



DIÁRIO DO GOVÊRNO

PREÇO DÊSTE NÚMERO — 11\$10

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Governo*, deve ser dirigida à Direcção Geral da Imprensa Nacional. As publicações literárias de que se recebem 2 exemplares anunciam-se gratuitamente.

ASSINATURAS			
As 3 séries . . .	Ano 240\$	Semestre	130\$
A 1.ª série . . .	90\$	"	48\$
A 2.ª série . . .	80\$	"	43\$
A 3.ª série . . .	80\$	"	43\$

Avulso: Número de duas páginas 630;
de mais de duas páginas 680 por cada duas páginas

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 2\$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do sêlo. Os anúncios a que se reformem os §§ 1.º e 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 10:112, de 24-IX-1924, têm 40 por cento de abatimento.

SUPLEMENTO

SUMÁRIO

Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Carta de Confirmação e Ratificação da Convenção Internacional sobre as Linhas de Carga.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA, Presidente da República Portuguesa, pelo voto da Nação:

Faço saber aos que a presente Carta de Confirmação e Ratificação virem que, no dia cinco de Julho de mil novecentos e trinta, foram assinados em Londres pelos respectivos Plenipotenciários uma Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, e respectivos Protocolo Final e Acto Final, como seguem:

International load line Convention

Preamble

The Governments of Germany, the Commonwealth of Australia, Belgium, Canada, Chile, Cuba, Denmark, the Free City of Danzig, Spain, the Irish Free State, the United States of America, Finland, France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Greece, India, Iceland, Italy, Japan, Latvia, Mexico, Norway, New Zealand, Paraguay, the Netherlands, Peru, Poland, Portugal, Sweden, and the Union of Socialist Soviet Republics; desiring to promote safety of life and property at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules with regard to the limits to which ships on international voyages may be loaded, have resolved to conclude a Convention for that purpose and have appointed as their Plenipotentiaries:

The Government of Germany:

Mr. Gustav Koenigs, Ministerialdirigent in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.
Mr. Arthur Werner, Ministerialrat in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat Berlin.
Professor Walter Laas, Director of the «Germanischer Lloyd» Classification Society, Berlin.
Mr. Karl Sturm, Verwaltungsdirektor of the See-Berufsgenossenschaft, Hamburg.

The Government of the Commonwealth of Australia:

Captain Henry Priaux Cayley, Royal Australian Navy, Commonwealth Naval Representative in London.
Mr. Vincent Cyril Duffy, Australia House.

Convenção Internacional sobre as linhas de carga

Preâmbulo

Os Governos da Alemanha, da Austrália, Bélgica, Canadá, Chile, Cuba, Dinamarca, da Cidade Livre de Dantzig, Espanha, Estado Livre da Irlanda, Estados Unidos da América, Finlândia, França, Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, Grécia, Índia, Irlanda, Itália, Japão, Letónia, México, Noruega, Nova Zelândia, Paraguai, Países Baixos, Peru, Polónia, Portugal, Suécia e da União das Repúblicas Soviéticas Socialistas, desejando estabelecer de comum acôrdo princípios uniformes e regras com o fim de salvaguardar a vida humana e a propriedade no mar no que respeita aos limites de imersão julgados lícitos no carregamento dos navios em viagens internacionais, decidiram concluir uma Convenção com êsse objectivo e nomearam seus Plenipotenciários:

O Governo da Alemanha:

Sr. Gustavo Koenigs, Ministerialdirigent no Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.
Sr. Arthur Werner, Ministerialrat no Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.
Professor Walter Laas, Director da Sociedade de Classificação «Germanischer Lloyd», Berlin.
Sr. Karl Sturm, Director-gerente da See-Berufsgenossenschaft, Hamburgo.

O Governo da Austrália:

Capitão de mar e guerra Henry Priaux Cayley, Royal Australian Navy, Adido naval da Austrália em Londres.
Sr. Vincent Cyril Duffy, Austrália House.

The Government of Belgium :

Mr. Raoul F. Grimard, Naval Engineer, Technical Adviser to the Central Naval Department.

The Government of Canada :

Mr. Alexander Johnston, Deputy Minister of Marine.

The Government of Chile :

Lieut-Commander Constructor Oscar Bunster, Member of the Chilean Naval Commission in London.

The Government of Cuba :

Mr. Guillermo Patterson, Cuban Minister in London.

The Government of Denmark :

Mr. Emil Krogh, Assistant Secretary in the Ministry of Shipping and Fisheries.

Mr. Aage H. Larsen, Naval Architect and Engineer in Chief to the Ministry of Shipping and Fisheries.

Mr. J. A. Körbing, Director of the «Forenede Dampskibsselskab», Copenhagen.

Captain H. P. Hagelberg, Chairman of the Association of Danish Shipmasters.

Mr. Erik Jacobsen, Trade Union Manager.

The Government of the Free City of Danzig :

Mr. Alphonse Poklewski-Koziell, Commercial Counsellor, Polish Legation, London.

Mr. Waldemar Sieg, Commercial Counsellor.

The Government of Spain :

Mr. Octaviano Martinez-Barca, Engineer Spanish Navy.

The Government of the Irish Free State :

Mr. J. W. Dulanty, Commissioner for Trade for the Irish Free State in Great Britain.

Mr. T. J. Hegarty, Ship Surveyor, Transport and Marine Branch, Department of Industry and Commerce.

The Government of the United States of America :

Mr. Herbert B. Walker, President of the American Steamship Owners' Association.

Mr. David Arnott, Chief Surveyor, American Bureau of Shipping.

Mr. Laurens Prior, Bureau of Navigation, Department of Commerce.

Mr. Howard C. Towle, National Council of American Shipbuilders.

Mr. Samuel D. Mc Comb, Marine Office of America.

Captain Albert F. Pillsbury, Pillsbury and Curtis, San Francisco.

Mr. Robert F. Hand, Vice-President Standard Shipping Company, New-York.

Mr. James Kennedy, General Manager. Marine Department, Gulf Refining Company, New-York.

Mr. H. W. Warley, Vice-President Ore Steamship Corporation, New-York.

Rear-Admiral John G. Tawresey, C. C., United States Navy (Retired). United States Shipping Board.

The Government of Finland :

Mr. A. H. Saastamoinen, Finnish Minister in London.

Commander Birger Brandt, Finnish Shipmasters' Association.

The Government of France :

Mr. André Maurice Haarbleicher, Naval Construction Corps, Director of the Departments of the Mercan-

O Governo da Bélgica :

Sr. Raoul F. Crimard, engenheiro naval, Conselheiro técnico da Administração Central de Marinha.

O Governo do Canadá :

Sr. Alexander Johnston, deputy Minister of Marine.

O Governo do Chile :

Capitão-tenente construtor naval Oscar Bunster, Membro da Comissão Naval do Chile em Londres.

O Governo de Cuba :

Sr. Guillermo Patterson, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário em Londres.

O Governo da Dinamarca :

Sr. Emil Krogh, Chefe de Repartição do Ministério da Navegação e da Pesca.

Sr. Aage H. Larsen, engenheiro construtor do Ministério da Navegação e da Pesca.

Sr. J. A. Körbing, Director da Companhia de Armamento «det Forenede Dampskibsselskab», Copenhague.

Capitão H. P. Hagelberg, Presidente da Associação Dinamarquesa dos Capitães da Marinha Mercante.

Sr. Erik Jacobsen, Gerente de Sindicato.

O Governo da Cidade Livre de Dantzig :

Sr. Alphonse Poklewski-Koziell, Conselheiro comercial da Embaixada Polaca em Londres.

Sr. Waldemar Sieg, Conselheiro comercial.

O Governo de Espanha :

Sr. Octaviano Martinez-Barca, engenheiro naval.

O Governo do Estado Livre da Irlanda :

Sr. J. W. Dulanty, comissário do comércio do Estado Livre da Irlanda na Grã-Bretanha.

Sr. T. J. Hegarty, Ship Surveyor, Transport and Marine Branch, Department of Industry and Commerce.

O Governo dos Estados Unidos da América :

Sr. Herbert B. Walker, Presidente da Associação Americana dos Armadores de Navios a Vapor.

Sr. David Arnott, American Bureau of Shipping.

Sr. Laurens Prior, Repartição da Navegação, Serviço do Comércio.

Sr. Howard C. Towle, Conselho Nacional dos Amadores Americanos.

Sr. D. Mc Comb, Marine Office of America.

Capitão Albert F. Pillsbury, da casa Pillsbury e Curtis, San Francisco.

Sr. Robert F. Hand, Vice-presidente Standard Shipping Company, New-York.

Sr. James Kennedy, Director gerente, Secção da Navegação, Gulf Refining Company, New-York.

Sr. H. W. Warley, Vice-presidente Ore Steamship Corporation, New-York.

Contra-almirante, reformado, John G. Tawresey, C. C., da Marinha dos Estados Unidos, United States Shipping Board.

O Governo da Finlândia :

Sr. A. H. Saastamoinen, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário em Londres.

Sr. Capitão de fragata Birger Brandt, Associação Finlandesa dos Capitães de Navios.

O Governo da França :

Sr. André Maurice Haarbleicher, engenheiro chefe de 1.ª classe do Génie Maritime, Director dos Servi-

tile Fleet and of Naval Material at the Ministry of the Mercantile Marine.

Mr. René Hippolyte Joseph Lindemann, Assistant Director of the Department of Marine Labour and of the Accountants' Department at the Ministry of the Mercantile Marine.

Mr. Jean Henri Théophile Marie, Naval Construction Corps, Assistant to the Director of the Departments of the Mercantile Fleet and of Naval Material at the Ministry of the Mercantile Marine.

Mr. A. H. A. de Berlhe, Deputy Manager of the Bureau Veritas.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

Sir Henry F. Oliver, Admiral of the Fleet, Royal Navy.
Captain F. W. Bate, Professional Officer, Mercantile Marine Department, Board of Trade.

Mr. A. J. Daniel, Principal Ship Surveyor, Board of Trade.

Captain J. Thomas Edwards, Master Mariner (Retired).

Sir Ernest W. Glover, Chamber of Shipping of the United Kingdom.

Sir Norman Hill, Chairman, Merchant Shipping Advisory Committee, Board of Trade.

Sir Charles Hipwood, Board of Trade.

Mr. J. Foster King, Chief Surveyor to the British Corporation Register of Shipping and Aircraft.

Dr. J. Montgomerie, Chief Ship Surveyor to Lloyd's Register of Shipping.

Sir Charles J. O. Sanders, Chairman, Load Line Committee, 1927-1929.

Mr. William Robert Spence, General Secretary, National Union of Seamen.

Captain A. Spencer, Master Mariner (Retired).

The Government of Greece:

Mr. Nicolas G. Lely, Consul-General for Greece in London.

The Government of India:

Sir Geoffrey L. Corbett, Late Secretary to the Government of India, Commerce Department.

Mr. Nowrojee Dadabhoy Allbless, Chairman of Scindia Steamships (London) Ltd.

Captain Kavas Ookerjee, Marine Superintendent, Scindia Steam Navigation Company, Limited, Bombay.

Engineer-Commander John Sutherland Page, Royal Indian Marine, late Principal Engineer and Ship Surveyor, Government of Bengal.

The Government of Iceland:

Mr. Emil Krogh, Assistant Secretary to the Danish Ministry of Shipping and Fisheries.

Mr. Aage H. Larsen, Naval Architect and Engineer in Chief to the Danish Ministry of Shipping and Fisheries.

Mr. J. A. Kørbing, Director of the «Forenede Dampskibsselskab», Copenhagen.

Captain H. P. Hagelberg, Chairman of the Association of Danish Shipmasters.

Mr. Erik Jacobsen, Trade Union Manager, Denmark.

The Government of Italy:

General Giulio Ingianni, General Director of the Mercantile Marine.

Admiral Giuseppe Cantu, Admiral of Division, Technical Inspector of the Mercantile Marine.

Professor Torquato Giannini, Counsellor for Emigration in the Italian Foreign Office.

ços da Frota de Comércio e do Material Naval do Ministério da Marinha Mercante.

Sr. René Hippolyte Joseph Lindemann, Director adjunto dos Serviços do Trabalho Marítimo e da Contabilidade do Ministério da Marinha Mercante.

Sr. Jean Henri Théophile Marie, engenheiro principal do Génie Maritime, Adjunto do Director dos Serviços da Frota de Comércio e do Material Naval do Ministério da Marinha Mercante.

Sr. A. H. A. de Berlhe, Administrador Delegado do Bureau Veritas.

O Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte:

Sr. Henry F. Oliver, almirante.

Capitão F. W. Bate, conselheiro náutico do Serviço da Marinha Mercante, Board of Trade.

Sr. A. J. Daniel, perito principal, Board of Trade.

Capitão John Thomas Edwards, Capitão de longo curso, reformado.

Sr. Ernest W. Glover, Câmara de Navegação do Reino Unido.

Sr. Norman Hill, Presidente do Merchant Shipping Advisory Committee, Board of Trade.

Sr. Charles Hipwood, Board of Trade.

Sr. J. Foster King, Inspector Chefe da British Corporation Register of Shipping and Aircraft.

Dr. J. Montgomerie, perito chefe no Lloyd's Register of Shipping.

Sr. Charles J. O. Sanders, Presidente do Load Line Committee, 1927-1929.

Sr. William Robert Spence, Secretário Geral da União Nacional dos Marinheiros.

Capitão A. Spencer, Capitão de longo curso, reformado.

O Governo da Grécia:

Sr. Nicolas G. Lely, Cônsul geral da Grécia em Londres.

O Governo da Índia:

Sr. Geoffrey L. Corbett, Late Secretary to the Government of India Commerce Department.

Sr. Nowrojee Dadabhoy Allbless, Presidente da Scindia Steamships (London), Limited.

Sr. Capitão Kavas Ookerjee, Inspector de navios da Scindia Steam Navigation Company, Limited, Bombay.

Capitão de fragata engenheiro John Sutherland Page, Marinha Real Indiana, engenheiro chefe e perito de navios, reformado, do Governo de Bengala.

O Governo da Islândia:

Sr. Emil Krogh, Chefe de Repartição do Ministério Dinamarquês da Navegação e da Pesca.

Sr. Aage H. Larsen, engenheiro constructor do Ministério Dinamarquês da Navegação e da Pesca.

Sr. J. A. Kørbing, Director da companhia de armamento «det Forenede Dampskibsselskab», Copenhagen.

Capitão H. P. Hagelberg, Presidente da Associação Dinamarquesa dos Capitães da Marinha Mercante.

Sr. Erik Jacobsen, Gerente de Sindicato, Dinamarca.

O Governo de Itália:

General Giulio Ingianni, Director Geral da Marinha Mercante.

Almirante Giuseppe Cantu, Inspector técnico da Marinha Mercante.

Professor Torquato Giannini, Conselheiro de Emigração do Ministério dos Negócios Estrangeiros.

The Government of Japan:

- Mr. Shoichi Nakayama, First Class Secretary Embassy, London.
Mr. Sukefumi Iwai, Expert in the Local Administration Office of Communications.

The Government of Latvia:

- Mr. Artur Ozols, Director of the Marine Department.
Captain Andrejs Lonfelds, Latvian Shipowners' Society.

The Government of Mexico:

- Mr. Gustavo Luders de Negri, Consul-General for Mexico in London.

The Government of Norway:

- Mr. Erling Bryn, Director of the Department of Shipping, Ministry of Commerce and Navigation.
Mr. Johan Schönheyder, Surveyor-in-Chief in the Ministry of Commerce and Navigation.
Dr. J. Bruhn, Director of the Norwegian Veritas.
Mr. J. Hysing Olsen, Shipowner.
Mr. Eivind Tonnesen, Managing Director of the Norwegian Shipmasters' Association.
Mr. A. Birkeland, President of the Norwegian Sailors' and Firemen's Union.

The Government of New Zealand:

- Sir Thomas Mason Wilford, High Commissioner for New Zealand in London.
Sir Charles Holdsworth, Managing Director of the Union Steamship Company of New Zealand, Ltd.

The Government of Paraguay:

- Dr. Horacio Carisimo, Chargé d'Affaires in London.

The Government of the Netherlands:

- Vice-Admiral (retired) C. Fock, Inspector-General of Navigation, Chairman of the Freeboard Assigning Commission.
Mr. A. van Driel, Naval Architect, Adviser on Naval Architecture to the Shipping Inspection Service, Member and Secretary of the Freeboard Assigning Commission.
Mr. J. Brautigam, Chairman of the Netherlands Union of Transport Workers, Member of the Second Chamber of the States-General.
Mr. J. W. Langeler, Inspector of Shipping, Dutch East Indies.
Mr. J. Rypperda Wierdsma, Chairman of the Holland-America Line.
Captain G. L. Heeris, Secretary of the Netherlands Shipowners' Association.

The Government of Peru:

- Captain Manuel D. Faura, Naval Attaché in London.

The Government of Poland:

- Mr. Alphonse Poklewski-Koziell, Commercial Counsellor, Polish Embassy, London.
Mr. Boguslaw Bagniewski, Counsellor, Ministry of Industry and Trade, Warsaw.

The Government of Portugal:

- Mr. Thomaz Ribeiro de Mello, Minister Plenipotentiary; Head of the Economic Section of the Portuguese Ministry of Foreign Affairs.
Captain Carlos Theodoro da Costa, Naval Architect.

O Governo do Japão:

- Sr. Shoichi Nakayama, Secretário de Embaixada de 1.^a classe.
Sr. Sukefumi Iwai, perito da Repartição de Administração local das Comunicações.

O Governo da Letónia:

- Sr. Arturs Ozols, Director of the Marine Department.
Capitão Andrejs Lonfelds, da Associação dos Armadores letões.

O Governo do México:

- Sr. Gustavo Luders de Negri, Cônsul geral do México em Londres.

O Governo da Noruega:

- Sr. Erling Bryn, Director of the Department of Shipping, Ministry of Commerce and Navigation.
Sr. Johan Schonheyder, Perito chefe do Ministério do Comércio e da Navegação.
Dr. J. Bruhn, Director do Norske Veritas.
Sr. J. H. Hysing Olsen, Armador.
Sr. Eivind Tonnesen, Director gerente da Associação Norueguesa dos Capitães de Navios.
Sr. A. Birkeland, Presidente da União Norueguesa dos Marinheiros e dos Chauffeurs.

O Governo da Nova Zelândia:

- Sr. Thomas Mason Wilford, Alto Comissário da Nova Zelândia em Londres.
Sr. Charles Holdsworth, Director gerente da União Steamship Company of New-Zealand, Limited.

O Governo do Paraguai:

- Dr. Horácio Carisimo, encarregado de negócios em Londres.

O Governo dos Países Baixos:

- Vice-almirante, reformado, C. Fock, Inspector geral da Navegação; Presidente da Comissão para a fixação do bordo livre mínimo dos navios.
Engenheiro A. van Driel, Conselheiro das construções navais junto da inspecção da navegação; membro e secretário da comissão para a fixação do bordo livre mínimo dos navios.
Sr. J. Brautigam, Presidente da Liga Central dos Trabalhadores de Transportes; membro da Segunda Câmara dos Estados Gerais.
Sr. J. W. Langeler, do serviço da navegação nas Índias neerlandesas.
Sr. J. Rypperda Wierdsma, Presidente director da sociedade anónima de Navegação intitulada «Holland-America Line».
Capitão G. L. Heeris, Secretário da Associação dos Armadores Neerlandeses.

O Governo do Peru:

- Capitão Manuel D. Faura, adido naval em Londres.

O Governo da Polónia:

- Sr. Alphonse Poklewski-Koziell, Conselheiro comercial da Embaixada polaca em Londres.
Sr. Boguslaw Bagniewski, Conselheiro do Ministério da Indústria e Comércio, Varsóvia.

O Governo de Portugal:

- Thomaz Ribeiro de Melo, Ministro Plenipotenciário, chefe da Repartição das Questões Económicas do Ministério dos Negócios Estrangeiros.
Carlos Theodoro da Costa, capitão de fragata, engenheiro construtor naval.

The Government of Sweden:

Baron Erik Kule Palmstierna, Swedish Minister in London.

Mr. Per Axel Lindblad, Assistant Under-Secretary in the Board of Trade.

Captain Erick Axel Fredrik Eggert, Maritime Expert to the Social Board.

The Government of the Union of Socialist Soviet Republics:

Mr. Dimitri Bogomoloff, Counsellor of the Soviet Embassy in London.

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

CHAPTER I

Preliminary

ARTICLE 1

General Obligation of Convention

So that the load lines prescribed by this Convention shall be observed, the Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of this Convention, to promulgate all regulations, and to take all other steps which may be necessary to give this Convention full and complete effect.

The provisions of this Convention are completed by Annexes, which have the same force and take effect at the same time as this Convention.

Every reference to this Convention implies at the same time a reference to the Rules annexed thereto.

ARTICLE 2

Scope of Convention

1. This Convention applies to all ships engaged on international voyages, which belong to countries the Governments of which are Contracting Governments, or to territories to which this Convention is applied under Article 21, except.

a) Ships of war; ships solely engaged in fishing; pleasure yachts and ships not carrying cargo or passengers;

b) Ships of less than 150 tons gross.

2. Ships when engaged on international voyages between the near neighbouring ports of two or more countries may be exempted by the Administration to which such ships belong from the provisions of this Convention, so long as they shall remain in such trades, if the Governments of the countries in which such ports are situated shall be satisfied that the sheltered nature and conditions of such voyages between such ports make it unreasonable or impracticable to apply the provisions of this Convention to ships engaged in such trades.

3. All agreements and arrangements relating to load line or matters appertaining thereto at present in force between Contracting Governments shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards—

a) Ships to which this Convention does not apply;

O Governo da Suécia:

Barão Erik Kule Palmstierna, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário em Londres.

Sr. Per Axel Lindblad, Chefe de secção da Administração Central do Comércio.

Capitão Erik Axel Frederik Eggert, perito dos Negócios Marítimos da Administração Real do Trabalho e Previdência Social.

O Governo da União das Repúblicas Soviéticas Socialistas:

Sr. Dimitri Bogomoloff, Conselheiro da Embaixada da União das Repúblicas Soviéticas Socialistas em Londres.

Que, depois de terem comunicado entre si os seus plenos poderes, julgados em boa e devida forma, acordaram nas seguintes disposições:

CAPÍTULO I

Preliminares

ARTIGO 1

Obrigações derivadas da Convenção

Com o fim de as linhas de carga prescritas pela presente Convenção serem observadas, os Governos contratantes comprometem-se a aplicar as disposições da Convenção, a editar todos os regulamentos e a tomar as demais medidas necessárias para dar pleno e inteiro efeito à Convenção.

As disposições da presente Convenção são completadas por Anexos que têm o mesmo valor e entram em vigor ao mesmo tempo que a Convenção.

Qualquer referência à presente Convenção implica referência simultânea ao regulamento anexo à mesma.

ARTIGO 2

Campo de aplicação da Convenção

1. As disposições da presente Convenção aplicam-se a todos os navios que efectuem viagens internacionais e pertençam a um país de que o Governo é um Governo Contratante ou a territórios aos quais a Convenção se aplica em virtude das disposições do artigo 21, com excepção:

a) Dos navios de guerra; navios exclusivamente empregados na pesca; barcos de recreio e navios que não façam tráfego nem de carga nem de passageiros;

b) Navios de menos de 150 toneladas brutas de arqueação.

2. Os navios, destinados a um tráfego em viagens internacionais entre portos próximos de dois ou mais países, poderão ser isentos das prescrições da presente Convenção pela Administração da parte contratante à qual pertencem, desde que se mantenham nesse tráfego e os Governos dos países onde estão situados esses portos reconheçam que as viagens são efectuadas em rota abrigada e em condições tais que tornariam pouco razoável ou inviável a aplicação das prescrições da presente Convenção.

3. Todos os acordos e entendimentos a respeito das linhas de carga ou das questões que com elas se relacionam, presentemente em vigor entre os Governos contratantes, conservarão seu pleno e inteiro efeito, durante o tempo em que tais acordos e entendimentos vigorarem, no que se refere:

a) A navios fora da aplicação desta Convenção;

b) Ships to which this Convention applies in respect of matters for which it has not expressly provided.

To the extent, however, that such agreements or arrangements conflict with the provisions of this Convention, the provisions of this Convention shall prevail. Subject to any such agreement or arrangement—

a) all ships to which this Convention does not apply; and

b) all matters which are not expressly provided for in this Convention;

Shall remain subject to the legislation of each Contracting Government to the same extent as if this Convention had not been made.

ARTICLE 3

Definitions

In this Convention, unless expressly provided otherwise—

a) A ship is regarded as belonging to a country if it is registered by the Government of that country;

b) The expression «Administration» means the Government of the country to which the ship belongs;

c) An «international voyage» is a voyage from a country to which this Convention applies to a port outside such country, or conversely, and for this purpose, every colony, overseas territory, protectorate or territory under suzerainty or mandate is regarded as a separate country;

d) The expression «Rules» means the Rules contained in Annexes I, II and III;

e) A «new ship» is a ship, the keel of which is laid on or after the 1st July, 1932, all other ships being regarded as existing ships;

f) The expression «steamer» includes any vessel propelled by machinery.

ARTICLE 4

Cases of «Force Majeure»

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

In applying the provisions of this Convention, the Administration shall give due consideration to any deviation or delay caused to any ship owing to stress of weather or to any other cause of force majeure.

CHAPTER II

Load Line: Survey and Marking

ARTICLE 5

General Provisions

No ship to which this Convention applies shall proceed to sea on an international voyage after the date on which this Convention comes into force, unless the ship, being

A — A new ship:

a) Has been surveyed in accordance with the provisions of Annex I;

b) A navios aos quais a presente Convenção se aplica, mas somente nos pontos que na Convenção não têm sido expressamente previstos.

Sempre, porém, que tais acordos ou entendimentos estejam em oposição com as prescrições da Convenção, prevalecem as disposições desta última.

Sob reserva de tais acordos ou entendimentos:

a) Todos os navios aos quais esta Convenção se não aplica;

b) Todas as questões que não constituem objecto das prescrições expressas na presente Convenção;

Ficarão submetidas à lei interna de cada Governo contratante da mesma forma que se esta Convenção não existisse.

ARTIGO 3

Definições

Na presente Convenção, salvo indicação expressa em contrário:

a) Um navio é considerado como pertencente a um país se ele é registado pelo Governo desse país;

b) A expressão «Administração» significa o Governo do país a que o navio pertence;

c) Uma «viagem internacional» é uma viagem efectuada entre um país ao qual se aplica a presente Convenção e um porto situado fora desse país, considerando-se no entanto, para o mesmo fim, cada colónia, território de além-mar, protectorado ou território colocado sob suserania ou mandato como um país distinto;

d) A expressão «Regras» designa as regras contidas nos Anexos I, II e III;

e) Um «navio novo» é um navio cuja quilha foi colocada no dia 1 de Julho de 1932 ou depois dessa data; todos os outros navios são considerados como navios existentes;

f) A expressão «vapor» compreende qualquer navio movido por propulsão mecânica.

ARTIGO 4

Casos de «Fôrça Maior»

O navio que, no momento da partida para qualquer viagem, não é sujeito às prescrições da presente Convenção, não deverá ser compelido a respeitá-las no decurso da viagem, ainda que se desvie da rota inicial por causa do mau tempo ou por qualquer outro motivo de fôrça maior.

Na aplicação das prescrições da presente Convenção, a Administração terá em linha de conta todos os desvios de rota ou atrasos ocasionados, seja por efeito do mau tempo, seja por qualquer outro motivo de fôrça maior.

CAPÍTULO II

Linhas de carga: vistoria e aposição das marcas

ARTIGO 5

Disposições gerais

Nenhum navio, ao qual se aplique a presente Convenção, poderá ir para o mar para uma viagem internacional após a data da entrada em vigor da Convenção, a não ser que:

A — No caso de um navio novo:

a) Tenha sido vistoriado conforme as condições prescritas no Anexo I da presente Convenção;

b) Complies with the provisions of Part II of Annex I; and

c) Has been marked in accordance with the provisions of this Convention.

B — An existing ship:

a) Has been surveyed and marked (whether before or after this Convention comes into force) in accordance with the conditions prescribed either in paragraph A of this Article or in one of the sets of Rules for the Assignment of Load Line particularised in Annex IV; and

b) Complies with the provisions of Part II of Annex I in principle, and also in detail, so far as is reasonable and practicable, having regard to the efficiency of (i) the protection of openings, (ii) guard rails, (iii) freeing ports, and (iv) means of access to crews' quarters provided by the existing arrangements, fittings and appliances on the ship.

ARTICLE 6

Provisions for Steamers carrying Timber Deck Cargoes

1. A steamer which has been surveyed and marked under Article 5 shall be entitled to be surveyed and marked with a timber load line under Part V of Annex I if, being

A — A new ship, it complies with the conditions and provisions prescribed in Part V of Annex I;

B — An existing ship, it complies with the conditions and provisions of Part V of Annex I other than Rule LXXX, and also in principle, so far as is reasonable and practicable, with the conditions and provisions prescribed by Rule LXXX provided that in assigning a timber load line to an existing ship the Administration shall make such addition to the freeboard as shall be reasonable, having regard to the extent to which such ship falls short of full compliance with the conditions and provisions prescribed in Rule LXXX.

2. A steamer when using the timber load line shall comply with Rules LXXXIV, LXXXV, LXXXVI, LXXXVIII and LXXXIX.

ARTICLE 7

Provisions for Tankers

A steamer which has been surveyed under Article 5 shall be entitled to be surveyed and marked as a tanker under Part VI of Annex, I if, being:

A — A new ship, it complies with the conditions and provisions prescribed in Part VI of Annex I;

B — An existing ship, it complies with the conditions and provisions in Rules XCIII, XCVI, XCVII, XCVIII and XCIX, and also in principle so far as is reasonable and practicable with Rules XCIV, XCV and C, provided that in assigning a tanker load line to an existing ship the Administration shall make such addition to the freeboard as shall be reasonable having regard to the extent to which such ship falls short of full compliance with the conditions and provisions prescribed in Rules XCIV, XCV and C.

b) Satisfaça às prescrições da 2.^a Parte do Anexo I; e

c) Tenha sido marcado conforme as disposições desta Convenção.

B — No caso de um navio existente:

a) Tenha sido vistoriado e marcado (antes ou depois da entrada em vigor desta Convenção), conforme as condições expressas no parágrafo A do presente artigo ou num dos regulamentos para a marcação do bordo livre especificados no Anexo IV; e

b) Tenha satisfeito em princípio e também em detalhe tanto quanto seja julgado razoável e possível às prescrições da 2.^a Parte do Anexo no que respeita à eficácia, (i) da protecção das aberturas, (ii) das balaústradas, (iii) portas de tempo (resbordos), e (iv) meios de acesso aos locais da tripulação, derivada das instalações e disposições existentes a bordo do navio.

ARTIGO 6

Disposições relativas aos vapores carregando madeira no convés

1. Um vapor que tenha sido vistoriado e marcado de acordo com as prescrições do artigo 5.^o poderá ser vistoriado para receber as marcas previstas para os navios carregando madeira no convés, em harmonia com a 5.^a Parte do Anexo I:

A — No caso de um navio novo, se ele satisfaz às condições e prescrições contidas na 5.^a Parte do Anexo I;

B — No caso de um navio existente, se ele satisfaz às condições e prescrições contidas na 5.^a Parte do Anexo I, com excepção de Regra LXXX e também em princípio tanto quanto seja razoável e possível às condições e prescrições previstas na Regra LXXX, ficando entendido que na fixação — a um navio existente — de uma linha de carga para carregamento de madeira no convés, a Administração exigirá um aumento de bordo livre julgado razoável para ter em linha de conta a extensão na qual o navio não satisfaz inteiramente às condições e prescrições contidas na Regra LXXX.

2. O vapor que utilizar as linhas de carga para carregamentos de madeira no convés deverá satisfazer às disposições contidas nas Regras LYXXXIV, LXXXV, LXXXVI, LXXXVIII e LXXXIX.

ARTIGO 7

Disposições relativas aos navios-cisternas

Um navio que foi vistoriado, em harmonia com as prescrições do artigo 5.^o, poderá ser vistoriado e receber as marcas para os navios-cisternas, de acordo com a 6.^a Parte do Anexo I:

A — No caso de um navio novo, se satisfaz às condições e prescrições contidas na 6.^a Parte do Anexo I;

B — No caso de um navio existente, se satisfaz às condições e prescrições contidas nas Regras XCIII, XCVI, XCVII, XCVIII e XCIX e também em princípio tanto quanto seja razoável e possível às condições e prescrições previstas nas Regras XCIV, XCV e C, ficando entendido que, na fixação a um navio existente de uma linha de carga para um navio-cisterna, a Administração exigirá um aumento de bordo livre julgado razoável para ter em linha de conta a extensão em que o navio não satisfaz inteiramente às condições e prescrições contidas nas Regras XCIV, XCV e C.

ARTICLE 8

Provisions for Ships of Special Types

For steamers over 300 feet in length, possessing constructional features similar to those of a tanker which afford extra invulnerability against the sea, a reduction in freeboard may be granted.

The amount of such reduction shall be determined by the Administration in relation to the freeboard assigned to tankers, having regard to the degree of compliance with the conditions of assignment laid down for these ships, and the degree of subdivision provided.

The freeboard assigned to such a ship shall in no case be less than would be assigned to the ship as a tanker.

ARTICLE 9

Survey

The survey and marking of ships for the purpose of this Convention shall be carried out by officers of the country to which the ships belong, provided that the Government of each country may entrust the survey and marking of its ships either to Surveyors nominated for this purpose, or to organisations recognised by it.

In every case the Government concerned fully guarantees the completeness and efficiency the survey and marking.

ARTICLE 10

Zones and Seasonal Areas

A ship to which this Convention applies shall conform to the conditions applicable to the zones and seasonal areas described in Annex II to this Convention.

A port standing on the boundary line between two zones shall be regarded as within the zone from or into which the ship arrives or departs.

CHAPTER III

Certificates

ARTICLE 11

Issue of Certificates

A certificate, called «International Load Line Certificate», shall be issued to every ship which has been surveyed and marked in accordance with this Convention, but not otherwise.

An International Load Line Certificate shall be issued either by the Government of the country to which the ship belongs or by any person or organisation duly authorised by that Government, and in every case the Government assumes full responsibility for the certificate.

ARTICLE 12

Issue of Certificates by another Government

The Government of a country to which this Convention applies may, at the request of the Government of any other country to which this Convention applies, cause any ship which belongs to the last-mentioned country, or (in the case of an unregistered ship) which

ARTIGO 8

Disposições relativas aos navios de tipos especiais

Pode ser concedida redução no bordo livre aos vapores tendo comprimento superior a 91^m,44 e características de construção análogas às dos navios-cisternas que lhes assegurem defesa suplementar contra o mar.

O valor desta redução é determinado pela Administração, que terá em atenção a forma como é calculado o bordo livre dos navios-cisternas, as condições para a marcação de bordo livre impostas a estes últimos e bem assim a respectiva compartimentação.

O bordo livre marcado a um tal navio não deverá em caso algum ser inferior ao que resultaria de se considerar o navio como navio-cisterna.

ARTIGO 9

Vistoria

A vistoria e aposição das marcas dos navios para os fins da aplicação desta Convenção deverão ser feitas por funcionários do país a que os navios, pertencem, ficando entendido que cada Governo pode confiar a vistoria e aposição das marcas dos seus navios, quer a inspectores nomeados para tal fim, quer a organismos por ele reconhecidos.

Em todos os casos o Governo interessado garante de modo absoluto que a vistoria e aposição das marcas têm sido eficaz e integralmente efectuadas.

ARTIGO 10

Zonas e regiões periódicas

Um navio, ao qual se aplica a presente Convenção, deverá conformar-se com as condições que são aplicáveis às zonas e regiões periódicas, tal como são definidas no Anexo II da presente Convenção.

Quando um porto se encontre na linha de separação de duas zonas, será considerado, à chegada, como estando na zona que o navio acaba de atravessar e, à saída, como estando na que o navio vai atravessar.

CAPÍTULO III

Certificados

ARTIGO 11

Passagem dos certificados

Todo o navio vistoriado e marcado de acordo com as prescrições da presente Convenção receberá um «Certificado Internacional das Linhas de Carga». Tal certificado será passado, quer pelo Governo a que o navio pertence, quer por qualquer outra entidade, singular ou colectiva, devidamente reconhecida pelo Governo, mas em todos os casos o Governo assumirá inteira responsabilidade do certificado.

ARTIGO 12

Certificado passado por outro Governo

O Governo de um país ao qual esta Convenção se aplica pode, a pedido do Governo de outro país ao qual esta Convenção se aplica, vistoriar e apor as marcas em qualquer navio deste último país ou (no caso de um navio não registado) de um navio que deve ser registado

is to be registered by the Government of that country, to be surveyed and marked, and, if satisfied that the requirements of this Convention are complied with, issue an International Load Line Certificate to such ship, under its own responsibility. Any certificate so issued must contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the country to which the ship belongs, or of the Government by whom the ship is to be registered, as the case may be, and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under Article 11 of this Convention.

ARTICLE 13

Form of Certificate

The International Load Line Certificates shall be drawn up in the official language or languages of the country by which they are issued.

The form of the certificate shall be that of the model given in Annex III, subject to such modifications as may, in accordance with Rule LXXVIII, be made in the case of ships carrying timber deck cargoes.

ARTICLE 14

Duration of Certificates

1. An International Load Line Certificate shall, unless it is renewed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, expire at the end of such period as may be specified therein by the Administration which issues it: but the period so specified shall not exceed five years from the date of issue.

2. An International Load Line Certificate may be renewed from time to time by the Administration which issued it for such period (not exceeding five years on any occasion) as the Administration thinks fit, after a survey not less effective than the survey required by this Convention before the issue of the certificate, and any such renewal shall be endorsed on the certificate.

3. An Administration shall cancel any International Load Line Certificate issued to a ship belonging to its country:

A—If material alterations have taken place in the hull and superstructures of the ship which affect the calculations of freeboard.

B—If the fittings and appliances for the (i) protection of openings, (ii) guard rails, (iii) freeing ports, and (iv) means of access to crews' quarters are not maintained in as effective a condition as they were in when the certificate was issued.

C—If the ship is not inspected periodically at such times and under such conditions as the Administration may think necessary for the purpose of securing that the hull and superstructures referred to in Condition *A* are not altered and that the fittings and appliances referred to in Condition *B* are maintained as therein provided throughout the duration of the certificate.

ARTICLE 15

Acceptance of Certificates

International Load Line Certificates issued under the authority of a Contracting Government shall be accepted by the other Contracting Governments as having the same force as the certificates issued by them to ships belonging to their respective countries.

pelo Governo desse país; e, se verificar que as prescrições da presente Convenção são satisfeitas, pode passar, sob sua própria responsabilidade, um Certificado Internacional das Linhas de Carga.

Todos os certificados, nestas condições, devem conter uma declaração de terem sido passados a pedido do Governo do país a que o navio pertence ou do Governo do país onde o navio deve ser registado, conforme o caso de que se tratar.

Tais certificados terão o mesmo valor e serão aceitos e reconhecidos como se tivessem sido passados nas condições do artigo 11 da presente Convenção.

ARTIGO 13

Modelo dos certificados

Os certificados internacionais das linhas de carga serão redigidos na língua ou línguas oficiais do país pelo qual são passados.

Os certificados obedecerão ao modelo previsto pelo Anexo III, sob reserva das modificações que lhe podem ser introduzidas em harmonia com a Regra LXXVIII, no caso de navios transportando madeiras no convés.

ARTIGO 14

Prazo de validade dos certificados

1. A não ser que seja renovado conforme as disposições do parágrafo 2 do presente artigo, um certificado internacional das linhas de carga conservará a sua validade pelo período mencionado pela Administração que o tenha passado, não podendo porém exceder cinco anos a partir da data do certificado.

2. Depois de uma vistoria, todo o certificado internacional das linhas de carga poderá ser renovado periodicamente pela Administração que o tenha passado por um período julgado conveniente, mas que não deve ultrapassar cinco anos. Tal vistoria não deverá ser menos eficaz do que a prevista na presente Convenção para a passagem do certificado inicial. Sempre que o certificado seja revalidado, deve fazer-se menção no verso.

3. O certificado internacional das linhas de carga de um dado navio será cancelado pela Administração a que o navio pertence:

A—Quando tenham sido feitas modificações de alguma importância, afectando o cálculo de bordo livre, no casco ou nas superestruturas.

B—Quando as instalações e disposições para (i) a protecção das aberturas, (ii) balaustradas, (iii) resbordos, e (iv) meios de acesso aos alojamentos da tripulação, não tenham sido mantidas em condições tão eficazes como se apresentavam por ocasião de ter sido passado o certificado.

C—Quando o navio não tenha sido vistoriado periodicamente nas épocas e nas condições fixadas pela Administração para verificação, durante todo o período de validade do certificado, de não haver modificações no casco e superestruturas visadas na cláusula *A* ou de se manterem eficazes as instalações e disposições referidas na cláusula *B*.

ARTIGO 15

Aceitação dos certificados

Cada Governo contratante reconhecerá aos certificados internacionais das linhas de carga passados pelos outros Governos contratantes, ou sob a sua autoridade, o mesmo valor que aos certificados passados por ele próprio aos seus nacionais.

ARTICLE 16

Control

1. A ship to which this Convention applies, when in a port of a country to which it does not belong, is in any case subject to control with respect to load line as follows: an officer duly authorised by the Government of that country may take such steps as may be necessary for the purpose of that seeing that there is on board a valid International Load Line Certificate. If there is such a certificate on board the ship, such control shall be limited to the purpose of securing:

a) That the ship is not loaded beyond the limits allowed by the certificate;

b) That the position of the load line on the ship corresponds with the certificate; and

c) That the ship has not been so materially altered in respect to the matters dealt with in conditions A and B (set out in paragraph 3 of Article 14) that the ship is manifestly unfit to proceed to sea without danger to human life.

2. Only officers possessing the necessary technical qualifications shall be authorised to exercise control as aforesaid, and if such control is exercised under (c) above, it shall only be exercised in so far as may be necessary to secure that the ship shall be made fit to proceed to sea without danger to human life.

3. If control under this Article appears likely to result in legal proceedings being taken against the ship, or in the ship being detained, the Consul of the country to which the ship belongs shall be informed as soon as possible of the circumstances of the case.

ARTICLE 17

Privileges

The privileges of this Convention may not be claimed in favour of any ship unless it holds a valid International Load Line Certificate.

CHAPTER IV

General provisions

ARTICLE 18

Equivalents

Where in this Convention it is provided that a particular fitting, or appliance, or type thereof, shall be fitted or carried in a ship, or that any particular arrangement shall be adopted, any Administration may accept in substitution therefore any other fitting, or appliance, or type thereof, or any other arrangement, provided that such Administration shall have been satisfied that the fitting, or appliance, or type thereof, or the arrangement substituted is in the circumstances at least as effective as that specified in this Convention.

Any Administration which so accepts a new fitting, or appliance, or type thereof, or new arrangement shall communicate the fact to the other Administrations, and, upon request, the particular thereof.

ARTIGO 16

Fiscalização

1. Todo o navio, ao qual se aplique a presente Convenção, quando se encontre num porto de um país ao qual não pertença, será, no que respeita às linhas de carga, submetido à fiscalização seguinte: um funcionário devidamente autorizado pelo Governo desse país poderá tomar as medidas que julgar necessárias para verificar se há a bordo um certificado internacional das linhas de carga em vigor. Se tal certificado existir a bordo, a fiscalização limitar-se-á à verificação:

a) De que o navio não está carregado além dos limites permitidos pelo certificado;

b) De que a posição das marcas sobre o navio corresponde às indicações constantes do certificado; e

c) De que, a respeito dos pontos visados nas cláusulas A e B do parágrafo 3 do artigo 14, o navio não sofreu modificações de importância tal que o tornem manifestamente impróprio para ir para o mar sem perigo para a vida humana.

2. Só os funcionários que possuam a necessária competência técnica serão autorizados a exercer a fiscalização acima citada e, se a fiscalização é exercida em virtude da alínea c) acima referida, ela não irá além do necessário para se assegurarem de que o navio será pôsto em condições de ir para o mar sem perigo para a vida humana.

3. No caso em que a fiscalização exercida em virtude do disposto neste artigo tenha por consequência o arresto do navio ou o impedimento da partida, o cônsul do país ao qual o navio pertence deve ser informado, tanto quanto possível, das circunstâncias do incidente.

ARTIGO 17

Vantagens da Convenção

As vantagens da presente Convenção são apenas aplicáveis a navios que possuem certificado internacional das linhas de carga em vigor.

CAPÍTULO IV

Disposições gerais

ARTIGO 18

Equivalência

Quando na presente Convenção é previsto que se deve colocar ou ter a bordo uma instalação ou dispositivo ou um certo tipo de instalação ou de dispositivo, ou quando é prevista a adopção de uma disposição especial, a Administração pode aceitar, em substituição, seja outra instalação ou dispositivo, seja outro tipo de instalação ou dispositivo, seja outra qualquer disposição, sob a condição de que a Administração se tenha assegurado de que a instalação ou dispositivo ou o tipo de instalação ou dispositivo ou a disposição substituída tem, em idênticas circunstâncias, uma eficácia pelo menos igual à que é prescrita na presente Convenção.

Toda a Administração que aceita, nestas condições, seja uma nova instalação ou um novo dispositivo, seja um novo tipo de instalação ou de dispositivo, seja uma nova disposição, deve dar conhecimento às outras Administrações e comunicar-lhes, sob pedido, a descrição de talhada.

ARTICLE 19

Laws, Regulations, Report

The Contracting Governments undertake to communicate to each other:

1) The text of laws, decrees, regulations and decisions of general application which shall have been promulgated on the various matters within the scope of this Convention;

2) All available official reports or official summaries of reports in so far as they show the results of the provisions of this Convention, provided always that such reports or summaries are not of a confidential nature.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland is invited to serve as an intermediary for collecting all this information and for bringing it to the knowledge of the other Contracting Governments.

ARTICLE 20

Modifications, Future Conferences

1. Modifications of this Convention which may be deemed useful or necessary improvements may at any time be proposed by any Contracting Governments to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and such proposals shall be communicated by the latter to all the other Contracting Governments, and if any such modifications are accepted by all the Contracting Governments (including Governments which have deposited ratifications or accessions which have not yet become effective) this Convention shall be modified accordingly.

2. Conferences for the purpose of revising this Convention shall be held at such times and places as may be agreed upon by the Contracting Governments.

A Conference for this purpose shall be convoked by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland whenever, after this Convention has been in force for five years, one third of the Contracting Governments express a desire to that effect.

CHAPTER V

Final provisions

ARTICLE 21

Application to Colonies

1. A Contracting Government may, at the time of signature, ratification, accession or thereafter, by a notification in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, declare its desire that this Convention shall apply to all or any of its Colonies, overseas territories, protectorates or territories under suzerainty or mandate, and this Convention shall apply to all the territories named in such notification, two months after the date of the receipt thereof, but, failing such notification, this Convention will not apply to any such territories.

2. A Contracting Government may at any time by a notification in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland express its desire that this Convention shall cease to apply to all or any of its colonies, overseas territories,

ARTIGO 19

Leis, regulamentos, relatórios

Os Governos contratantes obrigam-se a comunicar:

1) O texto das leis, decretos, regulamentos e decisões de aplicação geral que tenham sido promulgados, ou tomados, a respeito das matérias abrangidas pelo campo de aplicação da presente Convenção;

2) Todos os relatórios ou resumos de relatórios oficiais disponíveis, enquanto esses documentos indiquem os resultados da aplicação da presente Convenção, sob a reserva de que tais relatórios ou resumos não tenham carácter confidencial.

O Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte é convidado a servir de intermediário para receber todas essas informações e levá-las ao conhecimento dos outros Governos contratantes.

ARTIGO 20

Modificações, conferências futuras

1. Modificações à presente Convenção que possam ser consideradas como úteis ou necessárias podem ser propostas em qualquer ocasião por um Governo contratante ao Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte. Tais propostas devem ser comunicadas por este último a todos os outros Governos contratantes; se qualquer modificação é aceita por todos os outros Governos contratantes (inclusive os Governos cujas ratificações ou adesões se não tenham ainda tornado efectivas), a presente Convenção será modificada em harmonia com o que for acordado.

2. Conferências tendo por fim a revisão da presente Convenção realizar-se-ão em datas e locais a estabelecer pelos Governos contratantes.

Quando a presente Convenção tenha estado em vigor durante cinco anos, uma Conferência tendo por fim a sua revisão será convocada pelo Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, se um terço dos Governos contratantes exprimir tal desejo.

CAPÍTULO V

Disposições finais

ARTIGO 21

Aplicação às colónias

1. Um Governo contratante pode, no momento da assinatura, da ratificação ou da adesão, ou ulteriormente, notificar por uma declaração escrita dirigida ao Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte a sua intenção de aplicar a presente Convenção a todas as suas colónias, territórios de além-mar, protectorados ou territórios sob suscrania ou mandato cu só a algum deles. A presente Convenção aplicar-se-á em todos os territórios designados nesta declaração dois meses após a data em que ela tenha sido recebida; na falta de uma tal notificação, a presente Convenção não será aplicada a nenhum desses territórios.

2. Um Governo contratante pode, em qualquer ocasião o por meio de declaração dirigida ao Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, notificar a sua intenção de fazer cessar a aplicação da presente Convenção em todas as suas colónias, territó-

protectorates or territories under suzerainty or mandate to which this Convention shall have, under the provisions of the preceding paragraph, been applicable for a period of not less than five years, and in such case the Convention shall cease to apply twelve months after the date of the receipt of such notification by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to all territories mentioned therein.

3. The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall inform all the other Contracting Governments of the application of this Convention to any Colony, overseas territory, protectorate or territory under suzerainty or mandate under the provisions of paragraph 1 of this Article, and of the cessation of any such application under the provisions of paragraph 2, stating in each case the date from which this Convention has become or will cease to be applicable.

ARTICLE 22

Authentic Texts.—Ratification

This Convention, of which both the English and French texts shall be authentic, shall be ratified.

The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which will notify all the other signatory or acceding Governments of all ratifications deposited and the date of their deposit.

ARTICLE 23

Accession

A Government (other than the Government of a territory to which Article 21 applies) on behalf of which this Convention has not been signed, shall be allowed to accede thereto at any time after the Convention has come into force. Accessions shall be effected by means of notifications in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and shall take effect three months after their receipt.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall inform all signatory and acceding Governments of all accessions received and of the date of their receipt.

ARTICLE 24

Date of Coming in Force

This Convention shall come into force on the 1st July, 1932, as between the Governments which have deposited their ratifications by that date, and provided that at least five ratifications have been deposited with the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. Should five ratifications not have been deposited by that date, this Convention shall come into force three months after the date on which the fifth ratification is deposited. Ratifications deposited after the date on which this Convention has come into force shall take effect three months after the date of their deposit.

ARTICLE 25

Denunciation

This Convention may be denounced on behalf of any Contracting Government at any time after the expiration of five years from the date on which the Convention

rios de além-mar, protectorados ou territórios sob suserania ou mandato ou só nalguns deles, aos quais a presente Convenção tenha sido aplicada conforme as disposições contidas no parágrafo precedente durante um período de cinco anos pelo menos.

Nesse caso a presente Convenção deixará de ser aplicada em todos os territórios mencionados doze meses depois da data da recepção da declaração pelo Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte.

3. O Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte informará todos os outros Governos contratantes da aplicação da presente Convenção a qualquer colônia, território de além-mar, protectorado ou território sob suserania ou mandato conforme as disposições do parágrafo 1 do presente artigo, assim como da cessação dessa aplicação conforme as disposições do parágrafo 2 do presente artigo, especificando, em cada caso, a data a partir da qual a presente Convenção será aplicável ou em que deixa de o ser.

ARTIGO 22

Textos autênticos.—Ratificação

A presente Convenção, de que os textos em inglês e francês são ambos autênticos, deve ser ratificada.

As actas de ratificação devem ser depositadas nos arquivos do Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, que notificará a todos os outros Governos signatários ou aderentes todas as ratificações depositadas, assim como a data do depósito.

ARTIGO 23

Adesão

Um Governo não signatário da presente Convenção, que não seja nenhum dos Governos abrangidos pelo disposto no artigo 21, poderá em qualquer ocasião aderir à presente Convenção depois da sua entrada em vigor. As adesões efectuar-se-ão por notificações dirigidas ao Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte e terão efeito três meses após a data da sua recepção.

O Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte informará todos os Governos signatários e aderentes de todas as adesões recebidas e da data da sua recepção.

ARTIGO 24

Data da entrada em vigor

A presente Convenção entrará em vigor no dia 1 de Julho de 1932 entre os Governos que tenham, nessa data, depositado as ratificações e desde que, pelo menos, cinco ratificações tenham sido depositadas no Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte. No caso em que nessa data ainda não tenham sido depositadas cinco ratificações, a presente Convenção entrará em vigor três meses após a data em que tenha sido depositada a quinta ratificação. As ratificações, depositadas posteriormente à data em que a presente Convenção tenha entrado em vigor, terão efeito três meses depois da data do respectivo depósito.

ARTIGO 25

Denúncia

A presente Convenção pode em qualquer ocasião ser denunciada por um qualquer dos Governos contratantes depois de expirado o período de cinco anos, contado a

comes into force in so far as that Government is concerned. Denunciation shall be effected by a notification in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which will notify all the other contracting Governments of all denunciations received and of the date of their receipt.

A denunciation shall take effect twelve months after the date on which notification thereof is received by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

In faith whereof, the Plenipotentiaries have signed hereafter.

Done at London this fifth day of July, 1930, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which shall transmit certified true copies thereof to all signatory Governments.

partir da data em que a Convenção entrou em vigor para o Governo em questão. A denúncia será efectuada por notificação escrita dirigida ao Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte; este, por sua vez, notificará a todos os outros Governos contratantes todas as denúncias recebidas e a data da sua recepção.

Uma denúncia terá efeito doze meses após a data em que a notificação tenha sido recebida pelo Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte.

Em fé do que, os Plenipotenciários apuseram a sua assinatura.

Feita em Londres, aos cinco dias do mês de Julho de 1930, em um só exemplar, que deve ficar depositado nos arquivos do Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, o qual deve transmitir cópias autênticas a todos os Governos signatários.

Gustav Koenigs.
Walter Laas.
Karl Sturm.
H. P. Cayley.
V. C. Duffy.
R. Grimard.
A. Johnston.
Oscar Bunster.
Guillermo Patterson.
Emil Krogh.
Aage H. Larsen.
H. P. Hagelberg.
Octaviano M. Barca.
Sean Dulchaontigh.
T. J. Hegarty.
Herbert B. Walker.
David Arnott.
Laurens Prior.
Howard C. Towle.
Albert F. Pillsbury.
Robert F. Hand.
Jas. Kennedy.
H. W. Warley.
John G. Tawresey.
E. Palmstierna.
E. Eggert.
A. H. Saastamoinen.
B. Brandt.
Jean Marie.
A. de Berthe.
H. F. Oliver.
F. W. Bate.
Alfred J. Daniel.
John T. Edwards.
Ernest W. Glove.
Norman Hill.
C. Hipwood.
J. Foster King.
J. Montgomerie.
Charles J. O. Sanders.
W. R. Spence.
A. Spencer.
N. G. Lely.
G. L. Corbett.
Nowrojee Dadabhoy Allbless.
Kavas Ookerjee.
J. S. Page.
Emil Krogh.
Aage H. Larsen.
H. P. Hagelberg.
Giulio Ingianni.

Giuseppe Cantu.
S. Nakayama.
S. Iwai.
A. Ozols.
G. Luders de Negri
E. Bryn.
J. Schönheyder.
Thomas M. Wilford.
C. Holdsworth.
C. Fock.
A. van Driel.
Joh. Brautigam.
Langeler.
J. R. Wierdsma.
M. D. Faura.
A. Poklewski-Koziell.
B. Bagniewski.
Thomaz Ribeiro de Mello.
Carlos Theodoro da Costa.
D. Bogomoloff.
S. Horacio Carisimo.
T. G. Giannini.

Final Protocol

At the moment of signing the International Load Line Convention concluded this day, the under-mentioned Plenipotentiaries have agreed on the following:-

I

Ships engaged solely on voyages on the Great Lakes of North America and ships engaged in other inland waters are to be regarded as outside the scope of the Convention.

II

This Convention is not applied to the existing ships of the United States of America and of France of the lumber schooner type propelled by power, with or without sails, or by sails alone.

III

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall convoke a Conference of the Contracting Governments of the countries to which tankers belong, upon request of the United States of America, at any time within the five-year period mentioned in Article 20, for the purpose of discussing matters relating to tanker freeboard.

The Contracting Governments will not raise any objection to the provisions contained in this Convention in regard to tanker load line being altered as may be determined at such Conference, provided that the conclusions then reached are communicated forthwith to the Governments signatory to the present Convention and that no objection is received by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland within six months of the despatch of such communication.

In witness whereof, the Plenipotentiaries have drawn up this Final Protocol which shall have the same force and the same validity as if the provisions thereof had been inserted in the text of the Convention to which it belongs.

Done at London this fifth day of July, 1930, in a single copy which shall be deposited in the archives of

Protocolo final

No momento de assinar a Convenção Internacional sobre as linhas de carga, que hoje se concluiu, os Plenipotenciários abaixo assinados acordaram no seguinte:

I

Os navios destinados exclusivamente a viagens, seja nos grandes lagos da América do Norte, seja noutras águas interiores, devem ser considerados fora do campo de aplicação desta Convenção.

II

A presente Convenção não se aplica aos navios existentes do tipo «lumber schooner» movidos por meio do aparelho motor (auxiliado ou não por velas) ou só à vela, pertencentes aos Estados Unidos da América e à França.

III

A pedido dos Estados Unidos da América, o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte deverá num momento qualquer, no decurso do período de cinco anos mencionado no artigo 20, reunir uma Conferência em que participarão os Governos contratantes dos países que possuem navios-cisternas, com o fim de discutir as questões respeitantes ao bordo livre desses navios.

Os Governos contratantes não levantarão qualquer objecção às modificações das prescrições da presente Convenção no que se refere às linhas de carga que possam ser prescritas nessa Conferência, sob a reserva todavia de que as decisões tomadas sejam comunicadas aos Governos signatários da presente Convenção e que nenhuma objecção seja recebida pelo Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte num prazo de seis meses depois de expedida a comunicação acima referida.

Em testemunho do que os Plenipotenciários abaixo assinados redigiram este Protocolo final, o qual terá a mesma força e a mesma validade como se as suas disposições tivessem sido insertas no texto da Convenção.

Feito em Londres, aos cinco dias do mês de Julho de 1930, em um só exemplar, que ficará depositado nos

the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which shall transmit certified true copies thereof to all signatory Governments.

arquivos do Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, que dêle transmitirá cópias autênticas a todos os outros Governos signatários.

Gustav Koenigs.
Walter Laas.
Karl Sturm.
H. P. Cayley.
V. C. Duffy.
R. Grimard.
A. Johnston.
Oscar Bunster.
Guillermo Patterson.
Emil Krogh.
Aage H. Larsen.
H. P. Hagelberg.
Octaviano M. Barca.
Sean Dulchaontigh.
T. J. Hegarty.
Herbert B. Walker.
David Arnott.
Laurens Prior.
Howard C. Towle.
Albert F. Pillsbury.
Robert F. Hand.
Jas. Kennedy.
H. W. Warley.
John G. Tawresey.
E. Palmstierna.
E. Eggert.
A. H. Saastamoinen.
B. Brandt.
Jean Marie.
A. de Berthe.
H. F. Oliver.
F. W. Bate.
Alfred J. Daniel.
John T. Edwards.
Ernest W. Glover.
Norman Hill.
C. Hipwood.
J. Foster King.
J. Montgomerie.
Charles J. O. Sanders.
W. R. Spence.
A. Spencer.
N. G. Lely.
G. L. Corbett.
Nowrojee Dadabhoy Allbless.
Kavas Ookerjee.
J. S. Page.
Emil Krogh.
Aage H. Larsen.
H. P. Hagelberg.
Giulio Ingiannt.
Giuseppe Cantu.
S. Nakayama.
S. Iwai.
A. Ozols.
G. Luders de Negri.
E. Bryn.
J. Schönheyder.
Thomas M. Wilford.
C. Holdsworth.
C. Fock.
A. van Driel.
Joh. Brautigam.
Langeler.
J. R. Wierdsma.
M. D. Faura.
A. Poklewski-Koziell.

B. Bagniewski.
Thomaz Ribeiro de Melo.
Carlos Theodoro da Costa.
D. Bogomoloff.
S. Horacio Carişimo.
T. C. Giammini.

ANNEX I

Rules for determining maximum load lines
of merchant ships

PART I

General

The rules necessarily assume that the nature and stowage of the cargo, ballast, etc., are such as to secure sufficient stability for the ship.

RULE I

Definitions

Steamer.—The term «steamer» includes all ships having sufficient means for mechanical propulsion except where provided with sufficient sail area for navigation under sails alone.

A ship fitted with mechanical means of propulsion and with sail area insufficient for navigation under sails alone may be assigned a load line under Part III of these Rules.

A lighter, barge or other ship without independent means of propulsion when towed, is to be assigned a load line under Parte III of these Rules.

Sailing Ship.—The term «sailing ship» includes all ships provided with sufficient sail area for navigation under sails alone, whether or not fitted with mechanical means of propulsion.

Flush Deck Ship.—A flush deck ship is one which has no superstructure on the freeboard deck.

Superstructure.—A superstructure is a decked structure on the freeboard deck extending from side to side of the ship. A raised quarter deck is considered a superstructure.

Freeboard.—The freeboard assigned is the distance measured vertically downwards at the side of the ship amidships from the upper edge of the deck line to the upper edge of the load line mark.

Freeboard Deck.—The freeboard deck is the deck from which the freeboard is measured, and is the uppermost complete deck having permanent means of closing all openings in weather portions of the deck in accordance with Rules VIII to XVI. It is the upper deck in flush deck ships and ships with detached superstructures.

In ships having discontinuous freeboard decks within superstructures which are not fitted with Class 1 closing appliances, the lowest line of the deck below the superstructure deck is taken as the freeboard deck.

ANEXO I

Regras para a determinação das linhas de carga máxima
dos navios mercantes

PARTE I

Generalidades

As regras que seguem pressupõem que a natureza e estiva da carga e lastro, etc., dão margem suficiente para garantia das condições de estabilidade do navio.

REGRA I

Definições

Vapor.—A expressão «vapor» compreende todos os navios providos de meios suficientes de propulsão mecânica, excepto os que também tenham superfície vélica que lhes garanta a navegação feita exclusivamente à vela.

Um navio de propulsão mecânica, com superfície vélica insuficiente para a navegação feita só por meio de velas, pode ter bordo livre marcado de acôrdo com as regras estabelecidas para os vapores (Parte III).

Uma «lighter», batelão ou outro qualquer barco sem meios próprios de propulsão, devem — na navegação a reboque — ter bordo livre marcado em harmonia com as regras prescritas para os vapores (Parte III).

Veleiro.—A palavra «veleiro» compreende todos os navios providos de superfície vélica suficiente para a navegação feita exclusivamente à vela, quer tenham ou não meios de propulsão mecânica.

Navio de convés corrido.—Dá-se esta designação ao navio que não tem superestruturas no pavimento do bordo livre.

Superestrutura.—Chama-se superestrutura à que é fechada por um pavimento superior e se estende de um ao outro bordo. Um «Raised Quarter Deck» é considerado como superestrutura.

Bordo livre.—O bordo livre marcado no navio é a distância medida verticalmente, de cima para baixo, e a meio navio, desde a aresta superior do traço representativo do pavimento até a aresta superior do traço que representa a linha de carga máxima.

Pavimento do bordo livre.—É o pavimento a partir do qual se mede o bordo livre ou seja o pavimento mais alto, completo, possuindo meios, permanentes, para fechar todas as aberturas expostas ao tempo, satisfazendo às prescrições contidas nas Regras VIII a XVI. É o convés nos «navios de convés corrido» e nos que têm superestruturas destacadas umas das outras.

Nos navios tendo pavimento de bordo livre, descontínuo através de superestrutura que não é completamente fechada ou cujas aberturas não são providas de meios da Classe I para poderem ser fechadas, deve a parte mais baixa de tal pavimento — em correspondência da superestrutura — ser considerada como pavimento de bordo livre.

Amidships. — Amidships is the middle of the length of the summer load water-line, as defined in Rule XXXII.

Meio navio. — É a secção transversal situada a meio do comprimento do navio, medido na linha de água correspondente à linha de carga máxima de verão, tal como é definida na Regra XXXII.

RULE II

Deck Line

The deck line is a horizontal line twelve inches in length and one inch in breadth. It is to be marked amidships on each side of the ship, and its upper edge is to pass through the point where the continuation outwards of the upper surface of the freeboard deck intersects the outer surface of the shell. (See figure 1). Where the deck is partly sheathed amidships, the upper edge of the deck line is to pass through the point where the continuation outwards of the upper surface of the actual sheathing at amidships intersects the outer surface of the shell.

REGRA II

Linha do pavimento do bordo livre

A «linha do pavimento do bordo livre» é um traço horizontal de 300 milímetros de comprimento e 25 milímetros de largura. Deve ser marcada a bombordo e estibordo, a meio navio, e a sua aresta superior corresponder à intersecção da face superior do pavimento do bordo livre com o costado (ver fig. 1). Se o pavimento é apenas parcialmente forrado em correspondência da secção transversal situada a meio navio, considera-se aresta superior da «Linha do pavimento do Bordo Livre» a intersecção da superfície prolongada da face superior do tabuado, situado a meio navio, com o costado.

RULE III

Load line disc

The load line disc is twelve inches in diameter and is intersected by a horizontal line eighteen inches in length and one inch in breadth, the upper edge of which passes through the centre of the disc. The disc is to be marked amidships below the deck line.

REGRA III

Disco do bordo livre

O disco do bordo livre é obtido com um traço de 25 milímetros de largura, cuja aresta exterior fica sobre uma circunferência de 300 milímetros de diâmetro. Tal disco é cortado por um traço horizontal da mesma largura, com 460 milímetros de comprimento, passando pelo centro. O disco é marcado a meio navio, abaixo da linha do pavimento do bordo livre.

RULE IV

Lines to be used in connection with the disc

The lines which indicate the maximum load line in different circumstances and in different seasons (see Annex II) are to be horizontal lines, nine inches in length and one inch in breadth, which extend from, and are at right angles to, a vertical line marked 21 inches forward of the centre of the disc. (See figure 1).

The following are the lines to be used:

Summer load line. — The summer load line is indicated by the upper edge of the line which passes through the centre of the disc and also by a line marked S.

Winter load line. — The winter load line is indicated by the upper edge of a line marked W.

Winter north Atlantic load line. — The winter north Atlantic load line is indicated by the upper edge of a line marked WNA.

Tropical load line. — The tropical load line is indicated by the upper edge of a line marked T.

Fresh water load lines. — The fresh water load line in summer is indicated by the upper edge of a line marked F.

The difference between the fresh water load line in summer and the summer load line is the allowance to be made for loading in fresh water at the other load lines. The tropical fresh water load line is indicated by the upper edge of a line marked T. F.¹

REGRA IV

Traços que devem ser usados conjuntamente com o disco

Os traços que indicam as linhas de carga máxima em diferentes circunstâncias e nas diversas estações do ano (veja-se Anexo II) são horizontais, têm 250 milímetros de comprimento e 25 milímetros de largura e são dispostos perpendicularmente a um traço vertical colocado a 540 milímetros, para vante, do centro do disco (veja-se fig. 1).

Os traços empregados designam as seguintes linhas de flutuação:

Linha de carga máxima de verão. — Esta linha é indicada pela aresta superior do traço que passa pelo centro do disco e também pela do traço marcado com a letra V.

Linha de carga máxima de inverno. — Esta linha é indicada pela aresta superior do traço marcado com a letra I.

Linha de carga máxima do inverno para o norte do Atlântico. — É indicada pela aresta superior do traço designado pelas iniciais INA.

Linha de carga tropical. — É a que corresponde à aresta superior do traço marcado com a letra T.

Linhas de carga máxima em água doce¹. — A linha de carga máxima em água doce, no verão, é indicada pelas letras AD.

A diferença entre essa linha de carga e a do centro do disco é a correcção a juntar a cada uma das outras linhas de carga para se haver a correspondente imersão no verão. A linha de carga tropical em água doce é indicada pela aresta superior de um traço marcado TAD.

¹ Where sea-going steamers navigate a river or inland water, deeper loading is permitted corresponding to the weight of fuel, &c., required for consumption between the point of departure and the open sea.

¹ Quando os navios navegarem em rios ou em águas interiores, são permitidos maiores carregamentos correspondentes aos pesos de combustível, etc., requeridos para a viagem desde o ponto de partida até o mar.

RULE V

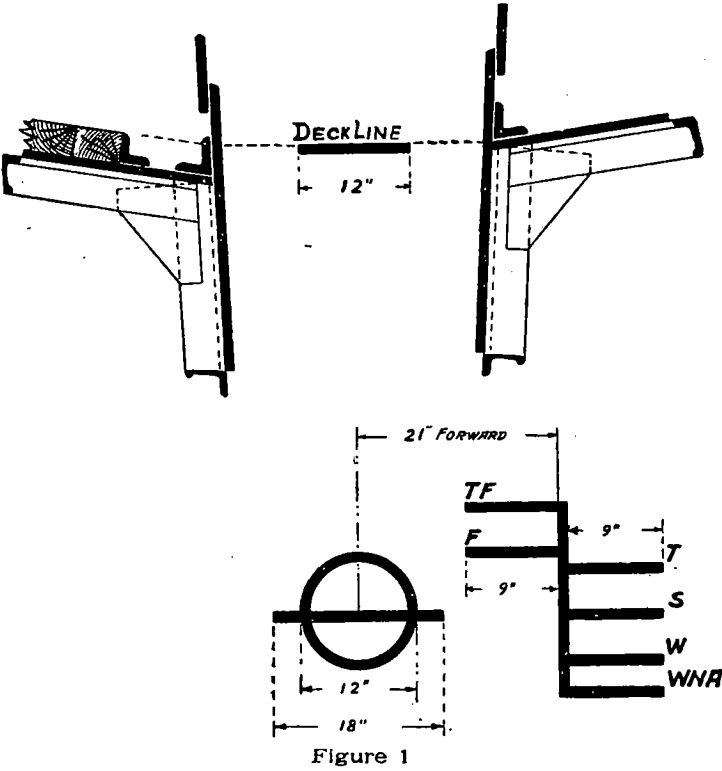
Mark of assigning authority

The Authority by whom the load lines are assigned may be indicated by letters measuring about 4 1/2 inches by 3 inches marked alongside the disc and above the centre line.

RULE VI

Details of marking

The disc, lines and letters are to be painted in white or yellow on a dark ground or in black on a light ground. They are also to be carefully cut in or centre-punched on the sides of iron and steel ships, and on



wood ships they are to be cut into the planking for at least one-eighth of an inch. The marks are to be plainly visible, and, if necessary, special arrangements are to be made for this purpose.

RULE VII

Verification of marks

The International Load Line Certificate is not to be delivered to the ship until a surveyor of the Assigning Authority (acting under the provisions of Article 9 of this Convention) has certified that the marks are correctly and permanently indicated on the ship's sides.

PART II

Conditions of assignment of load lines

The assignment of load lines is conditional upon the ship being structurally efficient and upon the provision of effective protection to ship and crew.

REGRA V

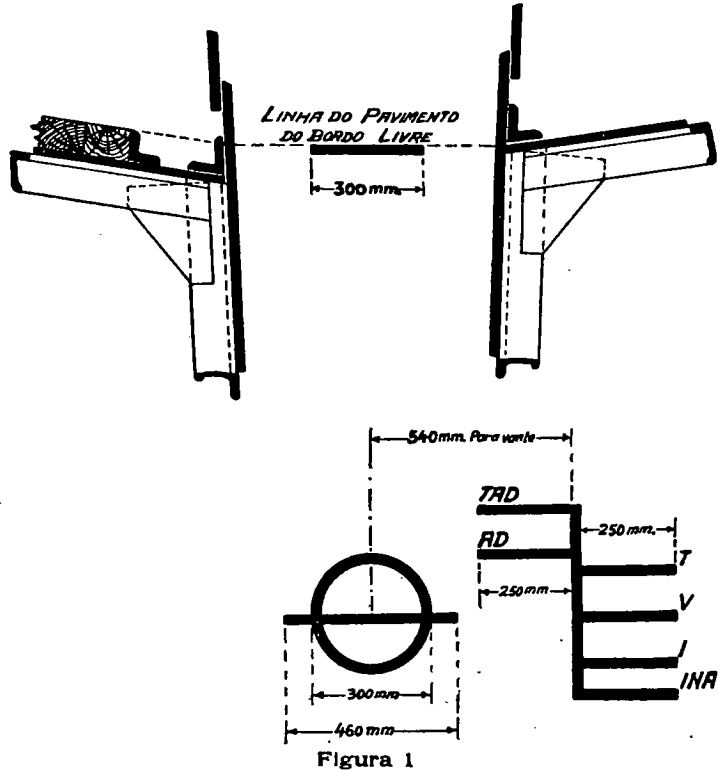
Indicação da autoridade que marcou o bordo livre

A autoridade que fez a marcação do bordo livre — competente para tal fim por efeito da Convenção — pode ser indicada por iniciais, ocupando cada uma cerca de 115 milímetros de altura e 75 milímetros de largura, colocadas a um e outro lado do disco e acima do respectivo centro.

REGRA VI

Detalhes sobre a marcação

O disco, traços e letras devem ser pintados de branco ou amarelo em fundo escuro ou a preto em fundo branco. Devem também ser cuidadosamente entalhadas ou marcadas a punção nos navios de casco metálico e simples.



mente entalhadas no caso de barcos de madeira, tendo então os entalhes profundidade não inferior a 3 milímetros. As marcas devem ser bem visíveis, devendo-se até tomar disposições especiais com esse fim, se tal for julgado indispensável.

REGRA VII

Verificação das marcas

O Certificado Internacional das linhas de carga só deve ser entregue depois de um perito — da autoridade que tem a seu cargo a marcação do bordo livre —, agindo em virtude das disposições do artigo 9.º da presente Convenção, certificar que as marcas estão indicadas de modo exacto e permanente sobre o costado do navio.

PARTE II

Condições para a marcação do bordo livre

A marcação das linhas de carga máxima depende de o navio ser estruturalmente bem construído e de haver disposições assegurando suficiente protecção aos tripulantes e ao próprio navio.

Rules VIII to XXXI apply to ships to which minimum freeboards are assigned.

In ships to which greater freeboards than the minimum are assigned, the protection is to be relatively as effective.

Openings in freeboard and superstructure decks

RULE VIII

Cargo and other hatchways not protected by superstructures

The construction and fitting of cargo and other hatchways in exposed positions on freeboard and superstructure decks are to be at least equivalent to the standards laid down in Rules IX to XVI.

RULE IX

Hatchway coamings

The height of hatchway coamings on freeboard decks is to be at least 24 inches above the deck.

The height of coamings on superstructure decks is to be at least 24 inches above the deck if situated within a quarter of the ship's length from the stem, and at least 18 inches if situated elsewhere.

Coamings are to be of steel, are to be substantially constructed and, where required to be 24 inches high, are to be fitted with an efficient horizontal stiffener placed not lower than 10 inches below the upper edge, and fitted with efficient brackets or stays from the stiffener to the deck, at intervals of not more than 10 feet. Where end coamings are protected, these requirements may be modified.

RULE X

Hatchway covers

Covers to exposed hatchways are to be efficient, and where they are made of wood, the finished thickness is to be at least $2\frac{3}{8}$ inches in association with a span of not more than 5 feet.

The width of each bearing surface of these hatchway covers is to be at least $2\frac{1}{2}$ inches.

RULE XI

Hatchway beams and fore-and-afters

Where wood hatchway covers are fitted the hatchway beams and fore-and-afters are to be of the scantlings and spacing given in Table 1 where coamings 24 inches high are required, and as given in Table 2 where coamings 18 inches high are required.

Angle bar mountings on the upper edge are to extend continuously for the full length of each beam.

Wood fore-and-afters are to be steel shod at all bearing surfaces.

As regras VIII a XXXI são aplicáveis a barcos tendo bordo livre mínimo.

Se, porém, a protecção é inferior à que resulta das regras, o bordo livre deve ser aumentado.

Aberturas nos pavimentos

REGRA VIII

Escotilhas não protegidas por superstruturas

A construção e montagem das escotilhas em partes expostas do convés e dos pavimentos das superstruturas devem ser, pelo menos, equivalentes à construção e montagem-tipos, definidas nas Regras IX a XVI.

REGRA IX

Braçolas das escotilhas

A altura das braçolas situadas no pavimento do bordo livre não deve ser inferior a 610 milímetros acima desse pavimento.

A altura das braçolas nos pavimentos das superstruturas não deve ser inferior a 610 milímetros, se estão dentro de um quarto do comprimento do barco, considerado a partir da roda de proa, e a 457 milímetros em todos os outros casos.

As braçolas devem ser de aço e de construção sólida; as de 610 milímetros de altura devem ter reforço eficaz, disposto horizontalmente, reforço que não deve ficar mais baixo do que 254 milímetros relativamente à aresta superior da braçola. Estas prescrições podem ser modificadas para as braçolas de vante e de ré que se apresentem suficientemente protegidas.

REGRA X

Quartéis

Os quartéis das escotilhas expostas ao mar devem ser eficazes. A espessura dos quartéis de madeira não deve ser inferior a 60 milímetros para um vão máximo de 1^m,52.

A largura de cada superfície de apoio dos quartéis deve ser, no mínimo, igual a 63 milímetros.

REGRA XI

Vaus desmontáveis e madres

Havendo quartéis de madeira, os vaus desmontáveis e madres das escotilhas devem ser intervalados e ter escantilhões, dados pela tabela I no caso de braçolas de 610 milímetros de altura, e pela tabela II no caso de braçolas de 457 milímetros.

As cantoneiras superiores de cada vau são aplicadas, sem solução de continuidade, por todo o comprimento do vau.

As madres de madeira devem ser calçadas com chapa de aço em correspondência dos apoios.

TABLE 1
(Coamings 24 inches in height)

Hatchway beams and fore-and-afters for ships 200 feet or more in length

Hatchway beams

Breadth of hatchway — Inches	Mounting — Inches	Beams with fore-and-afters — Spacing centre to centre			Beams without fore-and-afters — Spacing centre to centre	
		6' 0'' — Inches	8' 0'' — Inches	10' 0'' — Inches	4' 0'' — Inches	5' 0'' — Inches
10' 0''	3 × 3 × .40 A	11 × .30 P	12 × .32 P	14 × .34 P	9 × .46 BP	10 × .50 BP
12' 0''	3 × 3 × .40 A	12 × .32 P	14 × .34 P	17 × .36 P	11 × .50 BP	12 × .50 BP
14' 0''	3 × 3 × .42 A	14 × .34 P	17 × .36 P	20 × .38 P	12 × .50 BP	12 × .32 P
16' 0''	3 1/2 × 3 × .42 A	16 × .36 P	19 × .38 P	22 × .38 P	12 × .32 P	14 × .34 P
18' 0''	4 × 3 × .44 A	18 × .36 P	21 × .38 P	25 × .40 P	14 × .34 P	16 × .36 P
20' 0''	4 × 3 × .44 A	20 × .38 P	24 × .40 P	28 × .42 P	15 × .34 P	18 × .36 P
22' 0''	4 1/2 × 3 × .46 A	22 × .38 P	26 × .42 P	30 × .44 P	16 × .36 P	19 × .36 P
24' 0''	5 × 3 1/2 × .46 A	23 × .40 P	28 × .42 P	32 × .44 P	17 × .36 P	20 × .38 P
26' 0''	5 1/2 × 3 1/2 × .48 A	24 × .40 P	29 × .42 P	34 × .46 P	18 × .36 P	21 × .38 P
28' 0''	6 × 3 1/2 × .50 A	25 × .40 P	31 × .44 P	36 × .48 P	19 × .38 P	22 × .38 P
30' 0''	6 × 3 1/2 × .52 A	26 × .42 P	32 × .44 P	38 × .48 P	20 × .38 P	23 × .40 P

Fore-and-afters

Length of fore-and-afters	Mounting — Inches	Bulb plate — Centre fore-and-afters — Spacing centre to centre			Bulb Angle — Side fore-and-afters — Spacing centre to centre		
		3' 0'' — Inches	4' 0'' — Inches	5' 0'' — Inches	3' 0'' — Inches	4' 0'' — Inches	5' 0'' — Inches
6' 0''	2 1/2 × 2 1/2 × .36	6 × .36	6 1/2 × .38	7 × .38	6 × 3 × .36	6 1/2 × 3 1/2 × .38	7 × 3 1/2 × .38
8' 0''	2 1/2 × 2 1/2 × .38	7 × .42	8 × .44	9 × .44	7 × 3 1/2 × .42	8 × 3 × .44	9 × 3 1/2 × .44
10' 0''	2 1/2 × 2 1/2 × .40	8 × .50	9 1/2 × .50	11 × .50	8 × 3 1/2 × .50	9 1/2 × 3 1/2 × .50	11 × 3 1/2 × .50

Length of fore-and-afters	Wood centre fore-and-afters — Spacing centre to centre						Wood side fore-and-afters — Spacing centre to centre					
	3' 0''		4' 0''		5' 0''		3' 0''		4' 0''		5' 0''	
	D — Inches	B — Inches	D — Inches	B — Inches	D — Inches	B — Inches	D — Inches	B — Inches	D — Inches	B — Inches	D — Inches	B — Inches
6' 0''	5 1/2	7	6	7	6 1/2	7	5 1/2	5 1/2	6	6	6 1/2	6
8' 0''	6 1/2	7	7 1/2	7	8	7	6 1/2	6 1/2	7 1/2	7	8	7
10' 0''	8	7	8 1/2	8	9	9	8	7	8 1/2	8	9	9

A = Plain angle. BP = Bulb plate. P = Plate. D = Depth. B = Breadth.

Depths for hatchway beams are at the middle of the length and are measured from the top mounting to the lower edge. Depths for fore-and-afters are measured from the underside of the hatch covers to the lower edge. Sizes for intermediate lengths and spacing are obtained by interpolation. Where plates are specified, two angles of the size given for mountings, are to be fitted at the upper and at the lower part of the beam. Where bulb plates are specified, two angles, of the size given for mountings are to be fitted at the upper part of the beam or fore-and-after. Where bulb angles are specified, one angle, of the size given for mountings, is to be fitted at the upper part of the section. Where the specified flanges of an angle are of different dimensions, the larger flange is to be horizontal.

In ships not exceeding 100 feet in length, the depths of beams which are formed of plates and angles may be 60 per cent of the depths given above; the depths of beams and steel fore-and-afters formed of bulb angle or bulb plate section may be 80 per cent of the depths given above; the thickness of plates, bulb angles and bulb plates should correspond to the thickness tabulated for the reduced depths with a minimum thickness of 30 inches; the depths and breadths of wood fore-and-afters, may be 80 per cent of those given in the tables for side fore-and-afters, but the centre fore-and-afters must be not less than 6 1/2 inches wide. In ships between 100 feet and 200 feet in length, the sizes of the beams and fore-and-afters are to be determined by linear interpolation.

TABELA 1

(Braçolas de 610 milímetros de altura)

Vaus desmontáveis para escotilhas de navios de comprimento igual ou maior do que 61 metros

Largura das escotilhas — Metros	Cantoneiras — Milímetros	Vaus desmontáveis havendo madres			Vaus desmontáveis não havendo madres	
		Distância centro a centro			Distância centro a centro	
		1 ^m ,83 Milímetros	2 ^m ,44 Milímetros	3 ^m ,05 Milímetros	1 ^m ,22 Milímetros	1 ^m ,52 Milímetros
3,05	75 × 75 × 10 S	280 × 7,5 C	305 × 8 C	356 × 8,5 C	230 × 11,5 CB	254 × 12,5 CB
3,66	75 × 75 × 10 S	205 × 8 C	356 × 8,5 C	432 × 9 C	280 × 12,5 CB	305 × 12,5 CB
4,27	75 × 75 × 10,5 S	356 × 8,5 C	432 × 9 C	508 × 9,5 C	305 × 12,5 CB	305 × 8 C
4,88	90 × 75 × 10,5 S	406 × 9 C	483 × 9,5 C	559 × 9,5 C	305 × 8 C	356 × 8,5 C
5,49	100 × 75 × 11 S	457 × 9 C	533 × 9,5 C	635 × 10 C	356 × 8,5 C	406 × 9 C
6,10	100 × 75 × 11 S	508 × 9,5 C	610 × 10 C	711 × 10,5 C	381 × 8,5 C	457 × 9 C
6,71	115 × 75 × 11,5 S	559 × 9,5 C	660 × 10,5 C	762 × 11 C	406 × 9 C	483 × 9 C
7,32	130 × 90 × 11,5 S	584 × 10 C	711 × 10,5 C	813 × 11 C	432 × 9 C	508 × 9,5 C
7,93	140 × 90 × 12 S	610 × 10 C	736 × 10,5 C	864 × 11,5 C	457 × 9 C	533 × 9,5 C
8,54	150 × 90 × 12,5 S	635 × 10 C	787 × 11 C	915 × 12 C	483 × 9,5 C	559 × 9,5 C
9,14	150 × 90 × 13 S	660 × 10,5 C	813 × 11 C	965 × 12 C	508 × 9,5 C	584 × 10 C

C = chapa. CB = chapa com bolbo. S = cantoneira simples.

A distância centro a centro a que se refere esta tabela deve ser medida no sentido do comprimento do navio, sobre a área que actua no vau desmontável.

Madres das escotilhas

Comprimento das madres — Metros	Cantoneiras — Milímetros	Chapa-bolbo			Cantoneira-bolbo		
		Madres, segundo o plano de simetria			Madres laterais		
		Largura da superfície que actua sobre a madre			Largura da superfície que actua sobre a madre		
		0 ^m ,91 Milímetros	1 ^m ,22 Milímetros	1 ^m ,52 Milímetros	0 ^m ,91 Milímetros	1 ^m ,22 Milímetros	1 ^m ,52 Milímetros
1,83	65 × 65 × 9	130 × 8,5	140 × 8,5	150 × 9	130 × 75 × 8,5	140 × 75 × 8,5	150 × 75 × 9
2,44	65 × 65 × 9,5	150 × 9,5	180 × 10	190 × 10,5	150 × 75 × 9,5	180 × 75 × 10	190 × 90 × 10,5
3,05	65 × 65 × 10	180 × 11	200 × 11,5	235 × 12,5	180 × 75 × 11	200 × 90 × 11,5	230 × 90 × 12,5

Comprimento das madres — Metros	Madres centrais de madeira						Madres laterais de madeira					
	Largura da superfície que actua sobre a madre						Largura da superfície que actua sobre a madre					
	0 ^m ,91		1 ^m ,22		1 ^m ,52		0 ^m ,91		1 ^m ,22		1 ^m ,52	
	Altura Milímetros	Largura Milímetros	Altura Milímetros	Largura Milímetros	Altura Milímetros	Largura Milímetros	Altura Milímetros	Largura Milímetros	Altura Milímetros	Largura Milímetros	Altura Milímetros	Largura Milímetros
1,83	130	180	140	180	150	180	130	130	140	130	150	130
2,44	150	180	165	180	180	180	150	130	165	150	180	150
3,05	180	180	190	180	200	180	180	150	190	180	200	180

As alturas dos vaus desmontáveis das escotilhas são consideradas a meio do respectivo comprimento e medidas desde a face superior da cantoneira ou cantoneiras até a aresta inferior do vau. As alturas das madres são medidas desde a face inferior dos quartéis até a aresta inferior. Escantilhões para comprimentos e larguras intermédias da superfície que actua sobre o vau ou sobre a madre são obtidas por interpolação. Quando se especificam chapas para os vaus, devem colocar-se duas cantoneiras na parte superior e duas na parte inferior; quando se especificam chapas-bolbo, devem ser colocadas duas cantoneiras na parte superior do vau ou da madre; quando se especificam cantoneiras-bolbo, deve ser cravada outra na parte superior, disposta de modo a formar T. Quando as abas das cantoneiras especificadas são diferentes, a aba maior deve ficar horizontal. As cantoneiras suplementares acima referidas são as que figuram nas tabelas.

Nos navios cujo comprimento não ultrapassa 30^m,50, as alturas dos vaus, formados de chapas e cantoneiras, podem ser de 60 por cento das alturas mencionadas na tabela; as alturas dos vaus e das madres formadas de cantoneira-bolbo ou chapa-bolbo podem ser de 80 por cento dos valores tabulares; a espessura das chapas cantoneiras-bolbo e chapas-bolbo deve corresponder à das tabelas para as alturas reduzidas, nunca podendo porém ser inferior a 7,5 milímetros; as alturas e larguras das madres de madeira podem ser de 80 por cento das que vêm nas tabelas para madres laterais, mas a madre central não deve ter menos de 165 milímetros de largura. Nos navios de comprimento entre 30^m,50 e 61 metros os escantilhões dos vaus e das madres devem ser determinados por interpolação.

TABLE 2
(Gcamings 18 inches in height)

Hatchway beams and fore-and-afters for ships 200 feet or more in length

Hatchway beams

Breadth of hatchway — Inches	Mounting — Inches	Beams with fore-and-afters — Spacing centre to centre			Beams without fore-and-afters — Spacing centre to centre	
		6' 0' / — Inches	8' 0' / — Inches	10' 0' / — Inches	4' 0' / — Inches	5' 0' / — Inches
10' 0' /	3 × 3 × .40 A	9 1/2 × .46 BP	10 1/2 × .50 BP	11 1/2 × .52 BP	8 × .40 BP	9 × .44 BP
12' 0' /	3 × 3 × .40 A	11 × .50 BP	11 × .30 P	13 × .34 P	9 × .44 BP	10 × .50 BP
14' 0' /	3 × 3 × .42 A	11 × .30 P	13 × .32 P	15 × .34 P	10 × .50 BP	11 1/2 × .50 BP
16' 0' /	3 1/2 × 3 × .42 A	12 × .32 P	15 × .34 P	17 × .36 P	11 × .30 P	11 × .30 P
18' 0' /	4 × 3 × .44 A	14 × .34 P	17 × .36 P	19 × .38 P	11 × .30 P	12 × .32 P
20' 0' /	4 × 3 × .44 A	16 × .36 P	19 × .38 P	21 × .38 P	12 × .32 P	13 × .34 P
22' 0' /	4 1/2 × 3 × .46 A	17 × .36 P	20 × .38 P	23 × .40 P	12 1/2 × .32 P	14 × .34 P
24' 0' /	5 × 3 1/2 × .46 A	18 × .36 P	21 × .38 P	25 × .40 P	13 × .34 P	14 1/2 × .34 P
26' 0' /	5 1/2 × 3 1/2 × .48 A	19 × .38 P	22 × .38 P	26 × .42 P	13 1/2 × .34 P	15 × .34 P
28' 0' /	6 × 3 1/2 × .50 A	20 × .38 P	23 × .40 P	27 × .42 P	14 × .34 P	16 × .36 P
30' 0' /	6 × 3 1/2 × .52 A	21 × .38 P	24 × .40 P	28 × .42 P	15 × .34 P	17 × .36 P

Fore-and-afters

Length of fore-and-afters — Inches	Mounting — Inches	Bulb plate — Centre fore-and-afters — Spacing centre to centre			Bulb angle — Side fore-and-afters — Spacing centre to centre		
		3' 0' / — Inches	4' 0' / — Inches	5' 0' / — Inches	3' 0' / — Inches	4' 0' / — Inches	5' 0' / — Inches
6' 0' /	2 1/2 × 2 1/2 × .36	5 × .34	5 1/2 × .34	6 × .36	5 × 3 × .34	5 1/2 × 3 × .34	6 × 3 × .36
8' 0' /	2 1/2 × 2 1/2 × .38	6 × .38	7 × .40	7 1/2 × .42	6 × 3 × .38	7 × 3 × .40	7 1/2 × 3 1/2 × .42
10' 0' /	2 1/2 × 2 1/2 × .40	7 × .44	8 × .46	9 × .50	7 × 3 × .44	8 × 3 1/2 × .46	9 × 3 1/2 × .50

Length of fore-and-afters — Inches	Wood centre fore-and-afters — Spacing centre to centre						Wood side fore-and-afters — Spacing centre to centre					
	3' 0' /		4' 0' /		5' 0' /		3' 0' /		4' 0' /		5' 0' /	
	D	B	D	B	D	B	D	B	D	B	D	B
	Inches	Inches	Inches	Inches	Inches	Inches	Inches	Inches	Inches	Inches	Inches	Inches
6' 0' /	5	7	5 1/2	7	6	7	5	5	5 1/2	5	6	5
8' 0' /	6	7	6 1/2	7	7	7	6	5	6 1/2	6	7	6
10' 0' /	7	7	7 1/2	7	8	7	7	6	7 1/2	7	8	7

A = Plain angle. BP = Bulb plate. P = Plate. D = Depth. B = Breadth.

Depths for hatchway beams are at the middle of the length and are measured from the top mounting to the lower edge. Depths for fore-and-afters are measured from the under side of the hatch covers to the lower edge. Sizes for intermediate lengths and spacing are obtained by interpolation. Where plates are specified, two angles, of the sizes given for mountings, are to be fitted at the upper and at the lower part of the beam. Where bulb plates are specified, two angles, of the size given for mountings, are to be fitted at the upper part of the beam of fore-and-after. Where bulb angles are specified, one angle, of the size given for mountings, is to be fitted at the upper part of the section. Where the specified flanges of an angle are of different dimensions, the larger flange is to be horizontal.

In ships not exceeding 100 feet in length, the depths of beams which are formed of plates and angles may be 60 per cent of the depths given above; the depths of beams and steel fore-and-afters formed of bulb angle or bulb plate section may be 80 per cent, of the depths given above; the thickness of plates, bulb angles and bulb plates should correspond to the thickness tabulated for the reduced depths with a minimum thickness of 30 inches; the depths and breadths of wood fore-and-afters may be 80 per cent of those given in the tables for side fore-and-afters, but the centre fore-and-afters must be not less than 6 1/2 inches wide. In ships between 100 feet and 200 feet in length, the sizes of the beams and fore-and-afters are to be determined by linear interpolation.

TABELA 2

(Braçolas de 457 milímetros de altura)

Vaus desmontáveis para escotilhas de navios de comprimento igual ou maior do que 61 metros

Largura das escotilhas — Metros	Cantoneiras — Milímetros	Vaus desmontáveis havendo madres			Vaus desmontáveis não havendo madres	
		Distância centro a centro			Distância centro a centro	
		1 ^m ,83 Milímetros	2 ^m ,44 Milímetros	3 ^m ,05 Milímetros	1 ^m ,22 Milímetros	1 ^m ,52 Milímetros
3,05	75 × 75 × 10 S	241 × 11,5 CB	267 × 12,5 CB	292 × 13 CB	203 × 10 CB	230 × 11 CB
3,66	75 × 75 × 10 S	280 × 12,5 CB	280 × 7,5 C	330 × 8,5 C	230 × 11 CB	254 × 12,5 CB
4,27	75 × 75 × 10,5 S	280 × 7,5 C	330 × 8 C	381 × 8,5 C	254 × 12,5 CB	292 × 12,5 CB
4,88	90 × 75 × 10,5 S	305 × 8 C	381 × 8,5 C	432 × 9 C	280 × 7,5 C	280 × 7,5 C
5,49	100 × 75 × 11 S	356 × 8,5 C	432 × 9 C	483 × 9,5 C	280 × 7,5 C	305 × 8 C
6,10	100 × 75 × 11 S	406 × 9 C	483 × 9,5 C	533 × 9,5 C	305 × 8 C	330 × 8,5 C
6,71	115 × 75 × 11,5 S	432 × 9 C	508 × 9,5 C	584 × 10 C	318 × 8 C	356 × 8,5 C
7,32	130 × 90 × 11,5 S	457 × 9 C	533 × 9,5 C	635 × 10 C	330 × 8,5 C	368 × 8,5 C
7,93	140 × 90 × 12 S	483 × 9,5 C	559 × 9,5 C	660 × 10,5 C	344 × 8,5 C	381 × 8,5 C
8,54	150 × 90 × 12,5 S	508 × 9,5 C	584 × 10 C	686 × 10,5 C	356 × 8,5 C	406 × 9 C
9,14	150 × 90 × 13 S	533 × 9,5 C	610 × 10 C	711 × 10,5 C	381 × 8,5 C	432 × 9 C

C = chapa. CB = chapa com bolbo. S = cantoneira simples.

A distância centro a centro a que se refere esta tabela deve ser medida no sentido do comprimento do navio, sobre a área que actua no vau desmontável.

Madres das escotilhas

Comprimento das madres — Metros	Cantoneiras — Milímetros	Chapa-bolbo			Cantoneira-bolbo		
		Madres, segundo o plano de simetria			Madres laterais		
		Largura da superfície que actua sobre a madre			Largura da superfície que actua sobre a madre		
		0 ^m ,91 Milímetros	1 ^m ,22 Milímetros	1 ^m ,52 Milímetros	0 ^m ,91 Milímetros	1 ^m ,22 Milímetros	1 ^m ,52 Milímetros
1,83	65 × 65 × 9	150 × 9	165 × 9,5	180 × 9,5	150 × 75 × 9,5	165 × 90 × 9,5	180 × 90 × 9,5
2,44	65 × 65 × 9,5	180 × 10,5	200 × 11	230 × 11	180 × 90 × 10,5	200 × 75 × 11	230 × 90 × 11
3,05	65 × 65 × 10	200 × 12,5	240 × 12,5	280 × 12,5	200 × 90 × 12,5	240 × 90 × 12,5	280 × 90 × 12,5

Comprimento das madres — Metros	Madres centrais de madeira						Madres laterais de madeira					
	Largura da superfície que actua sobre a madre						Largura da superfície que actua sobre a madre					
	0 ^m ,91		1 ^m ,22		1 ^m ,52		0 ^m ,91		1 ^m ,22		1 ^m ,52	
	Altura Milímetros	Largura Milímetros	Altura Milímetros	Largura Milímetros	Altura Milímetros	Largura Milímetros	Altura Milímetros	Largura Milímetros	Altura Milímetros	Largura Milímetros	Altura Milímetros	Largura Milímetros
1,83	140	180	150	180	165	180	140	140	150	150	165	150
2,44	165	180	190	180	200	180	165	165	190	180	200	180
3,05	200	180	215	200	230	225	200	180	215	200	230	225

As alturas dos vaus desmontáveis das escotilhas são consideradas a meio do respectivo comprimento e medidas desde a face superior da cantoneira ou cantoneiras até a aresta inferior do vau. As alturas das madres são medidas desde a face inferior dos quartéis até a aresta inferior. Escantilhões para comprimentos e larguras intermédias da superfície que actua sobre o vau ou sobre a madre são obtidos por interpolação. Quando se especificam chapas para os vaus, devem colocar-se duas cantoneiras na parte superior e duas na parte inferior; quando se especificam chapas-bolbo, devem ser colocadas duas cantoneiras na parte superior do vau ou da madre; quando se especificam cantoneiras-bolbo, deve ser cravada outra na parte superior, disposta de modo a formar T. Quando as abas das cantoneiras especificadas são diferentes, a aba maior deve ficar horizontal. As cantoneiras suplementares acima referidas são as que figuram nas tabelas.

Nos navios cujo comprimento não ultrapassa 30^m,50, podem as alturas dos vaus, formados de chapas e cantoneiras, ser de 60 por cento das alturas mencionadas na tabela; as alturas dos vaus e das madres formadas de cantoneira-bolbo ou chapa-bolbo podem ser de 80 por cento dos valores tabulares; a espessura das chapas cantoneiras-bolbo e chapas-bolbo deve corresponder às das tabelas para as alturas reduzidas, nunca podendo porém ser inferior a 7,5 milímetros; as alturas e larguras das madres de madeira podem ser de 80 por cento das que vêm nas tabelas para madres laterais, mas a madre central não deve ter menos de 165 milímetros de largura. Nos navios de comprimento entre 30^m,50 e 61 metros os escantilhões dos vaus e das madres devem ser determinados por interpolação.

RULE XII

Carriers or sockets

Carriers or sockets for hatchway beams and fore-and-afters are to be of steel at least $\frac{1}{2}$ inch thick, and are to have a width of bearing surface of at least 3 inches.

RULE XIII

Cleats

Strong cleats at least 2 $\frac{1}{2}$ inches wide are to be fitted at intervals of not more than 2 feet from centre to centre; the end cleats are to be placed not more than 6 inches from each corner of the hatchway.

RULE XIV

Battens and wedges

Battens and wedges are to be efficient and in good condition.

RULE XV

Tarpaulins

At least two tarpaulins in good condition, thoroughly water-proofed and of ample strength, are to be provided for each hatchway in an exposed position on freeboard and superstructure decks.

The material is to be guaranteed free from jute, and of the standard weight and quality laid down by each Administration.

RULE XVI

Security of hatchway covers

At all hatchways in exposed positions on freeboard and superstructure decks ring bolts or other fittings for lashings are to be provided.

Where the breadth of the hatchway exceeds 60 per cent of the breadth of the deck in way of the hatchway, and the coamings are required to be 24 inches high, fittings for special lashings are to be provided for securing the hatchway covers after the tarpaulins are battened down.

RULE XVII

Cargo and other hatchways in the freeboard deck within superstructures which are fitted with closing appliances less efficient than class 1.

The construction and fitting of such hatchways are to be at least equivalent to the standards laid down in Rule XVIII.

RULE XVIII

Hatchway coamings and closing arrangements

Cargo, coaling and other hatchways in the freeboard deck within superstructures which are fitted with class 2 closing appliances are to have coamings at least 9 inches in height and closing arrangements as effective as those required for exposed cargo hatchways whose coamings are 18 inches high.

Where the closing appliances are less efficient than class 2, the hatchways are to have coamings at least 18 inches in height, and are to have fittings and closing arrangements as effective as those required for exposed cargo hatchways.

REGRA XII

Suportes ou encaixes

Os suportes ou encaixes para os vaus e madres devem ser de aço de espessura não inferior a 12,5 milímetros; a largura da superfície de apoio não deve ser menor do que 75 milímetros.

REGRA XIII

Castanhas

Deve haver «castanhas» fortes, de largura não inferior a 68 milímetros, dispostas com intervalos máximos de 0^m,61 eixo a eixo, e as castanhas das extremidades são colocadas por forma a não ficar a mais de 150 milímetros de cada canto da escotilha.

REGRA XIV

Trancas e cunhas

As trancas e cunhas devem ser eficazes e mantidas em bom estado.

REGRA XV

Encerados

Deve haver dois encerados, pelo menos, em boas condições, fortes e completamente impermeáveis, por cada escotilha exposta ao mar.

O material deve ser garantido sem juta e de peso e qualidade especificadas por cada Administração.

REGRA XVI

Segurança dos quartéis

Todas as escotilhas expostas ao mar devem ter argolas ou outras disposições para fixação das peias destinadas a segurar os quartéis nos seus lugares.

Se a largura da escotilha excede 60 por cento da boca do barco e as braçolas têm 610 milímetros de altura, deve haver «ferragens para a ligação ou fixação de peias especiais» a aplicar depois de acunhada a escotilha.

REGRA XVII

Escotilhas do pavimento do bordo livre situadas dentro de superestruturas fechadas por meios menos eficazes que os da classe 1.

A construção e montagem destas escotilhas devem satisfazer, no mínimo, às condições-tipos expressas na Regra XVIII.

REGRA XVIII

Braçolas e meios para fechar as escotilhas

As escotilhas para carga e carvão ou outros fins, situadas no pavimento de bordo livre, dentro de superestruturas fechadas com disposições da classe 2, devem ter braçolas de altura não inferior a 229 milímetros e meios para as fechar pelo menos tão eficientes como os que são preceituados para escotilhas expostas ao mar de 457 milímetros de altura.

Se as aberturas das anteparas das superestruturas são fechadas por meios menos eficazes que os da classe 2, devem as braçolas ter altura não inferior a 457 milímetros e ferragens e meios para fechar tão eficazes como os exigidos para as escotilhas expostas ao mar.

RULE XIX

Machinery space openings in exposed positions on freeboard and raised quarter decks

Such openings are to be properly framed and efficiently enclosed by steel casings of ample strength, and where the casings are not protected by other structures their strength is to be specially considered. Doors in such casings are to be of steel, efficiently stiffened, permanently attached, and capable of being closed and secured from both sides. The sills of the openings are to be at least 24 inches above the freeboard deck and at least 18 inches above the raised quarter deck.

Fiddley, funnel, and ventilator coamings are to be as high above the deck as is reasonable and practicable. Fiddley openings are to have strong steel covers permanently attached in their proper positions.

RULE XX

Machinery space openings in exposed positions on superstructure decks other than raised quarter decks

Such openings are to be properly framed and efficiently enclosed by strong steel casings. Doors in such cases are to be strongly constructed, permanently attached, and capable of being closed and secured from both sides. The sills of the openings are to be at least 15 inches above superstructure decks.

Fiddley, funnel and ventilator coamings are to be as high above the deck as is reasonable and practicable. Fiddley openings are to have strong steel covers permanently attached in their proper positions.

RULE XXI

Machinery space openings in the freeboard deck within superstructures which are fitted with closing appliances less efficient than class 1

Such openings are to be properly framed and efficiently enclosed by steel casings. Doors in such casings are to be strongly constructed, permanently attached, and capable of being securely closed. The sills of the openings are to be at least 9 inches above the deck where the superstructures are closed by class 2 closing appliances, and at least 15 inches above the deck where the closing appliances are less efficient than class 2.

RULE XXII

Flush bunker scuttles

Flush bunker scuttles may be fitted in superstructure decks, and where so fitted are to be of iron or steel, of substantial construction, with screw or bayonet joints. Where a scuttle is not secured by hinges, a permanent chain attachment is to be provided. The position of flush bunker scuttles in small ships in special trades is to be dealt with by each Assigning Authority.

REGRA XIX

Aberturas para o local do aparelho motor, situadas no pavimento do bordo livre ou de um «raised quarter deck»

Tais aberturas devem ser devidamente reforçadas (framed) e fechadas por casotas ou rufos de aço, suficientemente robustas; e, se os rufos não são protegidos por outras superestruturas, deve a sua resistência ser considerada de modo especial. As portas devem ser de aço, sólidamente construídas e fixadas de modo permanente; devem também poder ser fechadas e seguras de ambos os lados. Os batentes das aberturas devem ter 610 milímetros de altura acima do pavimento de bordo livre e 457 milímetros acima do «raised quarter deck».

O rufo das caldeiras (Fiddley), a chaminé e braçolas dos ventiladores devem, dentro do que seja razoável e prático, ser o mais altas possível acima do pavimento. As aberturas no teto do rufo das caldeiras devem ter tampas fortes, de aço, permanentemente fixadas.

REGRA XX

Aberturas para o local do aparelho motor nas partes expostas do pavimento de superestruturas, diversas das do tipo «raised quarter decks»

Tais aberturas devem ser devidamente reforçadas (framed) e fechadas de modo eficiente por meio de casotas ou rufos de aço. As portas em tais casotas ou rufos devem ser fortemente construídas, fixadas de modo permanente e capazes de ser fechadas e seguras de ambos os lados. Os batentes das aberturas devem ter 380 milímetros acima dos pavimentos das superestruturas.

O rufo das caldeiras, a chaminé e braçolas dos ventiladores devem, dentro do que seja razoável e prático, ser o mais altas possível acima do pavimento. As aberturas do teto do rufo das caldeiras devem ter tampas fortes, de aço, permanentemente fixadas.

REGRA XXI

Aberturas para o local do aparelho propulsor, situadas no pavimento do bordo livre, dentro de superestruturas fechadas por meios menos eficazes do que os da classe 1.

Tais aberturas devem ser reforçadas (properly framed) e fechadas por rufos eficientes. As portas dos rufos devem ser fortes, permanentemente fixadas e susceptíveis de ser bem fechadas. Os batentes das aberturas devem ficar a 229 milímetros pelo menos acima do pavimento, quando as superestruturas são fechadas por meio da classe 2, e a 380 milímetros pelo menos acima do pavimento, quando os meios de fechar são menos eficientes do que os da classe 2.

REGRA XXII

Tampas de agulheiros

Agulheiros vulgares — rentes ao pavimento — podem ser aplicados nos pavimentos de superestruturas, mas devem ser de ferro ou aço, de sólida construção, com junta de rôsca ou de baioneta. Quando a tampa não seja segura por meio de dobradiças, deve ser aplicada corrente, por forma a haver ligação permanente da tampa. A posição de agulheiros desse género, em pequenos barcos destinados a serviços especiais, fica ao arbítrio da autoridade responsável pela marcação do bordo livre.

RULE XXIII

Companionways

Companionways in exposed positions on freeboard decks and on decks of enclosed superstructures are to be of substantial construction. The sills of the doorways are to be of the heights specified for hatchway coamings (see Rules IX and XVIII). The doors are to be strongly constructed and capable of being closed and secured from both sides. Where the companionway is situated within a quarter of the ship's length from the stem, it is to be of steel and riveted to the deck plating.

RULE XXIV

Ventilators in exposed positions on freeboard and superstructure decks

Such ventilators to spaces below freeboard decks or decks of superstructures which are intact or fitted with class 1 closing appliances are to have coamings of steel, substantially constructed, and efficiently connected to the deck by rivets spaced four diameters apart centre to centre, or by equally effective means. The deck plating at the base of the coaming is to be efficiently stiffened between the deck beams. The ventilator openings are to be provided with efficient closing arrangements.

Where such ventilators are situated on the freeboard deck, or on the superstructure deck within a quarter of the ship's length from the stem, and the closing arrangements are of a temporary character, the coamings are to be at least 36 inches in height; in other exposed positions on the superstructure deck they are to be at least 30 inches in height. Where the coaming of any ventilator exceeds 36 inches in height, it is to be specially supported and secured.

RULE XXV

Air pipes

Where the air pipes to ballast and other tanks extend above freeboard or superstructure decks, the exposed parts of the pipes are to be of substantial construction; the height from the deck to the opening is to be at least 36 inches in walls on freeboard decks, 30 inches on raised quarter decks, and 18 inches on other superstructure decks. Satisfactory means are to be provided for closing the openings of the air pipes.

Openings in the sides of ships

RULE XXVI

Gangway, cargo and coaling ports, &c

Openings in the sides of ships below the freeboard deck are to be fitted with water-tight doors or covers which, with their securing appliances, are to be of sufficient strength.

RULE XXVII

Scuppers and sanitary discharge pipes

Discharges led through the ship's sides from spaces below the freeboard deck are to be fitted with efficient and accessible means for preventing water from passing inboard. Each separate discharge may have an automatic non-return valve with a positive means of closing it from a position above the freeboard deck, or two automatic non-return valves without positive means of closing,

REGRA XXIII

Gaiutas

Gaiutas em posições expostas ao mar no pavimento do bordo livre ou em pavimentos de superestruturas fechadas devem ser de sólida construção.

Os batentes das portas devem ter altura como a que está especificada nas Regras IX e XVIII para as braçolas das escotilhas. As portas devem ser robustas e capazes de ser fechadas e seguras dos dois lados.

A gaiuta que fique dentro de um quarto do comprimento do barco, a contar da roda de proa, deve ser de aço e cravada para o pavimento.

REGRA XXIV

Ventiladores, em posições expostas ao mar, dos pavimentos do bordo livre ou de superestruturas

As braçolas de ventiladores para espaços abaixo do pavimento do bordo livre ou do pavimento de superestrutura intacta ou fechada por disposições da classe 1 devem ser de construção sólida e ligadas ao pavimento de modo eficaz, por meio de rebites intervalados 4 diâmetros ou por outra forma julgada equivalente.

As chapas do pavimento, na base da braçola, devem ser reforçadas entre os vãos. As aberturas dos ventiladores devem poder ser fechadas por meios considerados eficientes.

Quando os ventiladores estão situados no pavimento do bordo livre ou de uma superestrutura, dentro de um quarto do comprimento do navio a partir da roda de proa e os meios para os fechar são de carácter temporário, devem as respectivas braçolas ter pelo menos 915 milímetros de altura; noutras posições expostas, do pavimento de superestrutura, devem as braçolas ter 760 milímetros de altura pelo menos.

Se a altura da braçola excede 915 milímetros, deve a braçola ser suportada e fixada de modo especial.

REGRA XXV

Respiradouros

Quando os respiradouros dos tanques de lastro ou de outros tanques abrem acima do pavimento do bordo livre ou de uma superestrutura, devem as partes expostas dos tubos ser de sólida construção; a altura da abertura do tubo acima do pavimento não deve ser inferior a 915 milímetros nos poços do pavimento do bordo livre, 760 milímetros nos «raised quarter decks» e 457 milímetros nos outros pavimentos.

Deve haver meios julgados satisfatórios para fechar os tubos respiradouros.

Aberturas no costado

REGRA XXVI

Portalões para pessoal (passageiros e tripulantes) e carga e portinholas de carvão, etc.

As aberturas do costado abaixo do pavimento do bordo livre devem ser providas de portas ou tampas estanques as quais, conjuntamente com as ferragens que as seguram nos seus lugares, devem apresentar resistência suficiente.

REGRA XXVII

Embornais e descarga dos encanamentos do serviço sanitário

As descargas, através das chapas do costado, provenientes de espaços situados abaixo do pavimento do bordo livre devem ser providas de meios eficientes e acessíveis para evitar a entrada de água do mar. Cada descarga pode ter uma válvula automática de retenção, podendo ser fechada, de modo efectivo, de uma posição acima do pavimento do bordo livre, ou duas válvulas

provided the upper valve is situated so that it is always accessible for examination under service conditions.

The positive action valve is to be readily accessible and is to be provided with means for showing whether the valve is open or closed. Cast iron is not to be accepted for such valves where attached to the sides of the ship.

Conditional upon the type and the location of the inboard ends of such openings, similar provisions may be prescribed by the Assigning Authority as to discharges from spaces within enclosed superstructures.

Where scuppers are fitted in superstructures not fitted with class 1 closing appliances they are to have efficient means for preventing the accidental admission of water below the freeboard deck.

RULE XXVIII
Side scuttles

Side scuttles to spaces below the freeboard deck or to spaces below the superstructure deck of superstructures closed by class 1 or class 2 closing appliances are to be fitted with efficient inside deadlights permanently attached in their proper positions so that they can be effectively closed and secured water-tight.

Where, however, such spaces in superstructures are appropriated to passengers other than steerage passengers or to crew, the side scuttles may have portable deadlights stowed adjacent to the side scuttles, provided they are readily accessible at all times on service.

The side scuttles and deadlights are to be of substantial and approved construction.

RULE XXIX
Guard rails

Efficient guard rails or bulwarks are to be fitted on all exposed portions of freeboard and superstructure decks.

RULE XXX
Freeing ports

Where bulwarks on the weather portions of freeboard or superstructure decks form «wells», ample provision is to be made for rapidly freeing the decks of water and for draining them. The minimum freeing port area on each side of the ship for each well on the freeboard deck and on the raised quarter-deck is to be that given by the following scale; the minimum area for each well on any other superstructure deck is to be one-half the area given by the scale. Where the length of the well exceeds .7 L, the scale may be modified.

Scale of freeing port area

Length of Bulwarks in «Well» in feet	Freeing Port Area on each side in square feet
15	8.0
20	8.5
25	9.0
30	9.5
35	10.0
40	10.5
45	11.0
50	11.5
55	12.0
60	12.5
65	13.0
Above 65	1 square foot for each additional 5 feet length of bulwark.

automáticas de retenção, sem meios de fechar de modo efectivo, mas nesse caso a válvula que ficar mais acima deve estar sempre acessível para exame.

O apertar das válvulas, que se podem fechar de modo efectivo, deve poder ser feito de local bem acessível. Tais válvulas devem ser providas de indicador, mostrando claramente se estão fechadas ou abertas. Não é permitido ferro fundido para válvulas deste tipo ligadas ao costado.

Prescrições semelhantes podem ser impostas a respeito de descargas provenientes de superestruturas fechadas, tendo em atenção a natureza das descargas e posição das respectivas extremidades no interior do navio.

Quando haja embornais em superestruturas não providas de meios da classe 1, deve haver meios eficientes que previnam a entrada accidental de água abaixo do pavimento do bordo livre.

REGRA XXVIII
Vigias

Vigias em espaços abaixo do pavimento do bordo livre ou em espaços abaixo do superestrutura fechada por meios das classes 1 ou 2 devem ser providas de portas de tempo eficientes, permanentemente fixadas nos seus lugares, de modo a poderem ser bem fechadas e seguras de modo estanque.

Quando porém tais espaços, em superestruturas, são próprios para passageiros (excepto passageiros de coberta ou tripulantes), podem as portas de tempo ficar arrumadas próximo das vigias desde que, no entanto, fiquem acessíveis em todas as ocasiões de serviço.

Vigias e portas de tempo devem ser de construção sólida e aprovada.

REGRA XXIX
Balaústrada

Deve haver borda falsa ou balaústrada em todas as posições expostas dos pavimentos do bordo livre ou das superestruturas.

REGRA XXX
Resbordos

Havendo poços, devem as cousas estar dispostas de forma a dar saída rápida à água. A área mínima dos resbordos, nos poços do pavimento do bordo livre ou no «raised quarter deck», é dada pela tabela que segue, e a área mínima dos resbordos correspondentes a pavimentos de outras superestruturas é igual a metade da que vem na tabela. Se o comprimento do poço excede 40 por cento do comprimento do barco, pode a regra da tabela ser modificada.

Área total dos resbordos de um poço

Comprimento da borda falsa em metros	Área dos resbordos em decímetros
4,57	74,3
6,10	79,0
7,62	83,6
9,14	88,3
10,67	92,9
12,19	97,5
13,72	102,2
15,24	106,8
16,76	111,5
18,29	116,1
19,81	120,8
Mais de 19,81	9,3 decímetros quadrados por cada 1 ^m ,52 de comprimento a mais na borda falsa.

The lower edges of the freeing ports are to be as near the deck as practicable and preferably not higher than the upper edge of the gunwale bar. Two-thirds of the freeing port area required is to be provided in the midship half of the well. In ships with less than the standard sheer the freeing port area is to be suitably increased.

All such openings in the bulwarks are to be protected by rails or bars spaced about 9 inches apart. If shutters are fitted to freeing ports, ample clearance is to be provided to prevent jamming. Hinges are to have brass pins.

RULE XXXI

Protection of crew

Gangways, lifelines or other satisfactory means are to be provided for the protection of the crew in getting to and from their quarters. The strength of houses for the accommodation of crew on flush deck steamers is to be equivalent to that required for superstructure bulkheads.

PART III

Load line for steamers

RULE XXXII

Length (L)

The length used with the Rules and Freeboard Table is the length in feet on the summer load water-line from the foreside of the stem to the afterside of the rudder post. Where there is no rudder post, the length is measured from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock. For ships with cruiser sterns, the length is to be taken as 96 per cent of the total length on the designed summer load water-line or as the length from the fore side of the stem to the axis of the rudder stock if that be the greater.

RULE XXXIII

Breadth (B)

The breadth is the maximum breadth in feet amidships to the moulded line of the frame in iron or steel ships, and to the outside of the planking in wood or composite ships.

RULE XXXIV

Moulded depth

The moulded depth is the vertical distance in feet, measured amidships, from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side. In wood and composite ships the distance is measured from the lower edge of the keel rabbet. Where the form at the lower part of the midship section is of a hollow character, or where thick garboards are fitted, the depth is measured from the point where the line of the flat of the bottom continued inwards cuts the side of the keel.

A aresta inferior dos resbordos deve ficar o mais próximo possível do pavimento, sendo preferível que não fique acima das cantoneiras dos trincanizes. Dois terços da área dos resbordos, requerida pela tabela, devem ficar a meio do comprimento do poço. Nos navios de tosado inferior ao normal «standard», deve a área dos resbordos ser aumentada de modo conveniente.

Todas as aberturas nos resbordos devem ser protegidas por varões de ferro intervalados cerca de 23 centímetros. Se há portas nos resbordos, deve haver folga suficiente para se evitar que enjambrem. As dobradiças devem ter pernos de bronze.

REGRA XXXI

Protecção dos tripulantes

Passerelles, corrimãos de cabo ou outros meios julgados satisfatórios devem ser providos para protecção dos tripulantes na passagem para os respectivos alojamentos. A resistência das casotas para acomodação da tripulação nos barcos de convés corrido deve ser equivalente à que é requerida para anteparas de superstruturas.

PARTE III

Bordo livre para vapores

REGRA XXXII

Comprimento (L)

O comprimento adoptado nas regras e na tabela do bordo livre é o comprimento expresso em metros, medido na linha de água carregada de verão desde a face de vante da roda de proa até a face de ré do cadaste do leme. E, quando não haja este último, é o comprimento medido desde a face de vante da roda de proa até o eixo da madre. Nos navios com pôpa de cruzador, o comprimento é igual ao maior dos valores:

- a) Noventa e seis centésimos do comprimento total na linha de carga máxima de verão;
- b) Comprimento medido desde a face de vante da roda de proa até o eixo da madre do leme.

REGRA XXXIII

Bôca (B)

A bôca é a bôca máxima expressa em metros, medida, a meio navio, por fora das balizas nos navios de casco metálico e por fora do fôrro exterior nos navios de madeira ou de construção mixta.

REGRA XXXIV

Pontal na ossada

O pontal na ossada é a distância vertical, expressa em metros, medida desde a face superior da quilha até a linha recta do vau do pavimento do bordo livre. Nos navios de madeira e de construção mixta o pontal é medido desde o traço inferior do alefriz da quilha. Quando o navio é de forma cávada na parte inferior da secção mestra ou quando a tábua do resbordo é muito espessa, o pontal é medido desde o ponto de intersecção da face vertical da quilha com o prolongamento da parte plana do fundo.

RULE XXXV

Depth for freeboard (D)

The depth used with the freeboard table is the moulded depth plus the thickness of stringer plate, or plus

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

if that be greater, where:

T is the mean thickness of the exposed deck clear of deck openings, and
 S is the total length of superstructures as defined in Rule XL.

Where the topsides are of unusual form, D is the depth of a midship section having vertical topsides, standard round of beam and area of topside section equal to that in the actual midship section. Where there is a step or break in the topsides (e. g., as in the Turret Deck ship) 70 per cent of the area above the step or break is included in the area used to determine the equivalent section.

In a ship without an enclosed superstructure covering at least 0.6 amidships, without a complete trunk or without a combination of intact partial superstructures and trunk extending all fore and aft, where D is less than $\frac{L}{15}$, the depth used with the table is not to be taken as less than $\frac{L}{15}$.

RULE XXXVI

Coefficient of fineness (c)

The coefficient of fineness used with the freeboard table is given by

$$c = \frac{35 \Delta}{L \cdot B \cdot d_1}$$

where Δ is the ship's moulded displacement in tons (excluding bossing) at a mean moulded draught d_1 , which is 85 per cent of the moulded depth.

The coefficient c is not to be taken as less than 68.

RULE XXXVII

Strength

The Assigning Authority is to be satisfied with the structural strength of ships to which freeboards are assigned.

Ships which comply with the highest standard of the rules of a Classification Society recognised by the Administration, shall be regarded as having sufficient strength for the minimum freeboards allowed under the Rules.

Ships which do not comply with the highest standard of the rules of a Classification Society recognised by the Administration, shall be assigned such increased freeboards as shall be determined by the Assigning Authority, and for guidance the following strength moduli are formulated:

Material.—The strength moduli are based on the assumption that the structure is built of mild steel,

REGRA XXXV

Pontal (D) para o bordo livre

O pontal usado nas tabelas do bordo livre é o pontal do navio adicionado da maior das duas correções:

a) Espessura das chapas dos trincanizes

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

em que

T é a espessura média da parte exposta do pavimento do bordo livre, considerada por fora das aberturas.
 S é o comprimento total das superestruturas, obtido nos termos da Regra XL.

Quando o costado, na parte superior, é de forma especial, D é o pontal de uma secção mestra (fictícia) de forma usual, com as amuras verticais e flecha de vau mestre considerada normal e área equivalente à da secção mestra actual.

Quando haja salto no costado (exemplo, navio do tipo «Turret deck», 70 por cento da área acima do salto é incluída na área usada para determinar a secção equivalente.

Num navio sem superestrutura fechada, cobrindo pelo menos 60 por cento a meio navio, sem um *trunk* completo ou sem uma combinação de superestruturas parciais — intactas — e *trunk*, de vante a ré, em que D seja menor do que $\frac{L}{15}$, o pontal a usar nas tabelas não deve ser menor do que $\frac{L}{15}$.

REGRA XXXVI

Coeficiente (c) de finura

O coeficiente de finura adoptado na tabela de bordo livre é dado pela expressão:

$$c = \frac{\Delta}{1,025 L \times B \times d_1}$$

em que Δ é o deslocamento em toneladas, considerado por fora das balizas, com exclusão da parte saliente «bossing» que constitue a estrutura de suporte das mangas dos veios, a um calado médio d_1 , sobre a quilha, igual a 0^m,85 do pontal na ossada.

O coeficiente c não deve ser tomado inferior a 0^m,68

REGRA XXXVII

Resistência

A autoridade habilitada para a determinação do bordo livre deve certificar-se de que a robustez dos navios é suficiente para os bordos livres que lhes são marcados.

Os navios que satisfazem ao tipo de construção mais elevado das regras de uma Sociedade de Classificação reconhecida pela Administração devem ser considerados como tendo robustez suficiente para os mínimos bordos livres permitidos pelas regras da presente Convenção.

Os navios que não satisfazem às regras estabelecidas para o tipo de construção mais elevado de uma Sociedade de Classificação reconhecida pela Administração devem ter bordos livres aumentados até o que foi determinado pela mesma Administração. Os módulos resistentes, adiante descritos, são estabelecidos para servir de guia nesses casos:

Materiais.—Os módulos resistentes são baseados na hipótese de que a construção é feita de aço macio, obtido

manufactured by the open hearth process (acid or basic), and having a tensile strength of 26 to 32 tons per square inch, and an elongation of at least 16 per cent on a length of 8 inches.

Strength Deck. — The strength deck is the uppermost deck which is incorporated into and forms an integral part of the longitudinal girder within the half-length amidships.

Depth to strength deck (D_s). — The depth to strength deck is the vortical distance in feet amidships from the top of the keel to the top of the strength deck beam at side.

Draught (d). — The draught is the vertical distance in feet amidships from the top of the keel to the centre of the disc.

Longitudinal modulus. — The longitudinal modulus $\frac{I}{y}$ is the moment of inertia *I* of the midship section about the neutral axis divided by the distance *y* measured from the neutral axis to the top of the strength deck beam at side, calculated in way of openings but without deductions for rivet holes. Areas are measured in square inches and distances in feet.

Below the strength deck, all continuous longitudinal members other than such parts of under deck girders as are required entirely for supporting purposes, are included. Above the strength deck, the gunwale angle bar and the extension of the sheerstrake are the only members included.

The required longitudinal modulus for effective material is expressed by $f \times d \times B$, where *f* is the factor obtained from the following table:

L.	f.	L.	f.
100	1.80	360	9.40
120	2.00	380	10.30
140	2.35	400	11.20
160	2.70	420	12.15
180	3.15	440	13.10
200	3.60	460	14.15
220	4.20	480	15.15
240	4.80	500	16.25
260	5.45	520	17.35
280	6.20	540	18.45
300	6.95	560	19.60
320	7.70	580	20.80
340	8.55	600	22.00

For intermediate lengths, the value of *f* is determined by interpolation.

This formula applies where *L* does not exceed 600 feet; *B* is between $\frac{L}{10} + 5$ and $\frac{L}{10} + 20$, both inclusive, and $\frac{L}{D_s}$ is between 10 and 13.5, both inclusive.

Frame. — For the purpose of the frame modulus, the frame is regarded as composed of a frame angle and a reverse angle each of the same size and thickness.

Frame modulus. — The modulus $\frac{I}{y}$ of the midship frame below the lowest tier of beams is the moment of inertia *I* of the frame section about the neutral axis divided by the distance *y* measured from the neutral axis to the extremity of the frame section, calculated

pelo processo Siemens Martin (ácido ou básico), tendo uma resistência à tracção de 41 a 50 quilogramas por milímetro quadrado e um alongamento de 16 por cento, pelo menos, num comprimento de 203 milímetros.

Pavimento resistente. — É o pavimento mais alto, fazendo parte da viga longitudinal por metade do comprimento do navio considerado sobre a secção de «meio navio».

Pontal relativamente ao pavimento resistente (D_r). — É o pontal medido, a meio navio, desde a face superior da quilha até a linha recta do vau do pavimento resistente.

Imersão (d). — Imersão é a distância vertical, expressa em metros, medida, á meio navio, desde a face superior da quilha até o centro do disco.

Módulo longitudinal. — O módulo longitudinal $\frac{I}{y}$ é o cociente do momento de inércia da secção mestra relativamente ao eixo neutro pela distância desse eixo até a linha recta do vau do pavimento resistente. O momento de inércia é calculado em correspondência de aberturas do convés, mas sem dedução dos furos para os rebites. As áreas são expressas em milímetros quadrados e as distâncias em metros.

Abaixo do pavimento resistente todos os elementos longitudinais continuos devem entrar no cálculo, à excepção das vigas que servem de apoio aos pavimentos. Acima do pavimento só se considerarão as cantoneiras dos trincanizes e a parte restante das chapas da cinta acima desse mesmo pavimento.

O módulo longitudinal normal para os materiais com trabalho efectivo é expresso por $f \times d \times B$ em que *f* é dado pela seguinte tabela:

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

Para comprimentos intermédios o valor de *f* é determinado por interpolação.

Esta fórmula aplica-se, para os valores *L* *B* e *D_s*, satisfazendo às condições seguintes:

$L \leq 182,88$

$\frac{L}{10} + 1,52 \leq B \leq \frac{L}{10} + 6,10$

$10 \leq \frac{L}{D_s} \leq 13,5$

Balizas. — Para o cálculo do módulo resistente da baliza supõe-se que ela é constituída por duas cantoneiras *L*, uma direita, outra invertida, de igual escantilhão.

Módulo resistente. — O módulo $\frac{I}{y}$ da baliza da secção mestra abaixo da ordem inferior de vaus é o cociente do momento de inércia *I* da secção da baliza em relação ao eixo neutro dividido pela distância do mesmo eixo à extremidade da secção da baliza. O cálculo do mo-

without deduction for rivet and bolt holes. The modulus is measured in inch units.

mento de inércia é feito sem dedução dos furos de rebites ou de parafusos. O módulo é expresso em centímetros cúbicos.

O módulo, considerado normal, é representado pela expressão :

The required frame modulus is expressed by

$$\frac{s (d - t) (f_1 + f_2)}{1,000}$$

$$\frac{s (d - t) (f_1 + f_2)}{1000}$$

where

em que

s is the frame spacing in inches
t is the vortical distance in feet measured at amidships from the top of the keel to a point midway between the top of the inner bottom at side and the top of the heel bracket (see figure 2); where there is no double bottom, t is measured to a point midway between the top of the floor at centre and the top of the floor at side.

s é o intervalo de balizas, em metros.
t é a distância vertical, em metros, medida, a meio navio, desde a face superior da quilha até um ponto (fig. 2) que fica a meio da altura medida desde o teto do duplo fundo e a extremidade do esquadro de ligação do duplo fundo à baliza. Quando não haja duplo fundo, t será medida até um ponto médio entre o tópo da chapa de caverna, no plano de simetria, e a sua extremidade em qualquer dos bordos.

f1 is a coefficient depending on H, which, in ships fitted with double bottoms, is the vertical distance in feet from the middle of the beam bracket of the lowest tier of beams at side to a point midway between the top of the inner bottom at side and the top of the heel bracket (see figure 2). Where there is no double bottom, H is measured to a point midway between the top of the floor at centre and the top of the floor at side. Where the frame obtains additional strength from the form of the ship, due allowance is made in the value of f1.

f1 é um coeficiente dependente de H, que é a distância vertical, em metros, medida desde o meio do esquadro da ordem inferior de vaus até meio da altura que existe entre o teto do duplo fundo e a extremidade do esquadro de ligação do duplo fundo à baliza. Quando não haja duplo fundo, H é medida até um ponto médio entre o tópo da chapa de caverna, no plano de simetria, e a sua extremidade em qualquer dos bordos. Quando a baliza adquire resistência suplementar pela própria forma de fundo, f1 pode ser modificada em harmonia com tal excesso de resistência.

f2 is a coefficient depending on K, which is the vertical distance is feet from the top of the lowest tier of beams at side to a point 7 feet 6 inches above the freeboard deck at side, or, if there is a superstructure, to a point 12 feet 6 inches above the freeboard deck at side (see figure 2). The values of f1, and f2 are obtained from the following tables:

f2 é um coeficiente dependente de K, que é a distância vertical, em metros, medida desde a linha recta da ordem inferior de vaus até um ponto situado a 2^m,286 acima do pavimento do bordo livre ou, havendo superstrutura, até um ponto situado 3^m,81 acima do pavimento do bordo livre (ver fig. 2). Os valores de f1 e f2 são dados pelas tabolas seguintes:

H in feet	0	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25
f1	9	11	12.5	15	19	24	29.5	36	43	51	59

K in feet	0	5	10	15	20	25	30	35	40
f2	0	0.5	1.0	2.0	3.0	4.5	6.5	9.0	12.0

Intermediate values are obtained by interpolation.

H em metros	0	2,133	2,743	3,353	3,962	4,572	5,182	5,791	6,401	7,01	7,62
f1	19053	23287	26464	31758	40227	50810	62455	76219	91035	107970	124900

K em metros	0	1,524	3,048	4,572	6,096	7,62	9,144	10,668	12,192
f2	0	1058	2117	4233	6350	9525	13753	19050	25400

Os valores intermédios são obtidos por interpolação.

This formula applies where D is between 15 feet and 60 feet, both inclusive, B is between $\frac{L}{10} + 5$ and $\frac{L}{10} + 20$, both inclusive, $\frac{L}{D_s}$ is between 10 and 13.5, both inclusive; and the horizontal distance from the outside of the frame to the centre of the first row of pillars does not exceed 20 feet.

In single deck ships of ordinary form, where H does not exceed 18 feet, the frame modulus determined by the preceding method is multiplied by the factor f_3 where

$$f_3 = .50 + .05 (H - 8)$$

Where the horizontal distance from the outside of the frame to the centre of the first row of pillars exceeds 20 feet, the Assigning Authority is to be satisfied that sufficient additional strength is provided.

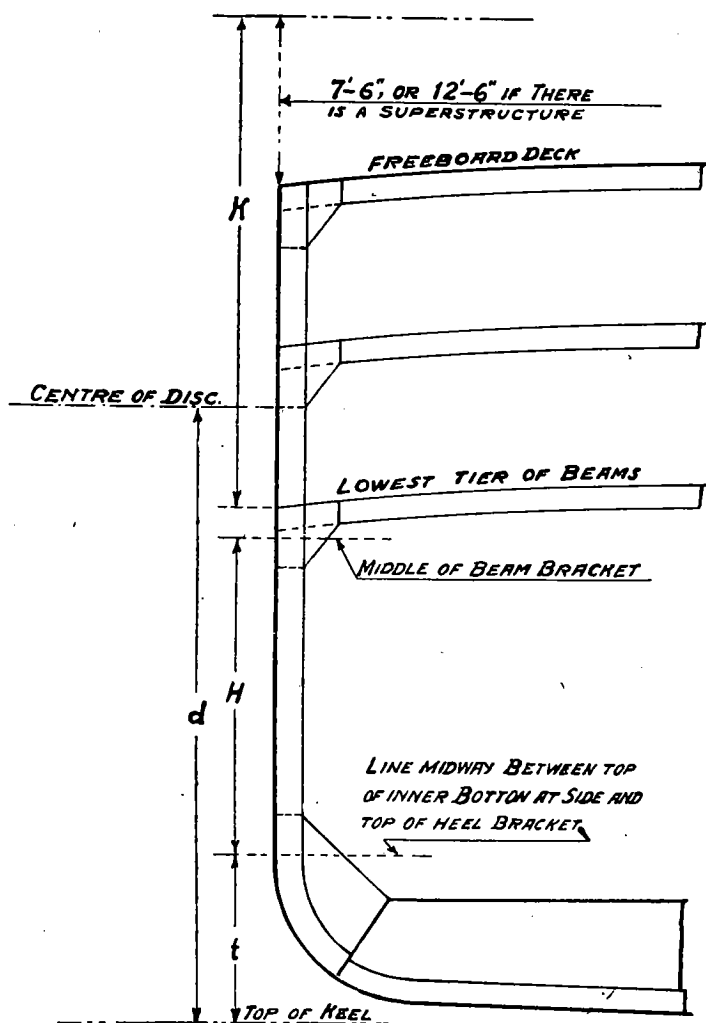


Figure 2

Superstructures

RULE XXXVIII

Height of superstructure

The height of a superstructure is the least vertical height measured from the top of the superstructure deck to the top of the freeboard deck beams minus the difference between D and the moulded depth (see Rules XXXIV and XXXV).

Esta fórmula aplica-se para valores de D , B e L , D_s , satisfazendo às condições seguintes:

$$4,57 \leq D \leq 18,29 \text{ m}$$

$$\frac{L}{10} + 1,52 \leq B \leq \frac{L}{10} + 6,10$$

$$10 \leq \frac{L}{D_s} \leq 13,5$$

Em navios de um só pavimento, em que H não excede 5^m,49, o módulo resistente da baliza determinado pelo método precedente deve ser multiplicado pelo factor

$$f_3 = 0,50 + 0,05 \left(\frac{H}{0,305} - 8 \right)$$

Se a distância horizontal medida desde a face exterior da baliza até a primeira fiada de pés de carneiro excede 6^m,10, a autoridade habilitada à marcação do bordo livre deve verificar se está previsto um complemento de resistência suficiente que compense tal excesso.

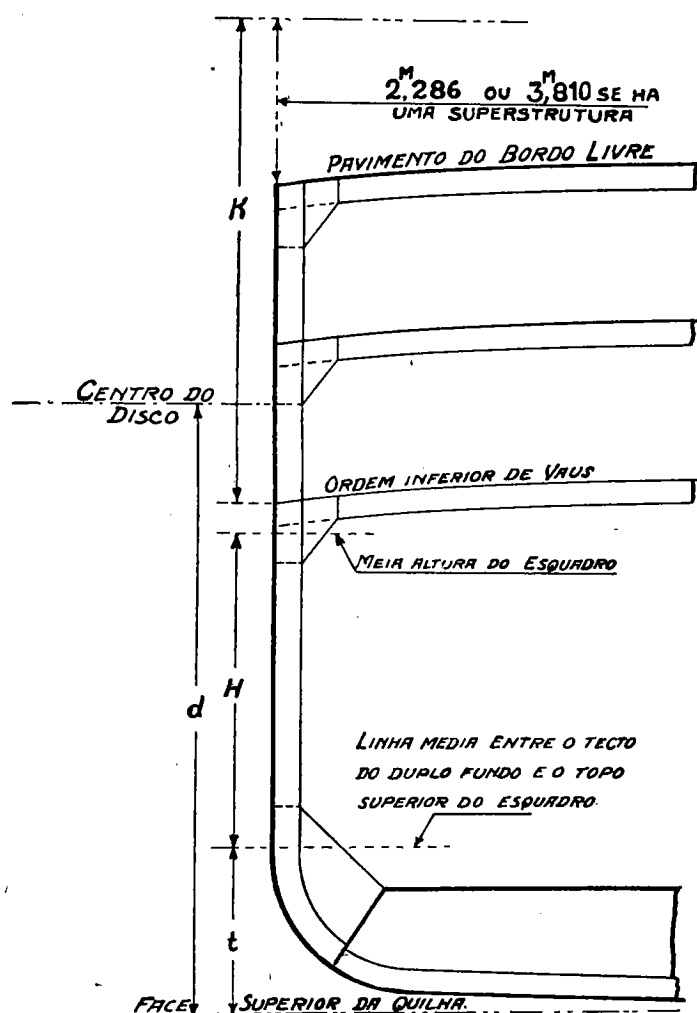


Figura 2

Superstruturas

REGRA XXXVIII

Altura de superstruturas

A altura de uma superstrutura é a distância vertical mínima medida desde a face superior do respectivo pavimento até a face superior do vau do pavimento do bordo livre, menos a diferença entre D e o pontal na ossada (ver Regras XXXIV e XXXV).

RULE XXXIX

Standard height of superstructure

The standard height of a raised quarter deck is 3 feet for ships up to and including 100 feet in length, 4 feet of ships 250 feet in length and 6 feet for ships 400 feet in length and above.

The standard height of any other superstructure, is 6 feet for ships up to and including 250 feet in length and 7 feet 6 inches for ships 400 feet in length and above. The standard height at intermediate lengths is obtained by interpolation.

RULE XL

Length of superstructure (S)

The length of a superstructure is the mean covered length of the parts of the superstructure which extend to the sides of the ship and lie within lines drawn perpendicular to the extremities of the summer load water-line, as defined in Rule XXXII.

RULE XLI

Enclosed superstructure

A detached superstructure is regarded as enclosed only where:

- a) The enclosing bulkheads are of efficient construction (see Rule XLII);
- b) The access openings in these bulkheads are fitted with class 1 or class 2 closing appliances (see Rules XLIII and XLIV);
- c) All other openings in sides or ends of the superstructure are fitted with efficient weathertight means of closing; and

d) Independent means of access to crew, machinery, bunker and other working spaces within bridges and poops are at all times available when the bulkhead openings are closed.

RULE XLII

Superstructure bulkheads

Bulkheads at exposed ends of poops, bridges and forecastles are deemed to be of efficient construction where the Assigning Authority is satisfied that, in the circumstances, they are equivalent to the following standard for ships with minimum freeboards under which standard the stiffeners and plating are of the scantlings given in Table 3, the stiffeners are spaced 30 inches apart, the stiffeners on poop and bridge front bulkheads have efficient end connections, and those on after bulkheads of bridges and forecastles extend for the whole distance between the margin angles of the bulkheads.

REGRA XXXIX

Altura normal de superstruturas

A altura normal de um «raised quarter deck» é:
0^m,91 para navios de comprimento igual ou inferior a 30^m,50.

1^m,22 para navios de comprimento igual a 76^m,20.

1^m,83 para navios de comprimento igual ou superior a 122 metros.

A altura normal de qualquer outra superstrutura é:
1^m,83 para navios de comprimento igual ou inferior a 76^m,20.

2^m,29 para os navios de comprimento igual ou superior a 122 metros.

A altura normal, para os comprimentos intermédios, é obtida por interpolação.

REGRA XL

Comprimento de superstrutura (S)

O comprimento de uma superstrutura é o comprimento médio, coberto, das partes da superstrutura que se estendem de um ao outro bordo, limitado às perpendiculares extremas do comprimento — da linha de carga máxima de verão —, tal como foi definido na Regra XXXII.

REGRA XLI

Superstrutura fechada

Uma superstrutura destacada só é considerada fechada se:

- a) As anteparas que a limitam são de construção eficiente (ver Regra XLII);
- b) As aberturas de acesso (praticadas nessas anteparas) são providas de dispositivos da classe 1 ou da classe 2 (ver Regra XLIII e XLIV);

c) Todas as outras aberturas aos lados e nas extremidades da superstrutura são providas de meios para poderem ser fechadas de modo eficiente e estanque ao tempo;

d) Há acesso, independente, para os alojamentos da tripulação, local das máquinas e caldeiras e bancas, e outros locais do trabalho de bordo abrangidos pelo castelo central ou de pôpa, quando estejam fechadas as aberturas das anteparas.

REGRA XLII

Anteparas de superstruturas

A antepara do castelo de pôpa, quando exposta ao mar, e as anteparas dos castelos de vante e central são julgadas de construção eficiente se a autoridade habilitada à marcação do bordo livre emite opinião de que a estrutura é equivalente à estrutura tipo resultante da tabela 3 estabelecida para:

1. O bordo livre mínimo;

Intervalo entre montantes igual a 760 milímetros;

Montantes, das anteparas do castelo de pôpa e de vante do castelo central, providos de ligações eficazes nas extremidades;

Montantes das anteparas de ré dos castelos de proa e central colocados, em toda a altura, entre a cantoneira que garante toda a periferia da antepara.

TABLE 3

Exposed bulkheads of superstructures of standard height

Bridge front bulkheads. Unprotected bulkheads of poops .4 L or more in length		Bulkheads of poops partially protected or less in length than .4 L		After bulkheads of bridges and forecastles	
Length of ship — Feet	Bulb angle stiffeners — Inches	Length of ship — Feet	Plain angle stiffeners — Inches	Length of ship — Feet	Plain angle stiffeners — Inches
Under 160	5 1/2 × 3 × .30	Under 150	3 × 2 1/2 × .30	Under 150	2 1/2 × 2 1/2 × .26
160	6 × 3 × .32	150	3 1/2 × 2 1/2 × .32	150	3 × 2 1/2 × .28
200	6 1/2 × 3 × .34	200	4 × 3 × .34	250	3 1/2 × 3 × .30
240	7 × 3 × .36	250	4 1/2 × 3 × .36	350	4 × 3 × .32
280	7 1/2 × 3 × .38	300	5 × 3 × .38	—	—
320	8 × 3 × .40	350	5 1/2 × 3 × .42	—	—
360	8 1/2 × 3 × .42	400	6 × 3 × .44	—	—
400	9 × 3 × .44	450	6 1/2 × 3 1/2 × .46	—	—
440	9 1/2 × 3 1/2 × .46	500	7 × 3 1/2 × .48	—	—
480	10 × 3 1/2 × .48	550	7 × 3 1/2 × .50	—	—
520	10 1/2 × 3 1/2 × .50	—	—	—	—
560	11 × 3 1/2 × .52	—	—	—	—
Bulkhead plating — Inches		Bulkhead plating — Inches		Bulkhead plating — Inches	
200 and under	.3	160 and under	.24	160 and under	.20
380 and above	.44	400 and above	.38	400 and above	.30

For ships intermediate in length the thicknesses of bulkhead plating are obtained by interpolation.

TABELA 3

Anteparas de superstruturas de altura normal

Antepara de vante do castelo central. Antepara de vante, não protegida, do castelo de pôpa, de comprimento igual ou maior do que 40 por cento do comprimento do navio		Antepara, parcialmente protegida, do castelo de pôpa. Antepara do castelo de pôpa, de comprimento menor do que 40 por cento do comprimento do navio		Anteparas de ré do castelo de proa e do castelo central	
Comprimento do navio — Metros	Montantes de cantoneira- -bolbo — Milímetros	Comprimento do navio — Metros	Montantes de cantoneira simples — Milímetros	Comprimento do navio — Metros	Montantes de cantoneira simples — Milímetros
48,75	140 × 75 × 7,5	45,70	75 × 65 × 7,5	45,70	65 × 65 × 6,5
61,00	150 × 75 × 8	61,00	90 × 65 × 8	76,20	75 × 65 × 7
73,20	165 × 75 × 8,5	76,20	100 × 75 × 8,5	106,20	90 × 75 × 7,5
85,35	180 × 75 × 9	91,45	115 × 75 × 9	—	100 × 75 × 8
97,55	190 × 75 × 9,5	106,70	130 × 75 × 9,5	—	—
109,75	205 × 75 × 10	121,90	140 × 75 × 10,5	—	—
121,90	215 × 75 × 10,5	137,15	150 × 75 × 11	—	—
134,10	230 × 75 × 11	152,40	165 × 90 × 11,5	—	—
146,30	240 × 90 × 11,5	167,65	180 × 90 × 12	—	—
158,50	255 × 90 × 12	—	180 × 90 × 12,5	—	—
170,70	265 × 90 × 12,5	—	—	—	—
	280 × 90 × 13	—	—	—	—
Chapas da antepara — Milímetros		Chapas da antepara — Milímetros		Chapas da antepara — Milímetros	
61,00	7,5	48,80	6	48,80	5
115,80	11	122,00	9,5	122,00	7,5

Para navios de comprimento intermédio as espessuras das chapas das anteparas são obtidas por interpolação.

**Appliances for closing access openings in bulkheads
at ends of detached superstructures**

RULE XLIII

Class 1 — Closing appliances

These appliances are of iron and steel, are in all cases permanently and strongly attached to the bulkhead, are framed, stiffened and fitted so that the whole structure is of equivalent strength to the unpierced bulkhead, and are weathertight when closed. The means for securing these appliances are permanently attached to the bulkhead or to the appliances, and the latter are so arranged that they can be closed and secured from both sides of the bulkhead or from the deck above.

The sills of the access openings are at least 15 inches above the deck.

RULE XLIV

Class 2 — Closing appliances

These appliances are:

- a) Strongly framed hard wood hinged doors, which are not more than 30 inches wide nor less than 2 inches thick; or
- b) Shifting boards fitted for the full height of the opening in channels riveted to the bulkhead, the shifting boards being at least 2 inches thick where the width of opening is 30 inches or less, and increased in thickness at the rate of 1 inch for each additional 15 inches of width; or
- c) Portable plates of equal efficiency.

**Temporary appliances for closing openings in openings
in superstructure decks**

RULE XLV

Temporary closing appliances for middle line openings in the deck of an enclosed superstructure consist of:

- a) A steel coaming not less than 9 inches in height efficiently riveted to the deck;
- b) Hatchway covers as required by Rule X, secured by hemp lashings; and
- c) Hatchway supports as required by Rules XI and XII and Table 1 or 2.

Effective length of detached superstructures

RULE XLVI

General

Where exposed bulkheads at the ends of poops, bridges, and forecastle are not of efficient construction (see Rule XLII) they are considered as non-existent.

Where in the side plating of a superstructure there is an opening not provided with permanent means of closing, the part of the superstructure in way of the opening is regarded as having no effective length.

Where the height of a superstructure is less than the standard, its length is reduced in the ratio of the actual to the standard height. Where the height exceeds the standard, no increase is made in the length of the superstructure.

Meios de fechar as superestruturas

REGRA XLIII

Classe 1

Os meios de fechar superestruturas da classe 1 são em todos os casos ligados de modo permanente e seguro à antepara; são construídos por forma que em conjunto têm resistência equivalente à da antepara intacta; devem, quando fechados, ser estanques. As ferragens que seguram os dispositivos da classe 1 devem ser permanentemente ligadas à antepara ou aos próprios dispositivos e estes arranjados de forma a poderem ser fechados de ambos os lados da antepara e do pavimento que lhe fica por cima.

Os batentes de acesso devem ter 300 milímetros, pelo menos, acima do pavimento.

REGRA XLIV

Classe 2

Estes meios são:

- a) Portas robustas de madeira dura, com dobradiças, de largura não inferior a 760 milímetros e grossura mínima de 50 milímetros;
- b) Tábuas entrando em ferros em U cravados à antepara, de espessura igual a 40 milímetros quando a largura da abertura é igual ou menor do que 760 milímetros e aumentada à razão de 25 milímetros por cada 380 milímetros a mais na largura.

**Meios temporários para fechar aberturas nos pavimentos
de superestruturas**

REGRA XLV

Os meios temporários para fechar aberturas, dispostas no plano de simetria do pavimento de uma superestrutura fechada compreendem:

- a) Uma braçola de altura não inferior a 229 milímetros, cravada de modo eficiente para o pavimento;
- b) Quartéis como os indicados na Regra X, seguros por meio de peias de cabo de linho;
- c) Peças de apoio, para os quartéis, em harmonia com as regras XI e XII e tabelas 1 e 2.

Comprimento eficaz de superestruturas destacadas

REGRA XLVI

Generalidades

São consideradas como não existentes as anteparas, expostas ao mar, das extremidades do castelo de pôpa ou do castelo central ou de proa que não são de construção eficiente (veja-se Regra XLII).

Quando a um ou outro bordo, numa superestrutura, há uma abertura desprovida de meios permanentes para poder ser fechada, a parte da superestrutura em correspondência de tal abertura é considerada como tendo comprimento eficaz nulo.

Quando a altura da superestrutura é menor do que a normal, obtida segundo estas regras, deve o comprimento ser reduzido na proporção da altura da superestrutura para a que é considerada normal; se, pelo contrário, é maior, não se faz qualquer correcção ao comprimento.

RULE XLVII

Poop

Where there is an efficient bulkhead and the access openings are fitted with class 1 closing appliances, the length to the bulkhead is effective. Where the access openings in an efficient bulkhead are fitted with class 2 closing appliances and the length to the bulkhead is .5 L or less, 100 per cent of that length is effective; where the length is .7 L or more, 90 per cent of that length is effective; where the length between .5 L and .7 L, and intermediate percentage of that length is effective; where an allowance is given for an efficient adjacent trunk (see Rule LI), 90 per cent of the length to the bulkhead is to be taken as effective. 50 per cent of the length of an open poop or of an open extension beyond an efficient bulkhead is effective.

RULE XLVIII

Raised quarter deck

Where there is an efficient intact bulkhead, the length to the bulkhead is effective. Where the bulkhead is not intact, the superstructure is considered as a poop of less than standard height.

RULE XLIX

Bridge

Where there is an efficient bulkhead at each end, and the access openings in the bulkheads are fitted with class 1 closing appliances, the length between the bulkheads is effective.

Where the access openings in the forward bulkhead are fitted with class 1 closing appliances and the access openings in the after bulkhead with class 2 closing appliances, the length between the bulkheads is effective; where an allowance is given for an efficient trunk, adjacent to the after bulkhead (see Rule LI), 90 per cent of the length is effective. Where the access openings in both bulkheads are fitted with class 2 closing appliances, 90 per cent of the length between the bulkheads is effective. Where the access openings in the forward bulkhead are fitted with class 1 or class 2 closing appliances and the access openings in the after bulkhead have no closing appliances, 75 per cent of the length between the bulkheads is effective. Where the access openings in both bulkheads have no closing appliances, 50 per cent of the length is effective. 75 per cent of the length of an open extension beyond the after bulkhead, and 50 per cent of that beyond the forward bulkhead, are effective.

RULE L

Forecastle

Where there is an efficient bulkhead and the access openings are fitted with class 1 or class 2 closing appliances, the length to the bulkhead is effective. Where no closing appliances are fitted and the sheer forward of amidships is not less than the standard sheer, 100 per cent of the length of the forecastle forward of .1 L from the forward perpendicular is effective; where the sheer forward is half the standard sheer or less, 50 per cent of that length is effective; and where the sheer forward is intermediate between the standard and half the standard sheer, an intermediate percentage of that length is effective.

REGRA XLVII

Castelo de pôpa

Quando haja uma antepara eficiente com aberturas providas de meios da classe 1, o comprimento medido até essa antepara é considerado eficaz. Se as aberturas são providas de meios da classe 2 e o comprimento até a antepara é igual ou menor do que $0,5 \times L$, então 100 por cento do comprimento é eficaz; se o comprimento é igual ou maior do que $0,7 \times L$, 90 por cento do comprimento é eficaz; se o comprimento está entre $0,5 \times L$ e $0,7 \times L$, uma percentagem intermédia desse comprimento é eficaz; se há um *trunk* de construção eficiente (ver Regra LI), adjacente ao castelo de pôpa, 90 por cento do comprimento é eficaz. 50 por cento do comprimento de um castelo de pôpa, aberto, ou da extensão — aberta — de um castelo de pôpa são considerados eficazes.

REGRA XLVIII

«Raised quarter deck»

Quando haja uma antepara eficiente, intacta, o comprimento até a antepara é considerado eficaz. Se a antepara não é intacta, a superstrutura é considerada como um castelo de pôpa de altura inferior à normal.

REGRA XLIX

Castelo central

Quando haja uma antepara eficiente em cada extremidade e as aberturas sejam providas de meios da classe 1, o comprimento entre as anteparas é eficaz.

Quando as aberturas da antepara de vante são providas de meios da classe 1 e as da de ré com meios da classe 2, o comprimento entre as anteparas é eficaz. Quando haja um *trunk* eficiente (ver Regra LI), adjacente à antepara de ré, 90 por cento do comprimento é eficaz. Quando as aberturas em ambas as anteparas são providas de meios da classe 2, 90 por cento do comprimento entre as anteparas é eficaz.

Quando na antepara de vante há meios das classes 1 ou 2 e na de ré não há meios para fechar as respectivas aberturas, só 75 por cento do comprimento é eficaz.

Quando ambas as anteparas não têm meios para fechar as aberturas de acesso, tomam-se 50 por cento do comprimento para comprimento eficaz. 75 por cento de uma extensão aberta para ré do castelo de pôpa e 50 por cento de uma extensão — aberta — para vante da mesma superstrutura são consideradas eficazes.

REGRA L

Castelo de proa

Quando há antepara eficiente e as aberturas são providas de meios das classes 1 ou 2, o comprimento é eficaz.

Quando não há meios para fechar as aberturas e o tosado a vante de «meio navio» não é inferior ao normal, considera-se eficaz 100 por cento do comprimento do castelo, considerado a vante de $0,1 \times L$, medido este último desde a perpendicular de vante; quando aquele tosado é igual ou menor que metade do normal, então só 50 por cento daquele comprimento é julgado eficaz; e quando o tosado a vante «de meio navio» é intermédio entre os dois valores extremos considerados, considera-se também uma percentagem intermédia para a dedução do comprimento eficaz.

50 per cent of the length of an open extension beyond the bulkhead or beyond .1 L from the forward perpendicular is effective.

RULE LI

Trunk

A trunk or similar structure which does not extend to the sides of the ship is regarded as efficient provided that:

- a) The trunk is at least as strong as a superstructure;
- b) The hatchways are in the trunk deck, and comply with the requirements of Rules VIII to XVI, and the width of the trunk deck stringer provides a satisfactory gangway and sufficient lateral stiffness;
- c) A permanent working platform fore and aft fitted with guard rails is provided by the trunk deck, or by detached trunks connected to other superstructures by efficient permanent gangways;
- d) Ventilators are protected by the trunk, by watertight covers or by equivalent means;
- e) Open rails are fitted on the weather portions of the freeboard deck in way of the trunk for at least half their length;
- f) The machinery casings are protected by the trunk, by a superstructure of standard height, or by a deck house of the same height and of equivalent strength.

Where access openings in poop and bridge bulkheads are fitted with class 1 closing appliances, 100 per cent of the length of an efficient trunk reduced in the ratio of its mean breadth to B is added to the effective length of the superstructures. Where the access openings in these bulkheads are not fitted with class 1 closing appliances 90 per cent is added.

The standard height of a trunk is the standard height of a bridge.

Where the height of the trunk is less than the standard height of a bridge, the addition is reduced in the ratio of the actual to the standard height; where the height of hatchway coamings on the trunk deck is less than the standard height of coamings (see Rule IX), a reduction from the actual height of trunk is to be made which corresponds to the difference between the actual and this standard height of coamings.

Effective length of enclosed superstructures with middle line openings

RULE LII

Enclosed superstructure with middle line openings in the deck not provided with permanent means of closing

Where there is an enclosed superstructure with one or more middle line openings in the deck not provided with permanent means of closing (see Rules VIII to XVI), the effective length of the superstructure is determined as follows:

- 1) Where efficient temporary closing appliances are not provided for the middle line deck openings (see Rule XLV), or the breadth of opening is 80 per cent or more of the breadth B_1 of the superstructure deck at the middle of the opening, the ship is considered as having an open well in way of each opening, and freeing ports are to be provided in way of this well. The ef-

50 por cento de uma extensão — aberta — do castelo de proa, além da antepara ou além de $0,1 \times L$, é considerada eficaz.

REGRA LI

«Trunk»

Um *trunk* ou estrutura semelhante, que se não estende de um e outro bordo, é julgado eficiente desde que:

- a) O *trunk* seja pelo menos tão robusto como uma superestrutura;
- b) As escotilhas estejam no pavimento do *trunk* e satisfaçam às condições descritas nas Regras VIII e XVI, e a largura da chapa do trincaniz, em correspondência das escotilhas, dê passagem satisfatória e suficiente rigidez lateral;
- c) Uma plataforma permanente, para manobra, de vante a ré seja constituída pelo próprio pavimento do *trunk*, com uma balaústrada, ou pelo dos *trunks* destacados ligados às superestruturas com passagens permanentes e eficazes;
- d) Os ventiladores sejam protegidos pelo *trunk*, por tampas estanques ou outros meios equivalentes;
- e) Uma balaústrada «open rails» seja aplicada, pelo menos por metade do comprimento, no pavimento do bordo livre, em correspondência do *trunk*;
- f) Os rufos do aparelho motor «machinery» sejam protegidos pelo *trunk*, por uma superestrutura de altura normal ou por uma casota da mesma altura e de resistência equivalente.

Quando as aberturas nas anteparas do castelo central e de pôpa são providas de meios da classe 1, 100 por cento do comprimento de um *trunk* eficiente, reduzidos na relação da sua largura média para a bôca B do navio, são adicionados ao comprimento eficaz das superestruturas. Quando tais aberturas não sejam providas de meios da classe 1, só 90 por cento do comprimento entram no cálculo do comprimento eficaz.

A altura normal de um *trunk* é igual à altura normal de um castelo central.

Quando a altura do *trunk* é menor do que a normal, o comprimento a adicionar, acima referido, é reduzido na proporção da altura do *trunk* para a normal; quando a altura das braçolas das escotilhas no pavimento do *trunk* é menor do que a normal (ver Regra IX), faz-se uma redução na altura medida do *trunk*, correspondente à diferença entre a altura actual das braçolas e a normal.

Comprimento eficaz das superestruturas fechadas, com aberturas segundo o plano de simetria

REGRA LII

Superestruturas fechadas, com aberturas segundo o plano de simetria, não providas de meios permanentes, para poderem ser fechadas.

Quando haja uma superestrutura fechada com uma ou mais aberturas, no pavimento, dispostas segundo o plano de simetria, desprovidas de meios permanentes para poderem ser fechadas (ver Regras VIII a XVI), o comprimento eficaz da superestrutura é determinado como segue:

- 1) Não havendo meios eficientes, temporários, para fechar tais aberturas (ver Regra XLV), ou no caso em que a largura da abertura é 80 por cento ou mais da largura B_1 do pavimento da superestrutura — a meio da abertura —, o navio é considerado como tendo um poço em correspondência da abertura, devendo por isso haver resbordos na direcção do mesmo poço. O comprimento

fective length of superstructure between openings is governed by Rules XLVII, XLIX, and L.

2) Where efficient temporary closing appliances are provided for middle line deck openings and the breadth of opening is less than .8 B_1 , the effective length is governed by Rules XLVII, XLIX, and L, except that where access openings between deck bulkheads are closed by class 2 closing appliances, they are regarded as being closed by class 1 closing appliances in determining the effective length. The total effective length is obtained by adding to the length determined by (1) the difference between this length and the length of the ship modified in the ratio of:

$$\frac{B_1 - b}{B_1}$$
where b = breadth of deck opening ;
where $\frac{B_1 - b}{B_1}$ is greater than .5 it is taken as .5.

Deductions for superstructures

RULE LIH

Deductions for superstructures

Where the effective length of superstructure is 1.0 L , the deduction from the freeboards is 14 inches at 80 feet length of ship, 34 inches at 280 feet length, and 42 inches at 400 feet length and above; deductions at intermediate lengths are obtained by interpolation. Where the total effective length of superstructures is less than 1.0 L the deduction is a percentage obtained from the following table:

Superstructures	Total effective length of superstructure (E)											Line
	0.	.1L.	.2L.	.3L.	.4L.	.5L.	.6L.	.7L.	.8L.	.9L.	1.0L.	
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
All types with forecastle and without de- tached bridge	0	5	10	15	23.5	32	46	63	75.3	87.7	100	A
All types with forecastle and detached bridge (a)	0	6.3	12.7	19	27.5	36	46	63	75.3	87.7	100	B

(a) Where the effective length of a detached bridge is less than .2L the percentages are obtained by interpolation between lines B and A.
Where no forecastle is fitted the above percentages are reduced by 5.
Percentages for intermediate lengths of superstructures are obtained by interpolation.

Superstruturas	Comprimento eficaz, total, das superstruturas											Linha
	0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	L	
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
Todos os tipos com castelo de proa e sem castelo central destacado	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100	A
Todos os tipos com castelo de proa e pro- vidos de castelo central destacado (a). .	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100	B

(a) Quando o comprimento eficaz de um castelo central destacado é menor do que 0,2L, as percentagens são obtidas por interpo-
lação entre as linhas B e A.
Não havendo castelo de proa, as percentagens são reduzidas de 5.
Percentagens por comprimentos intermédios de superstruturas são obtidas por interpolação.

eficaz da superstrutura, entre as aberturas, é deduzido por aplicação das Regras XLVII, XLIX e L.

2) No caso de haver meios temporários para fechar as aberturas e de a largura da abertura ser menor do que $0,8 \times B_1$, o comprimento eficaz é obtido por aplicação das Regras XLVII, XLIX e L, excepto quando as aber-
turas de acesso, praticadas nas anteparas entre pavi-
mentos, são fechadas por meios da classe 2, em que se
supõe — para efeito daquelas regras na determinação do
comprimento eficaz — que são fechadas por meios da
classe 1. O comprimento eficaz total é obtido pela soma
do comprimento determinado por (1), com a diferença
entre tal comprimento e o do navio, modificado segundo
a relação $\frac{B_1 - b}{B_1}$, sendo b = largura da abertura.

Quando $\frac{B_1 - b}{B_1}$ é maior do que 0,5, toma-se este valor
0,5 no cálculo.

Deduções por efeito de superstruturas

REGRA LIH

Deduções por efeito de superstruturas

Quando o comprimento eficaz das superstruturas é
igual a L , a dedução a fazer no bordo livre é:
De 356 milímetros para um comprimento de navio
igual a 24^m,40.
De 864 milímetros para um comprimento de navio
igual a 85^m,30.
1:067 milímetros para um comprimento de navio igual
ou superior a 122 metros.
As deduções, para valores intermédios do comprimento,
são obtidas por interpolação.
Quando o comprimento eficaz total das superstruturas
é menor do que L , a dedução é uma percentagem tomada
na seguinte tabela:

Sheer

RULE LIV

General

The sheer is measured from the deck at side to a line of reference drawn parallel to the keel through the sheer line at amidships.

In ships designed to trim by the stern in service, the sheer may be measured in relation to the load line, provided an additional mark is placed at .25 L forward of amidships, to indicate the assigned load line. This mark is to be similar to the load line disc amidships.

In flush deck ships and in ships with detached superstructures the sheer is measured at the freeboard deck.

In ships with topsides of unusual form in which there is a step or break in the topsides, the sheer is considered in relation to the equivalent depth amidships (see Rule XXXV).

In ships with a superstructure of standard height which extends over the whole length of the freeboard deck, the sheer is measured at the superstructure deck; where the height exceeds the standard the sheer may be considered in relation to the standard height.

Where a superstructure is intact or access openings in its enclosing bulkheads are fitted with class 1 closing appliances, and the superstructure deck has at least the same sheer as the exposed freeboard deck, the sheer of the enclosed portion of the freeboard deck is not taken into account.

RULE LV

Standard sheer profile

The ordinates (in inches) of the standard sheer profile are given in the following table, where *L* is the number of feet in the length of the ship:

Station	Ordinate	Factor
A. P.	.1 L + 10	1
1/6 L from A. P.	.0445 L + 4.45	4
1/3 L from A. P.	.011 L + 1.1	2
Amidships	0	4
1/3 L from F. P.	.022 L + 2.2	2
1/6 L from F. P.	.089 L + 8.9	4
F. P.	.2 L + 20	1

A. P. = After end of summer load water-line.

F. P. = Fore end of summer load water-line.

RULE LVI

Measurement of variations from standard sheer profile

Where the sheer profile differs from the standard, the seven ordinates of each profile are multiplied by the appropriate factors given in the table of ordinates.

Tosado

REGRA LIV

Generalidades

O tosado é medido desde o pavimento, à amurada, até uma linha de referência tangente à linha do tosado, a meio navio, paralela à quilha.

Nos navios desenhados para navegar com calmento a ré, pode o tosado ser medido relativamente à linha de carga, mas nesse caso deve haver uma marca adicional — colocada a 0,25 L a vante da secção a meio navio para indicar a linha de carga —, tendo um disco semelhante ao disco do bordo livre a meio navio.

Em navios de convés corrido e em navios com superestruturas destacadas, o tosado é medido no pavimento do bordo livre.

Nos navios com obras mortas de forma especial, apresentando um salto «stop or break in the topsides», o tosado é considerado em harmonia com o pontal equivalente a meio navio (ver Regra XXXV).

Nos navios com uma superestrutura de altura normal, abrangendo todo o comprimento do pavimento do bordo livre, o tosado é medido no pavimento da superestrutura; quando a altura excede a normal, o tosado pode ser considerado em relação com a altura normal.

Quando uma superestrutura é intacta ou tem as aberturas de acesso nas anteparas providas de meios da classe 1, e o pavimento da superestrutura tem pelo menos o mesmo tosado que a parte exposta do pavimento do bordo livre, o tosado na parte fechada do pavimento do bordo livre não é tomado em consideração, isto é, não se atende a qualquer diferença ou excesso de tosado que haja no pavimento do bordo livre na parte coberta pela superestrutura.

REGRA LV

Tosado normal

As ordenadas em centímetros da linha de tosado considerada normal são dadas pela tabela que segue, sendo *L* o comprimento do navio em metros:

Posição	Ordenadas	Factor
P _p AR	0,833 L + 25,4	1
1/6 L da P _p AR	0,37 L + 11,3	4
1/3 L da P _p AR	0,0925 L + 2,825	3
Meio	0	4
1/3 L da P _p AV	0,185 L + 5,65	2
1/6 L da P _p AV	0,74 L + 22,6	4
P _p AV	1,666 L + 50,8	1

P_p AR = perpendicular a ré, ou seja a ordenada da extremidade de ré da linha de flutuação correspondente ao bordo livre de verão.

P_p AV = perpendicular a vante, ou seja a ordenada da extremidade de vante da linha de flutuação correspondente ao bordo livre de verão.

REGRA LVI

Medida das variações de tosado relativamente ao que é considerado normal

Quando a linha de tosado difere da normal, as sete ordenadas são multiplicadas pelos factores indicados na tabela.

The difference between the sums of the respective products, divided by 18, measures the deficiency or excess of sheer. Where the after half of the sheer profile is greater than the standard and the forward half is less than the standard, no credit is allowed for the part in excess and the deficiency only is measured.

Where the forward half of the sheer profile exceeds the standard, and the after portion of the sheer profile is not less than 75 per cent of the standard, credit is allowed for the part in excess; where the after part is less than 50 per cent of the standard no credit is given for the excess sheer forward.

Where the after sheer is between 50 per cent and 75 per cent of the standard, intermediate allowances may be granted for excess sheer forward.

RULE LVII

Correction for variations from standard sheer profile

The correction for sheer is the deficiency or excess of sheer (see Rule LVI) multiplied by $.75 - \frac{S}{2L}$, where S is the total length of superstructure, as defined in Rule XL.

RULE LVIII

Addition for deficiency in sheer

Where the sheer is less than the standard, the correction for deficiency in sheer (see Rule LVII) is added to the freeboard.

RULE LIX

Deduction for excess sheer

In flush deck ships and in ships where an enclosed superstructure covers .1 L before and .1 L abaft amidships, the correction for excess of sheer (see Rule LVII) is deducted from the freeboard; in ships with detached superstructures where no enclosed superstructure covers amidships, no deduction is made from the freeboard; where an enclosed superstructure covers less than .1 L before and .1 L abaft amidships, the deduction is obtained by interpolation.

The maximum deduction for excess sheer is $1\frac{1}{2}$ inches at 100 feet and increases at the rate of $1\frac{1}{2}$ inches for each additional 100 feet in the length of the ship.

Round of beam

RULE LX

Standard round of beam

The standard round of beam of the freeboard deck is one-fiftieth of the breadth of the ship.

RULE LXI

Round of beam correction

Where the round of beam of the freeboard deck is greater or less than the standard, the freeboard is decreased or increased respectively by one-fourth of the

A diferença entre a soma dos respectivos produtos dividida por 18 mede a deficiência ou excesso de tosado. Quando a parte de ré da linha do tosado é maior do que a normal e a de vante menor, não se dá qualquer crédito à parte em excesso e só é medida a deficiência.

Quando a metade de vante excede a normal e a de ré não é inferior a 75 por cento do tosado normal, atende-se à parte em excesso; quando porém a parte de ré é menor do que 50 por cento do normal, não se considera o excesso de tosado a vante.

Quando a parte de ré da linha de tosado fica entre 50 e 75 por cento da normal, uma correção intermédia pode ser dada pelo excesso de tosado a vante.

REGRA LVII

Correcção devida ao tosado

A correção devida ao tosado é igual à deficiência ou excesso de tosado (ver Regra LVI), multiplicada por $0,75 - \frac{S}{2L}$, em que S é o comprimento total das superestruturas, tal como é definido na Regra XL.

REGRA LVIII

Adição por falta de tosado

Quando o tosado é menor de que o normal, a correção por deficiência de tosado (Regra LVII) é adicionada ao bordo livre.

REGRA LIX

Dedução por excesso de tosado

Nos navios de convés corrido e nos que têm superestrutura fechada a meio navio cobrindo 0,1 L para vante e 0,1 L para ré de meio navio, a correção por excesso de tosado (ver Regra LVII) é deduzida do bordo livre; em navios com superestruturas destacadas, em que não há superestrutura cobrindo a secção a meio navio, não se faz qualquer dedução no bordo livre; nos navios em que uma superestrutura fechada cobre menos do que 0,1 L para vante de meio navio e 0,1 L para ré de meio navio, a correção é obtida por interpolação.

A dedução máxima por excesso de tosado é de 38 milímetros em 30^m,50 e aumenta à razão de 38 milímetros por cada 30^m,50 a mais no comprimento do navio.

Flecha de vau

REGRA LX

Flecha normal

A flecha normal dos vãos do pavimento de bordo é igual a um cinquenta avos da boca do navio.

REGRA LXI

Correcção devida à flecha

Quando a flecha do pavimento do bordo livre é maior ou menor do que a normal, o bordo livre é diminuído ou aumentado respectivamente de um quarto da dife-

difference between the actual and the standard round of beam, multiplied by the proportion of the length of the freeboard deck not covered by enclosed superstructures. Twice the standard round of beam is the maximum for which allowance is given.

Minimum freeboards

RULE LXII

Summer freeboard

The minimum freeboard in summer is the freeboard derived from the Freeboard Table after corrections for departures from the standards and after deduction for superstructures.

The freeboard in salt water measured from the intersection of the upper surface of the freeboard deck with the outer surface of the shell is not to be less than 2 inches.

RULE LXIII

Tropical freeboard

The minimum freeboard in the tropical zone is the freeboard obtained by a deduction from the summer freeboard of $\frac{1}{4}$ inch per foot of summer draught measured from the top of the keel to centre of the disc.

The freeboard in salt water measured from the intersection of the upper surface of the freeboard deck with the outer surface of the shell is not to be less than 2 inches.

RULE LXIV

Winter freeboard

The minimum freeboard in winter is the freeboard obtained by an addition to the summer freeboard of $\frac{1}{4}$ inch per foot summer draught, measured from the top of the keel to the centre of the disc.

RULE LXV

Winter North Atlantic freeboard

The minimum freeboard for ships not exceeding 330 feet in length on voyages across the North Atlantic, North of latitude 36° N., during the winter months, is the winter freeboard plus two inches; for ships over 330 feet in length it is the winter freeboard.

RULE LXVI

Fresh water freeboard

The minimum freeboard in fresh water of united density is the freeboard obtained by deducting from the minimum freeboard in salt water $\frac{\Delta}{40 T}$ inches, where

Δ = Displacement in salt water in tons at the summer load waterline, and
 T = Tons per inch immersion in salt water at the summer load water-line.

rença entre a flecha actual e a normal, multiplicada pela proporção do comprimento do pavimento do bordo livre que não é coberto por superestruturas.

A diminuição de bordo livre devida à flecha não pode ultrapassar duas vezes a flecha normal.

Bordos livres mínimos

REGRA LXII

Bordo livre de verão

O bordo livre de verão é o que deriva das tabelas depois de feitas as correcções conseqüentes das superestruturas e das diferenças com os valores normais ou tipos indicados nas regras.

O bordo livre em água salgada medido pela intersecção da superfície do pavimento de bordo livre com o costado não deve ser menor do que 51 milímetros.

REGRA LXIII

Bordo livre tropical

O bordo livre mínimo na zona tropical é o bordo livre obtido por dedução, do de verão, de $\frac{1}{48}$ do calado de verão medido acima da quilha até o centro do disco.

O bordo livre em água salgada medido desde a intersecção do pavimento do bordo livre com o costado não deve ser menor do que 51 milímetros.

REGRA LXIV

Bordo livre de inverno

O bordo livre mínimo no inverno é o bordo livre obtido pela adição, ao de verão, de $\frac{1}{48}$ da imersão do verão medida desde a face superior da quilha até o centro do disco.

REGRA LXV

Bordo livre para o inverno no Norte do Atlântico

O bordo livre mínimo para navios que não excedem $100^m,58$ de comprimento, efectuando viagens através do Atlântico ao norte do paralelo 36° N., é igual ao de inverno, aumentado de 51 milímetros; para os outros navios de comprimento maior do que $100^m,58$, esse bordo livre é igual ao de inverno.

REGRA LXVI

Bordo livre em água doce

O bordo livre mínimo em água doce de densidade igual à unidade obtém-se por dedução do bordo livre mínimo em água salgada $\frac{\Delta}{40 T}$ centímetros, em que:

Δ = Deslocamento em água salgada em toneladas métricas na linha de carga máxima de verão;
 T = Toneladas métricas por centímetro de imersão em água salgada na linha de carga máxima de verão.

Where the displacement at the summer load water-line cannot be certified, the deduction is to be $\frac{1}{4}$ inch per foot or summer draught, measured from the top of the keel to the centre of the disc.

RULE LXVII

Freeboard table of steamers

Basic minimum summer freeboards for steamers which comply with the standards laid down in the Rules

L. Feet	Freeboard Inches	L. Feet	Freeboard Inches	L. Feet	Freeboard Inches	L. Feet	Freeboard Inches
80	8.0	250	32.3	420	77.8	590	127.0
90	9.0	260	34.4	430	80.9	600	129.5
100	10.0	270	36.5	440	84.0	610	132.0
110	11.0	280	38.7	450	87.1	620	134.4
120	12.0	290	41.0	460	90.2	630	136.8
130	13.0	300	43.4	470	93.3	640	139.1
140	14.2	310	45.9	480	96.3	650	141.4
150	15.5	320	48.4	490	99.3	660	143.7
160	16.9	330	51.0	500	102.3	670	145.9
170	18.3	340	53.7	510	105.2	680	148.1
180	19.8	350	56.5	520	108.1	690	150.2
190	21.4	360	59.4	530	110.9	700	152.3
200	23.1	370	62.4	540	113.7	710	154.4
210	24.8	380	65.4	550	116.4	720	156.4
220	26.6	390	68.4	560	119.1	730	158.5
230	28.5	400	71.5	570	121.8	740	160.5
240	30.3	410	74.6	580	124.4	750	162.5

(i) The minimum freeboards for flush deck steamers are obtained by an addition to the above table at the rate of $1 \frac{1}{2}$ inches for every 100 feet of length.

(ii) The freeboards at intermediate lengths are obtained by interpolation.

(iii) Where c exceeds .68, the freeboard is multiplied by the factor

$$\frac{c + .68}{1.36}$$

(iv) Where D exceeds $\frac{L}{15}$ the freeboard is increased by

$$\left\{ D - \frac{L}{15} \right\} \times R \text{ inches,}$$

where R is $\frac{L}{130}$ at lengths less than 390 feet, and 3 at 390 feet length and above.

In a ship with an enclosed superstructure covering at least .6 L amidships, with a complete trunk, or with a combination of intact partial superstructures and trunk which extends all fore and aft, where D is less than $\frac{L}{15}$, the freeboard is reduced at the above rate.

Where the height of superstructures or trunk is less than the standard height, the reduction is in the ratio of the actual to the standard height.

(v) Where the actual depth to the surface of the freeboard deck amidships is greater or less than D , the difference between the depths (in inches) is added to or deducted from the freeboard.

Quando o deslocamento na linha de carga máxima de verão não pode ser certificado a dedução deve ser igual a $\frac{1}{48}$ da imersão de verão, medida desde a face superior da quilha até o centro do disco.

REGRA LXVII

Tabela do bordo livre para os vapores

Valores básicos dos bordos livres mínimos de verão para os vapores que satisfazem aos «standards» definidos para Regras.

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

(i) Os bordos livres mínimos para os navios de convés corrido são obtidos agravando-se os que provêm da tabela à razão de 38 milímetros por cada 30^m,50 de comprimento.

(ii) Os bordos livres correspondentes a valores intermédios do comprimento são obtidos por interpolação.

(iii) Quando c é maior do que 0,68, o bordo livre é multiplicado pelo factor

$$\frac{c + 0,68}{1,36}$$

(iv) Quando D é superior a $\frac{L}{15}$, o bordo livre é aumentado da quantidade

$$8,33 \left(D - \frac{L}{15} \right) \times R \text{ (milímetros)}$$

em que R é igual a $\frac{L}{3,96}$ se o comprimento é menor do que 118^m,90 e igual a 30 no caso de o comprimento ser igual ou superior a 118^m,90.

Quando o navio tem ao meio uma superestrutura fechada cobrindo pelo menos 0,6 L , ou um *trunk* completo, ou uma combinação de superestruturas parciais intactas e *trunks* estendendo-se de vante a ré, em que D é menor do que $\frac{L}{15}$, o bordo livre é reduzido da quantidade acima indicada.

Quando a altura das superestruturas ou do *trunk* é menor do que a normal, a redução é feita na relação da altura actual para a normal.

(v) Quando o pontal actual até o pavimento do bordo livre, a meio navio, é maior ou menor do que D , a diferença entre os pontais (em milímetros) é adicionada ou subtraída ao bordo livre.

PARTE IV

Linhas de carga máxima para os veleiros

REGRA LXVIII

Marcas que devem ser usadas conjuntamente com o disco

Não se indicam^r nos veleiros os traços correspondentes às linhas de carga máxima do inverno e tropical. A linha de carga máxima, que os veleiros podem usar em água salgada, nas zonas de inverno e tropical, é a que corresponde ao centro do disco (ver fig. 3).

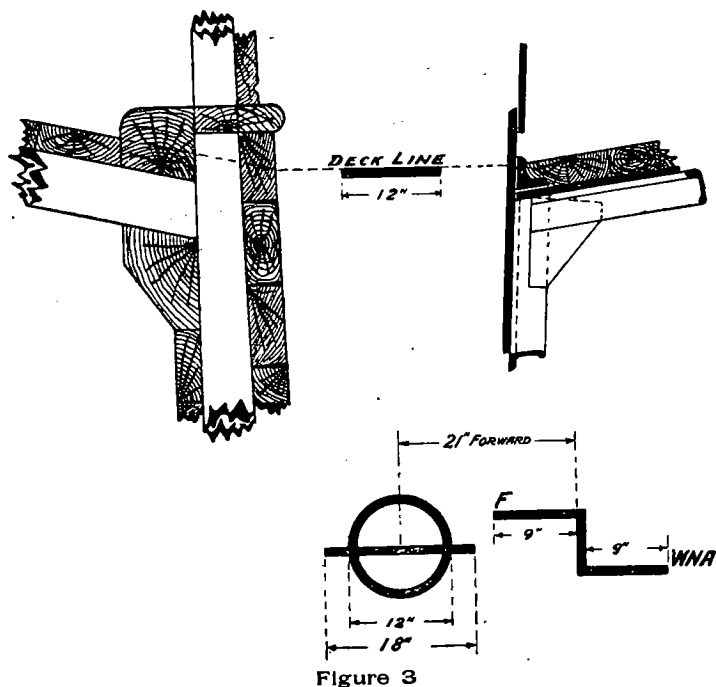


Figure 3

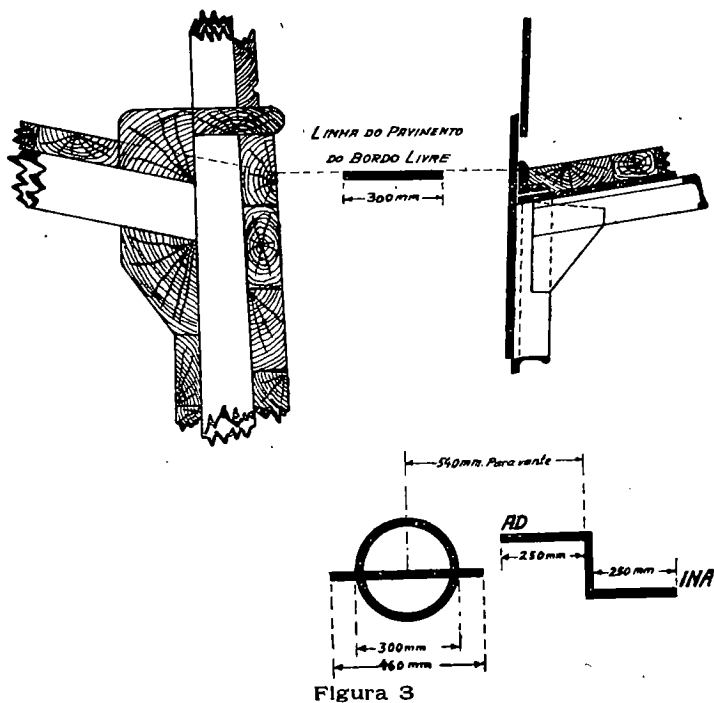


Figura 3

REGRA LXIX

Condições para a marcação do bordo livre

As condições a que os veleiros devem satisfazer para a marcação do bordo livre são as descritas na segunda parte destas Regras.

REGRA LXX

Cálculo do bordo livre

Os bordos livres são calculados por meio da tabela para veleiros do mesmo modo que os bordos livres para vapores são calculados por meio da respectiva tabela, salvo no que respeita aos pontos seguintes:

REGRA LXXI

Pontal para o bordo livre (D)

Nos veleiros com pouco chão de caverna, isto é, em que a inclinação (rise of floor) da aresta inferior (em secção transversal) da caverna é superior a 125 milímetros por metro, a distância vertical medida desde a face superior da quilha (Regra XXXIV) é reduzida de metade da diferença entre a ordenada do ponto mais alto daquela aresta inferior, no ponto de intersecção com a linha que define meia bôca do navio, e a do ponto correspondente obtido numa linha com a inclinação de 125 milímetros por metro, devendo entender-se que ambas as ordenadas são medidas relativamente a um eixo horizontal tirado do ponto que representa o traço superior do alefriz da quilha.

A redução máxima, a considerar, não pode ultrapassar a que corresponde a uma inclinação da aresta inferior da caverna de 208 milímetros por metro da meia bôca do navio.

Where the form at the lower part of the midship section is of a hollow character, or thick garboards are fitted, the depth is measured from the point where the line of the flat of the bottom continued inwards cuts the side of the keel.

The depth used with the freeboard table is to be taken as not less than $\frac{L}{12}$.

RULE LXXII

Coefficient of fineness (c)

The coefficient used with the freeboard table is to be taken as not less than .62 and not greater than .72.

RULE LXXIII

Superstructures in wood ships

In wood ships the construction and closing arrangements of superstructures for which deductions are made from the freeboard are to be to the satisfaction of the assigning authority.

RULE LXXIV

Deductions of superstructures

Where the effective length of superstructures is 1.0 L, the deduction from the freeboard is 3 inches at 80 feet length of ship, and 28 inches at 330 feet length and above; deductions at intermediate lengths are obtained by interpolation. Where the total effective length of superstructures is less than 1.0 L, the deduction is a percentage obtained from the following table:

Type of superstructures	Total effective length of superstructures (E)											Line
	0	.1 L	.2 L	.3 L	.4 L	.5 L	.6 L	.7 L	.8 L	.9 L	1.0 L	
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
All types without bridge	0	7	13	17	23.5	30	47 1/2	70	80	90	100	A
All types with bridge (a)	0	7	14.7	22	32	42	56	70	80	90	100	B

(a) Where the effective length of bridge is less than .2 L, the percentages are obtained by interpolation between lines B and A. Percentages for intermediate lengths of superstructures are obtained by interpolation.

Tipos de superestruturas	Comprimento eficaz das superestruturas (E)											Linha
	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	L	
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
Todos os tipos sem castelo central	0	7	13	17	23,5	30	47 1/2	70	80	90	100	A
Todos os tipos com castelo central (a)	0	7	14,7	22	32	42	56	70	80	90	100	B

(a) Quando o comprimento eficaz do castelo central é menor do que 0,2 L, as percentagens são obtidas por interpolação entre as linhas A e B. Percentagens para comprimentos intermédios de superestruturas são obtidas por interpolação.

RULE LXXV

Minimum freeboards

No addition to the freeboards is required for winter freeboard, nor is a deduction permitted for tropical freeboard.

Quando a secção a meio navio se apresente de forma cavada ou haja resbordo de grande espessura, o pontal é medido desde o ponto de intersecção da parte plana do fundo com a face vertical da quilha.

O pontal a considerar nas tabelas não deve ser menor do que $\frac{L}{12}$.

REGRA LXXII

Coefficiente de finura (c)

O coeficiente de finura a usar nas tabelas deve ser:

$$0,62 \leq c \leq 0,72$$

REGRA LXXIII

Superstruturas nos navios de madeira

Nos navios de madeira, a construção das superstruturas e os meios de fechar as respectivas aberturas devem ser realizados por forma a satisfazer a autoridade encarregada da marcação do bordo livre.

REGRA LXXIV

Deduções para superestruturas

Quando o comprimento eficaz das superestruturas é igual a L, a dedução a fazer no bordo livre é de 76 milímetros para os navios de comprimento igual a 24^m,40; e de 771 milímetros para os navios cujo comprimento é igual ou maior do que 100^m,58. Deduções para valores intermédios do comprimento são obtidas por interpolação. Quando o comprimento eficaz total das superestruturas é menor do que L, a dedução é uma percentagem indicada pela seguinte tabela:

An increase in freeboard of 3 inches is made for voyages across the North Atlantic North of latitude 36° N. during the winter months.

In computing the fresh water freeboard for a wood ship, the draught is measured from the lower edge of the rabbet of keel to the centre of the disc.

RULE LXXVI

Freeboard table of sailing ships

Minimum summer, winter, and tropical freeboards for iron and steel flush deck sailing ships; which comply with the standards laid down in the Rules.

L Feet	Free- board Inches	L Feet	Free- board Inches	L Feet	Free- board Inches	L Feet	Free- board Inches
80	9.2	140	21.3	200	35.4	270	53.5
90	11.0	150	23.5	210	37.9	280	56.3
100	12.9	160	25.8	220	40.4	290	59.1
110	14.9	170	28.2	230	42.9	300	61.9
120	17.0	180	30.6	240	45.5	310	64.7
130	19.1	190	33.0	250	48.1	320	67.6
				260	50.8	330	70.5

(I) The freeboards at intermediate lengths are obtained by interpolation.

(II) Where c exceeds .62, the freeboard is multiplied by the factor $\frac{c + .62}{1.24}$.

(III) Where D exceeds $\frac{L}{12}$, the freeboard is increased by

$$\left\{ D - \frac{L}{12} \right\} \times \left\{ 1 + \frac{L}{250} \right\} \text{ inches}$$

(IV) Where the actual depth to the surface of the freeboard deck amidships is greater or less than D , the difference between the depths (in inches) is added to or deducted from the freeboard.

RULE LXXVII

Freeboard for wood sailing ships

The freeboard for a wood sailing ship is the final freeboard the ship would obtain if she were of iron and steel, with the addition of such penalties as the Assigning Authority may determine, having regard to the classification, construction, age and condition of the ship.

Wood ships of primitive build such as dhows, junks, prahus, &c, are to be dealt with by the Administration so far as is reasonable and practicable under the Rules for sailing ships.

PART V

Load lines for steamers carrying timber deck cargoes

Definitions

Timber deck cargo. — The term «timber deck cargo» means a cargo of timber carried on an uncovered part of a freeboard or superstructure deck. The term does not include wood pulp or similar cargo.

Deve porém haver um aumento de 76 milímetros no bordo livre nas viagens no Atlântico ao norte do paralelo 36° N. durante os meses de inverno.

No cálculo do bordo livre em água doce, no caso dos veleiros de madeira, deve tomar-se o calado desde o traço inferior do alefriz da quilha até ao centro do disco.

REGRA LXXVI

Tabela do bordo livre para veleiros

Bordos livres mínimos de verão, de inverno e tropicais para os veleiros de construção metálica tendo convés corrido e satisfazendo aos «standards» definidos nas Regras:

L Metros	Bordo livre Milímetros	L Metros	Bordo livre Milímetros	L Metros	Bordo livre Milímetros	L Metros	Bordo livre Milímetros
24,384	234	42,67	541	60,96	899	82,30	1359
27,430	279	45,72	597	64,01	963	85,34	1430
30,48	328	48,77	655	67,06	1026	88,39	1501
33,53	378	51,82	716	70,10	1090	91,44	1572
36,54	432	54,86	777	73,15	1156	94,49	1643
39,62	485	57,91	838	76,20	1222	97,54	1717
				79,25	1290	100,58	1791

(I) Os bordos livres para valores intermédios de comprimento são obtidos por interpolação.

(II) Quando c é maior do que 0,62, o bordo livre é multiplicado por

$$\frac{c + 0,62}{1,44}$$

(III) Quando D é maior do que $\frac{L}{12}$, o bordo livre é aumentado da quantidade

$$8,33 \left\{ D - \frac{L}{12} \right\} \times \left\{ 10 + \frac{L}{7,62} \right\} \text{ milímetros}$$

(IV) Quando o pontal actual medido desde a superfície do pavimento do bordo livre a meio navio é maior ou menor do que D , a diferença entre os dois valores (em milímetros) é adicionada ou diminuída ao bordo livre.

REGRA LXXVII

Bordo livre para veleiros de madeira

O bordo livre para um veleiro de madeira é o valor final que se obteria considerando tal veleiro como se fôsse de construção metálica, aumentado depois das quantidades julgadas necessárias, pela autoridade encarregada de marcar o bordo livre, atendendo à classificação, construção, idade e estado do navio.

Barcos de madeira de construção primitiva, tais como os pangaiois, juncos, paraus, etc. (dhows, junks, prahus, etc.) serão considerados pela Administração, tanto quanto seja razoável e possível, segundo as Regras expostas para os veleiros.

PARTE V

Bordo livre para os navios transportando madeira no convés

Definições

Carregamento de madeira no convés. — A expressão «carregamento de madeira no convés» significa um carregamento de madeira numa parte descoberta do pavimento do bordo livre ou do pavimento de uma superestrutura. Tal expressão não abrange a polpa de madeira (wood pulp) ou qualquer outra carga semelhante.

Timber load line. — A timber load line is a special load line to be used only when the ship is carrying a timber deck cargo in compliance with the following conditions and regulations:

RULE LXXVIII

Marks on the ship's sides

Timber load line. — The lines which indicate the maximum timber load lines in different circumstances and at different seasons are to be horizontal lines, 9 inches in length and 1 inch in breadth, which extend from, and are at right angles to, a vertical line marked 21 inches abaft the centre of the disc (see figure 4).

They are to be marked and verified similary to the ordinary load line (see Rules V to VII).

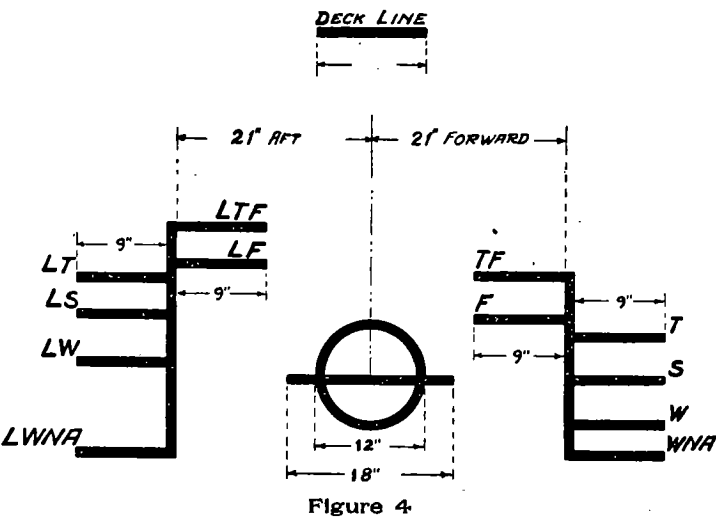
The summer timber load line is indicated by the upper edge of a line marked LS.

The winter timber load line is indicated by the upper edge of a line marked LW.

The winter north Atlantic timber load line is indicated by the upper edge of a line marked LWNA.

The tropical timber load line is indicated by the upper edge of a line marked LT.

The fresh water timber load line in summer is indicated by the upper edge of a line marked LF. The difference between the fresh water timber load line in summer and the summer timber load line is the allowance to be made for loading in fresh water at the other timber load lines. The fresh water timber load line in the tropical zone is indicated by the upper edge of a line marked LTF.¹



Supplementary conditions of Assignment and Regulations for deeper loading

RULE LXXIX

Construction of ship

The structure of the ship is to be of sufficient strength for the deeper draught allowed and for the weight of the deck cargo.

¹ Where seagoing steamers navigate a river or inland water, deeper loading is permitted corresponding to the weight of fuel, &c., required for consumption between the point of departure and the open sea.

Linha de carga para madeira. — A linha de carga para madeira é uma linha especial que só deve ser usada quando o navio tenha um carregamento de madeira no convés satisfazendo às condições e regras seguintes:

REGRA LXXVIII

Marcas no costado

Linhas de carga para os navios transportando madeira. — As linhas de carga máxima para madeira, em diferentes circunstâncias e nas diversas estações do ano, são indicadas por traços horizontais de 250 milímetros de comprimento e 25 milímetros de espessura, dispostos perpendicularmente a um traço vertical feito a 540 milímetros para ré do centro do disco (ver fig. 4).

Tais traços devem ser marcados e verificados nas mesmas condições que as linhas de carga vulgares (ver Regras V a VII).

A linha de carga de verão para carregamentos de madeira é indicada pelas iniciais MV.

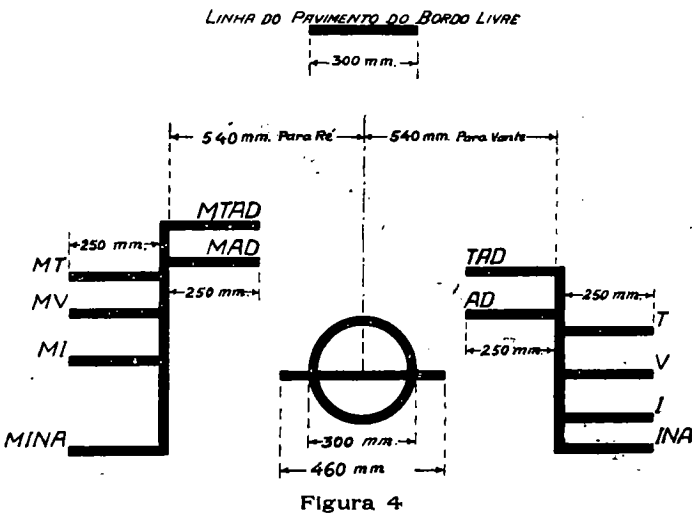
A linha de carga máxima de inverno para carregamentos de madeira é indicada pelas iniciais MI.

A linha de carga máxima para o inverno no norte do Atlântico, em navios carregando madeira, é indicada pelas iniciais MINA.

A linha de carga máxima para a zona tropical, em navios carregando madeira, é designada pelas iniciais MT.

A linha de carga máxima de verão, em água doce, para navios transportando madeira é indicada pelas iniciais MAD.

A diferença entre a marca de verão em água salgada e a marca de verão em água doce constitui a quantidade a subtrair a todas as outras marcas para se terem os respectivos carregamentos em água doce. A linha de carga máxima de verão, na zona tropical é indicada de modo explícito com um traço tendo as iniciais MTAD.¹



Condições suplementares para a marcação do bordo livre e regras para maiores carregamentos

REGRA LXXIX

Construção do navio

A estrutura do navio deve oferecer suficiente resistência para a maior imersão permitida e para o peso da carga do convés.

¹ Quando os navios navegarem num rio ou em águas interiores, podem ser permitidos maiores carregamentos correspondentes ao peso de combustível, etc., requeridos para o consumo desde o ponto de partida até ao mar.

RULE LXXX

Superstructures

The ship is to have a forecastle of at least standard height and at least 7 per cent of the length of the ship, and, in addition, a poop, or a raised quarter deck with a strong steel hood or deck house fitted aft.

RULE LXXXI

Machinery casings

Machinery casings of the freeboard deck are to be protected by a superstructure of at least standard height, unless the machinery casings are of sufficient strength and height to permit of the carriage of timber alongside.

RULE LXXXII

Double bottom tanks

Double bottom tanks where fitted within the midship half length of the ship are to have adequate longitudinal sub-division.

RULE LXXXIII

Bulwarks

The ship must be fitted either with permanent bulwarks at least 3 feet 3 inches high, specially stiffened on the upper edge and supported by strong bulwark stays attached to the deck in the way of the beams and provided with necessary freeing ports, or with efficient rails of the same height as the above and of specially strong construction.

RULE LXXXIV

Deck openings covered by timber deck cargo

Openings to spaces below the freeboard deck are to be securely closed and battened down. All fittings, such as hatchway beams, fore-and-afters, and covers, are to be in place. Where hold ventilation is needed, the ventilators are to be efficiently protected.

RULE LXXXV

Stowage

The wells on the freeboard deck are to be filled with timber stowed as solidly as possible, to at least the standard height of a bridge.

On a ship within a seasonal winter zone in winter, the height of the deck cargo above the freeboard deck is not to exceed one-third of the extreme breadth of the ship.

All timber deck cargo is to be compactly stowed, lashed and secured. It must not interfere in any way with the navigation and necessary work of the ship, or with the provision of a safe margin of stability at all stages of the voyage regard being given to additions or weight, such as those due to absorption of water and to losses of weight such as those due to consumption of fuel and stores.

REGRA LXXX

Superstruturas

O navio deve ter um castelo de altura não inferior à normal (standard) e de comprimento não inferior a 7 por cento do comprimento do navio e, além disso, um castelo de pôpa ou um «raised quarter deck» provido de uma forte gaiuta (hood) ou casota de aço, instalada à ré.

REGRA LXXXI

Rufo do aparelho motor

O rufo do aparelho motor deve ser protegido por uma superestrutura de altura não inferior à normal «standard» a não ser que seja suficientemente alto e forte de modo a permitir carregamento de madeira aos lados a um e outro bordo.

REGRA LXXXII

Duplo fundo

Quando haja duplo fundo, em metade do comprimento na zona a meio navio, deve ele ser subdividido — de modo conveniente — no sentido longitudinal.

REGRA LXXXIII

Borda falsa

O navio deve ter borda falsa de altura não inferior a 990 milímetros, reforçada de modo especial na parte superior e apoiada em escoras fortes ligadas ao pavimento na direcção dos vaus e provida dos necessários resbordos, ou balaüstrada da mesma altura e de construção particularmente robusta.

REGRA LXXXIV

Aberturas do pavimento cobertas por madeira

As aberturas do pavimento do bordo livre devem ser bem fechadas e acunhadas.

Todos os acessórios, tais como vaus das escotilhas, madres e quartéis devem estar nos seus lugares. Quando seja indispensável ventilação no porão, devem os ventiladores ser convenientemente protegidos.

REGRA LXXXV

Estiva

Os poços do pavimento do bordo livre devem ser cheios de madeira, tam compactamente quanto possível, de modo a atingir uma altura igual não inferior à altura normal «standard» de um castelo central.

A bordo de um navio que se encontre — de inverno — numa zona de inverno periódico, a altura do carregamento de madeira acima do pavimento não deve exceder um terço da boca máxima do navio.

Todo o carregamento de madeira deve ser estivado de modo compacto, e ser peiado e seguro. Não deve interferir de qualquer modo com a manobra, nem comprometer, durante toda a viagem, a conservação de uma margem suficiente de estabilidade tendo-se em atenção os aumentos de peso derivados da absorção da água e perdas de peso devidos ao consumo de combustível e das provisões de bordo.

RULE LXXXVI

Protection of crew, access to machinery space, &c

Safe and satisfactory access to the quarters of the crew, to the machinery space and to all other parts used in the necessary work of the ship, is to be available at all times. Deck cargo in way of openings which give access, to such parts is to be so stowed that the openings can be properly closed and secured against the admission of water. Efficient protection for the crew in the form of guards rails or life lines, spaced not more than 12 inches apart vertically, is to be provided on each side of the deck cargo to a height of at least 4 feet above the cargo.

The cargo is to be made sufficiently level for gangway purposes.

RULE LXXXVII

Steering arrangements

Steering arrangements are to be effectively protected from damage by cargo, and, as far as practicable, are to be accessible. Efficient provision is to be made for steering in the event of breakdown in the main steering arrangements.

RULE LXXXVIII

Uprights

Uprights when required by the nature of the timber are to be of adequate strength and may be of wood or metal; the spacing is to be suitable for the length and character of timber carried, but is not to exceed 10 feet.

Strong angles or metal sockets efficiently secured to the stringer plate or equally efficient means are to be provided for securing the uprights.

RULE LXXXIX

Lashings

Timber deck cargo is to be efficiently secured throughout its length by independent overall lashings spaced not more than 10 feet apart.

Eye plates for these lashings are to be riveted to the sheerstrake at intervals of not more than 10 feet, the distance from an end bulkhead of a superstructure to the first eye plate being not more than 6 feet 6 inches. Additional eye plates may be fitted on the stringer plate.

Overall lashings are to be in good condition and are to be not less than $\frac{3}{4}$ inch close link chain or flexible

wire rope of equivalent strength, fitted with sliphooks and stretching screws, which are to be accessible at all times. Wire rope lashings are to have a short length of long link chain to permit the length of lashings to be regulated.

When timber is in lengths less than 12 feet, the spacing of the lashings is to be reduced to suit the length of timber or other suitable provision made.

When the spacing of the lashings is 5 feet or less, the size of the lashing may be reduced, but not less than $\frac{1}{2}$ inch chain or equivalent wire rope is to be used.

REGRA LXXXVI

Protecção dos tripulantes.—Acesso ao local do aparelho motor, etc.

Meios de acesso seguros e satisfatórios devem permitir atingir, em qualquer ocasião, os alojamentos da tripulação, espaços do aparelho motor e todos os outros locais que são obrigatoriamente utilizados na manobra do navio. A arrumação da carga de madeira em correspondência das aberturas que dão acesso a esses locais deve ser feita de modo a permitir que tais aberturas possam ser convenientemente fechadas e dispostas por forma a impedir a entrada de água. De cada lado da carga do convés deve haver meios eficientes de protecção para a tripulação constituídos por balaústrada ou por linhas de salvação até 1^m,22 de altura pelo menos acima da madeira, espaçadas — quando muito — de 30 centímetros em altura.

A parte superior do carregamento deve ser suficientemente plana para permitir passagem fácil à tripulação.

REGRA LXXXVII

Aparelho de governo

O aparelho de governo do leme deve ficar acessível — tanto quanto as circunstâncias o possam permitir — e ser protegido de modo eficaz de qualquer avaria que lhe possa ser ocasionada pelo carregamento.

O navio deve ser provido de meios eficazes para a manobra do leme no caso de avaria no aparelho de governo principal.

REGRA LXXXVIII

Prumos

Os prumos, quando necessários, devem ter resistência apropriada, mas podem ser de madeira ou de metal; o intervalo entre dois prumos sucessivos deve estar em harmonia com o comprimento e natureza da madeira carregada, mas não deve exceder 3^m,05.

Cantoneiras fortes ou bancais de metal devem ser fixadas, de modo eficaz, à chapa do trincanil, ou outros meios igualmente eficazes devem ser adoptados para manter os prumos nas suas posições.

REGRA LXXXIX

Peias

O carregamento de madeira deve ser ligado em todo o seu comprimento por meio de peias espaçadas 3^m,05 quando muito.

Deve haver olhais, para as peias, cravadas à chapa da cinta em intervalos não superiores a 3^m,05. A distância compreendida entre uma antepara limite de superestrutura e o primeiro olhal não deve ser superior a 1^m,98. Pode haver olhais, adicionais, na chapa do trincanil.

As peias devem estar em bom estado e devem ser de elo curto de 19 milímetros ($\frac{3}{4}$ pol.) pelo menos, ou de fio de aço flexível, providas de gatos de escape e esticadores acessíveis em qualquer ocasião. As peias de cabo de arame devem ter uma parte constituída por corrente de elos compridos por forma a permitir regulação do respectivo comprimento. Quando a madeira é de comprimento inferior a 3^m,66, deve o intervalo entre as peias ser reduzido para se harmonizar com o comprimento da madeira carregada, ou então adoptar-se outro meio ou disposição conveniente para o mesmo fim.

All fittings required for securing the lashings are to be of strength corresponding to the strength of the lashings.

On superstructure decks, uprights, where fitted, are to be about 10 feet apart and are to be secured by athwartship lashings of ample strength.

Todos os acessórios necessários para a fixação das peias devem ser de resistência equivalente à das peias. Nos pavimentos das superestruturas, os prumos — quando existam — devem ficar intervalados cêrca de 3^m,05 e ser ligados por meio de peias transversais de resistência mais do que suficiente.

RULE XC

REGRA XC

Plans

Planos

Plans showing the fittings and arrangements for stowing and securing timber deck cargoes in compliance with the foregoing conditions and regulations are to be submitted to the Assigning Authority.

Planos mostrando as disposições e instalações para a estiva de madeira no convés, em harmonia com as condições descritas nestas Regras, devem ser apresentadas à autoridade habilitada à marcação do bordo livre.

Freeboard

Bordo livre

RULE XCI

REGRA XCI

Computation of freeboard

Cálculo de bordo livre

Where the Assigning Authority is satisfied that the ship is suitable and that the conditions and arrangements are at least equal to the foregoing requirements for the carriage of timber deck cargo, the summer freeboards computed in accordance with the Rules and Tables in Part III may be modified to give special timber freeboards, by substituting the following percentages for those in Rule LIII:

Quando a autoridade habilitada à marcação do bordo livre está convencida de que as condições e instalações para o carregamento de madeira são pelo menos equivalentes às indicadas nas Regras, podem os bordos livres calculados de acôrdo com as «Regras e Tabelas da III Partê» ser modificados, para dêles resultarem bordos livres especiais para as cargas de madeira, substituindo-se as percentagens da Regra LIII pelas seguintes :

Total effective length of superstructures

	0	.1 L	.2 L	.3 L	.4 L	.5 L	.6 L	.7 L	.8 L	.9 L	1. OL
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
All types.	20	30.75	41.5	52.25	63	69.25	75.5	81.5	87.5	93.75	100

Comprimento eficaz total das superestruturas

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

The winter timber freeboard is to be obtained by adding to the summer timber freeboard one-third of an inch per foot of the moulded summer timber draught.

A linha de carga de inverno, para o carregamento de madeira, é obtida juntando-se à de verão $\frac{1}{36}$ da imersão correspondente contada a partir da face superior da quilha.

The winter North Atlantic timber freeboards are the winter North Atlantic freeboards prescribed in Rule LXV.

O bordo livre de inverno, no norte do Atlântico, para carregamentos de madeira, é o que está prescrito na Regra LXV para os bordos livres no norte do Atlântico.

The tropical timber freeboard is to be obtained by deducting from the summer timber freeboard one-quarter of an inch per foot of the moulded summer timber draught.

O bordo livre tropical, para carregamentos de madeira, obtém-se deduzindo-se, do de verão, $\frac{1}{48}$ da imersão correspondente contada a partir da face superior da quilha.

PART VI

PARTE VI

Load lines for tankers

Linhas de carga máxima para os navios-cisternas

Definition

Definição

Tanker.—The term «tanker» includes all steamers specially constructed for the carriage of liquid cargoes in bulk.

Navio-cisterna. — A expressão «navio-cisterna» incluye todos os navios de propulsão mecânica construídos de modo especial para o transporte de óleos a granel.

RULE XCII

Marks on the Ship's Sides

The marks on the ship's sides are to be as provided in the figure in Rule IV.

Supplementary conditions of Assignment for deeper loading

RULE XCIII

Construction of ship

The structure of the ship is to be of sufficient strength for the increased draught corresponding to the freeboard assigned.

RULE XCIV

Forecastle

The ship is to have a forecastle of which the length is not less than 7 per cent of the length of the ship and the height is not less than the standard height.

RULE XCV

Machinery casings

The openings in machinery casings on the freeboard deck are to be fitted with steel doors.

The casings are to be protected by an enclosed poop or bridge of at least standard height, or by a deck house of equal height and of equivalent strength.

The bulkheads at the ends of these structures are to be of the scantlings required for bridge front bulkheads.

All entrances to the structures from the freeboard deck are to be fitted with effective closing appliances and the sills are to be at least 18 inches above the deck.

Exposed machinery casings on the superstructure deck are to be of substantial construction, and all openings in them are to be fitted with steel closing appliances permanently attached to the casings and capable of being closed and secured from both sides; the sills of such openings are to be at least 15 inches above the deck.

Fiddley openings are to be as high above the superstructure deck as is reasonable and practicable and are to have strong steel covers permanently attached in their proper positions.

RULE XCVI

Gangway

An efficiently constructed permanent gangway of sufficient strength for its exposed position is to be fitted fore and aft at the level of the superstructure deck between the poop and midship bridge, and when crew are berthed forward, from the bridge to the forecastle, or other equivalent means of access may be provided to carry out the purpose of the gangway, such as passages below deck.

RULE XCVII

Protection of crew, access to machinery space, &c.

Safe and satisfactory access from the gangway level to the quarters of the crew, the machinery space and all

REGRA XCII

Marcas no costado do navio

As marcas no costado do navio são as indicadas na figura da Regra IV.

Condições suplementares para uma maior imersão

REGRA XCIII

Construção do navio

A estrutura do navio deve oferecer resistência suficiente para a maior imersão correspondente ao bordo livre marcado.

REGRA XCIV

Castelo de proa

O navio deve ter um castelo cujo comprimento não seja menor do que 7 por cento do comprimento do navio, de altura não inferior à normal (standard.)

REGRA XCV

Rufos do aparelho motor

As aberturas nos rufos do aparelho motor situadas no pavimento do bordo livre devem ser providas de portas de aço.

Os rufos devem ser protegidos por um castelo — central ou de pôpa — fechado, de altura não inferior à normal ou por uma casota de altura igual e resistência equivalente.

As anteparas dos extremos destas superestruturas devem ter os escantilhões estabelecidos para as anteparas de vante do castelo central.

Todas as entradas para as construções acima do pavimento do bordo livre devem ser providas de meios de fechar, eficazes, e de batentes, de altura não inferior a 457 milímetros sobre o pavimento.

As partes expostas dos rufos do aparelho motor sobre o pavimento da superestrutura devem ser de construção sólida e todas as suas aberturas munidas de portas ou tanques de aço ligadas de modo permanente aos rufos, podendo ser fechadas e fixadas tanto do interior como do exterior; os batentes de tais aberturas devem ficar a 380 milímetros pelo menos sobre o pavimento.

As aberturas no rufo das caldeiras devem ficar acima do pavimento da superestrutura tanto quanto seja razoável e praticável e possuir tampas fortes de aço permanentemente ligadas.

REGRA XCVI

«Passerelles»

Uma «passerelle», de construção permanente e suficientemente robusta para poder resistir em posição exposta ao mar, deve ser estabelecida ao nível do pavimento das superestruturas, entre os castelos de pôpa e central ou entre os castelos central e de vante no caso de a tripulação ser alojada à proa.

Qualquer outro meio de acesso equivalente, tal como uma passagem por debaixo do convés, pode ser adoptado em lugar da «passerelle».

REGRA XCVII

Protecção da tripulação.—Acesso ao local do aparelho motor, etc.

Meios de acesso seguros e satisfatórios devem permitir a passagem do nível da «passerelle» aos aloja-

other parts used in the necessary work of the ship, is to be available at all times.

This rule does not apply to pump rooms entered from the freeboard deck, when fitted with class 1 closing appliances.

RULE XCVIII

Hatchways

All hatchways on the freeboard deck and on the deck of expansion trunks are to be closed water-tight by efficient steel covers.

RULE XCIX

Ventilators

Ventilators to spaces below the freeboard deck are to be of ample strength or are to be protected by superstructures of equally efficient means.

RULE C

Freeing arrangements

Ships with bulwarks are to have open rails fitted for at least half the length of the exposed portion of the weather deck or other effective freeing arrangements.

The upper edge of the sheerstrake is to be kept as low as practicable, and preferably not higher than the upper edge of the gunwale bar.

Where superstructures are connected by trunks, open rails are to be fitted for the whole length of the weather portions of the freeboard deck.

RULE CI

Plans

Plans showing proposed fittings and arrangements are to be submitted to the Assigning Authority for approval.

Freeboards

RULE CII

Computation of freeboard

When the Assigning Authority is satisfied that the foregoing requirements are fulfilled, the summer freeboard may be computed from the table for tankers; all corrections, except those for flush-deck steamers, detached superstructures, excess sheer, and winter voyages across the North Atlantic are to be made in accordance with Part III of the Rules.

RULE CIII

Deduction for detached superstructures

When the total effective length of superstructure is less than 1.0 L, the deduction is a percentage of that for

mentos da tripulação, ao local do aparelho motor e em geral a todos os locais obrigatoriamente usados para a manobra do navio.

Esta regra não se aplica aos compartimentos das bombas, com acesso do pavimento do bordo livre se as aberturas para tal acesso são fechadas por meios da classe 1.

REGRA XCVIII

Escotilhas

Todas as escotilhas no pavimento do bordo livre e no pavimento das caixas de expansão «expansion trunks» devem ser fechadas de modo estanque por meio de tampas eficientes feitas de aço.

REGRA XCIX

Ventiladores

Os ventiladores para os espaços abaixo do pavimento do bordo livre devem ser suficientemente resistentes ou protegidos por superestruturas ou meios de igual eficiência.

REGRA C

Disposições para a saída da água do mar

Os navios com borda falsa devem ter balaústrada, aplicada, pelo menos, em metade do comprimento da parte exposta do convés «weather deck», ou outros meios eficazes para a evacuação da água do mar.

A aresta superior da chapa da cinta deve ficar tão baixa quanto possível, ao nível da cantoneira do trin-canil, se tal for viável.

Quando as superestruturas são ligadas por *trunks*, deve haver balaústrada em todo o comprimento das partes do pavimento do bordo livre expostas ao tempo «weather portions».

REGRA CI

Planos

Planos mostrando as disposições propostas, e acessórios no convés e outros, devem ser submetidos à aprovação da autoridade habilitada à marcação do bordo livre.

Bordo livre

REGRA CII

Cálculo do bordo livre

Quando a autoridade habilitada à marcação do bordo livre está satisfeita sobre o cumprimento das condições expostas nas regras anteriores, a determinação do bordo livre de verão pode ser feita pela tabela para navios-cisternas; todas as correções, excepto as indicadas para navios de convés corrido, superestruturas destacadas, excesso de toado e viagens de inverno no norte do Atlântico devem ser feitas de acordo com a «terceira parte das regras».

REGRA CIII

Dedução para superestruturas destacadas

Quando o comprimento total eficaz das superestruturas é menor do que L, a dedução é uma percentagem da

a superstructure of length 1.0 L, and is obtained from the following table :

estabelecida para uma superstrutura de comprimento igual a L, em harmonia com a tabela seguinte:

Total effective length of superstructures

	0	.1L	.2L	.3L	.4L	.5L	.6L	.7L	.8L	.9L	1.0L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
All types	0	7	14	21	31	41	52	63	75.3	87.7	100

Comprimento total, eficaz, das superstruturas

	0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	L
Todos os tipos.	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
	0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

RULE CIV

Deduction for excess sheer

Where the sheer is greater than the standard, the correction for excess sheer (see Rule LVII of Part III, Load lines for steamers) is deducted from the freeboard for all tankers.

Rule LIX of Part III does not apply except that the maximum deduction for excess sheer is $1\frac{1}{2}$ inches at 100 feet and increases at the rate of $1\frac{1}{2}$ inches for each additional 100 feet in the length of the ship.

REGRA CIV

Correcção devida ao excesso de tosado

Quando o tosado é maior do que o normal (standard), a correcção devida ao excesso de tosado (ver Regra LVII da terceira parte — Linha de carga para os vapores) é deduzida do bordo livre para todos os navios-cisternas.

A Regra LIX da terceira parte não se aplica; no entanto, a máxima dedução por excesso de tosado é de 38 milímetros para um comprimento de 30^m,50 e aumenta à razão de 38 milímetros por cada 30^m,50 a mais no comprimento do navio.

RULE CV

Winter North Atlantic freeboard

The minimum freeboard for voyages across the North Atlantic, North of latitude 36° N., during the winter months, is the winter freeboard plus an addition at a rate of 1 inch per 100 feet in length.

REGRA CV

Bordo livre de inverno no norte do Atlântico

O bordo livre mínimo nas viagens de inverno no Oceano Atlântico ao norte do paralelo 36° N. é o de inverno, aumentado à razão de 25,4 milímetros por cada 30^m,50 de comprimento do navio.

RULE CVI

Freeboard table for tankers

L	Freeboard	L	Freeboard
In feet	In inches	In feet	In inches
190	21.5	400	62.5
200	23.1	410	64.9
210	24.7	420	67.4
220	26.3	430	69.9
230	28.0	440	72.5
240	29.7	450	75.1
250	31.5	460	77.7
260	33.3	470	80.2
270	35.2	480	82.7
280	37.1	490	85.1
290	39.1	500	87.5
300	41.1	510	89.8
310	43.1	520	92.1
320	45.1	530	94.3
330	47.1	540	96.5
340	49.2	550	98.6
350	51.3	560	100.7
360	53.5	570	102.7
370	55.7	580	104.6
380	57.9	590	106.5
390	60.2	600	108.4

REGRA CVI

Tabela do bordo livre para navios-cisternas

L	Bordo livre	L	Bordo livre
Metros	Milímetros	Metros	Milímetros
57,91	546	121,92	1587
60,96	587	124,97	1648
64,01	627	128,02	1712
67,06	668	131,06	1775
70,10	711	134,11	1841
73,15	754	137,16	1908
76,20	800	140,21	1974
79,25	846	143,26	2037
82,30	894	146,30	2101
85,34	942	149,35	2162
88,39	993	152,40	2222
91,44	1044	155,45	2281
94,49	1095	158,50	2339
97,54	1146	161,54	2395
100,58	1196	164,59	2451
103,63	1250	167,64	2504
106,68	1303	170,69	2558
109,73	1359	173,74	2609
112,78	1415	176,78	2657
115,82	1471	179,83	2705
118,87	1529	182,88	2753

Ships above 600 feet are to be dealt with by the Administration.

Os casos de navios de comprimento superior a 182^m,88 serão considerados pela Administração.

ANNEX II

Boundaries of the zones and seasonal areas

Zones

The southern boundary of the northern «Winter seasonal» zone is a line drawn from the east coast of North America along the parallel of lat. 36° N. to Tarifa in Spain; from the east of Korea along the parallel of lat. 35° N. to the west coast of Honshiu, Japan; from the east coast of Honshiu along the parallel of lat. 35° N. to long. 150° W., and thence along a rhumb line to the west coast of Vancouver Island at lat. 50° N., Fusan (Korea) and Yokohama to be considered as being on the boundary line of the northern «Winter seasonal» zone and the «Summer» zone.

The northern boundary of the «Tropical» zone is a line drawn from the east coast of South America at lat. 10° N. along the parallel of lat. 10° N. to long 20° W., thence north to lat. 20° N. and thence along the parallel of lat. 20° N. to the west coast of Africa; a line from the east coast of Africa along the parallel of lat. 8° N. to the west coast of the Malay Peninsula, following thence the coast of Malay and Siam to the east coast of Cochin China at lat. 10° N., thence along the parallel of lat. 10° N. to long. 145° E., thence north to lat. 13° N. and thence along the parallel of lat. 13° N. to the west coast of Central America. Saigon to be considered as being on the boundary line of the «Tropical» zone and the «Seasonal tropical» area (4).

The southern boundary of the «Tropical» zone is a line drawn from the east coast of South America along the tropic of Capricorn to the west coast of Africa; from the east coast of Africa along the parallel of lat. 20° S. to the west coast of Madagascar, thence along the west and north coast of Madagascar to long. 50° E., thence north to lat. 10° S., thence along the parallel of lat. 10° S. to long. 110° E., thence along a rhumb line to Port Darwin, Australia, thence eastwards along coast of Australia and Wessel Island to Cape Wessel, thence along the parallel of lat. 11° S. to the west side of Cape York, from the east side of Cape York at lat. 11° S. along the parallel of lat. 11° S. to long. 150° W., thence along a rhumb line to the point lat. 26° S. Long. 75° W., and thence along a rhumb line to the west coast of South America at lat. 30° S. Coquimbo, Rio de Janeiro and Port Darwin to be considered as being on the boundary line of the «Tropical» and «Summer» zones.

The following regions are to be included in the «Tropical» zone:

- 1) The Suez Canal, the Red Sea and the Gulf of Aden, from Port Said to the meridian of 45° E., Aden and Berbera to be considered as being on the boundary line of the «Tropical» zone and the «Seasonal tropical» area 2 (b).
- 2) The Persian Gulf to the meridian of 59° E.

The northern boundary of the southern «Winter seasonal» zone is a line drawn from the east coast of South America along the parallel of lat. 40° S. to long. 56° W., thence along a rhumb line to the point lat. 34° S., long. 50° W., thence along the parallel of lat. 34° S. to the west coast of South Africa; from the east coast

ANEXO II

Limites das zonas e das regiões periódicas

Zonas

O limite sul da zona setentrional de inverno periódico é constituído por uma linha traçada: segundo o paralelo de latitude 36° N. desde a costa oriental da América do Sul até Tarifa em Espanha; segundo o paralelo de latitude 35° N. desde a costa oriental da Coreia até a costa ocidental de Honshiu, Japão; segundo o paralelo de latitude 35° N. desde a costa leste de Honshiu até o meridiano de longitude 150° W.; e segundo linha recta até a costa ocidental da Ilha de Vancouver no ponto de latitude 50° N. Fusan (Coreia) e Yokohama são consideradas como estando sobre a linha divisória que separa a zona de inverno periódico da «zona de verão».

O limite norte da «zona tropical» é constituído por uma linha traçada: segundo o paralelo de latitude 10° N. desde a costa oriental da América do Sul até o meridiano de longitude 20° N.; segundo o meridiano de 20° N. até o paralelo de latitude 20° N.; segundo o paralelo de latitude 20° N. até a costa ocidental de África; segundo o paralelo de latitude 8° N. desde a costa oriental de África até a costa ocidental da península da Malásia, ao longo das costas da Malásia e do Sião até a costa leste da Cochinchina no ponto de latitude 10° N.; segundo o paralelo de latitude 10° N. até o meridiano de longitude 145° E.; segundo o meridiano 145° E. até o paralelo de latitude 13° N.; segundo o paralelo de latitude 13° N. até a costa ocidental da América Central. Saigon é considerada como estando na linha de separação entre a «zona tropical» e a região «tropical periódica» (4).

O limite sul da «zona tropical» é constituído por uma linha traçada: segundo o paralelo do Trópico de Capricórnio desde a costa leste da América do Sul até a costa ocidental de África; segundo o paralelo de latitude 20° S. desde a costa oriental de África até a costa ocidental de Madagascar, ao longo das costas ocidental e norte de Madagascar até o meridiano de longitude 50° E.; segundo o meridiano de longitude 50° E. até o paralelo de latitude 10° S.; segundo o paralelo de latitude 10° S. até o meridiano de longitude 110° E.; segundo uma linha oblíqua até Port Darwin, nas costas da Austrália e da ilha Wessel até o cabo Wessel; segundo o paralelo de latitude 11° S. até a costa ocidental do Cabo York; segundo o paralelo de latitude 11° S. desde a costa oriental do Cabo York até o meridiano de 150° W.; segundo uma linha oblíqua até o ponto de latitude 26° S. e longitude 75° W.; segundo linha oblíqua até a costa ocidental da América do Sul no ponto de latitude 30° S. Coquimbo, Rio de Janeiro e Port Darwin são consideradas como estando na linha divisória que separa a «zona tropical» da «zona de verão».

As regiões seguintes são consideradas como pertencendo à «zona tropical»:

- 1) O Canal de Suez, o Mar Vermelho e o Golfo de Aden, a partir de Port Said até o meridiano de 45° E., Aden e Berbera são consideradas como estando sobre a linha divisória que separa a «zona tropical» da «zona tropical periódica» 2 (b).
- 2) O Golfo Pérsico até o meridiano de 59° E.

O limite norte da «zona meridional de inverno» é constituído por uma linha traçada: segundo o paralelo de latitude 40° S. desde a costa leste da América do Sul até o meridiano de 56° W.; segundo uma linha oblíqua até o ponto de latitude 34° S. e longitude 50° W.; segundo o paralelo de latitude 34° S. até a costa ocidental

of South Africa at lat. 30° S. along a rhumb line to the west coast of Australia at lat. 35° S., thence along the south coast of Australia to Cape Arid, thence along a rhumb line to Cape Grim, Tasmania, thence along the north coast of Tasmania to Eddystone Point, thence along a rhumb line to the west coast of South Island, New Zealand, at long. 170° E., thence along the west, south and east coasts of South Island to Cape Saunders, thence along a rhumb line to the point lat. 33° S. Long. 170° W.; and thence along the parallel of lat. 33° S. to the west coast of South America. Valparaíso, Cape Town and Durban to be considered as being on the boundary line of the southern «Seasonal winter» and «Summer» zones.

Summer zones. — The remaining areas constitutes the «Summer» zones.

Seasonal areas

The following areas are seasonal tropical areas:

1) In the north Atlantic Ocean

An area bounded on the north by a line from Cape Catoche in Yucatan to Cape San Antonio in Cuba, by the South Cuban Coast to lat. 20° N. and by the parallel of lat. 20° N. to the point lat. 20° N. long. 20° W.; on the west by the coast of Central America; on the south by the north coast of South America and by parallel of lat. 10° N., and on the east by the meridian of 20° W.

Tropical: 1st November to 15th July.
Summer: 16th July to 31st October.

2) Arabian Sea.

a) North of lat. 24° N.

Karachi is to be considered as being on the boundary line of this area and the seasonal tropical area (b) below.

Tropical: 1st August to 20th May.
Summer: 21st May to 31st July.

b) South of lat. 24° N.

Tropical: 1st December to 20th May, and 16th September to 15th October.
Summer: 21st May to 15th September and 16th October to 30th November.

3) Bay of Bengal.

Tropical: 16th December to 15th April.
Summer: 16th April to 15th December.

4) In the China Sea.

An area bounded on the west and north by the coast of Indo-China and China to Hong-Kong, on the east by a rhumb line to the port of Sual (Luzon Island), and by the west coast of the Islands of Luzon, Samar and Leyte to the parallel of 10° N., and on the south by the parallel of lat. 10° N.

Hong-Kong and Sual to be considered as being on the boundary of the «Seasonal Tropical» and «Summer» zones.

Tropical: 21st January to 30th April.
Summer: 1st May to 20th January.

de África; segundo uma linha oblíqua desde a costa oriental de África, no ponto de latitude 30° S. até a costa ocidental da Austrália no ponto de latitude 35° S. ao longo da costa sul da Austrália até o Cabo Arid; segundo uma linha oblíqua tirada deste último ponto até o Cabo Grim, na Tasmânia, ao longo da costa norte da Tasmânia até a ponta de Eddystone; segundo uma linha oblíqua partindo deste último ponto até a costa ocidental da ilha do sul, da Nova Zelândia, no ponto de longitude 170° E. ao longo das costas oeste, sul e leste da ilha do sul até o Cabo Saunders; segundo uma linha oblíqua desde este cabo até o ponto de latitude 33° S. e longitude 170° W.; segundo o paralelo de 33° S. até a costa ocidental da América do Sul. Valparaíso, Cape-Town e Durban são consideradas como estando sobre a linha que separa a «zona meridional de inverno periódico» da «zona de verão».

Zonas de verão. — Todas as restantes regiões constituem as «zonas de verão».

Regiões periódicas

As regiões seguintes são as «regiões tropicais periódicas»:

1) Na parte norte do Oceano Atlântico:

Região limitada: ao norte por uma linha traçada do Cabo Catoche, no Yucatan até o Cabo Santo António, na Ilha de Cuba, pela costa sul de Cuba ao ponto de latitude 20° N. e pelo paralelo de latitude 20° N. até o meridiano de longitude 20° W., a oeste pela costa da América Central, ao sul pela costa norte da América do Sul e pelo paralelo de 10° N. e a leste pelo meridiano de 20° W.

Esta região é:

Zona tropical, de 1 de Novembro a 15 de Julho.
Zona de verão, de 16 de Julho a 31 de Outubro.

2) Mar da Arábia:

a) Ao norte do paralelo de latitude 24° N.:

Esta região é:

Karachi é considerada como estando sobre a linha que separa esta região da região tropical periódica (b) adiante indicada.

Zona tropical, de 1 de Agosto a 20 de Maio.
Zona de verão, de 21 de Maio a 31 de Julho.

b) Ao sul do paralelo de latitude 24° N.:

Esta região é:

Zona tropical, de 1 de Dezembro a 20 de Maio e de 16 de Setembro a 15 de Outubro.
Zona de verão, de 21 de Maio a 15 de Setembro e de 16 de Outubro a 30 de Novembro.

3) Golfo de Bengala:

Zona tropical, de 16 de Dezembro a 15 de Abril.
Zona de verão, de 16 de Abril a 15 de Dezembro.

4) No mar da China:

Região limitada: a oeste e norte pelas costas da Indo-China e da China até Hong-Kong; a leste por uma linha recta até o porto de Sual (ilha de Lução) e pela costa ocidental das ilhas de Lução, Samar e Leyte até o paralelo de 10° N; e ao sul pelo paralelo de latitude 10° N.

Hong-Kong e Sual são consideradas como estando sobre a linha que separa a zona tropical periódica da zona de verão.

Esta região é:

Zona tropical, de 21 de Janeiro a 30 de Abril.
Zona de verão, de 1 de Maio a 20 de Janeiro.

5) In the north Pacific Ocean.

a) An area bounded on the north by the parallel of lat. 25° N., on the west by the meridian of 160° E., on the south by the parallel of lat. 13° N., and on the east by the meridian of 13° W.

Tropical: 1st April to 31st October.

Summer: 1st November to 31st March.

b) An area bounded on the north and east by the coast of California, Mexico and Central America, on the west by the meridian of 120° W. and by a rhumb line from the point lat. 30° N., long. 120° W., to the point lat. 13° N., long. 105° W., and on the south by the parallel of lat. 13° N.

Tropical: 1st March to 30th June and 1st to 30th November.

Summer: 1st July to 31st October and 1st December to 28th/29th February.

6) In the south Pacific Ocean.

a) An area bounded on the north by the parallel of lat. 11° S., on the west by the east coast of Australia, on the south by the parallel of lat. 20° S., and on the east by the meridian of 175° E., together with the Gulf of Carpentaria south of lat. 11° S.

Tropical: 1st April to 30th November.

Summer: 1st December to 31st March.

b) An area bounded on the west by the meridian of 150° W., on the south by the parallel of lat. 20° S., and on the north and east by the rhumb line forming the southern boundary of the «Tropical» zone.

Tropical: from 1st March to 30th November.

Summer; from 1st December to 28/29th February.

The following are «Seasonal winter» areas:

Northern «Seasonal winter» zone (between North America and Europe).

a) In the area within and to the Northwards of the following line:

A line drawn south from the coast of Greenland at long. 50° W., to lat. 45° N., thence along the parallel of lat. 45° N., to the meridian of 15° W., thence north to lat. 60° N., thence along the parallel of lat. 60° N., to the west coast of Norway, Bergen to be considered as being on the boundary line of this area and area (b) below.

Winter from 16th October to 15th April.

Summer from 16th April to 15th October.

b) An area outside area (a) above and north of the parallel of lat. 6° N.

Winter from 1st November to 31st March.

Summer from 1st April to 31st October.

Baltic (bounded by the parallel of latitude of the Shaw).

Winter from 1st November to 31st March.

Summer from 1st April to 31st October.

Mediterranean and Black Sea.

Winter from 16th December to 15th March.

Summer from 16th March to 15th December.

5) No Oceano Pacífico Norte:

a) Região limitada: ao norte pelo paralelo de 25° N., a oeste pelo meridiano de longitude 160° E, ao sul pelo paralelo de latitude 13° N e a leste pelo meridiano de 130° N.

Esta região é:

Zona tropical, de 1 de Abril a 31 de Outubro.

Zona de verão, de 1 de Novembro a 31 de Março.

b) Região limitada: ao norte e leste pelas costas da Califórnia, do México e América Central, a oeste pelo meridiano de 120° W e por uma linha oblíqua unindo o ponto de latitude 30° N e longitude 120° W com o ponto de latitude 13° N e longitude 105° W e ao sul pelo paralelo de 13° N.

Esta região é:

Zona tropical, de 1 de Março a 30 de Junho e de 1 a 30 de Novembro.

Zona de verão, de 1 de Julho a 31 de Outubro e de 1 de Dezembro a 28/29 de Fevereiro.

6) No Oceano Pacífico Sul:

a) Região limitada: ao norte pelo paralelo de latitude 11° S, a oeste pela costa leste da Austrália, ao sul pelo paralelo de 20° S e a leste pelo meridiano de 175° E; e igualmente o Golfo de Carpentaria ao sul do paralelo de 11° S.

Esta região é:

Zona tropical, de 1 de Abril a 30 de Novembro.

Zona de verão, de 1 de Dezembro a 31 de Março.

b) Região limitada: a oeste pelo meridiano de 150° W, ao sul pelo paralelo de latitude 20° S e ao norte e leste pela linha que constitue o limite sul da zona tropical.

Esta região é:

Zona tropical, de 1 de Março a 30 de Novembro.

Zona de verão, de 1 de Dezembro a 28/29 de Fevereiro.

As regiões seguintes são «regiões de inverno periódico».

Zona setentrional de inverno periódico (entre a América do Norte e a Europa):

a) Região situada no interior e ao norte da linha traçada como segue: segundo o meridiano de longitude 50° W desde a costa da Groenlândia até o paralelo de latitude 45° N., segundo o paralelo de 45° N. até o meridiano de longitude 15° W., segundo este meridiano até o paralelo de 60° N., e segundo o paralelo de 60° N. até a costa ocidental da Noruega.

Esta região é:

Zona de inverno, de 16 de Outubro a 15 de Abril.

Zona de verão, de 16 de Abril a 15 de Outubro.

Bergen é considerada como estando na linha de separação desta região e da região (b) adiante definida.

b) Região situada ao norte do paralelo 36° N e fora da região (a) acima definida:

Zona de inverno, de 1 de Novembro a 31 de Março.

Zona de verão, de 1 de Abril a 31 de Outubro.

Mar Báltico (até o paralelo de latitude do Skaw):

Zona de inverno, de 1 de Novembro a 31 de Março.

Zona de verão, de 1 de Abril a 31 de Outubro.

Mar Mediterrâneo e Mar Negro:

Zona de inverno, de 16 de Dezembro a 15 de Março.

Zona de verão, de 16 de Março a 15 de Dezembro.

Northern «Seasonal winter» zone (between Asia and North America, except Sea of Japan, South of 50° N.

Winter from 16th October to 15th April.
Summer from 16th April to 15th October.

Sea of Japan between the parallels of lat. 35° N., and 50° N.

Winter from 1st December to 28/29th February.
Summer from 1st March to 30th November.

Southern «Seasonal winter» zone.

Winter from 16th April to 15th October,
Summer from 16th October to 15th April.

Zona setentrional de inverno periódico (entre a Ásia e a América do Norte, excepto o mar do Japão ao sul do paralelo de 50° N.):

Zona de inverno, de 16 de Outubro a 15 de Abril.
Zona de verão, de 16 de Abril a 15 de Outubro.

Mar do Japão, entre os paralelos de 35° N. e 50° N.:

Zona de inverno, de 1 de Dezembro a 28/29 de Fevereiro.
Zona de verão, de 1 de Março a 30 de Novembro.

Zona meridional de inverno periódico:

Zona de inverno, de 16 de Abril a 15 de Outubro.
Zona de verão, de 16 de Outubro a 15 de Abril.

ANNEX III

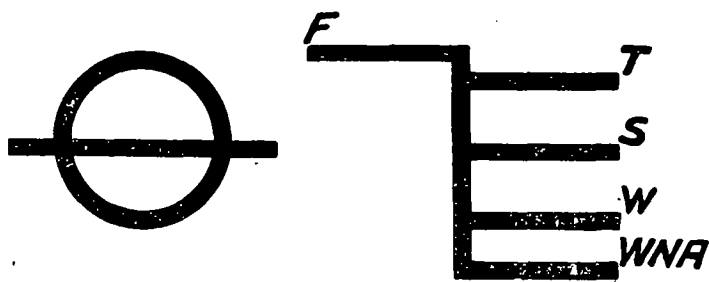
International Load Line Certificate

Issued under the authority of the Government of ... under the provisions of the International Load Line Convention, 1930.

Distinctive
Number of Letter ...

Ship ...
Port of Registry ...
Gross Tonnage ...
Freeboard from deck line.

Load line
Tropical ... (a) ... above (b).
Summer ... (b) Upper edge of line through centre of disc.
Winter ... (c) ... below (b).
Winter in North Atlantic ... (d) ... below (c)
Allowance for fresh water for all freeboards ...
The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is ... inches above the top of the deck at side.



This is to certify that this ship has been surveyed and the freeboards and load lines shown above have been assigned in accordance with the Convention.

This certificate remains in force until ...¹.

Issued at ... on the day of ...

Here follows the signature or seal and the description of the authority issuing the certificate.

Note. — Where sea-going steamers navigate a river or inland water, deeper loading is permitted corresponding to the weight of fuel, &c., required for consumption between the point of departure and the open sea.

¹ See back.

ANEXO III

Certificado Internacional das Linhas de Carga

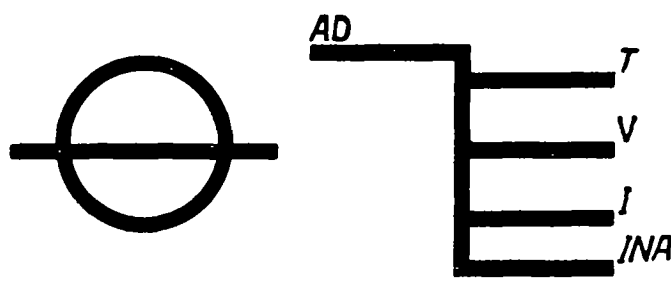
Passado sob a autoridade do Governo de ... em virtude das disposições da Convenção Internacional de 1930 sobre as linhas de carga.

Sinal (letras ou número)
designativo do navio ...

Navio ...
Pôrto de registo ...
Tonelagem bruta ...

Bordo livre medido a partir do traço do pavimento.

Posição dos traços:
Tropical ... (a) ... acima de (b).
Verão ... (b) ... aresta superior do traço passando pelo centro do disco.
Inverno ... (c) ... abaixo de (b).
Inverno no norte do Atlântico ... (d) ... abaixo de (b).
Redução em água doce para todos os bordos livres ...
A aresta superior do traço do pavimento a partir da qual estes bordos livres são medidos encontra-se a ... acima da intersecção da face superior do pavimento ... com o costado.



O presente certificado é passado para atestar que o navio foi vistoriado e que os seus bordos livres e linhas de carga acima indicadas foram marcadas conforme as disposições da Convenção.

Este certificado é válido até ...¹.

Passado aos ...

Neste lugar deve ser feita a assinatura ou colocado o selo em branco e qualificação da autoridade encarregada de passar o certificado.

Nota. — Quando os navios de mar naveguem em águas interiores é permitido que o carregamento seja ultrapassado de uma quantidade correspondente ao peso de combustível, etc., necessário ao consumo entre o ponto de partida e o mar.

Ver no verso.

Back.

The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, this certificate is renewed till ...

Place ... Date ... Signature or seal and description of authority.

The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, this certificate is renewed till ...

Place ... Date ... Signature or seal and description of authority.

The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, this certificate is renewed till ...

Place ... Date ... Signature or seal and description of authority.

ANNEX IV

Titles of load line Laws and Rules regarded as equivalent to the British Board of Trade Rules, 1906

Australia.

Part IV of the Navigation Act, 1912-1920, and Navigation (Load line) Regulations of the 17th december, 1924.

Belgium.

Loi sur la sécurité des navires (7 décembre 1920).

Chile.

Reglamento para el trazado del disco marcas y linea oficial de carguio de las naves mercantes (Decree N° 1896 of the 12th november, 1919).

Denmark.

Merchant Shipping (Inspection of Ships) Act of the 29th march, 1920, with later amendments.
Rules and Tables of Freeboard for Ships, dated the 30th september, 1909, as amended by Notification of the 25th July, 1918.

France.

Loi du 17 avril 1907, arrêté du 5 septembre 1908.
Décret du 21 septembre 1908. Autre décret du 21 septembre 1908 modifié par le décret du 1^{er} septembre 1925. Décret du 12 mai 1927. Décret du 17 janvier 1928.

Germany.

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

Hong-Kong.

Merchant Shipping Consolidation Ordinance (N° 10 of 1899), as amended by Ordinances N°s 31 of 1901, 2 of 1903, 5 of 1905, 16 of 1906, 9 of 1909, and 6 of 1190.

Iceland.

Law N° 58 of the 14th june, 1929, Sections 25-26.

India.

Indian Merchant Shipping Act, 1923.

Italy.

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

Verso.

Tendo o navio satisfeito inteiramente às prescrições da Convenção, é este certificado revalidado até ...

Lugar ... Data ... Assinatura ou selo e qualificação da autoridade.

Tendo o navio satisfeito inteiramente às prescrições da Convenção, é este certificado revalidado até ...

Lugar ... Data ... Assinatura ou selo e qualificação da autoridade.

Tendo o navio satisfeito inteiramente às prescrições da Convenção, é este certificado revalidado até ...

Lugar ... Data ... Assinatura ou selo e qualificação da autoridade.

ANEXO IV

Leis e regulamentos, sobre linhas de carga dos navios, considerados equivalentes às regras de 1906 do Board of Trade.

Austrália.

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

Bélgica.

Loi sur la sécurité des navires (7 décembre 1920).

Chile.

Reglamento para el trazado del disco marcas y linea oficial de carguio de las naves mercantes (Decree N° 1896 of the 12th november, 1919).

Dinamarca.

Merchant shipping (Inspection of Ships) Act of the 29th march, 1920, with later amendments.
Rules and Tables of freeboard for ships, dated the 30th september, 1909, as amended by notification of the 25th July, 1918.

França.

Loi du 17 avril 1907, arrêté du 5 septembre 1908.
Décret du 21 septembre 1908. Autre décret du 21 septembre 1908 modifié par le décret du 1^{er} septembre 1925. Décret du 12 mai 1927. Décret du 17 janvier 1928.

Alemanha.

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

Hong-Kong.

Merchant Shipping Consolidation Ordinance (N° 10 of 1899), as amended by Ordinances N°s 31 of 1901, 2 of 1903, 5 of 1905, 16 of 1906, 9 of 1909, and 6 of 1910.

Islândia.

Law N° 58 of 14th june, 1929, Sections 25-26.

Índia.

Indian Merchant Shipping Act, 1923.

Itália.

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

Japan.

Ship load line Law (Law N° 2 of the 10th year of Taisho (1921) and the Rules and Regulations relating thereto.

Netherlands.

Decree of the 22nd september, 1909 (Official Journal N° 315).

Netherlands Indies.

Netherlands Decree of the 22nd september, 1909 (Official Journal N° 315).

New Zealand.

British Board of Trade Rules, 1906.

Norway.

Norwegian Freeboard Rules and Tables of 1909.

Portugal.

Decree N° 11:210 of the 18th july, 1925, and Regulations and Instructions relating thereto.

Spain.

Reglamento para el Trazado del Disco y Marcas de Maxima Carga de los buques marchantes, 1914.

Straits Settlements.

British Board of Trade Rules, 1906.

Sweden.

Rules and Tables of freeboard approved by decree of the 21st may, 1910.

Reino Unido.

Board of Trade Rules, 1906.

United States of America.

British Board of Trade Rules, 1906.

Union of Soviet Socialist Republics.

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

Final act of the International load line Conference, 1930

The Governments of Germany, the Commonwealth of Australia, Belgium, Canada, Chile, Cuba, Denmark, the Free City of Danzig, Spain, the Irish Free State, the United States of America, Finland, France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Greece, India Iceland, Italy, Japan, Latvia, Mexico, Norway, New Zealand, Paraguay, the Netherlands, Peru, Poland, Portugal, Sweden and the Union of Soviet Socialist Republics;

Desiring to promote safety of life and property on sea by establishing in common agreement uniform principles and rules with regard to the limits to which ships on international voyages may be loaded;

Having decided to participate in an international conference which upon the invitation of the Government of

Japão.

Ship Load Line Law N° of the 10th year or Taisho (1921) and the Rules and Regulations relating thereto.

Países Baixos.

Decree of the 22nd september, 1909 (Official Journal N° 315).

Índias Neerlandesas.

Netherlands Decree of the 22nd september, 1909 (Official Journal N° 315).

Nova Zelândia.

British Board of Trade Rules, 1906.

Noruega.

Norwegian Freeboard Rules and Tables of 1909.

Portugal.

Decree N° 11:210 of the 18th july, 1925, and Regulations and Instructions relating thereto.

Espanha.

Reglamento para el Trazado del Disco y Marcas de Maxima Carga de los buques marchantes, 1914.

Straits Settlements.

British Board of Trade Rules, 1906.

Suécia.

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

Reino Unido.

Board of Trade Rules, 1906.

Estados Unidos da América.

British Board of Trade Rules, 1906.

União das Repúblicas Socialistas Soviéticas.

Rules and Regulations relating to the load lines of sea-going merchant vessels, published by Register of the Union of Soviet Socialist Republic, 1928.

Acto final da Conferência Internacional sobre as linhas de carga, 1930

Os Governos da Alemanha, da Austrália, da Bélgica, do Canadá, do Chile, de Cuba, da Dinamarca, da Cidade Livre de Dantzig, de Espanha, do Estado Livre da Irlanda, dos Estados Unidos da América, da Finlândia, da França, do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, da Grécia, da Índia, da Islândia, da Itália, do Japão, da Letónia, do México, da Noruega, da Nova Zelândia, do Paraguai, dos Países Baixos, do Peru, da Polónia, de Portugal, da Suécia e da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas;

Desejando estabelecer de comum acôrdo princípios uniformes e regras com o fim de salvaguardar a vida humana e a propriedade no mar no que respeita aos limites de imersão julgados lícitos no carregamento dos navios em viagens internacionais;

Tendo decidido participar numa Conferência Internacional que, a convite do Governo do Reino Unido da

the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, was held in London;

Appointed the following delegations:

GERMANY

Delegates:

MR. GUSTAV KOENIGS, Ministerialdirigent in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.

MR. ARTHUR WERNER, Ministerialrat in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.

Professor WALTER LAAS, Director of the Germanischer Lloyd Classification Society, Berlin.

MR. KARL STURM, Verwaltungsdirektor of the See-Berufsgenossenschaft, Hamburg.

Experts:

Captain A. N. ELINGIUS, Inspector of the «Hamburg-Südamerika-Line», Hamburg.

MR. WILHELM HEBERLING, Diplom-Ingenieur «Germanischer Lloyd» Classification Society, Berlin.

Captain ERNST KNUTZEN, Inspector of the «Atlantic Tank-Rhederei for Verband deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere», Hamburg.

MR. FRANZ KÖHLER, Gesamtverband, Abteilung Seeleute, Berlin.

Captain LUDWIG SCHMIDT, Inspector of the «Hansa-Line», Bremen.

Captain LUDWIG SCHUBERT, Oberregierungsrat in the «Deutsche Seewarte», Hamburg.

Captain CONRAD SOERENSEN, Inspector of the «Dampfschiffahrtsgesellschaft 1869», Flensburg.

MR. JOHANN WINTER, Chief Engineer, First Ship Surveyor, See-Berufsgenossenschaft, Hamburg.

Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, teve lugar em Londres:

Nomearam as seguintes delegações:

ALEMANHA

Delegados:

SR. GUSTAV KOENIGS, Ministerialdirigent in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.

SR. ARTHUR WERNER, Ministerialrat in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.

Professor WALTER LAAS, Director da sociedade de classificação «Germanischer Lloyd», Berlin.

SR. KARL STURM, Director gerente da See-Berufsgenossenschaft, Hamburgo.

Peritos:

Capitão A. N. ELINGIUS, Inspector da linha «Hamburg-Südamerika», Hamburgo.

SR. WILHELM HEBERLING, Diplom-Ingenieur, Sociedade de Classificação «Germanischer Lloyd», Berlin.

Capitão ERNST KNUTZEN, Inspector da «Atlantic Tank-Rhederei für Verband deutscher kapitäne und Schiffsoffiziere», Hamburgo.

SR. FRANZ KOHLER, Gesamtverband, Abteilung Seeleute, Berlin.

Capitão LUDWIG SCHMIDT, Inspector da «Hansa-Line», Bremen.

Capitão LUDWIG SCHUBERT, Oberregierungsrat in the Deutsche Seewarte, Hamburgo.

Capitão CONRAD SOERENSEN, Inspector da «Dampfschiffahrtsgesellschaft, 1869», Flensburg.

SR. JOHANN WINTER, Engenheiro chefe, perito chefe, See-Berufsgenossenschaft, Hamburgo.

THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA

Delegates:

Captain HENRY PRIAULS CAYLEY, Royal Australian Navy, Commonwealth Naval Representative in London.

MR. VINCENT CYRIL DUFFY, Australia House. Secretary.

Paymaster Lieut. Com. FREYER, A. Royal Australian Navy.

AUSTRÁLIA

Delegados:

Capitão de mar e guerra HENRY PRIAULS CAYLEY, Armada Real Australiana, adido naval do Commonwealth da Austrália em Londres.

SR. VINCENT CYRIL DUFFY, Austrália House. Secretário.

Comissário chefe da marinha A. FREYER, Armada Real Australiana.

BELGIUM

Delegate:

MR. RAOUL F. GRIMARD, Naval Engineer, Technical Adviser to the Central Naval Department.

BÉLGICA

Delegado:

SR. RAOUL F. GRIMARD, Engenheiro naval, conselheiro técnico da Administração Central da Marinha.

CANADA

Delegate:

MR. ALEXANDER JOHNSTON, Deputy Minister of Marine.

Experts:

MR. C. F. M. DUGUID, Chief Naval Architect

Captain J. GILLIES, Canadian Pacific Steamships, Ltd.

MR. FRANK McDONNELL, Chairman, Board of Steamship Inspection.

CANADA

Delegados:

SR. ALEXANDER JOHNSTON, Sub-Ministro da Marinha Mercante.

Peritos:

SR. C. F. M. DUGUID, Engenheiro chefe das construções navais.

Capitão J. GILLIES, Canadian Pacific Steamships, Limited.

FRANK McDONNELL, Presidente da Comissão de Inspeção dos navios.

Captain H. E. NEDDEN, Canadian National Steamship Co.
 Captain R. A. GOUDEY, Canadian National Steamship Co.

Secretary:

MISS EDNA STOWE.

CHILE

Delegate:

Lieut. Commander Constructor, OSCAR BUNSTER, Member of the Chilian Naval Commission in London.

CUBA

Delegate:

MR. GUILLERMO PATTERSON, Cuban Minister in London.

DENMARK

Delegates:

MR. EMIL KROGH, Assistant Secretary in the Ministry of Shipping and Fisheries.
 MR. AEGA H. LARSEN, Naval Architect and Engineer in-Chief to the Ministry of Shipping and Fisheries.

MR. J. A. KÖRBING, Director of the «Forenede Dampskibsselskab», Copenhagen.

Captain H. P. HAGELBERG, Chairman of the Association of Danish Shipmasters.

MR. ERIK JACOBSEN, Trade Union Manager.

Experts:

MR. P. VILLADSEN, Principal in the Ministry of Shipping and Fisheries.
 MR. PEDER FISHER, Naval Architect.

THE FREE CITY OF DANZIG

Delegates:

MR. ALPHONSE POKLEWSKI-KOZIELL, Commercial Counsellor, Polish Legation, London.
 MR. WALDEMAR SIEG, Commercial Counsellor.

SPAIN

Delegate:

MR. OCTAVIANO MARTINEZ-BARCA, Engineer, Spanish Navy.

IRISH FREE STATE

Delegates:

MR. J. W. DULANTY, Commissioner for Trade for the Irish Free State in Great Britain.
 MR. T. J. HEGARTY, Ship Surveyor, Transport and Marine Branch, Department of Industry and Commerce.

Capitão H. E. NEDDEN, Canadian National Steamship Company.
 Capitão R. A. GAUDEY, Canadian National Steamship Company.

Secretaria:

MISS EDNA STOWE.

CHILE

Delegado:

Cap. m. g. OSCAR BUNSTER, Construtor naval, membro da comissão naval do Chile em Londres,

CUBA

Delegado:

SR. GUILLERMO PATTERSON, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário em Londres.

DINAMARCA

Delegados:

SR. EMIL KROGH, Chefe de Repartição do Ministério da Navegação e da Pesca.

SR. AAGE H. LARSEN, Engenheiro construtor e engenheiro chefe do Ministério da Navegação e da Pesca.

SR. J. A. KÖRBING, Director da Companhia de Armamento «det Forenede Dampskibsselskal», Copenhague.

Capitão H. P. HAGELBERG, Presidente da Associação Dinamarquesa dos Capitães da Marinha Mercante.

SR. ERIK JACOBSEN, Gerente do sindicato.

Peritos:

SR. P. WILLADSEN, Sub-chefe da Repartição do Ministério da Navegação e da Pesca.

SR. PEDER FISCHER, Construtor naval.

CIDADE LIVRE DE DANTZIG

Delegados:

SR. ALPHONSE POKLEWSKI-KOZIELT, Conselheiro comercial da Embaixada Polaca em Londres.

SR. WALDEMAR SIEG, Conselheiro comercial.

ESPAÑA

Delegado:

SR. OCTAVIANO MARTINEZ-BARCA, Engenheiro naval.

ESTADO LIVRE DA IRLANDA

Delegados:

SR. J. W. DULANTY, Comissário do comércio do Estado Livre da Irlanda na Grã-Bretanha.

SR. T. J. HEGARTY, Ship Surveyor, Transport and Marine Branch.

UNITED STATES OF AMERICA

Delegates :

MR. HERBERT B. WALKER, President of the American Steamship Owners' Association.
 MR. DAVID ARNOTT, Chief Surveyor, American, Bureau of Shipping.
 MR. LAURENS PRIOR, Bureau of Navigation, Department of Commerce.
 MR. HOWARD C. TOWLE, National Council of American Shipbuilders.
 MR. SAMUEL D. McCOMB, Marine Office of America.
 Captain ALBERT F. PILLSBURY, Pillsbury and Curtis, San Francisco.
 MR. ROBERT F. HAND, Vice-President Standard Shipping Co., New-York.
 MR. JAMES KENNEDY, General Manager, Marine Department, Gulf Refining Co., New-York.
 MR. H. W. WARLEY, Vice-President Ore Steamship Corporation, New-York.
 Rear-Admiral JOHN G. TAWRESEY, C. C. United States Navy, Retired. United States Shipping Board.

Technical Advisers :

MR. DAVID W. DICKIE, Engineer and Naval Architect, Attorney-at-Law, San Francisco.
 Captain P. C. GRENING, Director for Europe, United States Shipping Board Merchant Fleet Corporation.
 MR. G. A. SMITH, American Bureau of Shipping.

FINLAND

Delegates :

MR. A. H. SAASTAMOINEN, Finish Minister in London.
 Commander BIRGER BRANDT, Finish Shipmasters' Association.

Assistant Delegate :

MR. E. WALIKANGAS, Finish Legation, London.

FRANCE

Delegates :

MR. ANDRÉ MAURICE HAARBLEICHER, Naval Construction Corps, Director of the Departments of the Mercantile Fleet and of Naval Material at the Ministry of the Mercantile Marine.
 MR. RENÉ HIPPOLYTE JOSEPH LINDEMANN, Assistant Director of the Department of Marine Labour and of the Accountants' Department at the Ministry of the Mercantile Marine.
 MR. JEAN HENRI THEOPHILE MARIE, Naval Construction Corps, Assistant to the Director of the Departments of the Mercantile Fleet and of Naval Material at the Ministry of the Mercantile Marine.
 MR. A. H. A. DE BERLHE, Deputy Manager of the Bureau Veritas.

Assistant to the Delegates :

MR. J. VOLMAT, Chief Hydrographer, 2nd Class representing the French Admiralty.

Experts :

MR. JACQUES DE BERLHE, Engineer to the Bureau Veritas.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

Delegados :

SR. HERBERT B. WALKER, Presidente da Associação Americana dos Armadores de Navios.
 SR. DAVID ARNOTT, Inspector chefe, American Bureau of Shipping.
 SR. LAURENS PRIOR, Repartição da Navegação, Serviço do Comércio.
 SR. HOWARD C. TOWLE, Conselho Nacional dos Armadores Americanos.
 SR. SAMUEL D. McCOMB, Marine Office of America.
 Capitão ALBERT F. PILLSBURY, Da casa Pillsbury and Curtis, San Francisco.
 SR. ROBERT F. HAND, Vice-presidente, Standard Shipping Company, New-York.
 SR. JAMES KENNEDY, Director gerente, Secção de navegação, Gulf Refining Co., New-York.
 SR. H. W. WARLEY, Vice-presidente, Ore Steamship Corporation, New-York.
 Contra-almirante, reformado, JOHN G. TAWRESEY, C. C. da Marinha dos Estados Unidos. United States Shipping Board.

Conselheiros técnicos :

SR. DAVID W. DICKIE, Engenheiro construtor naval, S. Francisco.
 Capitão de M. G. P. C. GRENNING, Director para a Europa da United States Merchant Shipping Board Fleet Corporation.
 SR. G. A. SMITH, American Bureau of Shipping.

FINLANDIA

Delegados :

SR. A. H. SAASTAMOINEN, Enviado extraordinário e Ministro Plenipotenciário em Londres.
 Capitão de fragata BIRGER BRANDT, Associação Finlandesa dos Capitães de Navio.

Delegado adjunto :

SR. E. WALIKANGAS, Legação finlandesa em Londres.

FRANÇA

Delegados :

SR. ANDRÉ MAURICE HAARBLEICHER, Engenheiro chefe de 1.^a classe do Génie Maritime, Director dos serviços da frota de comércio e do material naval do Ministério da Marinha Mercante.
 SR. RENÉ HIPPOLYTE JOSEPH LINDEMANN, Director ajudante dos Serviços do Trabalho Marítimo e da Contabilidade do Ministério da Marinha Mercante.
 SR. JEAN HENRI THEOPHILE MARIE, Engenheiro principal do Génie Maritime, adjunto do director dos Serviços da Frota de Comércio e do Material Naval do Ministério da Marinha Mercante.
 SR. A. H. A. DE BERLHE, Administrador delegado do Bureau Veritas.

Adjunto dos delegados :

SR. J. VOLNAT, Engenheiro chefe hidrógrafo de 2.^a classe, representante do almirantado francês.

Peritos :

SR. JACQUES DE BERLHE, Engenheiro do Bureau Veritas.

MR. BRILLIÉ, Chief Consulting Engineer of the Compagnie Générale Transatlantique.
 MR. M. A. R. DE CATALANO, Chief Superintendent of the Compagnie Générale Transatlantique.
 MR. J. R. L. DUBOIS, Chief Marine Superintendent of the Compagnie des Messageries Maritimes.
 MR. G. FALCOS, Chief Engineer of the Compagnie des Messageries Maritimes.
 MR. CH. LE PALLETIER, Chief Engineer of the Compagnie des Chargeurs Réunis.
 MR. A. NIZERY, Manager of the Compagnie des Chargeurs Réunis.
 MR. PATRY, Chief Engineer of the Bureau Veritas.
 MR. J. PERRACHON, Assistant Manager of the Compagnie Auxiliaire de Navigation.
 MR. JULES M. A. T. PINCZON, Chief Consulting Engineer of the Chantiers de Saint-Nazaire.
 MR. R. ROSSIGNEUX, Chief of the Technical Department of the Comité Central des Armateurs de France.

Secretary:

Captain C. F. J. DILLY, Inspector of Navigation, Ministry of Mercantile Marine.

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

Delegates:

SIR HENRY F. OLIVER, Admiral of the Fleet, Royal Navy.
 Captain F. W. BATE, Professional Officer, Mercantile Marine Department, Board of Trade.
 MR. A. J. DANIEL, Principal Ship Surveyor, Board of Trade.
 Captain J. T. EDWARDS, Master Mariner, Retired.
 MR. ERNEST W. GLOVER, Chamber of Shipping of the United Kingdom.
 SIR NORMAN HILL, Chairman, Merchant Shipping Advisory Committee, Board of Trade.
 SIR CHARLES HIPWOOD, Board of Trade.
 MR. J. FOSTER KING, Chief Surveyor to the British Corporation Register of Shipping and Aircraft.
 DR. J. MONTGOMERIE, Chief Ship Surveyor to Lloyd's Register of Shipping.
 SIR CHARLES J. O. SANDERS, Chairman, Load Line Committee, 1927-1929.
 MR. WILLIAM ROBERT SPENCE, General Secretary, National Union of Seamen.
 Captain A. SPENCE, Master Mariner, Retired.

Secretary:

MR. A. E. LEE, Board of Trade.

Assistant Secretaries:

MR. G. C. AGER, Board of Trade.
 MR. W. GRAHAM, Board of Trade.
 MR. H. C. MILLER, Board of Trade.
 MR. J. T. MUNDEN, Board of Trade.
 MR. W. E. STIMPSON, Board of Trade.

GREECE

Delegate:

MR. NICOLAS G. LELY, Consul-General for Greece in London.

SR. BRILLIÉ, Engenheiro chefe consultor da Compagnie Générale Transatlantique.
 SR. M. A. R. DE CATALANO, Chefe de armação da Compagnie Générale Transatlantique.
 SR. T. R. L. DUBOIS, Chefe do Serviço Marítimo da Compagnie des Messageries Maritimes.
 SR. J. FALCÔS, Engenheiro chefe da Compagnie des Messageries Maritimes.
 SR. CH. LE PALLETIER, Engenheiro chefe da Compagnie des Chargeurs Réunis.
 SR. A. NIZEREY, Director da Companhia des Chargeurs Réunis.
 SR. PATRY, Engenheiro chefe do Bureau Veritas.
 SR. J. PERRACHON, Sub-director da Companhia Auxiliar de Navegação.
 SR. JULES M. A. T. PINCZON, Engenheiro chefe consultor dos Estaleiros de Saint-Nazaire.
 SR. R. ROSSIGNEUX, Chefe do serviço técnico do Comité Central des Armateurs de France.

Secretário:

Capitão de longo curso C. F. T. DILLY, Inspector da Navegação Marítima, Ministério da Marinha Mercante.

REINO UNIDO DA GRÃ-BRETANHA E IRLANDA DO NORTE

Delegados:

SR. HENRY F. OLIVER, Almirante.
 Capitão F. W. BATE, Conselheiro Náutico do Serviço da Marinha Mercante, Board of Trade.
 SR. A. J. DANIEL, Perito principal, Board of Trade.
 Capitão JOHN THOMAS EDWARDS, Capitão de longo curso, reformado.
 SR. ERNEST W. GLOVER, Câmara de Navegação do Reino Unido.
 SR. NORMAN HILL, Presidente do Merchant Shipping Advisory, Committee, Board of Trade.
 SR. CHARLES HIPWOOD, Board of Trade.
 SR. J. FOSTER KING, Inspector chefe da British Corporation Register of Shipping and Aircraft.
 DR. J. MONTGOMERIE, Perito chefe no Lloyd's Register of Shipping.
 SR. CHARLES J. O. SANDERS, Presidente do Load Line Committee, 1927-1929.
 SR. WILLIAM ROBERT SPENCE, secretário geral da União Nacional dos Marinheiros.
 Capitão ALFRED SPENCER, Capitão de longo curso, reformado.

Secretário:

SR. A. E. LEE, Board of Trade.

Secretários adjuntos:

SR. G. C. AGER, Board of Trade.
 SR. W. GRAHAM, Board of Trade.
 SR. H. C. MILLER, Board of Trade.
 SR. J. T. MUNDEN, Board of Trade.
 SR. W. E. STIMPSON, Board of Trade.

GRECIA

Delegado:

SR. NICOLAS G. LELY, cônsul geral da Grécia em Londres.

Expert Advisers:

Commander Basil SCARPETIS, Commander Harbour Master, Head of the Shipping Services at the Greek Consulate-General, London.
 Acting Commander EVANGHELOS ROUSSÓS, Assistant of the Naval and Air Attaché of Greece, London.

INDIA

Delegates:

SIR GEOFFREY L. CORBETT, Late Secretary to the Government of India, Commerce Department.
 MR. MOWROJEE DADABHOY ALLBLESS, Chairman of Scindia Steamships (London), Ltd.
 Captain KAVAS COKERJEE, Marine Superintendent, Scindia Steam Navigation, Co. Ltd., Bombay.
 Engineer-Commander JOHN SUTHERLAND PAGE, Royal Indian Marine. Late Principal Engineer and Ship Surveyor, Government of Bengal.

ICELAND

Delegates:

SIR AMIL KROGH, Assistant Secretary in the Danish Ministry of Shipping and Fisheries.
 MR. AAGE H. LARSEN, Naval Architect and Engineer-in-Chief to the Danish Ministry of Shipping and Fisheries.
 MR. J. A. KÖRBING, Director of the «Forenede Dampskibsselskab», Copenhagen.
 Captain H. P. HAGELBERG, Chairman of the Association of Danish Shipmasters.
 MR. ERIK JACOBSEN, Trade Union Manager, Denmark.

Experts:

MR. P. VILLADSEN, Principal in the
 MR. PEDER FISCHER, Naval Architect.

ITALY

Delegates:

General GIULIO INGIANNI, General Director of the Mercantile Marine.
 Admiral GIUSEPPE CANTÙ, Admiral of Division, Technical Inspector of the Mercantile Marine.
 Professor TORQUATO GIANNINI, Counsellor for Emigration in the Italian Foreign Office.

Assistant Delegate:

DR. CAETANO LAMPERTICO, Vice-Counsellor for Emigration in the Italian Foreign Office.

Experts:

MR. CARLO DOERFLES, Naval Architect, Head of the Technical Office of the Registro Italiano Navale ed Aeronautico, Trieste.
 MR. AROLD PALANCA, Representing the Italian Shipowners' Federation.
 MR. GINO SOLDÀ, Naval Architect, Inspector of the Registro Italiano Navale ed Aeronautico.
 Capitão LUIGI ZINO, Representing the Italian Cargo Shipowners' Federation Genoa.

Conselheiros técnicos:

Capitão de fragata Basil SCARPETIS, Capitão do porto, chefe dos serviços de navegação do Consulado Geral da Grécia em Londres,
 Capitão de fragata EVANGHELOS ROUSSOS, Adjunto do adido naval e aéreo da Grécia em Londres.

ÍNDIA

Delegados:

SR. GEOFFREY L. COBERTT, Late Secretary to the Government of India, Commerce Department.
 SR. NOWROJEE DADABOY ALLBLESS, Presidente da Scindia Steamships (London) Ltd.
 Capitão KAVAS COKERJEE, Inspector de navios da Scindia Steam Navigation, Co., Ltd., Bombay.
 Capitão de fragata engenheiro JOHN SUTHERLAND PAGE, Engenheiro chefe naval indiano e perito, reformado, do Governo de Bengala.

ISLÂNDIA

Delegados:

SR. AMIL KROGH, Chefe de repartição no Ministério Dinamarquês da Navegação e da Pesca.
 SR. AAGE H. LARSON, Engenheiro construtor e engenheiro chefe do Ministério Dinamarquês da Navegação e da Pesca.
 SR. J. A. KORBING, Director da Companhia de Armamento «det Forenede Dampskibsselskab», Copenhagen.
 Capitão H. P. HAGELBERG, Presidente da Associação Dinamarquesa dos Capitães da Marinha Mercante.
 SR. ERIK JACOBSEN, Gerente do Sindicato, Dinamarca.

Peritos:

SR. P. VILLADSEN, Sub-chefe de repartição no Ministério Dinamarquês da Navegação e da Pesca.
 SR. PEDER FISCHER, Construtor naval.

ITALIA

Delegados:

General GIULIO INGIANNI, Director geral da Marinha Mercante.
 Almirante GIUSEPPE CANTÙ, Inspector técnico da Marinha Mercante.
 Professor TORQUATO GIANNINI, Conselheiro de emigração no Ministério dos Negócios Estrangeiros.

Delegado adjunto:

DR. CAETANO LAMPERTICO, Vice-conselheiro de emigração no Ministério dos Negócios Estrangeiros de Itália.

Peritos:

SR. CARLO DOERFLES, Construtor naval, chefe da Repartição Técnica do Registro Italiano Naval ed Aeronáutico, em Trieste.
 SR. AROLD PALANCA, Representante da Federação dos Armadores Italianos.
 SR. GINO SOLDÀ, Construtor naval, Inspector do Registro Italiano Naval ed Aeronáutico.
 Capitão LUIGI ZINO, Representante da Federação dos Armadores dos Navios de Carga em Génova.

Captain ARTURO ROMANO, Representing the Italian Confederation of Captains, Officers and Seamen.
MR. GIUSEPPE GASPARINI, Naval Architect, representing the Italian General Confederation of Industry.

Capitão ARTURO ROMANO, Representante da Confederação Italiana dos Capitães, Oficiais e Marinheiros.
SR. GIUSEPPE GASPARINI, Construtor naval, Representante da Confederação Geral Italiana da Indústria.

JAPAN

Delegates :

MR. SHOICHI NAKAYAMA, First-Class Secretary of Embassy.
MR. SUKEFUMI IWAI, Expert in the Local Administration Office of Communications.

Experts :

MR. KUMAICHI SHOWNO, Expert in the Local Administration Office of Communications.
MR. TAKEJI KOBAYASHI, Secretary in the Department of Communications.
MR. MOTOKI MATSUMURA, Attaché.
Captain NAGAYOSHI HORI, Temporary Staff in the Department of Communications.

JAPÃO

Delegados :

SR. SHOICHI NAKAYAMA, Secretário da Embaixada de 1.^a classe.
SR. SUKEFUMI IWAI, Perito da Repartição de Administração Local das Comunicações.

Peritos :

SR. KUMAICHI SHOWNO, Perito da Repartição de Administração Local das Comunicações.
SR. TAKEJI KOBAYASHI, Secretary in the Department of Communications.
SR. MOTOKI MATSUMURA, Adido.
Capitão de mar e guerra NAGAYOSHI HORI, Temporary Staff in the Department of Communications.

LATVIA

Delegates :

MR. ARTURS OZOLS, Director of the Marine Department.
Captain ANDREJS LONFELDS, Latvian Shipowners' Society.

LETÓNIA

Delegados :

SR. ARTURS OZOLS, Director of the Marine Department.
Capitão ANDREJS LONFELDS, Associação dos Armadores Letões.

MEXICO

Delegates :

MR. GUSTAVO LUDERS DE NEGRI, Consul-General for Mexico in London.

Secretary :

MR. MACEDONIO GARZA, Vice-Consul for Mexico, London.

MÉXICO

Delegados :

SR. GUSTAVO LUDERO DE NEGRI, Cônsul Geral do México em Londres.

Secretário :

SR. MACEDÓNIO GARZA, Vice-Cônsul do México em Londres.

NORWAY

Delegates :

MR. ERLING BRYN, Director of the Department of Shipping, Ministry of Commerce and Navigation.
MR. JOHAN SCHÖNHEYDER, Surveyor-in-Chief in the Ministry of Commerce and Navigation.
DR. J. BRUHN, Director of the Norwegian Veritas.
MR. J. HYSING OLSEN, Shipowner.
MR. EIVIND TONNESEN, Managing Director of the Norwegian Shipmasters' Association.
MR. A. BIRKELAND, President of the Norwegian Sailors' and Firemen's Union.

Adviser :

MR. E. WETTERGREEN, Chief of Division in the Ministry of Commerce and Navigation.

NORUEGA

Delegados :

SR. ERLING BRYN, Director of the Department of Shipping, Ministry of Commerce and Navigation.
SR. JOHAN SCHÖNHEYDER, Perito chefe do Ministério do Comércio e da Navegação.
SR. J. BRUHN, Director do «Norwegian Veritas».
SR. R. HYSING OLSEN, Armador.
SR. EIVIND TONNESE, Director gerente da Associação Norueguesa dos Capitães de Navio.
SR. A. BIRKELAND, Presidente da União Norueguesa dos Marinheiros e Pessoal de Fogo.

Conselheiro :

SR. E. WETTERGREEN, Chefe de Divisão no Ministério do Comércio e Navegação.

NEW ZEALAND

Delegates :

SIR THOMAS MASON WILFORD, High Commissioner for New Zealand in London.
SIR CHARLES HOLDSWORTH, Managing Director of the Union Steamship Company of New Zealand, Ltd.

NOVA ZELÂNDIA

Delegados :

SR. THOMAS MASON WILFORD, Alto Comissário da Nova Zelândia em Londres.
SR. CHARLES HOLDSWORTH, Director gerente da Union Steamship Company of New Zealand, Limited.

PARAGUAY

Delegate:

DR. HORACIO CARISIMO, Chargé d'Affaires in London.

NETHERLANDS

Delegates:

Vice-Admiral (retired) C. FOCK, Inspector-General of Navigation of the Freeboard Assigning Commission.

MR. A. VAN DRIEL, Naval Architect, Adviser on Naval Architecture to the Shipping Inspection Service, Member and Secretary of the Freeboard Assigning Commission.

MR. J. BRAUTIGAM, Chairman of the Netherlands Union of Transport Workers. Member of the Second Chamber of the States General.

MR. J. W. LANGELEER, Inspector of Shipping, Dutch East Indies.

MR. J. RYPPERDA WIERDSMA, Chairman of the Holland-America Line.

Captain G. L. HEERIS, Secretary of the Netherlands Shipowners' Association.

Experts:

MR. H. KEYSER, Assistant Director of the Royal Netherlands Meteorological Institute.

Professor E. KAL, Professor in Naval Architecture at the Technical University, Delft.

MR. F. REEDEKER, Master Mariner, retired.

MR. G. DE RONDE, Master Mariner, retired.

MR. J. CARPENTIER-ALTING, Naval Architect.

Secretary:

JONKHEER O. REUCHLIN, Attaché to the Netherlands Legation, London.

PERU

Delegate:

Captain MANUEL D. FAURA, Naval Attaché in London.

POLAND

Delegates:

MR. ALPHONSE POKLEWSKI-KOZIELL, Commercial Counsellor, Polish Embassy, London.

MR. BOGUSLAW BAGNIEWSKI, Counsellor, Ministry of Industry and Trade, Warsaw.

PORTUGAL

Delegates:

MR. THOMAZ RIBEIRO DE MELO, Minister Plenipotentiary, Head of the Economic Questions of the Portuguese Ministry of Foreign Affairs.

Captain CARLOS TEODORO DA COSTA, Naval Architect.

SWEDEN

Delegates:

Baron ERIK KULE PALMSTIERNA, Swedish Minister in London.

PARAGUAI

Delegado:

DR. HORACIO CARISIMO, Encarregado dos Negócios em Londres.

PAÍSES BAIXOS

Delegados:

Vice-almirante, reformado, C. JOCK, Inspector Geral da Navegação; Presidente da comissão para a fixação do bordo livre mínimo dos navios.

SR. Engenheiro A. VAN DRIEL, Conselheiro das construções navais junto da inspecção da navegação; membro e secretário da comissão para a fixação do mínimo bordo livre dos navios.

SR. J. BRAUTIGAM, Presidente da Liga Central dos Trabalhadores de Transportes; membro da segunda Câmara dos Estados Gerais.

SR. J. W. LANGELEER, do serviço da navegação das Índias Neerlandesas.

SR. J. RYPPERDA WIERDSMA, Presidente director da Sociedade Anónima de Navegação intitulada «Holland-America Line».

Capitão G. L. HEERIS, Secretário da Associação dos Armadores Neerlandeses.

Peritos:

SR. H. KEYSER, Director adjunto do Real Instituto Meteorológico Neerlandês.

Professor N. KAL, Professor de construção naval na Universidade Técnica em Delft.

SR. F. REEDEKER, antigo capitão da Marinha Mercante.

SR. G. DE RONDE, antigo capitão da Marinha Mercante.

SR. J. CARPENTIER-ALTING, Arquitecto naval.

Secretário:

JONKHEER O. REUCHLIN, Adido à Legação Holandesa em Londres.

PERU

Delegado:

Capitão MANUEL D. FAURA, Adido naval em Londres.

POLÓNIA

Delegados:

SR. ALPHONSE POKLEWSKI-KOZIELL, Conselheiro Comercial da Embaixada Polaca em Londres.

SR. BOGUSLAW BAGNIEWSKI, Conselheiro do Ministério da Indústria e Comércio, Varsóvia.

PORTUGAL

Delegados:

SR. THOMAZ RIBEIRO DE MELO, Ministro Plenipotenciário, chefe da Repartição das Questões Económicas do Ministério dos Negócios Estrangeiros.

SR. CARLOS THEODORO DA COSTA, Capitão de fragata e engenheiro construtor naval.

SUÉCIA

Delegados:

Barão ERIK KULE PALMSTIERNA, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário em Londres.

MR. PER AXEL LINDBLAD, Assistant Under Secretary in the Board of Trade.
 Captain ERIK AXEL FREDRIK EGGERT, Maritime Expert to the Social Board.

Experts and assistant delegate:

MR. C. MAC E. BÖÖS, First Amanuensis in the Board of Trade.
 MR. A. W. PALMQVIST, Controller of Tonnage, Gothenburg District.
 Captain O. A. NORDBORG, Member of the First Chamber of Parliament, Director of the Swedish Shipowners' Association.
 Captain N. P. LARSSON, President of the Swedish Society of Masters and Officers of the Mercantile Marine.
 MR. N. OLSSON, President of the Swedish Seamen's Union.

UNION OF SOCIALIST SOVIET REPUBLIC

Delegate:

MR. DIMITRI BOGOMOLOFF, Counsellor of the Soviet Embassy in London.

Experts:

MR. P. MATVEEFF, Naval Engineer.
 MR. A. A. KAUUL, Anglo-Soviet Shipping Co.

The Governments of Austria, Estonia,
 Hungary and Turkey

Appointed observers as follows:

AUSTRIA

MR. K. ZEILEISSEN, Secretary to the Austrian Legation, London.

ESTONIA

MR. R. A. MOLLERSON, Counsellor of Estonian Legation, London.

HUNGARY

Baron IVAN RUBIDO-ZICHY, Hungarian Minister in London.

TURKEY

MEHMET ALI SEVKI PASHA, Counsellor to the Turkish Embassy in London.

The League of Nations, having been invited to send representatives to the Conference to act as observers, appointed the following delegation for this purpose:

MR. ROBERT HAAS, Secretary-General of the Advisory and Technical Committees for Communications and Transit.

SR. PER AXEL LINDBLAD, Chefe de secção da Administração Central do Comércio.
 Capitão ERIK AXEL FREDRIK EGGERT, Perito nos Negócios Marítimos da Administração Real do Trabalho e Previdência Social.

Peritos e delegados adjuntos:

SR. G. MAC E. BÖÖS, Secretário na Administração do Comércio.
 SR. A. W. PALMQVIST, Controller of Tonnage, distrito de Gothemburgo.
 Capitão O. A. NORDBORG, Membro da Primeira Câmara do Riksdag, Director da Associação Sueca dos Oficiais da Marinha Mercante.
 Capitão N. P. LARSSON, Presidente da Sociedade Sueca dos Capitães e Oficiais da Marinha Mercante.
 SR. N. OLSSON, Presidente da União Sueca dos Marinheiros.

UNIÃO DAS REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS

Delegado:

SR. DIMITRI BOGOMOLOFF, Conselheiro da Embaixada da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas em Londres.

Peritos:

SR. P. MATVEEFF, Engenheiro Naval.
 SR. A. A. KAUUL, Companhia de Navegação Anglo-Soviética.

Os Governos da Áustria, Estónia, Hungria e Turquia

Nomearam os observadores seguintes:

ÁUSTRIA

SR. K. ZEILEISSEN, Secretário da Legação da Áustria em Londres.

ESTÓNIA

SR. R. A. MOLLERSON, Conselheiro da Legação da Estónia em Londres.

HUNGRIA

Barão IVAN RUBIDO-ZICHY, Ministro Plenipotenciário da Hungria em Londres.

TURQUIA

MEHMET ALI SEVKI PASHA, Conselheiro da Embaixada da Turquia em Londres.

A Sociedade das Nações, convidada a enviar representantes à Conferência a título de observadores, nomeou com esse fim a seguinte delegação:

SR. ROBERT HAAS, Secretário Geral da Comissão Consultiva e Técnica de Comunicações e Trânsito.

Mr. J. M. F. ROMEIN, Secretary of the Permanent Committee for Ports and Maritime Navigation.

Sr. J. M. F. ROMEIN, Secretário da Comissão Permanente dos portos e de navegação marítima.

Who accordingly assembled in London.

As quais, portanto, se reuniram em Londres.

Admiral of the Fleet Sir HENRY F. OLIVER was appointed President of the Conference, and Mr. A. E. Lee, Secretary-General.

O Almirante Sir HENRY F. OLIVER foi nomeado presidente da Conferência e o Sr. A. E. LEE secretário geral.

For the purposes of its work the Conference set up the following Committees, of which the under-mentioned were Presidents:

Para a realização dos seus trabalhos a Conferência constituiu as seguintes comissões, sob a presidência das pessoas adiante indicadas:

Administration Committee: Mr. KOENIGS.

Comissão de Administração: SR. KOENIGS.

Main Technical Committee: Sir CHARLES SANDERS.

Comissão Técnica Principal: SIR CHARLES SANDERS.

The Tankers Committee: Mr. Kennedy.

Comissão dos Navios-Cisternas: SR. KENNEDY.

Timber Ships Committee: Mr. EMIL KROGH.

Comissão dos Navios transportando carregamentos de madeira no convés: SR. EMIL KROGH.

Special Types of Ship Committee Vice-Admiral FOCK.

Comissão dos Navios de tipos especiais: Vice-Almirante FOCK.

Zones Committee: General INGIANNI.

Comissão das Zonas: General INGIANNI.

Drafting Committee: Mr. HAARBLEICHER.

Comissão de redacção: SR. HAARBLEICHER.

Credentials Committee: Mr. NAKAYAMA.

Comissão dos Plenipotenciários: SR. NAKAYAMA.

In the course of a series of meetings between the 20th May, 1930, and the 5th July, 1930, a Load Line Convention, dated the 5th July, 1930, was drawn up.

No decurso das reuniões, que tiveram lugar de 20 de Maio a 5 de Julho de 1930, foi elaborada uma Convenção sobre as linhas de carga, datada de 5 de Julho de 1930.

I

I

The Conference takes note of the following declarations, made by the undermentioned delegation:

The Plenipotentiaries of the United States of America formally declare that the signing of the International Load Line Convention by them, on the part of the United States of America, on this date, is not to be constructed to mean that the Government of the United States of America recognizes a régime or entity which signs or accedes to the Convention as the Government of a country when that régime or entity is not recognized by the Government of the United States of America as the Government of that country.

The Plenipotentiaries of the United States of America further declare that the participation of the United States of America in the International Load Line Convention signed on this date does not involve any contractual obligation on the part of the United States of America to a country, represented by a régime or entity which the Government of the United States of America does not recognize as the Government of that country, until such country has a Government recognized by the Government of the United States of America.

II

The Conference also adopts the following recommendations:

Ships of less than 150 tons gross engaged on international voyages.

The Conference recommends that such regulations as may be made by any of the Contracting Governments

A Conferência toma nota das seguintes declarações feitas pela delegação adiante indicada:

Os Plenipotenciários dos Estados Unidos da América declaram formalmente que a assinatura da Convenção Internacional sobre as Linhas de Carga, levando a data de hoje, não deve ser considerada como significando que o Governo dos Estados Unidos da América reconhece um regime ou uma instituição signatária ou aderente à presente Convenção quando esse regime ou instituição não foi reconhecido, como sendo o Governo desse país, pelo Governo dos Estados Unidos da América.

Além disso, os plenipotenciários dos Estados Unidos da América declaram que o facto de os Estados Unidos participarem da Convenção Internacional sobre as linhas de carga, hoje assinada, não implica para os Estados Unidos qualquer obrigação contratual a respeito de um país representado por um regime ou instituição que o Governo dos Estados Unidos da América não reconhece como sendo o Governo desse país e isto até que esse país tenha um Governo reconhecido pelos Estados Unidos da América.

II

A Conferência adopta igualmente as seguintes recomendações:

Navios de menos de 150 tolenadas brutas efectuando viagens internacionais.

A Conferência recomenda que os regulamentos que podem ser estabelecidos por um qualquer dos Governos

relating to ships of less than 150 tons gross engaged on international voyages should, so far as practicable and reasonable, be framed in accordance with the principles and rules laid down in this Convention, and should whenever possible be made after consultation and agreement with the Governments of the other countries concerned in such international voyages.

Strength

As under the Rules attached to this Convention, ships which comply with the highest standard laid down in the rules of a classification society recognized by the Administration are regarded as having sufficient strength for the minimum freeboards allowed under the rules, the Conference recommends that each Administration should request the Society or Societies which it has recognized to confer from time to time with the Societies recognized by other Administrations, with a view to securing as much uniformity as possible in the application of the standards of strength on which freeboards is based.

Annual Surveys

The Conference recommends that, if possible, each Administration should make arrangements for the periodical inspections referred to in paragraph 3 (c) of Article 14 to be held at intervals of approximately twelve months so far as concerns the maintenance of the fittings and appliances referred to in Condition B of paragraph 3 of that Article (i. e., the fittings and appliances for the (i) protection of openings, (ii) guard rails, (iii) freeing ports and (iv) means of access to crews' quarters).

Information regarding damage to tankers

The Conference recommends that the Governments of the countries to which tankers belong shall keep records of all structural and deck damage to these ships caused by stress of weather, so that information with regard to these matters may be available.

In faith whereof, the undersigned have affixed their signatures to the present Act.

Done in London this fifth day of July, 1930, in a single copy which shall be deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which shall transmit certified true copies thereof to all signatory Governments.

contratantes para os navios de menos de 150 toneladas brutas efectuando viagens internacionais sejam estabelecidos, dentro do possível, em harmonia com os princípios e regras fixados pela Convenção e, sendo viável, depois de consulta aos Governos dos outros países interessados nessas viagens internacionais e depois de obtido o respectivo acôrdo.

Resistência

Segundo as Regras anexas à presente Convenção, os navios que satisfaçam aos «Standards» mais elevados estabelecidos nas regras das Sociedades de Classificação reconhecidas pela Administração são considerados como tendo robustez suficiente para obter o bordo livre mínimo que pode ser acordado segundo as Regras. A Conferência recomenda que cada Administração peça à Sociedade ou Sociedades que ela reconheceu que chegue a acôrdo com as outras sociedades reconhecidas pelas restantes administrações com o objectivo de realizar uma uniformidade tam grande quanto possível na aplicação dos «Standards» de resistência sobre os quais se baseia o bordo livre.

Vistorias anuais

A Conferência recomenda que, quando tal seja possível, cada Administração tome disposições com o fim de organizar todos os doze meses as vistorias periódicas referidas no parágrafo 3 (c) do artigo 14.º visando o estado dos dispositivos e instalações enunciadas na cláusula B do parágrafo 3 desse artigo, isto é: (i) a protecção das aberturas, (ii) as balaústradas, (iii) os rebordos ou portas de tempo, (iv) os meios de acesso aos alojamentos da tripulação.

Informação a respeito das avarias nos navios-cisternas

A Conferência recomenda que os Governos dos países a que pertencem os navios-cisternas recolham dados sobre todas as avarias, aos cascos e pavimentos, ocasionadas nesses navios por efeito de tempestade, com o fim de reunir informações a respeito de tal questão.

Em firmeza do que, os abaixo assinados apuseram as suas assinaturas neste Acto.

Feito em Londres, aos cinco dias do mês de Julho de 1930, em um só exemplar, que será depositado nos arquivos do Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, que transmitirá cópias autênticas aos Governos signatários.

*Gustav Koenigs.
Walter Laas.
Karl Sturm.
Wilhelm Heberling.
H. P. Cayley.
V. C. Duffy.
R. Grimard.
A. Johnston.
Chas. Duguid.
Frank McDonnell.
Edna Stowe.
Oscar Bunster.
Guillermo Patterson.
Emil Krogh.
Aage H. Larsen.*

H. P. Hagelberg.
P. Villadsen.
P. Fischer.
Octaviano M. Barca.
Sean Dulchaontigh.
T. J. Hegarty.
Herberth B. Walker.
David Arnott.
Laurens Prior.
Howard C. Towle.
Albert F. Pillsbury.
Robert F. Hand.
Jas. Kennedy.
H. W. Warley.
John G. Tawresey.
Giulio Ingianni.
Giuseppe Cantù.
Ing. Carlo Doerfler.
G. Soldà.
G. Gasparini.
S. Nakayama.
S. Iwai.
K. Showno.
T. Kobayashi.
M. Matsumura.
N. Hori.
A. Ozols.
G. Luders de Negri.
E. Bryn.
J. Schönheyder.
Thomas M. Wilford.
C. Holdsworth.
C. Fock.
A. van Driel.
Joh. Brautigam.
Langelier.
J. R. Wierdsma.
M. D. Faura.
A. Poklewski-Koziell.
B. Bagniewski.
Thomaz Ribeiro de Melo.
Carlos Theodoro da Costa.
D. Bogomoloff.
P. Matveeff.
A. Kaukul.
J. M. F. Romein.
S. Horacio Carisimo.
T. C. Giannini.

Visto, examinado e considerado quanto se contém na referida Convenção e respectivos Protocolo Final e Acto Final, aprovados por decreto número vinte e um mil e noventa, de catorze de Abril de mil novecentos e trinta e dois, são, pela presente Carta, a mesma Convenção e seus mencionados anexos confirmados e ratificados, assim no todo como em cada uma das suas cláusulas e estipulações, e dados por firmes e válidos para produzirem os seus devidos efeitos e serem inviolavelmente cumpridos e observados.

Em testemunho do que a presente Carta vai por mim assinada e selada com o selo da República Portuguesa.

Dada nos Paços do Governo da República, aos dezasseis de Abril de mil novecentos e trinta e dois. — ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *Fernando Augusto Branco.*

O instrumento de ratificação por parte de Portugal foi depositado nos arquivos do Governo Inglês em 1 de Outubro de 1932, e a Convenção entrará em vigor em Portugal no dia 1 de Janeiro de 1933, na conformidade do que se acha estipulado no artigo 24.º — O Secretário Geral, *Luiz Tetzeira de Sampaio.*

