögonblick då den sista båten eller flottan befinner sig i vattnet;

3. Antalet för hela manövern använt manskap får ej överstiga det sammanlagda antal båtmän som under vanliga förhållanden finnes i tjänst ombord;

4. Varje båt skall, när den sättes ut, hava ombord minst två man samt fullständig reglerad utrustning.

Den medgivna tiden för sjösättning av alla båtarna skall bestämmas genom en formel, vars fastställande överlämnas åt varje hög fördragsslutande parts regering, med förpliktelse för den-samma att giva de övriga fördragsslutande parternas regeringar del av beslutet.

ARTIKEL XLII.

Ytterligare båtar och pontonflottar.

Om de under däckertar anbragta räddningsbåtarna icke erbjuda tillräcklig plats för alla ombord-

recevoir toutes les personnes présentes à bord d'un navire, on installera sur ce navire des embarcations additionnelles de l'un des types réglementaires.

Cet appoint devra porter la capacité totale des embarcations du navire au moins à la plus grande des deux valeurs suivantes:

(a.) Capacité minimum exigée par le présent Règlement;

(b.) Capacité suffisante pour recevoir soixante-quinze pour cent des personnes à bord.

Le complément de places nécessaires sera assuré dans des embarcations réglementaires ou des pontons-radeaux d'un type approuvé.

ARTICLE XLIII.

Nombre minimum de bossoirs et d'Embarcations ouvertes de la première Catégorie. — Capacité limite des Embarcations.

Le tableau ci-après indique, suivant la longueur du navire:

(A.) *Le nombre minimum de jeux de bossoirs* à prévoir et qui doivent être munis chacun d'une embarcation de la première Catégorie, conformément au Titre VI, Engins de Sauvetage, Article 47 de la Convention et à l'Article XLI ci dessus;

(B.) *Le nombre minimum total d'embarcations ouvertes de la première Catégorie* qui doivent être crochées sous bossoirs, conformément au même Article XLI ci-dessus;

(C.) *La capacité minimum exigée* pour l'ensemble des embarcations sous bossoirs et des embarcations complémentaires, conformément à l'Article XLII ci-dessus.

varande personer, skola på fartyget anbringas ytterligare båtar av en av de reglerade typerna.

Genom detta tillägg skall sammanlagda rymden av fartygets båtar uppgå till åtminstone det högsta av följande två värden:

a. Den i detta reglemente förordade minsta rymden;

b. En tillräckligt rymd för att upptaga sjuttiofem procent av de ombordvarande.

Återstående nödigt båtutrymme skall beredas antingen i reglerade båtar eller ock i pontonflottar av godkänd typ.

ARTIKEL XLIII.

Minsta antal däckbåtar och öppna båtar av första klass. Båtarnas minsta rymd.

Nedanstående tabell anger, allt efter fartygets längd:

A. *Det minsta antal däckbåtar* som skall finnas och varav vart och ett skall vara försett med en båt av första klass i överensstämmelse med titel VI, bärgningsredskap, konventionens artikel 47 och artikel XLI här ovan;

B. *Sammanlagda minimiantalet öppna båtar av första klass*, som enligt samma artikel XLI här ovan skall vara anbragt under däckbåtar;

C. *Den minsta rymd, som fördras* för de under däckbåtar befintliga båtarna och för de ytterligare båtarna sammanlagt, i överensstämmelse med artikel XLII här ovan.

Longueur enregistrée du Navire.		(A.)	(B.)	(C.)	
En mètres.	Équivalent, en pieds anglais, à	Nombre minimum de Jeux de Bossoirs.	Nombre minimum d'embarcations ouvertes de la première Catégorie.	Capacité minimum exigée des Embarcations de Sauvetage.	
				Mètres cubes.	Équivalent, en pieds cubes anglais, à
31 et au-dessous de 37	100 et au-dessous de 120	2	2	28	980
37 » 43	120 » 140	2	2	35	1,220
43 » 49	140 » 160	2	2	44	1,550
49 » 53	160 » 175	3	3	53	1,880
53 » 58	175 » 190	3	3	68	2,390
58 » 63	190 » 205	4	4	78	2,740
63 » 67	205 » 220	4	4	94	3,330
67 » 70	220 » 230	5	4	110	3,900
70 » 75	230 » 245	5	4	129	4,560
75 » 78	245 » 255	6	5	144	5,100
78 » 82	255 » 270	6	5	160	5,640
82 » 87	270 » 285	7	5	175	6,190
87 » 91	285 » 300	7	5	196	6,930
91 » 96	300 » 315	8	6	214	7,550
96 » 101	315 » 330	8	6	235	8,290
101 » 107	330 » 350	9	7	255	9,000
107 » 113	350 » 370	9	7	273	9,630
113 » 119	370 » 390	10	7	301	10,650
119 » 125	390 » 410	10	7	331	11,700
125 » 133	410 » 435	12	9	370	13,060
133 » 140	435 » 460	12	9	408	14,430
140 » 149	460 » 490	14	10	451	15,920
149 » 159	490 » 520	14	10	490	17,310
159 » 168	520 » 550	16	12	530	18,720
168 » 177	550 » 580	16	12	576	20,350
177 » 186	580 » 610	18	13	620	21,900
186 » 195	610 » 640	18	13	671	23,700
195 » 204	640 » 670	20	14	717	25,350
204 » 213	670 » 700	20	14	766	27,050
213 » 223	700 » 730	22	15	808	28,560
223 » 232	730 » 760	22	15	854	30,180
232 » 241	760 » 790	24	17	908	32,100
241 » 250	790 » 820	24	17	972	34,350
250 » 261	820 » 855	26	18	1,031	36,450
261 » 271	855 » 890	26	18	1,097	38,750
271 » 282	890 » 925	28	19	1,160	41,000
282 » 293	925 » 960	28	19	1,242	43,880
293 » 303	960 » 995	30	20	1,312	46,350
303 » 314	995 » 1,030	30	20	1,380	48,750

Fartygets registrerade längd.		A Minsta antal dävert- par.	B Minsta antal öppna båtar av första klass.	C Räddningsbåtarnas minsta rymdinne- håll.	
I meter.	Motsvarande i engelska fot.			Kubik- meter.	Motsva- rande i engelska kubikfot.
31 intill 37	100 intill 120	2	2	28	980
37 » 43	120 » 140	2	2	35	1,220
43 » 49	140 » 160	2	2	44	1,550
49 » 53	160 » 175	3	3	53	1,880
53 » 58	175 » 190	3	3	68	2,390
58 » 63	190 » 205	4	4	78	2,740
63 » 67	205 » 220	4	4	94	3,330
67 » 70	220 » 230	5	4	110	3,900
70 » 75	230 » 245	5	4	129	4,560
75 » 78	245 » 255	6	5	144	5,100
78 » 82	255 » 270	6	5	160	5,640
82 » 87	270 » 285	7	5	175	6,190
87 » 91	285 » 300	7	5	196	6,930
91 » 96	300 » 315	8	6	214	7,550
96 » 101	315 » 330	8	6	235	8,290
101 » 107	330 » 350	9	7	255	9,000
107 » 113	350 » 370	9	7	273	9,630
113 » 119	370 » 390	10	7	301	10,650
119 » 125	390 » 410	10	7	331	11,700
125 » 133	410 » 435	12	9	370	13,060
133 » 140	435 » 460	12	9	408	14,430
140 » 149	460 » 490	14	10	451	15,920
149 » 159	490 » 520	14	10	490	17,310
159 » 168	520 » 550	16	12	530	18,720
168 » 177	550 » 580	16	12	576	20,350
177 » 186	580 » 610	18	13	620	21,900
186 » 195	610 » 640	18	13	671	23,700
195 » 204	640 » 670	20	14	717	25,350
204 » 213	670 » 700	20	14	766	27,050
213 » 223	700 » 730	22	15	808	28,560
223 » 232	730 » 760	22	15	854	30,180
232 » 241	760 » 790	24	17	908	32,100
241 » 250	790 » 820	24	17	972	34,350
250 » 261	820 » 855	26	18	1,031	36,450
261 » 271	855 » 890	26	18	1,097	38,750
271 » 282	890 » 925	28	19	1,160	41,000
282 » 293	925 » 960	28	19	1,242	43,880
293 » 303	960 » 995	30	20	1,312	46,350
303 » 314	995 » 1030	30	20	1,380	48,750

Lorsque la longueur d'un navire dépasse 314 mètres (équivalant à 1,030 pieds anglais), le Gouvernement dont il relève doit déterminer le nombre de jeux de bossoirs et d'embarcations ouvertes de la première catégorie que ledit navire devra recevoir. Copie de la décision sera donnée aux Gouvernements des autres Parties contractantes.

Överstiger ett fartygs längd 314 meter (motsvarande 1,030 engelska fot), skall regeringen i den stat, fartyget tillhör, bestämma det antal dävertpar och öppna båtar av första klass, som fartyget skall föra. En avskrift av beslutet skall överlämnas till de övriga fördragsslutande parternas regeringar.

ARTICLE XLIV.

Manœuvre des Embarcations et Radeaux.

Sont admises pour la mise à l'eau d'embarcations de l'un et de l'autre bord, soit des installations permettant de faire passer des embarcations ou radeaux d'un bord sur l'autre, soit des rangées transversales d'embarcations non placées sous bossoirs ou de radeaux, soit toute autre installation reconnue aussi satisfaisante.

Les bossoirs et autres appareils, destinés à amener les embarcations, seront établis à hauteur d'un ou de plusieurs ponts, dans des positions telles que la manœuvre des embarcations puisse s'effectuer dans des conditions satisfaisantes; ils sont interdits à l'extrémité avant du navire et dans les régions où la proximité des propulseurs pourrait constituer un danger pour les embarcations lors de leur mise à l'eau.

On ne pourra installer des embarcations à hauteur de plusieurs ponts qu'à la condition de prendre toutes mesures en vue de prévenir les avaries que des em-

ARTIKEL XLIV.

Båtars och flottars manövrering.

För utsättning av båtarna på båda sidor av fartyget må godkännas antingen anordningar, med vilkas hjälp båtarna eller flottorna kunna förflyttas från den ena sidan av fartyget till den andra, eller en uppdradning tvärskepps av de båtar, som icke äro anbragta under dävertar, eller av flottorna eller ock varje annan anordning, som visar sig lika tillfredsställande.

Dävertar och annan utrustning, avsedd att sätta ut båtarna, skall anbringas på ett eller flera däck sålunda, att båtarnas manövrering kan verkställas på ett tillfredsställande sätt; de få ej anbringas långt fram å förskeppet eller på platser, varest propellrarnas närhet kan medföra fara för båtarna vid desammas utsättande.

Båtar få dock ej anbringas på flera än ett däck, därest ej alla nödiga säkerhetsåtgärder vidtagits till förekommande av de skador, för vilka de lägre anbrag-

barcations causeraient à d'autres embarcations placées au-dessous d'elles.

Si plusieurs embarcations sont desservies par un même jeu de bossoirs, des précautions doivent être prises pour que les garants restent clairs lorsqu'on les embraque.

ta båtarna kunna komma att ut-sättas från övriga båtars sida.

Därest flera livbåtar utsätts medelst samma dävterpar, skola sådana anordningar vidtagas, att båtginorna, sedan de lossuggits, äro klara.

ARTICLE XLV.

Gilets et Bouées de Sauvetage.

(1.) Les conditions à remplir par un gilet de sauvetage sont les suivantes:

— être de matière et de construction approuvées;

— être capable de soutenir en eau douce, pendant vingt-quatre heures, sans couler, un poids de fer de 6 kilogrammes 800 (équivalent à 15 livres anglaises).

Sont prohibés les gilets dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air.

(2.) Les conditions à remplir par une bouée de sauvetage sont les suivantes:

— être, soit en liège massif, soit en toute autre matière équivalente;

— être capable de soutenir en eau douce, pendant vingt-quatre heures, sans couler, un poids de fer d'au moins 14 kilogrammes (équivalent à 31 livres anglaises).

Sont prohibées les bouées dont le remplissage est constitué par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toutes autres substances à l'état de déchets et sans cohésion propre, ainsi que les bouées dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air nécessitant une insufflation préalable.

ARTIKEL XLV.

Livbälten och livbojar.

1. Livbälte skall uppfylla följande villkor:

det skall vara av godkänt material och konstruktion;

det skall vara i stånd att i färskvatten under tjugufyra timmar utan att sjunka uppbära en järnvikt om 6,8 kilogram (motsvarande 15 engelska pund).

Bälten, vilkas flytkraft ernås medelst luftfyllda rum, må ej godkännas.

2. Livboj skall uppfylla följande villkor:

den skall vara antingen av massiv kork eller av annat därmed likvärdigt material;

den skall vara i stånd att i färskvatten under tjugufyra timmar utan att sjunka uppbära en järnvikt om minst 14 kilogram (motsvarande 31 engelska pund).

Bojar, vilkas fyllning utgöres av säv, korkspån eller söndermulad kork eller av något annat ämne i avfallsform och utan egen sammanhållning, ävensom bojar, vilkas flytkraft ernås medelst luftfyllda rum, som fordra förutgående uppblåsning, få ej användas.

(3.) Le nombre minimum de bouées dont doivent être munis les navires est fixé par le tableau suivant:

Longueur du navire.		Nombre minimum de bouées.
Mètres.	Équivalent en pieds anglais à.	
Au-dessous de 122 ^m	Au-dessous de 400	12
122 ^m et au-dessous de 183 ^m	400 et au-dessous de 600	18
183 ^m et au-dessous de 244 ^m	600 et au-dessous de 800	24
244 ^m et au-dessus.	800 et au-dessus.	30

Fartygets längd.		Minsta antal livbojar.
Meter.	Motsvarande i engelska fot.	
Under 122	Under 400	12
122 intill 183	400 intill 600	18
183 > 244	600 > 800	24
244 och däröver.	800 och däröver.	30

(4.) Toutes les bouées seront pourvues de guirlandes solidement amarrées.

Il y aura une bouée au moins, de chaque bord, qui sera pourvue d'une ligne de sauvetage longue de 27^m,50 (15 brasses) au moins.

Le nombre des bouées lumineuses ne doit pas être inférieur à la moitié du nombre total des bouées de sauvetage et ne doit pas descendre au-dessous de six. Les fusées correspondantes doivent être automatiques, efficaces, et ne doivent pas s'éteindre dans l'eau; elles doivent être disposées au voisinage de leurs bouées, avec les organes de fixation nécessaires.

(5.) Toutes les bouées et tous les gilets de sauvetage doivent

4. Varje livboj skall vara försedd med en säkert najad livlina.

På varje sida av fartyget skall finnas åtminstone en livboj försedd med en fånglina av minst 27,50 meters (15 famnars) längd.

Antalet med lyse försedda bojar må ej understiga halva antalet av samtliga livbojar och får i intet fall vara mindre än sex. De tillhörande ljusanordningarna skola kunna tändas automatiskt, vara effektiva samt ej kunna slockna i vattnet; de skola anbringas i närheten av de bojar, till vilka de höra, tillika med nödig anordning för deras fastgörande vid bojarna.

5. Alla bojar och livbälten skola anbringas ombord på så sätt, att

être installés à bord de façon à être à portée immédiate de toutes les personnes embarquées; leur position sera nettement indiquée de manière à être connue des intéressés.

Les bouées de sauvetage doivent pouvoir toujours être larguées instantanément et ne comporter aucun dispositif de fixation permanente.

ARTICLE XLVI.

Tolérances applicables aux Navires existants.

Les tolérances admises pour les navires existants et prévues à l'Article 52 de la Convention sont les suivantes:

(a.) Jusqu'au 1^{er} janvier 1920, les embarcations et radeaux admis par l'Administration de l'un des États contractants à bord d'un navire existant pourront être acceptés respectivement au lieu des embarcations et des pontons-radeaux de sauvetage définis par la présente Convention.

(b.) Jusqu'au 1^{er} janvier 1920, il ne sera pas exigé que les embarcations-pontons admis par application du paragraphe (a) qui précède aient leur coque et leur pont à double bordé avec tissu interposé, ni qu'elles présentent le franc-bord minimum réglementaire.

(c.) Lorsque les navires auront plus de soixante-quinze mètres (équivalant à 245 pieds anglais) et moins de cent quarante mètres (équivalant à 460 pieds) de long, on pourra admettre, pour le nombre minimum de jeux de bossoirs, des valeurs égales aux chiffres

de être à portée immédiate de toutes les personnes embarquées; leur position sera nettement indiquée de manière à être connue des intéressés.

de être à portée immédiate de toutes les personnes embarquées; leur position sera nettement indiquée de manière à être connue des intéressés.

ARTIKEL XLVI.

Lättnader i fråga om existerande fartyg.

De lindringar, som medgivnas i fråga om existerande fartyg och vilka innefattas i konventionens artikel 52, äro följande:

a. Intill den 1 januari 1920 kunna de båtar och flottar, som av vederbörande myndigheter inom de fördragsslutande staterna godkänts för ett redan existerande fartyg, antagas i stället för de i denna konvention fastställda båtar och pontonflottar.

b. Intill den 1 januari 1920 fordras ej, att pontonbåtar, godkända på grund av föregående moment (a), skola hava dubbel bordläggning och dubbelt däck, båda med mellanlagd väv, ej heller att de skola äga reglementerat minimifribord.

c. I fråga om fartyg över sjuttiofem m. (motsvarande 245 eng. fot) och under 140 m. (motsvarande 460 fot) längd kan medgivnas ett minimiantal däckpar i enlighet med de siffror, som finnas intagna i kolumnen B av tabellen under ovanstående arti-

de la colonne (B) du tableau de l'Article XLIII ci-dessus, réduits d'une unité.

Lorsque les navires auront cent quarante mètres de long ou plus (équivalant à 460 pieds), la réduction pourra être d'une unité sur chaque bord.

Ces réductions ne seront accordées que si la mise à l'eau des embarcations est convenablement assurée.

(d.) Les dispositions des Articles 42 et 49 de la Convention relatives à la mise à l'eau des embarcations de sauvetage ne seront pas applicables aux navires existants.

kel XLIII, sedan dessa siffror minskats med 1.

Ifråga om fartyg av 140 m. längd och däröver (motsvarande 460 fot), kan antalet däckpar minskas med ett par på varje sida.

Dessa inskränkningar medgivas blott under förutsättning att båtarnas utsättande är behörigen betryggat.

d. De i konventionens artiklar 42 och 49 intagna bestämmelser angående räddningsbåtars utsättning gälla icke existerande fartyg.

ARTICLE XLVII.

Canotiers brevetés.

Pour obtenir le brevet spécial de canotier prévu au Titre VI, Engins de Sauvetage, Article 54 de la Convention, le postulant doit justifier qu'il est exercé dans la manœuvre complète de mise à l'eau des embarcations de sauvetage et dans le maniement des avirons; qu'il possède la connaissance et la pratique de la manœuvre des embarcations elles-mêmes; et qu'il est, en outre, capable de comprendre les ordres relatifs au service de ces divers engins et de répondre à ces ordres.

Il y aura pour chaque embarcation ou radeau un nombre de canotiers au moins égal à celui prévu par le tableau ci-dessous:

ARTIKEL XLVII.

Godkända båtmän.

För att erhålla det i titel VI, Räddningsredskap, av konventionens artikel 54 omförmälda särskilda behörighetsbevis för båtman skall sökanden styrka, att han är övad i allt med räddningsbåtars utsättande förbundet arbete samt i rodd; att han äger kännedom om och färdighet i manövrering av båtar; att han vidare är i stånd att uppfatta order i fråga om de olika redskapens användande ävensom att utföra dessa order.

För varje båt eller flotte skall finnas minst så stort antal båtmän som det i nedanstående tabell angivna.

Si l'embarcation ou le radeau porte:	Le nombre minimum de canotiers brevetés doit être de:
Moins de 61 personnes	3
De 61 à 85 »	4
» 86 à 110 »	5
» 111 à 160 »	6
» 161 à 210 »	7

Et ainsi de suite à raison de 1 canotier breveté supplémentaire par 50 personnes en plus.

Om båten eller flotten kan upptaga:	Skall minsta antalet godkända båtmän utgöra:
Under 61 personer	3
61—85 »	4
86—110 »	5
111—160 »	6
161—210 »	7

För överskjutande antal personer beräknas en extra godkänd båtmän för var femtionde person.

ARTICLE XLVIII.

Personnel des Embarcations.

Un officier, maître ou marin doit être chargé de chaque embarcation ou ponton-radeau, avoir la liste de son armement et s'assurer que les hommes placés sous ses ordres connaissent respectivement leurs postes et leurs fonctions.

A toute embarcation à moteur doit être affecté un homme sachant manœuvrer le moteur.

Un ou plusieurs officiers doivent être chargés de veiller à ce que les embarcations, pontons-

ARTIKEL XLVIII.

Båtarnas bemanning.

En officer, underofficer eller sjöman skall föra befälet över varje båt eller pontonflotte samt innehåva en lista över underlydande manskap; han skall förvissa sig därom att de personer, som han har under sitt befäl, äga kännedom om sina poster och åligganden.

Ombord på varje motorbåt skall vara anställd en man, som kan sköta motorn.

En eller flera officerare skola hava att tillse, att båtar, pontonflottar och andra bärgnings-

radeaux et autres engins de sauvetage soient toujours prêts à être utilisés.

ningsredskap ständigt äro färdiga till användning.

ARTICLE XLIX.

Découverte et Extinction de l'Incendie.

1. Un service permanent de rondes doit être organisé dans le but de découvrir promptement tout commencement d'incendie.

2. Tout navire doit disposer de pompes à incendie puissantes mues par la vapeur ou par toute autre énergie.

Ces pompes sont au nombre de deux pour les navires de moins de quatre mille tonnes et de trois pour les navires plus grands. Ces pompes doivent être assez puissantes pour débiter chacune une quantité d'eau suffisante par deux jets énergiques simultanés en un point quelconque du bâtiment.

Elles doivent être mises, avant l'appareillage, en état de fonctionner sans délai.

3. Les tuyautages d'incendie doivent permettre de diriger rapidement deux jets d'eau énergiques simultanés dans une région quelconque d'un entrepont habité dont les portes étanches et les portes incombustibles sont fermées.

Les manches à incendie et les tuyautages doivent être largement proportionnés et faits de matières convenables. Les raccords des tuyautages seront dans chaque entrepont installés de manière que les manches puissent s'y adapter facilement.

4. Dans tout espace occupé par le chargement, on doit pouvoir à la fois diriger deux jets d'eau

ARTIKEL XLIX.

Upptäckande och släckande av eldsvåda.

1. En ständig vakttjänstgöring med ronder skall inrättas i ändamål att snabbt upptäcka varje början till eldsvåda.

2. Varje fartyg bör vara utrustat med kraftiga brandpumpar, drivna med ånga eller annan kraft.

Antalet sådana pumpar skall uppgå till två för fartyg under 4,000 ton och till tre för större fartyg. Dessa pumpar skola vara tillräckligt kraftiga för att kunna var och en lämna en tillräcklig vattenmassa i två kraftiga strålar samtidigt på vilken punkt av fartyget som helst.

Före fartygets avgång skall tillses, att pumparna äro i stånd att ögonblickligen fungera.

3. Rörledningarna för eldsläckning skola vara så anordnade, att två kraftiga vattenstrålar samtidigt kunna riktas till vilken som helst del av ett bebott mellandäck, vars vattentäta och eldfasta dörrar äro stängda.

Vattenslangar och rörledningar skola vara av rikliga dimensioner och förfärdigade av lämpligt material. Rörledningarnas grenförskruvningar skola vara så anordnade på varje mellandäck, att vattenslangarna lätt kunna fästas därvid.

4. Till varje lastrum skola samtidigt kunna riktas två kraftiga vattenstrålar och en tillräcklig

énergiques et amener de la vapeur en quantité suffisante. L'adduction de vapeur n'est pas exigée sur les navires de moins de mille tonnes.

5. Des extincteurs d'incendie portatifs d'un type à fluide doivent être prévus en nombre convenable. Chaque compartiment de la tranche des machines doit en recevoir au moins deux.

Les Gouvernements des Hautes Parties contractantes pourront accepter d'autres types d'extincteurs, s'il est reconnu par un essai que les garanties présentées par ces extincteurs sont équivalentes à celles qui sont données par le type ci-dessus. Le Gouvernement qui aura accepté le type nouveau d'extincteur enverra aux Gouvernements des autres Parties contractantes une description de l'appareil et un compte rendu de l'essai.

6. Il doit y avoir à bord deux équipements composés chacun d'un casque respiratoire et d'un fanal de sûreté. Ils sont déposés en deux endroits différents.

7. Tous les engins destinés à combattre l'incendie doivent être soumis, au moins une fois chaque année, à une visite complète faite par un expert désigné par le Gouvernement.

mängd ånga. Tillförsel av ånga erfordras dock ej i fråga om fartyg under 1,000 ton.

5. Flyttbara eldsläckningsapparater av en typ med flytande innehåll skola finnas i lämpligt antal. Varje avdelning av maskinrummet skall utrustas med minst två sådana.

De höga fördragsslutande parternas regeringar äga godkänna andra typer av eldsläckningsredskap, därest vid anställt prov visas, att den säkerhet, som dessa eldsläckningsredskap erbjuda, är likvärdig med den som ovan avsedda typ kan skänka. Den regering, som godkänt en ny typ av eldsläckningsredskap, skall tillställa de övriga fördragsslutande parternas regeringar en beskrivning av apparaten och en redogörelse för det verkställda försöket.

6. Ombord skola finnas två utrustningar, vardera bestående av en rök hjälm och en säkerhetslampa. De skola vara anbragta på två olika platser.

7. Alla till eldsläckning avsedda redskap skola åtminstone en gång om året underkastas en fullständig besiktning genom en av regeringen utsedd sakkunnig.

ARTICLE L.

Rôle d'Appel.

Le rôle d'appel fixe les devoirs des divers membres de l'équipage en ce qui concerne:

(a.) La fermeture des portes étanches, vannes, &c.;

ARTIKEL L.

Alarmlista.

Alarmlistan angiver de plikter, som åligga var och en av manskapet i fråga om:

a) Stängning av vattentäta dörrar, ventiler o. s. v.;

(b.) L'équipement des embarcations et radeaux en général;

(c.) La manœuvre complète de mise à l'eau des embarcations sous bossoirs;

(d.) La préparation des autres embarcations et pontons-radeaux en général;

(e.) Le rassemblement des passagers;

(f.) L'extinction de l'incendie.

Le rôle d'appel fixe les fonctions que les agents du service général ont à remplir au regard des passagers en cas d'alarme. Ces fonctions comprennent notamment:

(a.) L'alerte à donner aux passagers;

(b.) Le soin de leur faire revêtir et ajuster convenablement les gilets de sauvetage;

(c.) Leur rassemblement;

(d.) Le service d'ordre aux passages et aux échelles, et, d'une façon générale, tout ce qui concerne la circulation des passagers.

Le rôle d'appel prévoit les signaux spéciaux d'alerte pour l'appel de tout l'équipage aux postes d'embarcations ou d'incendie. Il doit, en outre, contenir une description sommaire de ces signaux.

b) Utrustningen av båtarna och flottarna i allmänhet;

c) Hela manövern vid utsättande av de under däckver tar anbragta båtarna;

d) Klargöring av de andra båtarna och pontonflottarna i allmänhet.

e) Passagerarnas samling;

f) Eldsläckning.

Alarmlistan anger de plikter, som upppassarepersonalen i fall av alarm har att fullgöra gentemot passagerare. Dessa plikter omfatta i synnerhet:

a) Att varsko passagerarne;

b) Att tillse, att desamma påtaga livbälten och ordentligt anbringa desamma;

c) Passagerarnes samling;

d) Ordningens upprätthållande i gångar och trappor samt i allmänhet allt, som angår passagerarnes cirkulation.

Alarmlistan skall angiva de särskilda alarmsignalerna för sammankallande av hela manskapet till dess poster vid båtarna eller vid eldsvåda. Den skall dessutom innehålla en kort beskrivning av nämnda signaler.

ARTICLE LI.

Appels et Exercices d'Embarcations et d'Incendie.

Il doit être fait, une fois au moins par quinzaine, au mouillage ou à la mer, des appels aux postes d'embarcations et d'incendie suivis d'exercices correspondants. Mention sera inscrite de ces exercices au journal de bord ou, le

ARTIKEL LI.

Alarmsignaler och övningar i fråga om båtar och eldsläckning.

Minst en gång var 14 dag skall i hamn eller till sjöss slås alarm till båt- och brandmönstring, åtföljd av motsvarande övningar. I skeppsdagboken skall införas uppgift om dessa övningar även som i förekommande fall orsaken

cas échéant, des raisons pour lesquelles ils n'auront pu être effectués.

Les exercices d'embarcations doivent se faire en employant à tour de rôle les différents groupes d'embarcations. Les inspections et exercices doivent être conduits de manière que l'équipage possède la connaissance et la pratique des fonctions qu'il a à remplir et que toutes les embarcations et tous les pontons-radeaux du navire, ainsi que leurs appareils, soient toujours prêts à être utilisés immédiatement.

till att sådana övningar ej kunnat hållas.

För båtövningarna skola i tur och ordning användas olika båtgrupper. Inspektioner och övningar skola utföras sålunda, att manskapet får kännedom om och övning i de plikter, som det skall uppfylla, samt att fartygets samtliga båtar och pontonflottar med tillbehör alltid äro färdiga till omedelbar användning.

Certificats de sécurité.

ARTICLE LII.

Modèle de Certificat de Sécurité.

(Timbre officiel.)

(Indication de la nationalité.)

Certificat de Sécurité

Délivré en exécution des dispositions de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,

Signée à Londres, le 20 janvier 1914.

Säkerhetscertifikat.

ARTIKEL LII.

Formulär för säkerhetscertifikat.

(Officiell stämpel.)

(Angivande av nationaliteten.)

Säkerhetscertifikat,

utfärdat i enlighet med bestämmelserna i internationella konventionen till skydd för mänskligt liv till sjöss,

undertecknad i London den 20 januari 1914.

Nom du Navire.	Code international de Signaux.	Port d'attache.	Tonnage brut.

Fartygets namn.	Signalbokstäver.	Hemort.	Bruttodräktighet.

Le(s) soussigné(s) Undertecknad(e)
 nom(s) namn
 certifie(nt): intyga(r):

I. que le navire susmentionné a été dûment visité conformément aux dispositions de la Convention internationale susvisée;

I) Att ovannämnda fartyg har blivit behörigen besiktigt i överensstämmelse med föreskrifterna i ovan avsedda internationella konvention;

II. que la visite a permis de constater que les obligations imposées par ladite Convention étaient remplies en ce qui concerne:

II) Att besiktningen givit vid handen, att de förpliktelser, som nämnda konvention ålägger, blivit uppfyllda så vitt angår:

(1.) la coque, le cloisonnement, les chaudières et les machines principales et auxiliaires:

Convention, Article 17, et Règlement y annexé, Article X.	(A remplir seulement à la demande de l'armateur.)	
Longueurs comparées.	En mètres.	Équivalent en pieds anglais à
1. Du navire porteur du certificat	—	—
2. Du navire-type (Colonne C du Tableau de l'Article VIII dudit Règlement) dont le facteur de cloisonnement a été employé pour le navire porteur du certificat	—	—

1) Skrov, skottindelning, ångpannor samt huvud- och hjälpmaskiner:

Konventionens artikel 17 och det vidfogade reglementets artikel X.	(Utfylles endast på redarens begäran.)	
Jämförda längder.	I meter.	Motsvarande i engelska fot.
1) Av det fartyg, för vilket detta certifikat blivit utfärdat	—	—
2) Av den fartygstyp (kolumn C i tabellen under artikel VIII av nämnda reglemente), vars indelningsfaktor tillämpats i fråga om det fartyg, för vilket detta certifikat blivit utfärdat	—	—

(2.) les embarcations et engins de sauvetage:

.....	Embarcations pouvant recevoir	.....	personnes
.....	Radeaux	>	>
.....	Bouées de sauvetage		
.....	Gilets de sauvetage		

2) Båtar och bärgningsredskap:

.....	Båtar med plats för	.....	personer
.....	Flottar	d:o	.....
.....	Livbojar		
.....	Livbälten		

(3.) l'installation radiotélégraphique:

		Imposé par les Articles 33 et 34 de ladite Convention.	Réalisé.
Catégorie du navire	.....	—	—
Nombre de	Télégraphistes de 1 ^e classe	—	—
	» » 2 ^e »	—	—
	Écouteurs brevetés	—	—

3) Radiotelegrafinrättning:

		Föreskriven genom artik- larna 33 och 34 i nämnda konvention.	I verklig- heten.
Fartygets klass	.....	—	—
Antal	Telegrafister av första klass	—	—
	D:o d:o andra d:o	—	—
	Examinerade vaktmän	—	—

III. que, sous tous les autres rapports, le navire répond aux exigences de ladite Convention, pour autant que ces exigences s'y appliquent.

Le présent certificat est délivré sous la responsabilité du Gouvernement

..... pour valoir jusqu'au

Le(s) soussigné(s) déclare(nt) être dûment commissionné(s) aux fins des présentes par ledit Gouvernement.

Délivré à....., le.....

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont signé ci-après:

Fait à Londres, le 20 janvier 1914.

VON KOERNER.

SEELIGER.

SCHÜTT.

RIESS.

PAGEL.

SCHRADER.

BEHM.

G. FRANCKENSTEIN.

SCHRECKENTHAL.

DUNAY.

E. A. PIERRARD.

CH. LE JEUNE.

LOUIS FRANCK.

EMIL KROGH.

V. TOPSØE-JENSEN.

RAFAEL BAUSÁ.

JOSHUA W. ALEXANDER.

JAS. HAMILTON LEWIS.

EUGENE T. CHAMBERLAIN.

ELLSWORTH P. BERTHOLF.

WASHINGTON LEE CAPPS.

GEORGE F. COOPER.

III) Att fartyget i alla andra hänseenden uppfyller fordringarna i nämnda konvention, så vitt dessa fordringar hava tillämpning å fartyget.

Detta certifikat är utfärdat under regeringens ansvar och gäller intill

Undertecknad(e) förklara(r) sig vara för ifrågavarande ändamål behörigen bemyndigad(e) av nämnda regering.

Utfärdat i den

Till bekräftelse härav hava de fullmäktige nedan tecknat sina namn:

Som skedde i London den 20 januari 1914.

HOMER L. FERGUSON.
ALFRED GILBERT SMITH.
W.M. H. G. BULLARD.
GEO. UHLER.

GUERNIER.

MERSEY.
ERNEST G. MOGGRIDGE.
A. DENNY.
NORMANN HILL.
J. H. BILES.
H. ACTON BLAKE.
ALFRED H. F. YOUNG.
C. HIPWOOD.
W. DAVID ARCHER.

R. MUIRHEAD COLLINS.

ALEXANDER JOHNSTON.

THOS. MACKENZIE.

CARLO BRUNO.
VITTORIO RIPA DI MEANA.
GUSTAVO TOSTI.

Ad refe-
rendum. | HARALD PEDERSEN.
| J. BRUHN.
| JENS EVANG.

J. V. WIERDSMA.
H. S. J. MAAS.
A. D. MULLER.
WILMINK.
J. W. G. COOPS.

N. DE ETTER.

C. O. OLSEN.
NILS GUSTAF NILSSON.

Protocole final.

AU moment de procéder à la signature de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer conclue à la date de ce jour, les Plénipotentiaires sous-signés sont convenus de ce qui suit:

I.

Les voyages visés à l'Article 2 de la présente Convention comprennent ceux qui s'effectuent d'un port situé dans une Colonie, une Possession ou un Protectorat où la Convention est en vigueur vers un port situé en dehors de ce pays, et inversement.

II.

En ce qui concerne la ratification de la présente Convention, un délai spécial est accordé au Gouvernement danois, qui aura le droit de la ratifier jusqu'au 1^{er} avril 1915.

III.

La présente Convention ne s'appliquera pas aux navires enregistrés ou immatriculés dans une Colonie, Possession ou un Protectorat où la Convention n'est pas en vigueur.

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont dressé le présent Protocole final, qui aura la même force et la même valeur que si ses dispositions étaient insérées dans le texte même de la Convention à laquelle il se rapporte, et ils l'ont signé en un exemplaire, qui restera déposé aux archives

Slutprotokoll.

I begrepp att underteckna den i dag avslutade konventionen till skydd för människoliv till sjöss hava undertecknade fullmäktige enats om följande:

I.

Under de resor, som åsyftas i artikel 2) av förevarande konvention, inbegripas sådana resor, som företagas från hamn belägen i en koloni, besittning eller protektorat, varest konventionen gäller, till hamn belägen utanför detta land, och omvänt.

II.

Vad ratifikationen av förevarande konvention angår, medges danska regeringen ett särskilt anstånd, i det att nämnda regering skall hava rätt att ratificera densamma intill den 1 april 1915.

III.

Förevarande konvention har ej avseende å fartyg, som äro inregistrerade eller inskrivna i koloni, besittning eller protektorat, varest konventionen ej är gällande.

Till bekräftelse härav hava ombuden uppsatt detta slutprotokoll, som skall hava samma kraft och giltighet, som om dess bestämmelser vore intagna i själva texten av den konvention, till vilken det hänför sig, och hava de undertecknat detsamma i ett exemplar, som skall förbliva deponerat

du Gouvernement britannique et dont une copie sera remise à chaque partie.

Fait à Londres le 20 janvier 1914.

i den brittiska regeringens arkiv, och varav en avskrift skall tillställas varje särskild stat.

Som skedde i London den 20 januari 1914.

VON KOERNER.
SEELIGER.
SCHÜTT.
RIESS.
PAGEL.
SCHRADER.
BEHM.

G. FRANCKENSTEIN.
SCHRECKENTAHL.
DUNAY.

E. A. PIERRARD.
CH. LE JEUNE.
LOUIS FRANCK.

EMIL KROGH.
V. TOPSØE-JENSEN.

RAFAEL BAUSA.

JOSHUA W. ALEXANDER.
JAS. HAMILTON LEWIS.
EUGENE T. CHAMBERLAIN.
ELLSWORTH P. BERTHOLF.
WASHINGTON LEE CAPPS.
GEORGE F. COOPER.
HOMER L. FERGUSON.
ALFRED GILBERT SMITH.
W.M. H. G. BULLARD.
GEO. UHLER.

GUERNIER.

MERSEY.
ERNEST G. MOGGRIDGE.
A. DENNY.
NORMAN HILL.
J. H. BILES.
H. ACTON BLAKE.
ALFRED H. F. YOUNG.
C. HIPWOOD.
W. DAVID ARCHER.

R. MUIRHEAD COLLINS.

ALEXANDER JOHNSTON.

THOS. MACKENZIE.

CARLO BRUNO.

VITTORIO RIPA DI MEANA.

GUSTAVO TOSTI.

Ad refe- (HARALD PEDERSEN.
rendum. J. BRUHN.
JENS EVANG.

J. V. WIERDSMA.

H. S. J. MAAS.

A. D. MULLER.

WILMINK.

J. W. G. COOPS.

N. DE ETTER.

C. O. OLSEN.

NILS GUSTAF NILSSON.

La Conférence émet le vœu que:

Konferensen uttalar följande önskemål:

En ce qui concerne la Sécurité de la Navigation:

Med hänsyn till säkerhet i fråga om navigeringen:

1.

1.

Il soit recommandé au Gouvernement des États-Unis et aux directeurs de la Compagnie du Canal de Suez de publier à Colon, à Panama et à Suez, au moyen d'avis donnés de quatre en quatre heures, la pression barométrique avec les corrections nécessaires pour la température et la hauteur au-dessus du niveau de la mer.

Att det hemställes till Förenta Staternas regering och till direktörerna för Suezkanalsällskapet att genom meddelanden var fjärde timma i Colon, Panama och Suez offentliggöra barometerståndet med nödiga korrektioner för temperaturen och höjden över havsytan.

2.

2.

L'attention des Gouvernements qui ont adopté les règles établies

Att de regeringar, som antagit reglerna till undvikande av om-

en vue de prévenir les collisions en mer soit attirée sur la nécessité de les reviser, et en particulier en ce qui concerne:

- 1. Les feux des voiliers;
- 2. Les signaux destinés à indiquer la direction d'un navire par brouillard;
- 3. Les règles relatives aux navires de guerre naviguant sans feux;
- 4. La navigation à proximité de navires de guerre;
- 5. Les règles relatives aux sous-marins;
- 6. L'adaptation des feux et des signaux phoniques aux dimensions et à la vitesse des navires modernes.

bordläggning, göras uppmärksamma på nödvändheten av dessa reglers omarbetande, särskilt vad angår:

- 1) Lanternor på segelfartyg;
- 2) Signaler för angivande av ett fartygs kurs i tjocka;
- 3) Regler angående krigsfartyg, som gå utan lanternor;
- 4) Navigering i närheten av krigsfartyg;
- 5) Regler för undervattensbåtar;
- 6) Anpassning av ljus- och ljudsignaler efter de moderna fartygens dimensioner och hastighet.

3.

3.

Les administrations intéressées continuent à tenir la main à ce que la puissance des feux et des signaux phoniques, employés à bord des navires, répondent entièrement aux exigences du règlement international ayant pour objet de prévenir les abordages en mer.

Att vederbörande myndigheter alltfört skola tillse, att styrkan hos de ombord å fartygen använda ljus- och ljudsignalerna helt motsvarar fordringarna i det internationella reglementet till undvikande av ombordläggning.

4.

4.

A raison de la diversité des pratiques et des opinions en cours dans les divers pays, la question de l'adoption d'un système uniforme de commandements à la barre soit étudiée en même temps que la réforme du Règlement International agent pour objet de prévenir les abordages en mer.

Att spörsmålet om antagande av ett enhetligt system för roderkommando må, på grund av de olikheter i fråga om praxis och åsikter, som härska i olika länder, upptagas till prövning samtidigt med revisionen av det internationella reglementet till undvikande av ombordläggning.

5.

5.

Dans les parages où la brume est fréquente, tous les bateaux-feux extérieurs, mouillés en des

Att de yttre fyrskepp, som äro förlagda på viktiga punkter i farvatten, varest tjocka ofta före-

points importants, soient munis de cloches sous-marines.

kommer, skola förse med undervattensklockor.

6

Tout navire défini à l'Article 2 de la présente Convention lorsqu'il est de grandes dimensions, soit muni de projecteurs en vue de sauvetages et d'autres cas urgents.

6.

Att vart och ett i förevarande konvention, artikel 2, omförmält fartyg, som är av stora dimensioner, förse med strålkastare för användning till räddningsändamål och i andra trängande fall.

7.

Il ne soit pas remis de jumelles aux hommes de vigie.

7.

Att kikare icke utlämnas till utkiksmännen.

8.

L'on généralise, pour les officiers et hommes de vigie, les épreuves en usage en vue de s'assurer de l'acuité de leur vision et de leur faculté de percevoir les couleurs.

8.

Att de prov, som hava till ändamål att konstatera synförmågan och färgsinnet, göras allmänna både för officerare och utkiksmän.

9.

La question de savoir si les signaux de ports et de marée peuvent être rendus uniformes soit prise en considération par les divers Gouvernements.

9.

Att spörsmålet, huruvida hamn- och tidvattenssignaler kunna göras enhetliga, tages under övervägande från de olika regeringarnas sida.

10.

Les Gouvernements des Hautes Parties contractantes envisagent la question d'intervenir auprès des compagnies de navigation et des armateurs, pour obtenir que les navires qui effectuent la traversée de l'Atlantique Nord, ne passent pas sur les bancs de Terre-Neuve pendant la période active de la pêche.

10.

Att de höga fördragsslutande parternas regeringar taga under övervägande spörsmålet om att rikta en hänvändelse till ångfartygsbolagen och redarna i syfte, att de fartyg, som gå i fart på norra Atlanten, icke må passera New Foundlandsbankerna under tiden för fisket.

11.

Les services internationaux visés aux Articles 6 et 7 de la convention soient, si possible, établis en temps utile pour fonctionner dans les saisons 1914 et 1915.

11.

Att den i konventionens art. 6 och 7 omförmälda internationella patrulleringstjänsten om möjligt igångsättes så tidigt, att den kan vara i verksamhet under säsongerna 1914 och 1915.

12.

La Conférence internationale au sujet du franc-bord dont le Gouvernement britannique se propose de provoquer la réunion, aussitôt que seront achevées les études préparatoires nécessaires traite également, si possible, des chargements de bois en pontées.

12.

Att den internationella lastlinjekonferens, vars sammankallande den brittiska regeringen har för avsikt att åvägabringa, så snart de nödvändiga förberedande arbetena äro avslutade, om möjligt upptager till behandling även spörsmålet om däcklast av trä.

En ce qui concerne la Radiotélégraphie:

Med hänsyn till radiotelegrafien

13.

Les Gouvernements des États contractants fassent les diligences nécessaires auprès de la Commission météorologique internationale pour que celle-ci envisage l'augmentation du nombre des stations pouvant envoyer des avis météorologiques aux navires en mer, en donnant à ces stations la position la mieux appropriée.

13.

Att de föredragsslutande parternas regeringar göra nödiga föreställningar hos den internationella meteorologiska kommissionen, för att densamma må taga under överbägande att öka antalet stationer för avsändande av meteorologiska meddelanden till fartyg på sjön, och att dessa stationer erhålla så lämpligt läge som möjligt.

14.

Suivant les vœux de la Conférence internationale de l'Heure tenue à Paris en 1912:

14.

Att i överensstämmelse med de önskemål, som uttalades av den internationella tidskonferensen i Paris 1912:

1. Il soit organisé un service météorologique de radiotélégraphie s'accordant avec les disposi-

tioner en radiotelegrafisk-meteorologisk tjänst anordnas enligt bestämmelserna i art. 45 av det till

tions de l'Article 45 du Règlement annexé à la Convention radiotélégraphique de Londres;

2. Les navires à voile et à vapeur faisant des voyages de long cours soient pourvus d'une installation leur permettant la réception des signaux horaires et météorologiques.

15.

L'attention des Gouvernements des États contractants soit attirée sur l'intérêt qu'il y aurait à ce qu'ils fissent leurs efforts pour réduire les délais de mise en service prévus par l'Article 38 de la présente Convention pour l'installation des appareils radiotélégraphiques et le recrutement des télégraphistes pour les navires de la première et de la deuxième catégories, ainsi que ceux prévus par le même article pour l'installation desdits appareils, le recrutement des télégraphistes et l'établissement d'une écoute permanente à bord des navires de la deuxième et de la troisième catégories.

En ce qui concerne les Engins de Sauvetage:

16.

L'attention de chacun des Gouvernements des États contractants soit attirée sur l'intérêt qu'il y aurait à assurer le plus tôt possible l'application des mesures indiquées dans la Convention au sujet de la manœuvre et des exercices d'embarcation et des exercices d'incendie, ainsi que des mesures propres à prévenir, à dé-

Londonkonventionen angående radiotelegrafi hörande reglementet;

2:o) de i vidsträckt fart gående segel- och ångfartygen förses med en installation, som sätter dem i stånd att mottaga tidssignaler och meteorologiska signaler.

15.

Att de föredragsslutande staternas regeringars uppmärksamhet fästes på vikten av att i största möjliga grad minska de i artikel 38 av förevarande konvention medgivna uppskov för inrättande av radiotelegrafiska apparater och för anställande av telegrafister ombord på fartyg av första och andra klass, ävensom de i samma artikel medgivna uppskov för inrättande av nämnda apparater, för anställande av telegrafister och för upprättande av en permanent vakt ombord å fartyg av andra och tredje klass.

Med hänsyn till bärgningsredskap:

16.

Att envar av de föredragsslutande staternas regeringar får sin uppmärksamhet inriktad på vikten av att snarast möjligt genomföra överenskommelsens regler med hänsyn till båtmanövrer samt övningar med båtar och brandövningar ävensom de regler, vilka avse att förekomma, upptäcka och släcka eldsvåda.

couvrir et à éteindre les incendies.

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont décidé que les vœux ci-dessus émis seraient annexés au Protocole final afin qu'il y fût fait tel droit que de raison.

Till bekräftelse härav hava ombuden beslutat, att de ovan uttryckta önskemålen skola vidfogas slutprotokollet, på det att desamma må tilläggas den betydelse de förtjäna.

Fait à Londres le 20 janvier 1914.

VON KOERNER.
SEELIGER.
SCHÜTT.
RIESS.
PAGEL.
SCHRADER.
BEHM.

G. FRANCKENSTEIN.
SCHRECKENTHAL.
DUNAY.

E. A. PIERRARD.
CH. LE JEUNE.
LOUIS FRANCK.

EMIL KROGL.
V. TOPSØE-JENSEN.

RAFAEL BAUSÁ.

JOSHUA W. ALEXANDER.
JAS. HAMILTON LEWIS.
EUGENE T. CHAMBERLAIN.
ELLSWORTH P. BERTHOLF.
WASHINGTON LEE CAPPS.
GEORGE F. COOPER.
HOMER L. FERGUSON.
ALFRED GILBERT SMITH.
W:M. H. G. BULLARD
GEO. UHLER.

GUERNIER.

MERSEY.
ERNEST G. MOGGRIDGE.
A. DENNY.

NORMANN HILL.
 J. H. BILES.
 H. ACTON BLAKE.
 ALFRED H. F. YOUNG.
 C. HIPWOOD.
 W. DAVID ARCHER.

R. MUIRHEAD. COLLINS.

ALEXANDER JOHNSTON.

THOS. MACKENZIE.

CARLO BRUNO.
 VITTORIO RIPA DI MEANA
 GUSTAVO TOSTI.

Ad refe-
 rendum. { HARALD PEDERSEN.
 J. BRUHN.
 JENS EVANG.

J. V. WIERDSMA.
 H. S. J. MAAS.
 A. D. MULLER.
 WILMINK.
 J. W. G. COOPS.

N. DE ETTER.

C. O. OLSEN.
 NILS GUSTAF NILSSON.

Vid deponeringen av Svenska ratifikationsinstrumentet överlämnades samtidigt nedanstående förteckning över de router å vilka, på grund av förbehåll enligt konventionens art. 3, densammnas bestämmelser ej äga tillämplighet.

Liste

des parcours où les navires suédois, conformément à l'article 3 de la Convention internationale pour le sauvegarde de la vie humaine sur mer, signée à Londres le 20 janvier 1914, seront exceptés des prescriptions de ladite Convention sauf dans les cas où elle en dispose autrement.

1) Les parcours entre des ports suédois.

2) Les parcours entre des ports suédois et des ports situés sur la Mer Baltique et les eaux adjacentes à l'est d'une ligne tracée de Skagen à Lindesnäs et de Esbjerg à Texel.

Förteckning

över de router, där svenska fartyg, i enlighet med art. 3 av internationella konventionen rörande betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss, undertecknad i London den 20 januari 1914, skola vara undantagna från bestämmelsen i nämnda konvention, utom i de fall där den annorlunda förordnar.

1) Router mellan svenska hamnar.

2) Router mellan svenska hamnar och hamnar i Östersjön och därtill gränsande farvatten öster om en linie dragen från Skagen till Lindesnäs och från Esbjerg till Texel.

På förekommen anledning utkomna av trycket först den 1 april 1916.

