



DIÁRIO DO GOVÊRNO

PREÇO DÊSTE NÚMERO—13680

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Govêrno*, 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 630 por cada duas páginas

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 2550 a linha, acrescido do respectivo imposto do sêlo. Os anúncios a que se referem os §§ 1.º e 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 10.112, do 24-ix-1924, têm 40 por cento de abatimento.

SUPLEMENTO

Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Convenção internacional para a salvaguarda da vida humana no mar, seus anexos I e II, e bem assim o Acto Final da mesma Convenção, assinados em Londres em 31 de Maio de 1929.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Em aditamento aos avisos insertos no *Diário do Govêrno* n.ºs 9 e 40, 1.ª série, respectivamente de 11 de Janeiro e de 18 de Fevereiro de 1933, de ordem superior se publicam a Convenção internacional para a salvaguarda da vida humana no mar, seus anexos I e II, e bem assim o Acto Final da mesma Convenção, assinados em Londres em 31 de Maio de 1929.

Ministério dos Negócios Estrangeiros, 30 de Março de 1933.—O Secretário Geral, *Luiz Teixeira de Sampaio*.

Preamble

International Convention for the Safety of Life at Sea

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

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

Have appointed their Plenipotentiaries, namely:

The Government of Germany:

Dr. Friedrich Sthamer, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the German Reich in London.
Mr. Gustav Koenigs, Ministerialdirigent in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.
Mr. Arthur Werner, Oberregierungsrat in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.
Mr. Walter Laas, Professor, Director of the «Germanischer Lloyd» Classification Society, Berlin.
Dr. Otto Riess, Director ret. of the Reichsschiffsvermessungsamt, Geheimer Regierungsrat, Neubrandenburg.

Tradução

Preâmbulo

Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar

Os Governos da Alemanha, da Austrália, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Espanha, do Estado Livre da Irlanda, Estados Unidos da América, Finlândia, França, Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, Índia, Itália, Japão, Noruega, Países Baixos, Suécia e da União das Repúblicas Soviéticas Socialistas, desejando estabelecer de comum acôrdo princípios e regras com o fim de salvaguardar a vida humana no mar;

Considerando que o melhor meio de conseguir este fim é a conclusão de uma Convenção;

Nomearam os seguintes plenipotenciários:

O Govêrno da Alemanha:

Sr. Dr. Friedrich Sthamer, Embaixador Extraordinário e plenipotenciário da Alemanha em Londres.
Sr. Gustav Koenigs, Ministerialdirigent in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.
Sr. Arthur Werner, Oberregierungsrat in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.
Sr. Walter Laas, professor, director da Sociedade de Classificação «Germanischer Lloyd», Berlin.
Dr. Otto Riess, director reformado do Reichsschiffsvermessungsamt, Geheimer Regierungsrat, Neubrandenburg.

Mr. Hermann Giess, Ministerialrat in the Reichspostministerium, Berlin.

Vice-Admiral Hugo Dominik, President of the «Deutsche Seewarte», Hamburg.

The Government of the Commonwealth of Australia:

Captain Henry James Feakes, Royal Australian Navy, Commonwealth Naval Representative in London.

Lieut.-Commander Thomas Free, Royal Naval Reserve (Retired).

Captain J. K. Davis, Commonwealth Director of Navigation.

The Government of Belgium:

Baron de Gerlache de Gomery, Director-General of the Marine Department.

Mr. Gustave de Winne, Ingénieur en Chef, Director of the Marine Department.

Mr. Georges Goor, Adviser to the Marine Department.

The Government of Canada:

Mr. Alexander Johnston, Deputy Minister of Marine.

Mr. Lucien Pacaud, Secretary in the Office of the Canadian High Commissioner in London.

The Government of Denmark:

Mr. Emil Krogh, Assistant-Secretary in the Marine Department, Ministry of Industry, Commerce and Shipping.

Mr. V. Topsøe-Jensen, Judge of the Supreme Court of Appeal.

Captain V. Lorck, Chief Examiner of Masters and Mates.

Mr. J. A. Körbing, Technical Managing Director of the United Steam Ship Company, Copenhagen.

Mr. Aage H. Larsen, Engineer in Chief of the Ministry of Industry, Commerce and Shipping.

Mr. Arnold Poulsen, Engineer Commissioner to the Ministry of Industry, Commerce and Shipping.

The Government of Spain:

Rear-Admiral Don Francisco Javier de Salas y Gonzalez, Head of the Naval Commission in Europe.

The Government of the Irish Free State:

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

Mr. E. C. Foster, Chief Surveyor in the Marine Branch, Department of Industry and Commerce.

The Government of the United States of America:

The Honourable Wallace H. White, Junior, Member of Congress, Chairman of the Committee on Merchant Marine and Fisheries.

Mr. Arthur J. Tyrer, Commissioner of Navigation, Department of Commerce.

Mr. Charles M. Barnes, Chief of the Treaty Division, Department of State.

Rear-Admiral George H. Rock, Construction Corps, United States Navy, Assistant Chief of the Bureau of Construction and Repair, Navy Department.

Captain Clarence S. Kempff, United States Navy, Hydrographer, Navy Department.

Mr. Dickerson N. Hoover, Supervising Inspector-General of the Steamboat Inspection Service, Department of Commerce.

Sr. Hermann Giess, Ministerialrat in the Reichspostministerium, Berlin.

Sr. vice-almirante Hugo Dominik, presidente da «Deutsche Seewarte», Hamburgo.

O Governo da Austrália:

Sr. capitão de mar e guerra Henry James Feakes, Royal Australian Navy, adido naval da Austrália em Londres.

Sr. capitão-tenente reformado Thomas Free, Royal Naval Reserve.

Sr. capitão de mar e guerra J. K. Davis, director da navegação.

O Governo da Bélgica:

Sr. Barão de Gerlache de Gomery, director geral da Administração da Marinha.

Sr. Gustave de Winne, engenheiro chefe, director do serviço de Administração da Marinha.

Sr. Georges Goor, membro da Administração da Marinha.

O Governo do Canadá:

Sr. Alexander Johnston, Deputy Minister of Marine.

Sr. Lucien Pacaud, secretário do Alto Comissariado em Londres.

O Governo da Dinamarca:

Sr. Emil Krogh, chefe de Repartição do Ministério da Indústria, Comércio e Navegação.

Sr. V. Topsøe-Jensen, juiz do Supremo Tribunal.

Capitão V. Lorek, Chief Examiner of Masters and Mates.

Sr. J. A. Körbing, Technical Managing Director of the United Steam Ship Company, Copenhagen.

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

Sr. Arnold Poulsen, engenheiro do Ministério da Indústria, Comércio e Navegação.

O Governo de Espanha:

Sr. contra-almirante D. Francisco Javier de Salas y Gonzalez, chefe da Comissão Naval na Europa.

O Governo do Estado Livre da Irlanda:

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

Sr. E. C. Foster, inspector chefe do serviço marítimo, Ministério da Indústria e Comércio.

O Governo dos Estados Unidos da América:

Sr. Wallace H. White, Júnior, deputado, membro do Congresso, presidente da Comissão da Marinha e Pescarias.

Sr. Arthur J. Tyrer, comissário da Navegação, Department of Commerce.

Sr. Charles M. Barnes, chefe da Direcção dos Tratados, Department of State.

Sr. contra-almirante George H. Rock, Corpo das Construções Navais, Chefe adjunto do Serviço da Construção e Reparações, Ministério da Marinha.

Sr. capitão de mar e guerra Clarence S. Kempff, United States Navy, Hydrographer, Navy Department.

Sr. Dickerson N. Hoover, inspector geral do Serviço de Inspeção dos Navios a Vapor do Ministério do Comércio.

Mr. William D. Terrell, Chief of the Radio Division, Department of Commerce.
 Rear-Admiral John G. Tawresey, Construction Corps, United States Navy (Retired), United States Shipping Board.
 Mr. Herbert B. Walker, President of the American Steamship Owners' Association.
 Mr. Henry G. Smith, President of the National Council of American Shipbuilders.
 Captain Charles A. McAllister, President of the American Bureau of Shipping.

The Government of Finland:

Baron Gustaf Wrede, President of the Shipping Board.
 Captain Väinö Bergman, Inspector of Shipping.
 Consul Karl Kurten, Manager of the Finnish Ship-owners' Association.

The Government of France:

Mr. Rio, Senator and former Minister.
 Captain Haarbleicher, Naval Construction Corps, Director of Mercantile Shipping Service, Department of Public Works.
 Commander Marie, Naval Construction Corps, Direction of Mercantile Shipping.
 Captain Thouroude, Naval Attaché to the French Embassy in London.

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

Sir Herbert W. Richmond, Vice-Admiral, Royal Navy.
 Sir Westcott Abell, Professor of Naval Architecture, Armstrong College, Newcastle-on-Tyne.
 Mr. A. L. Ayre, Vice-President of the Shipbuilding Employers' Federation.
 Captain F. W. Bate, Professional Officer, Mercantile Marine Department, Board of Trade.
 Mr. C. H. Boyd, Mercantile Marine Department, Board of Trade.
 Sir William C. Currie, President of the Chamber of Shipping of the United Kingdom.
 Mr. A. J. Daniel, Principal Ship Surveyor, Board of Trade.
 Sir Norman Hill, Chairman of the Merchant Shipping Advisory Committee.
 Sir Charles Hipwood, Principal Assistant Secretary, Mercantile Marine Department, Board of Trade.
 Captain A. R. H. Morrell, Trinity House.

The Government of India:

Sir Geoffrey L. Corbett, Commerce Department, Government of India.
 Captain E. V. Whish, Port Officer, Bombay.
 Mr. M. A. Master, General Manager of the Scindia Steam Navigation Company.

The Government of Italy:

Lieut.-General of Port G. Ingianni, General Director of the Mercantile Marine.
 Vice-Admiral A. Alessio, Chief of the Technical Inspectorate of the Mercantile Marine.
 Count D. Rogeri di Villanova, Counsellor to the Italian Embassy in London.
 Dr. T. C. Giannini, Counsellor of Emigration.
 Major-General of Port F. Marena, Vice-Inspector of Harbour Master Offices.
 Engineer-General E. Ferretti, Chief of the Technical Office of the Italian Naval and Aeronautical Register.

Sr. William D. Terrell, chefe do Serviço da Radio-electricidade, Ministério do Comércio.
 Sr. contra-almirante reformado John G. Tawresey, Corpo das Construções Navais, United States Shipping Board.
 Sr. Herbert B. Walker, presidente da Associação Americana dos Armadores de Navios a Vapor.
 Sr. Henry G. Smith, presidente do Conselho Nacional Americano dos Construtores de Navios.
 Sr. capitão Charles A. McAllister, presidente do American Bureau of Shipping.

O Governo da Finlândia:

Sr. Barão Gustaf Wrede, presidente do Shipping Board.
 Sr. capitão Väinö Bergman, inspector de navegação.
 Sr. cônsul Karl Kurten, director da Associação Finlandesa dos Armadores.

O Governo da França:

Sr. Rio, senador, antigo ministro.
 Sr. capitão Haarbleicher, Naval Construction Corps, director dos Serviços da Frota do Comércio e Material Naval, Ministério do Trabalho Público.
 Capitão de fragata Marie, Naval Construction Corps, Direcção dos Serviços da Frota Mercante e Material Naval.
 Capitão de mar e guerra Thouroude, Adido Naval à Embaixada de França em Londres.

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

Sr. vice-almirante Herbert W. Richmond, Royal Navy.
 Sr. Westcott Abell, professor de Construção Naval, Armstrong College, Newcastle-on-Tyne.
 Sr. A. L. Ayre, vice-presidente da Federação dos Construtores de Navios.
 Sr. capitão F. W. Bate, conselheiro náutico, Ministério da Marinha Mercante, Board of Trade.
 Sr. C. H. Boyd, Ministério da Marinha Mercante, Board of Trade.
 Sr. William C. Currie, presidente da Chamber of Shipping of the United Kingdom.
 Sr. A. J. Daniel, Principal Ship Surveyor, Board of Trade.
 Sr. Norman Hill, Chairman of the Merchant Shipping Advisory Committee.
 Sr. Charles Hipwood, Principal Assistant Secretary, Ministério da Marinha Mercante, Board of Trade.
 Sr. capitão A. R. H. Morrell, Trinity House.

O Governo da Índia:

Sr. Geoffrey L. Corbett, Commerce Department, Government of India.
 Sr. capitão E. V. Whish, Port Officer, Bombaim.
 Sr. M. A. Master, director geral da Scindia Steam Navigation Company.

O Governo da Itália:

Sr. tenente-general do porto H. Ingianni, director geral da Marinha Mercante.
 Sr. vice-almirante A. Alessio, chefe da Inspeção Técnica da Marinha Mercante.
 Sr. Conde D. Rogeri di Villanova, conselheiro de legação na Embaixada de Londres.
 Sr. Dr. T. C. Giannini, conselheiro de emigração.
 Sr. major-general do porto F. Marena, vice-inspector das capitánias do porto.
 Sr. engenheiro-general E. Ferretti, chefe da Repartição Técnica do Registo Naval e Aeronáutico Italiano.

Mr. G. Gnome, Chief of the Telegraph Service of the General Direction of Postal and Telegraphic Services.

Commander L. Biancheri, Royal Italian Navy.

The Government of Japan:

Mr. Yukio Yamamoto, Inspector-General of the Mercantile Marine Bureau, Expert in the Department of Communications.

Captain Shichihei Ota, Imperial Japanese Navy.

Mr. Itaro Ishii, First Class Secretary of Embassy.

The Government of Norway:

Mr. B. Vogt, Norwegian Minister in London.

Mr. L. T. Hansen, Director of the Department of Shipping, Ministry of Commerce and Navigation.

Mr. J. Schönheyder, Surveyor-in-Chief of the Ship and Engineer Division, Ministry of Commerce and Navigation.

Mr. Arth H. Mathiesen, Vice-President of the Norwegian Shipowners' Association.

Captain N. Marstrander, Chairman of the Board of the Norwegian Masters' Association.

Mr. A. Birkeland, Manager of the Norwegian Seamen's and Firemen's Union.

The Government of the Netherlands:

Vice-Admiral C. Fock, Inspector-General of Navigation.

Mr. C. H. de Goeje, Ex-Inspector-General of Navigation, Netherland East Indies.

Mr. A. van Driel, Adviser on Naval Architecture, Shipping Inspection Service.

Mr. J. A. Bland van den Berg, Inspector of Coastal and Ships' Radiotelegraphy.

Mr. Phs. van Ommeren, Junior, Chairman of Phs. van Ommeren, Ltd.

Mr. H. G. J. Uilken, ex-Commodore of the Netherland Steamship Company.

The Government of Sweden:

Baron Palmstierna, Swedish Minister in London.

Mr. Nils Gustaf Nilsson, Assistant Under-Secretary in the Board of Trade.

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

The Government of the Union of Socialist Soviet Republics:

Mr. Jan Lvovitch Arens, Counsellor to the U. S. S. R. Embassy in Paris.

Captain Karl Pavlovitch Eggi, Commander of the Ice-breaker *Lenin*, Soviet Merchant Fleet (Sovtorgflot).

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

CHAPTER I

Preliminary

ARTICLE 1

The Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of the present Convention for the purpose of promoting safety of life at sea, to promulgate all regulations and to take all other steps

Sr. G. Gnome, chefe do Serviço Telegráfico, Direcção Geral dos Correios e Telégrafos.

Sr. capitão de fragata L. Biancheri, Marinha Real Italiana.

O Govêrno do Japão:

Sr. Yukio Yamamoto, inspector geral da Repartição da Marinha Mercante, perito do Ministério das Comunicações.

Sr. capitão de mar e guerra Shichihei Ota, Marinha Imperial Japonesa.

Sr. Itaro Ishii, secretário de 1.ª classe da Embaixada.

O Govêrno da Noruega:

Sr. B. Vogt, enviado extraordinário e ministro plenipotenciário em Londres.

Sr. L. T. Hansen, director do «Department of Marine», Ministério do Comércio e da Navegação.

Sr. J. Schönheyder, inspector chefe da Ship and Engineer Division, Ministério do Comércio e da Navegação.

Sr. Arth H. Mathiesen, vice-presidente da Associação Norueguesa dos Armadores.

Sr. capitão N. Marstrander, presidente da Associação Norueguesa de Capitães de Navio.

Sr. A. Birkeland, director da União Norueguesa dos Marinheiros e Fogueiros.

O Govêrno dos Países Baixos:

Sr. vice-almirante C. Fock, inspector geral da Navegação.

Sr. C. H. de Goeje, ex-inspector geral da Navegação, Indias Neerlandesas.

Sr. A. van Driel, membro da Construção Naval, Serviço da Inspeção Marítima.

Sr. J. A. Bland van den Berg, inspector da Radiotelegrafia Costeira e Marítima.

Sr. Phs. van Ommeren, Júnior, presidente da Phs. van Ommeren, Ltd.

Sr. H. G. J. Uilken, ex-commodore da Netherland Steamship Company.

O Govêrno da Suécia:

Sr. Barão Palmstierna, enviado extraordinário e Ministro Plenipotenciário em Londres.

Sr. Nils Gustaf Nilsson, chefe da Secção de Administração Central do Comércio.

Sr. capitão Erik Axel Fredrik Eggert, Maritime Expert to the Social Board.

O Govêrno da União das Repúblicas Soviéticas Socialistas:

Sr. Jan Lvovitch Arens, membro da Embaixada da U. R. S. S. em Paris.

Sr. capitão Karl Pavlovitch Eggi, comandante do quebra-gelos *Lenin*, Soviet Merchant Fleet (Sovtorgflot).

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.º

Os Governos contratantes comprometem-se a pôr em vigor as disposições da presente Convenção com o fim de promover a salvaguarda da vida humana no mar; a publicar todos os regulamentos e a tomar as medidas

which may be necessary to give the present Convention full and complete effect.

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

ARTICLE 2

Applications and Definitions

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

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

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

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

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

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

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

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

(a) A ship is regarded as belonging to a country if it is registered at a port of that country;

(b) The expression «Administration» means the Government of the country in which the ship is registered;

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

(d) A ship is a passenger ship if it carries more than 12 passengers;

(e) The expression «Regulations» means the Regulations contained in Annex I.

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

ARTICLE 3

Cases of Force Majeure

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

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

apropriadas com o fim de a Convenção produzir todos os seus efeitos.

As disposições da presente Convenção são completadas pelas regras contidas no Anexo I, que têm o mesmo valor e entram em vigor ao mesmo tempo que a Convenção. Todas as referências à presente Convenção implicam referência simultânea aos regulamentos que lhe são anexos.

ARTIGO 2.º

Aplicações e definições

1. As disposições da presente Convenção são aplicadas aos navios pertencentes a Nações cujos Governos são Governos contratantes, e aos navios pertencentes a territórios aos quais a presente Convenção se aplica, em virtude do artigo 62.º, nas seguintes condições:

Capítulo II. — (*Construção*) aos navios de passageiros (com propulsão mecânica) empregados em viagens internacionais.

Capítulo III. — (*Meios de salvação*) aos navios de passageiros (com propulsão mecânica) empregados em viagens internacionais.

Capítulo IV. — (*Radiotelegrafia*) a todos os navios empregados em viagens internacionais, excepto navios de carga de menos de 1:600 toneladas brutas.

Capítulo V. — (*Segurança da navegação*) a todos os navios empregados em qualquer género de viagem.

Capítulo VI. — (*Certificados*) a todos os navios aos quais são aplicáveis os capítulos II, III e IV.

2. Em cada um dos capítulos está definida com maior precisão a classe de navios a que elle se aplica, assim como a extensão das disposições applicadas.

3. Na presente Convenção, salvo indicação expressa em contrario:

(a) Um navio é considerado como pertencendo a um país se estiver registado num porto desse país;

(b) A expressão «Administração» indica o Governo do país em que está registado o navio;

(c) «Uma viagem internacional» é uma viagem entre um país ao qual se applica a presente Convenção e um porto fora dessa nação, ou inversamente; para este efeito qualquer colónia, território ultramarino, protectorado ou território sob suserania ou mandato é considerado como uma nação distinta;

(d) Um navio é considerado de «passageiros» se transporta mais de doze passageiros;

(e) A expressão «regulamentos» designa os regulamentos contidos no Anexo I.

4. A presente Convenção, salvo indicação expressa em contrario, não se applica a navios de guerra.

ARTIGO 3.º

Casos de força maior

Os navios que, à data da sua partida para uma viagem, não estão submetidos às disposições da presente Convenção não deverão ser obrigados a submeter-se a essas disposições por motivo de qualquer desvio da sua derrota, se esse desvio for ocasionado por mau tempo ou qualquer outro caso de força maior.

As pessoas que se encontrem a bordo de um navio por motivo de força maior, ou pela obrigação imposta ao capitão de transportar naufragos ou quaisquer outras pessoas, não devem ser consideradas quando se trate de verificar a applicação ao navio de qualquer disposição da presente Convenção.

CHAPTER II

Construction

ARTICLE 4

Application

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

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

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

4. In the case of a passenger ship which, in the course of its voyage, does not proceed more than 200 miles from the nearest land, the Administration of the country to which the ship belongs may allow relaxations from such of the requirements of Regulations IX, X, XV and XIX as may be proved to the satisfaction of the Administration to be neither reasonable nor practicable.

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

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

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

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

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

ARTICLE 5

Watertight Subdivision of Ships

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

2. The degree of subdivision provided for by these requirements varies with the length of the ship and with the service, in such manner that the highest de-

CAPÍTULO II

Construção

ARTIGO 4.º

Aplicação

1. Este capítulo, salvo indicação em contrário, aplica-se aos navios novos de passageiros empregados em viagens internacionais.

2. Um navio novo de passageiros é um navio cuja quilha foi posta em 1 de Julho de 1931 ou posteriormente, ou um navio adaptado ao serviço de passageiros em igual data ou posteriormente. Todos os outros navios de passageiros são considerados como navios existentes.

3. Cada Administração pode isentar das disposições deste capítulo navios, ou classes de navios, pertencentes ao seu país, que no decurso da sua viagem não se afastem mais de 20 milhas da terra mais próxima, desde que entenda que o rumo seguido e as condições de viagem são tais que tornam a aplicação das disposições deste capítulo desnecessárias ou pouco razoáveis.

4. No caso de um navio de passageiros, no decurso da sua viagem, se não afastar mais de 200 milhas da terra mais próxima, pode a Administração do país a que ele pertence conceder que sejam atenuadas as disposições das regras IX, X, XV e XIX, desde que a mesma Administração adquira o convencimento de que a aplicação daquelas disposições não é prática nem razoável.

5. No caso de navios de passageiros já existentes e empregados em viagens internacionais, que não satisfaçam ainda às disposições deste capítulo relativas a «navios novos de passageiros», a Administração do país a que pertence o navio determinará quais as medidas a tomar no sentido de aumentar as suas condições de segurança tanto quanto seja razoável e prático.

6. No caso de navios de passageiros empregados em viagens internacionais no transporte de passageiros sem beliche em percursos especiais, como, por exemplo, no transporte de peregrinos, pode uma Administração isentar os navios dessa categoria, pertencentes ao respectivo país, das disposições deste capítulo, desde que entenda ser impraticável a sua aplicação, subordinando-se, porém, às seguintes condições:

(a) Devem ser aplicadas, compativelmente com as circunstâncias do tráfego, e na maior extensão possível, as disposições relativas a construção;

(b) Devem ser tomadas medidas que permitam formular regras gerais aplicáveis às circunstâncias particulares deste género de tráfego. Estas regras devem ser formuladas de acordo com outros Governos contratantes, caso existam, que possam vir a ser directamente interessados no transporte destes passageiros.

7. Este capítulo não se aplica a navios sem propulsão mecânica, ou a navios de madeira de construção primitiva, tais como pangaios, juncos, etc.

ARTIGO 5.º

Compartimentagem estancoes dos navios

1. Os navios devem ser tam eficientemente compartimentados quanto seja possível, tendo-se em conta a natureza do serviço a que são destinados. As disposições relativas a compartimentagem são expostas nos artigos seguintes e nas regras.

2. O grau de compartimentagem estabelecido por estas prescrições varia com o comprimento do navio e com o serviço a que ele se destina, de modo tal que

gree of subdivision corresponds with the ships of greatest length primarily engaged in the carriage of passengers.

3. Regulations I to V indicate the method to be followed in order to determine the degree of subdivision applicable to a ship.

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

ARTICLE 6

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

All ships shall be fitted with watertight forward and after peak bulkheads and with watertight bulkheads at the extremities of the machinery space, and, in screw ships, with watertight shaft tunnels or equivalent subdivision in accordance with the provisions of Regulation VI.

ARTICLE 7

Construction, Testing, &c.

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

(a) The construction and testing of subdivision bulkheads, inner bottoms, watertight decks, trunks, ventilators, fireresisting bulkheads, &c.;

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

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

(d) Exits from watertight compartments;

(e) Pumping arrangements; and

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

ARTICLE 8

Stability Test

Every new passenger ship shall be inclined upon its completion and the elements of its stability determined.

The operating personnel shall be supplied with such information on this subject as is necessary to permit efficient handling of the ship.

ARTICLE 9

Entries in the Official Log Book

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

o mais alto grau de compartimentagem corresponde aos navios de maior comprimento que se destinam essencialmente ao transporte de passageiros.

3. As regras I a V indicam o método a seguir para determinar o grau de compartimentagem aplicável a um determinado navio.

4. Para que o grau de compartimentagem exigido seja respeitado será calculada e marcada no costado do navio, a um e outro bordo, uma linha de carga correspondente à imersão de compartimentagem aprovada. Os navios que têm espaços arranjados de modo a poderem servir indiferentemente, quer ao transporte de passageiros quer ao transporte de carga, poderão ter marcadas uma ou mais linhas de carga adicionais, correspondente às imersões de compartimentagem que a Administração tenha aprovado para os diferentes gêneros de serviço a que eles se destinam. Esta marcação será feita a pedido dos armadores. O bordo livre correspondente a cada linha de carga aprovada e as condições de serviço para as quais elas são aprovadas devem ser claramente indicadas no «certificado de segurança». As linhas de carga de compartimentagem são marcadas e registadas segundo o método prescrito na regra VII.

ARTIGO 6.º

Anteparas dos piques e local do aparelho motor, túneis dos velos, etc.

Todos os navios deverão ter anteparas estanques nos piques de ré e de vante e nos extremos do local do aparelho propulsor, e os navios com hélice deverão ter túneis estanques para os velos ou uma compartimentagem equivalente, de acordo com as disposições da regra VI.

ARTIGO 7.º

Construção, provas, etc.

As regras VIII a XIII e XV a XXI contêm as prescrições relativas:

(a) A construção e provas das anteparas de compartimentagem, duplos fundos, pavimentos estanques, *trunks*, ventiladores, anteparas à prova de fogo, etc.;

(b) As condições a que devem obedecer as aberturas nas anteparas, no costado do navio e no convés, e o tipo e modo de usar dos meios empregados para fechar aquelas aberturas;

(c) As provas, vistorias e manobras periódicas dos meios usados para fechar as aberturas das anteparas e do costado dos navios;

(d) Aos meios de saída dos compartimentos estanques;

(e) As instalações das bombas;

(f) A potência disponível para a marcha a ré e ao aparelho auxiliar para o governo do leme.

ARTIGO 8.º

Prova de estabilidade

Cada navio novo de passageiros será submetido, depois de concluída a sua construção, a uma prova de estabilidade, determinando-se, então, os respectivos elementos.

O pessoal encarregado de utilizar o navio receberá sobre este assunto todas as indicações necessárias, que lhe servirão para o manobrar convenientemente.

ARTIGO 9.º

Menções no «Diário de Bordo»

Devem ser mencionadas no *Diário de Bordo*, de acordo com a regra XIV, todas as manobras das portas estanques, etc., e todas as inspeções e exercícios.

ARTICLE 10

Initial and Subsequent Surveys of Ships

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

Each Contracting Government undertakes:

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

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

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

CHAPTER III

Life-saving appliances, &c.

ARTICLE 11

Interpretation

For the purposes of this Chapter:

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

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

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

ARTICLE 12

Application

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

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

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

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

5. In the case of passenger ships which are mechanically propelled and engaged on international voyages and which are employed in the carriage of large num-

ARTIGO 10.º

Vistorias iniciais e subsequentes aos navios

Os princípios gerais que regulam as vistorias aos navios, novos ou já existentes, no que diz respeito ao casco, caldeiras e máquinas principais e auxiliares, e armamento, estão estabelecidos na regra XXII.

Cada Governo contratante compromete-se a:

(1) Publicar regulamentos detalhados de acôrdo com estes princípios gerais ou modificar os seus regulamentos para os pôr de acôrdo com estes princípios;

(2) Assegurar a entrada em vigor dêstes regulamentos.

Os regulamentos detalhados a que se refere o parágrafo precedente devem ser tais que, sob o ponto de vista da salvaguarda da vida humana, o navio fique perfeitamente apto para o serviço a que se destina.

CAPÍTULO III

Meios de salvação, etc.

ARTIGO 11.º

Interpretação

Neste capítulo:

(a) A expressão «navio novo» designa um navio cuja quilha foi posta em 1 de Julho de 1931 ou depois dessa data; todos os outros navios são designados pela expressão navio já existente;

(b) A expressão «viagem internacional curta» designa uma viagem internacional no decurso da qual o navio não se afasta mais de 200 milhas da terra mais próxima;

(c) A expressão «aparelho flutuante» designa bancos de convés ou cadeiras de convés ou qualquer outro aparelho flutuante, com excepção das embarcações, bóias salva-vidas e coletes de salvação.

ARTIGO 12.º

Aplicação

1. Este capítulo, salvo indicação expressa em contrário, aplica-se a navios novos de passageiros, com propulsão mecânica e empregados em viagens internacionais.

2. Nos artigos 13.º, 14.º, 19.º e 25.º estão indicadas disposições especiais aplicáveis aos navios novos de passageiros empregados em viagens internacionais curtas.

3. A administração de um país pode dispensar de algumas disposições dêste capítulo os navios ou categorias de navios, pertencentes ao seu país, que no decurso da sua viagem não se afastem mais de 20 milhas da terra mais próxima, desde que entenda que as condições da viagem e o rumo seguido são tais que se torna pouco razoável ou desnecessária a aplicação de todas as disposições dêste capítulo.

4. No caso de navios já existentes, de passageiros, com propulsão mecânica e empregados em viagens internacionais, que não satisfaçam actualmente às prescrições dêste capítulo que dizem respeito a navios novos de passageiros, a Administração do país a que pertence o navio tomará as medidas que julgar necessárias para assegurar, tanto quanto fôr praticável e possível, a aplicação dos princípios gerais indicados no artigo 13.º, o mais tardar em 1 de Julho de 1931, e uma aplicação conveniente das outras prescrições dêste capítulo.

5. No caso de navios de passageiros, com propulsão mecânica, empregados em viagens internacionais no transporte de grande número de passageiros em beliche,

bers of unberthed passengers in special trades, such, for example, as the pilgrim trade, an Administration, if satisfied that it is impracticable to enforce compliance with the requirements of this Chapter, may exempt such ships, when they belong to its country, from those requirements on the following conditions:

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

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

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

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

ARTICLE 13

Lifeboats and Buoyant Apparatus

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 14

Ready Availability and Adequacy

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

em condições especiais, como, por exemplo, no transporte de peregrinos, pode uma Administração, desde que entenda que não são aplicáveis as prescrições deste capítulo, isentar dessas prescrições aqueles navios, pertencentes ao respectivo país, nas condições seguintes:

(a) Devem-se aplicar, na maior extensão compatível com as circunstâncias do tráfego, as disposições relativas a embarcações salva-vidas e outros meios de salvação e de protecção contra incêndio;

(b) Todas as embarcações e meios de salvação devem estar prontos a ser utilizados rapidamente, segundo o disposto no artigo 13.º;

(c) Deve haver um colete de salvação para cada pessoa a bordo;

(d) Devem ser tomadas as medidas necessárias ao estabelecimento de regras gerais que sejam aplicáveis às circunstâncias particulares deste tráfego. Estas regras devem ser formuladas de acordo com os outros Governos contratantes, caso existam, que estejam directamente interessados no transporte daqueles passageiros.

ARTIGO 13.º

Embarcações salva-vidas e aparelhos flutuantes

Os princípios gerais que regulam a dotação de embarcações salva-vidas e aparelhos flutuantes dos navios aos quais se aplique este capítulo são os de garantir que eles sejam rapidamente utilizáveis em caso de emergência e perfeitamente adequados à sua missão.

1. Para que sejam rapidamente utilizáveis, as embarcações salva-vidas e os aparelhos flutuantes devem obedecer às seguintes condições:

(a) Devem ser capazes de ser lançados à água rapidamente e com segurança, mesmo sob condições desfavoráveis de inclinação e caimento;

(b) Deve ser possível o embarque rápido e em boa ordem dos passageiros nas embarcações;

(c) A instalação de cada embarcação e aparelho flutuante deve ser tal que não venha a interferir com a manobra das outras embarcações ou aparelhos flutuantes.

2. Para que seja perfeitamente adequada, a dotação de embarcações salva-vidas e aparelhos flutuantes deve satisfazer às seguintes condições:

(a) Salvo o disposto na alínea (b) deste parágrafo deve haver acomodação nas embarcações para todas as pessoas a bordo e deve haver ainda, como complemento, aparelhos flutuantes para 25 por cento das pessoas a bordo;

(b) No caso de navios de passageiros empregados em viagens internacionais curtas, devem ser instaladas embarcações de modo que sejam satisfeitas as prescrições insertas na tabela que figura na regra XXXIX, e deve haver ainda, como complemento, aparelhos flutuantes em número tal que o conjunto de embarcações salva-vidas e aparelhos flutuantes garanta a acomodação para todas as pessoas a bordo, como está estabelecido na regra XXXVIII. Deve haver ainda mais aparelhos flutuantes para 10 por cento das pessoas a bordo;

(c) Em nenhum navio de passageiros podem ser exigidas mais embarcações do que as necessárias para acomodar todas as pessoas a bordo.

ARTIGO 14.º

Condições para que os meios de salvação sejam rapidamente utilizados e adequados

A fim de realizar os princípios de uma pronta utilização e de uma perfeita adaptação dos meios de salvação mencionados no artigo 13.º, estes devem satisfazer às prescrições das regras XXXVII, XXXVIII e XXXIX.

ARTICLE 15

Standard types of Boats. Life Rafts. Buoyant Apparatus

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

ARTICLE 16

Construction of Boats

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

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

ARTICLE 17

Embarkation of the Passengers in the Boats

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

ARTICLE 18

Capacity of Boats and Life Rafts

The number of persons that a boat of one of the standard types or an approved life raft or buoyant apparatus can accommodate and the conditions of approval of life rafts and buoyant apparatus shall be ascertained in accordance with the provisions of Regulations XXX to XXXV inclusive.

ARTICLE 19

Equipment of Boats and Life Rafts

Regulation XXXVI prescribes the equipment for boats and life rafts.

ARTICLE 20

Life-jackets and Life-buoys

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

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

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

4. In this Article the expression «life-jacket» includes any appliance capable of being fitted on the body, having the same buoyancy as a life-jacket.

ARTICLE 21

Means of Ingress and Egress. Emergency Lighting

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

2. Provision shall be made for an electric or other system of lighting, sufficient for all requirements of safety, in the different parts of the ship; and particularly upon the decks on which the lifeboats are

ARTIGO 15.º

**Tipos regulamentares de embarcações. Jangadas
Aparelhos flutuantes**

Todas as embarcações salva-vidas, jangadas e aparelhos flutuantes devem satisfazer às condições fixadas por esta Convenção e pelas regras XXIV e XXIX.

ARTIGO 16.º

Construção das embarcações

Todas as embarcações devem ser robustamente construídas, ter formas e proporções tais que lhes garantam forte estabilidade no mar e bordo livre suficiente quando carregadas com todas as pessoas que devem receber a bordo, incluindo os tripulantes.

Cada embarcação deve ter robustez suficiente para poder ser arreada com todas as pessoas da lotação e respectivo equipamento.

ARTIGO 17.º

Embarque dos passageiros nas embarcações

Devem-se tomar disposições adequadas para embarcar os passageiros nas embarcações, num pavimento de embarque. Em correspondência de cada par de turcos deve haver uma escada apropriada.

ARTIGO 18.º

Capacidade das embarcações e jangadas

O número de pessoas que uma embarcação de tipo regulamentar ou uma jangada de tipo aprovado ou um aparelho flutuante podem transportar e as condições em que podem ser aprovadas as jangadas e aparelhos flutuantes são determinadas de acôrdo com as prescrições das regras XXX a XXXV, inclusive.

ARTIGO 19.º

Equipamento das embarcações e jangadas

A regra XXXVI prescreve qual o equipamento das embarcações e jangadas.

ARTIGO 20.º

Coletes de salvação e bóias salva-vidas

1. Todos os navios aos quais êste capítulo é aplicável devem ter a bordo, por cada pessoa embarcada, um colete de salvação de tipo aprovado e como complemento um número suficiente de coletes para crianças, a menos que os coletes empregados se possam adaptar a crianças.

2. Estes navios devem transportar, igualmente, bóias salva-vidas de tipo aprovado pela Administração, cujo número é fixado pela regra XL.

3. Os coletes de salvação ou bóias salva-vidas não podem ser aprovados pela Administração sem que satisfaçam às exigências de regra XL, aplicáveis aos coletes de salvação ou às bóias salva-vidas, conforme os casos.

4. Neste artigo a expressão «colete de salvação» designa qualquer aparelho susceptível de ser aplicado ao corpo humano e tendo a mesma flutuabilidade de um colete de salvação.

ARTIGO 21.º

Circulação das pessoas. Iluminação de emergência

1. Devem ser tomadas disposições apropriadas para a entrada e para a saída dos diferentes compartimentos, cobertas, etc.

2. Deve ser previsto um sistema de iluminação eléctrica, ou qualquer outra, suficiente para satisfazer todas as exigências de segurança nas diferentes partes do navio e, principalmente, nos pavimentos em que estão

stowed. On ships in which the boat deck is more than 9.15 metres (30 feet) above the waterline at the lightest seagoing draught, provision shall be made for the illumination from the ship of the lifeboats when alongside and in process of or immediately after being launched. There must be a selfcontained source capable of supplying, when necessary, this safety lighting system, and placed in the upper parts of the ship above the bulkhead deck.

3. The exit from every main compartment occupied by passengers or crew shall be continuously lighted by an emergency lamp. The power for these emergency lamps shall be so arranged that they will be supplied from the independent installation referred to in the preceding paragraph in the event of failure of the main generating plant.

ARTICLE 22

Certificated Lifeboatmen. Manning of the Boats

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

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

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

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

ARTICLE 23

Line-Throwing Appliances

Every ship to which this Chapter applies shall carry a line-throwing appliance of a type approved by the Administration.

ARTICLE 24

Dangerous Goods. Fire Protection

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

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

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

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

ARTICLE 25

Muster Roll and Drills

Special duties for the event of an emergency shall be allotted to each member of the crew.

instaladas as embarcações. Nos navios cujo pavimento de embarcações está situado a mais de 9^m,15 (30 pés) acima da linha de água, correspondente ao calado mínimo no mar, devem ser tomadas as disposições necessárias de modo que as embarcações sejam iluminadas de bordo do navio durante o lançamento e imediatamente após a sua chegada à água. Deve haver um sistema autónomo capaz de alimentar, quando necessário, esta instalação de iluminação de emergência e colocado nas partes mais altas do navio acima do pavimento das anteparas.

3. A saída de cada compartimento ocupado por passageiros ou tripulantes deve estar permanentemente iluminada por uma lâmpada de emergência. Estas lâmpadas de emergência devem ser instaladas de forma a poder ser alimentadas pelo sistema autónomo a que se refere o parágrafo precedente, no caso de avaria do grupo de alimentação principal do navio.

ARTIGO 22.º

Tripulantes encartados para os barcos salva-vidas Pessoal das embarcações

1. Em todos os navios aos quais este capítulo é aplicável deve haver, por cada embarcação ou jangada instalada, em cumprimento das disposições deste capítulo, o número de tripulantes encartados de barcos salva-vidas fixado pela regra XLI para essa embarcação ou jangada.

2. A distribuição deste pessoal encartado por cada embarcação ou jangada é feita pelo capitão do navio, segundo as circunstâncias.

3. Entende-se por «tripulante encartado de barco salva-vidas» todo o homem da tripulação que estiver munido de certa aptidão, concedida em nome da Administração, de acordo com as condições especificadas na regra acima citada.

4. A organização do pessoal das embarcações deve ser conforme a regra XLII.

ARTIGO 23.º

Aparelho porta-cabos

Todos os navios aos quais se aplique este capítulo devem ser munidos de aparelhos porta-cabos de tipo aprovado pela Administração.

ARTIGO 24.º

Cargas perigosas. Medidas contra o incêndio

1. É proibido o transporte, como carga ou lastro, de mercadorias que pela sua natureza, quantidade ou modo de estiva sejam, isoladamente ou em conjunto, susceptíveis de pôr em perigo a vida dos passageiros ou a segurança do navio.

Esta disposição não é aplicável ao material destinado a sinais de socorro do próprio navio, nem ao transporte de munições navais ou militares para serviço do Estado, sob condições autorizadas pela Administração.

Cada Administração deve, periodicamente, por meio de publicação oficial, determinar quais as mercadorias que devem ser consideradas perigosas, indicando as precauções a tomar para a sua embalagem e estiva.

2. As disposições a tomar para a descoberta e extinção de incêndios são indicadas na regra XLIII.

ARTIGO 25.º

Detalhe da tripulação e exercícios

A cada membro da tripulação serão fixadas atribuições especiais para o caso de alarme.

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

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

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

CHAPTER IV

Radiotelegraphy

ARTICLE 26

Application and Definition

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

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

ARTICLE 27

Fitting of Radio Installations

1. All ships to which this Chapter applies shall, unless exempted under Article 28, be fitted with a radiotelegraph installation complying with the provisions of Article 31, as follows:

(a) All passenger ships, irrespective of size;

(b) All cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards.

2. Each Administration may delay the application of the provisions of paragraph 1 (b) to cargo ships belonging to its country of less than 2,000 tons gross tonnage for a period not exceeding five years from the date of the coming into force of the present Convention.

ARTICLE 28

Exemptions from the Requirements of Article 27

1. Each Administration may, if it considers that the route and the conditions of the voyage are such as to render a radiotelegraph installation unreasonable or unnecessary, exempt ships belonging to its country from the requirements of Article 27 as follows:

I. — Passenger ships:

(a) Individual passenger ships or classes of passenger ships which, in the course of their voyage, do not go more than:

(i) 20 miles from the nearest land;

or

(ii) 200 miles in the open sea between two consecutive ports.

(b) Passenger ships which make voyages entirely within the restricted areas specified in the Annex to this Article.

O Detalhe da Tripulação deve indicar todas essas atribuições especiais e, em particular, o posto a que cada homem se deve dirigir e as funções que ali terá de desempenhar.

Antes de o navio aparelhar para partir deve ser estabelecido o Detalhe da Tripulação, devendo a autoridade competente verificar a sua existência.

O Detalhe da Tripulação deve ser afixado em diferentes locais do navio, em particular nos alojamentos da tripulação.

As regras XLIV e XLV indicam as condições em que se deve proceder à chamada e exercícios da tripulação.

CAPÍTULO IV

Radiotelegrafia

ARTIGO 26.º

Aplicação e definição

1. O presente capítulo aplica-se a todos os navios que efectuem viagens internacionais, com excepção dos navios de carga de menos de 1:600 toneladas de arqueação bruta.

2. Para aplicação do presente capítulo, todo o navio que não fôr de passageiros é considerado um navio de carga.

ARTIGO 27.º

Instalação de aparelhos radiotelegráficos

1. Todos os navios aos quais se aplica o presente capítulo deverão, se não forem dispensados em virtude do artigo 28.º, ser munidos de uma instalação radiotelegráfica, conforme as disposições do artigo 31.º, segundo as indicações seguintes:

(a) Todos os navios de passageiros, quaisquer que sejam as suas dimensões;

(b) Todos os navios de carga de 1:600 toneladas de arqueação bruta para cima.

2. A Administração de cada país tem a faculdade de adiar a aplicação das disposições do § 1 (b) aos navios de carga de menos de 2:000 toneladas de arqueação bruta pertencentes a esse país, durante um período que não ultrapasse cinco anos a partir da data em que entra em vigor a presente Convenção.

ARTIGO 28.º

Dispensas das prescrições do artigo 27.º

1. As Administrações dos respectivos países podem, se julgarem, segundo a rota e condições da viagem, que uma instalação radiotelegráfica não é nem razoável nem necessária, dispensar das prescrições do artigo 27.º os navios pertencentes a esse país, nas seguintes condições:

I. — Navios de passageiros:

(a) Certos navios de passageiros individualmente ou por categorias, desde que no decurso da sua viagem:

(i) Não se afastem mais de 20 milhas da terra mais próxima;

ou

(ii) Não efectuem uma travessia de mais de 200 milhas em pleno mar, entre dois portos consecutivos.

(b) Certos navios de passageiros que naveguem exclusivamente aquém das zonas cujos limites são determinados no anexo ao presente artigo.

II. — *Cargo ships:*

Individual cargo ships or classes of cargo ships which, in the course of their voyage, do not go more than 150 miles from the nearest land.

2. Each Administration may, in addition, exempt ships belonging to its country of the following classes:

I. — Barges in tow and existing sailing ships. An existing sailing ship is one the keel of which is laid before the 1st July, 1931.

II. — Ships of primitive build, such as dhows, junks, &c., if it is practically impossible to fit them with a radiotelegraph installation.

III. — Ships which are not normally engaged on international voyages, but which in exceptional circumstances are required to undertake a single voyage of that kind.

ANNEX TO ARTICLE 28

1. The Baltic Sea and approaches thereto East of a line drawn from Utsire (Norway) in the North to Texel (Netherlands) in the South, outside the territorial jurisdiction of the Union of Socialist Soviet Republics.

2. The portions of the Gulf of Tartary and the Sea of Okhotsk covered in voyages between ports in Hokkaido and ports in Japanese Sakhalin.

3. The Chosen (Tyosen) Strait between a line in the North drawn from Kawajiri Misaki (Cape Natsungu) to Fusan, and a line in the South drawn from Nagasaki to Giffard Island (off the South-West point of Quelpart Island) and thence to Tin To (Amherst Island).

4. The Yellow Sea North of Parallel 37° North.

5. The Formosa Strait between a line in the North drawn from Fuki Kaku (Syauki Point) to Foochow and a line in the South drawn from South Cape (the South point of Formosa) to Hong-Kong.

6. The area within the following limits:

Parallel 10° N. from long. 94° E. to the coast of Asia, coast of Asia to Saigon (Cape Tiwan), straight lines between Cape Tiwan, lat. 4° 30' N. long. 110° E., south point of Palawan Island, Palmas (Miangas) Island, lat. 0° long. 140° E., lat. 0° long. 148° E., lat. 10° S. long. 148° E., Cape York, north coast of Australia from Cape York to Port Darwin (Cape Charles), straight lines between Cape Charles, Ashmore Reef (East Island), lat. 10° S. long. 109° E., Christmas Island, lat. 2° N. long. 94° E., lat. 10° N. long. 94° E., outside the territorial jurisdiction of Australia and of the United States of America.

7. The Caribbean Sea, outside the territorial jurisdiction of the United States of America, in relation to voyages made by sailing ships only.

8. The area of the South Pacific Ocean bounded by the Equator, Meridian 130° W., Parallel 34° S., and the coast of Australia, outside the territorial jurisdiction of Australia.

9. The Tong King Gulf and portions of the China Sea lying to the West of a line drawn from Hong-Kong to lat. 17° N. long. 110° E., thence due South to latitude 10° N., and thence West to Saigon.

II. — *Navios de carga:*

Certos navios de carga individualmente ou por categorias, que, no decurso da sua viagem, não se afastem mais de 150 milhas da terra mais próxima.

2. As Administrações dos respectivos países podem, por outro lado, dispensar os navios pertencentes a esses países, desde que estejam compreendidos nas categorias seguintes:

I. — As lanchas rebocadas e os navios de vela existentes. Por navio de vela existente compreende-se um navio de vela cuja quilha foi colocada antes de 1 de Julho de 1931.

II. — Os navios de construção primitiva, tais como os pangaiois, os juncos, etc., desde que seja praticamente impossível muni-los de uma instalação radiotelegráfica.

III. — Os navios que não efectuem normalmente viagens internacionais, mas que, em circunstâncias excepcionais, são obrigados a empreender uma única viagem desta natureza.

ANEXO DO ARTIGO 28.º

1. O Báltico e suas costas a leste de uma linha traçada de Utsire (Noruega) ao norte até Texel (Países Baixos) ao sul, por fora da jurisdição territorial da União das Repúblicas Soviéticas Socialistas.

2. A parte do Golfo da Tartária e do mar de Okhotsk interessando as viagens efectuadas entre portos de Hokkaido e portos no Sakhalin japoneses.

3. O estreito de Chosen (Tyosen) delimitado ao norte por uma linha traçada do Cabo Natsungu (Kawajiri Misaki) até Fusan e ao sul por uma linha indo de Nagasaki à ilha Giffard (à altura da ponta sudoeste da ilha Quelpart) e daí a Tin To (ilha Amherst).

4. O Mar Amarelo ao norte de 37° graus de latitude norte.

5. O Estreito da Formosa delimitado ao norte por uma linha traçada da ponta Syauki (Fuki Kaku) até Foochow e ao sul por uma linha traçada do South Cape (à ponta sul da ilha Formosa) até Hong-Kong.

6. A zona compreendida nos limites seguintes:

O paralelo de 10° norte a partir de 94° de longitude este até a costa da Ásia, a costa da Ásia até Saigon (Cape Tiwan), as linhas rectas traçadas entre o mesmo cabo Tiwan, 4° 30' de latitude norte, 110° de longitude este, ponta sul da ilha Palawan, ilha Palmas (Miangas), o Equador entre 140° a 148° de longitude este, 10° de latitude sul, 148° de longitude este, o Cabo York, a costa norte da Austrália do Cabo York até Port Darwin (Cape Charles), as linhas rectas traçadas entre o Cape Charles, e Ashmore Reef (East Island) 10° de latitude sul, 109° de longitude este, Christmas Island, 2° de latitude norte, 94° de longitude este e fora da jurisdição territorial da Austrália e dos Estados Unidos da América.

7. O Mar de Caraíbas, por fora da jurisdição territorial dos Estados Unidos da América, no que respeita a viagens efectuadas por navios de vela somente.

8. A zona do Oceano Pacífico sul, limitada pelo Equador, o meridiano de 130° oeste, o paralelo de 34° sul e a costa da Austrália, por fora da jurisdição territorial da Austrália.

9. O Golfo de Ton Kin e a parte do Mar da China que se encontra a oeste duma linha traçada de Hong-Kong até o ponto traçado por 17° de latitude norte e 110° de longitude este, depois daí, ao sul, até ao encontro de 10° de latitude norte, e depois, a oeste, até Saigon.

10. The portions of the Indian Ocean covered in voyages between ports in Madagascar, Reunion and the Mauritius Islands.

11. The portions of the North Atlantic Ocean and Mediterranean Sea covered in voyages between Casa-blanca (Morocco) and Oran (Algéria) and intermediate ports.

ARTICLE 29

Watches

1. *Passenger ships:*

Each passenger ship which, in accordance with Article 27, is required to be fitted with a radiotelegraph installation, shall, for safety purposes, carry a qualified operator, and, if not fitted with an auto-alarm, shall, whilst at sea, keep watches by means of a qualified operator or a certified watcher, as under:

(a) All passenger ships under 3,000 tons gross tonnage, as determined by the Administration concerned;

(b) All passenger ships of 3,000 tons gross tonnage and over, continuous watch.

Each Administration is authorised to exempt passenger ships belonging to its country from 3,000 tons to 5,500 tons gross tonnage, both included, from the requirement of a continuous watch for a period not exceeding one year from the date of the coming into force of the present Convention, provided that during the period of such exemption they shall maintain a watch of at least 8 hours per day.

2. *Cargo ships:*

Each cargo ship which, in accordance with Article 27, is required to be fitted with a radiotelegraph installation, shall, for safety purposes, carry a qualified operator, and, if not fitted with an auto-alarm, shall, whilst at sea, keep watches by means of a qualified operator or a certified watcher, as under:

(a) All cargo ships under 3,000 tons gross tonnage, as determined by the Administration concerned;

(b) Cargo ships from 3,000 to 5,500 tons gross tonnage, both included, at least 8 hours' watch per day;

(c) Cargo ships over 5,500 tons gross tonnage, continuous watch.

Each Administration is authorised to exempt ships belonging to its country included in (c) above from the requirement of a continuous watch for a period not exceeding one year from the date of the coming into force of the present Convention, provided that during the period of such exemption they shall maintain a watch of at least 8 hours per day.

Each Administration is also authorised to exempt ships belonging to its country from 5,500 tons to 8,000 tons gross tonnage from the requirement of a continuous watch for a further period of one year, provided that

10. A parte do Oceano Índico interessando as viagens efectuadas entre os portos de Madagascar, a Reunião e Ilhas Maurícias.

11. A parte do Atlântico Norte e a do Mediterrâneo interessando as viagens efectuadas entre Casa Blanca (Marrocos) e Oran (Algéria) e os portos intermediários.

ARTIGO 29.º

Serviço de escuta

1. *Navios de passageiros:*

Todo o navio de passageiros obrigatoriamente munido de uma instalação radiotelegráfica, em virtude do artigo 27.º, é obrigado, sob o ponto de vista de segurança, a ter a bordo um operador diplomado, e, se não fôr provido de um auto-alarme, a assegurar, desde que navegue, um serviço de escuta por meio de um operador diplomado ou de um escutador diplomado, nas condições seguintes:

(a) A bordo de todos os navios de passageiros de tonelage bruta inferior a 3:000 toneladas o serviço de escuta será determinado pela Administração interessada;

(b) A bordo de todos os navios de passageiros de tonelage bruta igual ou superior a 3:000 toneladas o serviço de escuta será permanente.

A Administração de cada país é autorizada a isentar da obrigação de escuta permanente todos os navios de passageiros pertencentes a esse país, cuja tonelage bruta esteja compreendida entre 3:000 a 5:500 toneladas, inclusive, durante um período que não ultrapasse um ano a partir da data da entrada em vigor da presente Convenção, sob reserva de que, durante o período de dispensa, eles efectuarão uma escuta de, pelo menos, oito horas por dia.

2. *Navios de carga:*

Todo o navio de carga obrigatoriamente munido de uma instalação radiotelegráfica, em virtude do artigo 27.º, é obrigado, sob o ponto de vista de segurança, a ter a bordo um operador diplomado, e, se não fôr munido de um auto-alarme, a assegurar, desde que navegue, um serviço de escuta por meio de um operador diplomado ou de um escutador diplomado, nas condições seguintes:

(a) A bordo dos navios de carga de tonelage bruta inferior a 3:000 toneladas o serviço de escuta será determinado pela Administração interessada;

(b) A bordo dos navios de carga de tonelage bruta de 3:000 a 5:500 toneladas, inclusive, o serviço de escuta será, pelo menos, de oito horas por dia;

(c) Para os navios de carga de tonelage bruta superior a 5:500 toneladas o serviço de escuta será permanente.

A Administração de cada país é autorizada a dispensar os navios pertencentes a esse país e incluídos na alínea (c) da obrigação da escuta permanente durante um período que não ultrapasse um ano a partir da data da entrada em vigor da presente Convenção, sob reserva de que, durante o período de dispensa, eles assegurarão uma escuta de, pelo menos, oito horas por dia.

A Administração de cada país é igualmente autorizada a dispensar da obrigação da escuta permanente os navios pertencentes a esse país, cuja tonelage bruta seja superior a 5:500 toneladas e igual ou inferior

during this further period of exemption they shall maintain a watch of at least 16 hours per day.

3. On all ships fitted with an auto-alarm this auto-alarm shall, whilst the ship is at sea, always be in operation when the operator or watcher is not on watch.

On ships for which the hours of watch are to be determined by the Administration concerned, such watch should be maintained preferably at hours prescribed for radiotelegraph service by the International Radiotelegraph Convention in force.

On ships which are required to keep 8 hours' or 16 hours' watch per day, such watch shall be maintained at the hours prescribed for radiotelegraph service by the International Radiotelegraph Convention in force.

4. By auto-alarm is meant an automatic alarm receiver which complies with the requirements of Article 19, § 21, of the General Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention, 1927.

5. By qualified operator is meant of person holding a certificate complying with the provisions of the General Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention in force.

6. By certified watcher is meant any person holding a watcher's certificate issued under the authority of the Administration.

ARTICLE 30

Watchers

1. A watcher's certificate shall not be granted by a Contracting Government unless the applicant proves that he is capable:

(a) Of receiving and understanding the alarm, distress, safety and urgency signals when these signals occur among a series of other signals;

(b) Of correct reception by ear of code groups (mixed letters, figures and punctuation marks) at a speed of sixteen groups per minute, each group being composed of five characters and each figure or punctuation mark counting as two characters;

(c) Of regulating the receivers used in the ship's radiotelegraph installation.

2. The Contracting Governments undertake to take steps to ensure that certified watchers observe the secrecy of correspondence.

ARTICLE 31

Technical Requirements

The radiotelegraph installations required by Article 27 above and the direction-finding apparatus required by Article 47 shall comply with the following requirements:

1. The ship's station must be placed in accordance with the detailed Regulations of the Government of the country to which the ship belongs, in the upper part of the ship in a position of the greatest possible safety, as high as practicable above the deepest load water line.

2. There shall be provided, between the bridge of the ship and the wireless telegraph room, means of communication either by voice pipe or by telephone or in some other manner equally efficient.

3. A reliable clock with a seconds hand must be provided in the wireless telegraph room.

a 8:000 toneladas, durante um outro período de um ano, sob reserva de que, durante esse novo período de dispensa, eles assegurarão uma escuta de, pelo menos, dezasseis horas por dia.

3. A bordo dos navios providos de auto-alarme esse aparelho deverá, desde que o navio navegue, estar sempre em serviço, desde que o operador ou escutador não faça a escuta.

A bordo dos navios cujas horas de escuta são determinadas pela Administração interessada a escuta deverá ser assegurada, de preferência, às horas prescritas para o serviço radiotelegráfico pela Convenção Radiotelegráfica Internacional em vigor.

A bordo dos navios obrigados a efectuar uma escuta de oito horas ou de dezasseis horas por dia, essa escuta será assegurada às horas prescritas para o serviço radiotelegráfico pela Convenção Radiotelegráfica Internacional em vigor.

4. Por «auto-alarme» compreende-se um aparelho receptor automático de alarme que satisfaça às condições prescritas pelo artigo 19.º, § 21.º, do regulamento geral anexo à Convenção Radiotelegráfica Internacional de 1927.

5. Por «operador diplomado» compreende-se toda a pessoa que possua um certificado em harmonia com as disposições do regulamento geral anexo à Convenção Radiotelegráfica Internacional em vigor.

6. Por «escutador diplomado» compreende-se toda a pessoa que possua um certificado passado sob responsabilidade da Administração.

ARTIGO 30.º

Escutadores

1. Nenhum Governo contratante passará o diploma de escutador senão depois de haver verificado que o candidato é capaz:

(a) De receber e de compreender os sinais de alarme, de perigo, de segurança e de urgência, quando esses sinais são transmitidos no meio de séries de outros sinais;

(b) De assegurar a recepção auditiva correcta de grupos do Código (mistura de letras, algarismos e sinais de pontuação) à velocidade de 16 grupos por minuto; cada grupo do Código deve compreender cinco caracteres; cada algarismo ou sinal de pontuação será contado como dois caracteres;

(c) De regular os receptores utilizados na instalação radiotelegráfica do navio.

2. Os Governos contratantes comprometem-se a tomar medidas para que os escutadores diplomados observem o segredo de correspondência.

ARTIGO 31.º

Condições técnicas requeridas

As instalações radiotelegráficas prescritas pelo artigo 27.º e os aparelhos radiotelegráficos tornados obrigatórios pelo artigo 47.º devem satisfazer às condições seguintes:

1. A estação de bordo deve estar situada, conforme os regulamentos detalhados do Governo do país donde depende o navio, na parte superior do navio, de maneira a encontrar-se nas melhores condições de segurança e tam alta quanto possível acima da linha de carga máxima.

2. A ponte de navegação e a cabina da radiotelegrafia devem ser ligadas quer por tubo acústico, quer por telefone, quer por qualquer outro meio de comunicação idêntico.

3. A cabina de radiotelegrafia deverá ser provida de relógio, com marcação de segundos, que funcione regularmente.

4. A reliable emergency light must be provided in the wireless telegraph room.

5. The installation shall comprise a main installation and an emergency (reserve) installation. If, however, the main installation complies with all the requirements of an emergency (reserve) installation the latter is not then obligatory.

6. The main and emergency (reserve) installations must be capable of transmitting and receiving on the frequencies (wave lengths) and types of waves assigned by the International Radiotelegraph Convention in force for the purpose of distress and safety of navigation to ships compulsorily fitted with radiotelegraph installations in accordance with the present Convention.

7. The main and emergency (reserve) transmitters shall have a note frequency of at least 100.

8. The main transmitter shall have a normal range of 100 nautical miles, that is to say, is must be capable of transmitting clearly perceptible signals from ship to ship over a range of at least 100 nautical miles by day under normal conditions and circumstances, the receiver being assumed to be one employing a rectifier of the crystal type without amplification *.

9. Sufficient power must be available in a ship station at all times to operate the main radiotelegraph installation efficiently under normal conditions over the above range.

10. All parts of the emergency (reserve) installation shall be placed in the upper part of the ship in a position of the greatest possible safety, as high above the deepest load water line as practicable.

The emergency (reserve) installation must be provided with a source of energy independent of the propelling power of the ship and of the main electricity system and must be capable of being put into operation rapidly and of working for at least six continuous hours.

For the emergency (reserve) installation, the normal range as defined in paragraph 8 above must be at least 80 nautical miles for ships required to maintain a continuous watch and at least 50 nautical miles for all other ships *.

11. The receiving installation must permit of the reception of such of the waves used for the transmission of time signals and meteorological messages as may be considered necessary by the Administration.

12. The receiver must be so arranged as to be capable of maintaining reception by means of a rectifier of the crystal type.

13. In ships in which watch is kept by means of an automatic alarm receiver a means of giving audible warning shall be provided in the wireless telegraph room, in the wireless operator's cabin, and on the bridge, which shall operate continuously after the receiver has been operated by the alarm signal or distress

4. Deve ser instalada uma iluminação de socorro na cabina de radiotelegrafia.

5. A instalação deve compreender uma instalação principal e uma instalação de socorro (reserva). Porém, se a instalação principal preencher todas as condições de uma instalação de socorro (reserva), esta última não será obrigatória.

6. As instalações principais e de socorro (reserva) devem poder transmitir e receber com as frequências (comprimentos de onda) e com os tipos de ondas prescritas para o tráfego de perigo e segurança da navegação pela Convenção Radiotelegráfica Internacional em vigor para os navios obrigatoriamente providos de uma instalação radiotelegráfica, em virtude da presente Convenção.

7. O emissor principal e o emissor de socorro (reserva) devem ter uma frequência musical pelo menos de 100.

8. O emissor principal deve ter um alcance normal de 100 milhas marítimas, isto é, deve ser capaz de transmitir sinais claramente perceptíveis de navio para navio a uma distância pelo menos de 100 milhas, de dia, nas condições e circunstâncias normais, supondo o receptor provido de um detector de cristal sem dispositivo de amplificação *.

9. A estação de bordo deve poder dispor em todo o tempo de uma fonte de energia suficiente para fazer funcionar eficazmente o posto radioteleográfico principal, nas condições normais, à distância indicada acima.

10. Todos os órgãos da instalação de socorro (reserva) devem ser colocados na ponte superior do navio, de maneira a encontrar-se nas melhores condições de segurança, tam altos, quanto possível, acima da linha de carga máxima.

A instalação de socorro (reserva) deve dispor de uma fonte de energia independente da que é utilizada para a propulsão do navio e para a rede de electricidade principal; deve poder ser posta em serviço rapidamente e utilizada, pelo menos, durante seis horas consecutivas.

O alcance normal da instalação de socorro (reserva), tal como é definida no § 8, acima citado, deve ser, pelo menos, de 80 milhas marítimas para os navios obrigados a assegurar uma escuta permanente e, pelo menos, de 50 milhas marítimas para todos os outros navios *.

11. A instalação de recepção deve permitir receber os comprimentos de onda utilizados para a transmissão dos sinais horários e dos comunicados meteorológicos que forem julgados necessários pela Administração.

12. O receptor deve ser disposto por forma a assegurar a recepção por meio de um detector de cristal.

13. A bordo dos navios onde a escuta é assegurada por meio de um receptor automático de alarme devem-se instalar alarmes sonoros na cabina de radiotelegrafia, na cabina do operador radiotelegrafista e na ponte de navegação. Esses alarmes devem funcionar continuamente, desde que o receptor foi accionado pelo

* Unless a more precise and practical method is available to determine the range of transmitters it is recommended that, as a guide, the following relations between the range in nautical miles (from ship to ship under normal conditions in daytime) and the power of the ship transmitter in metre amperes for 500 kilocycles per second (600 m) be used:

100 nautical miles	60 M A
80 nautical miles	45 M A
50 nautical miles	25 M A

M being the actual height in metres of the aerial from its highest point to the load line.

A being the current in amperes measured at the base of the aerial in case of B, or fully modulated A2, transmitters.

* Desde que se não disponha de um método mais exacto ou mais pratico para determinar o alcance dos transmissores, recomenda-se tomar como guia as relações seguintes entre o alcance em milhas marítimas (de navio para navio nas condições normais e de dia) e a potência do transmissor do navio em metros-amperes para 500 ciclos por segundo (600 metros):

100 milhas marítimas	60 M A
80 milhas marítimas	45 M A
50 milhas marítimas	25 M A

M é a altura real em metros da antenna no seu ponto mais elevado, acima da linha de carga.

A é a corrente em amperes medida na base da antenna, no caso de transmissores B ou A2 modulados.

call until stopped. Only one switch for stopping the warning shall be provided and this shall be situated in the wireless telegraph room.

14. In such ships the wireless operator, when going off watch, shall connect the automatic alarm receiver to the aerial and test its efficiency. He shall report to the master or the officer on watch on the bridge whether it is in working order.

15. Whilst the ship is at sea the emergency source of power shall be maintained at its full efficiency and the automatic alarm receiver shall be tested at least once every 24 hours.

A statement that both these requirements have been fulfilled must be inserted in the ship's official log daily.

16. A wireless log shall be carried by every ship compulsorily equipped with wireless transmitting apparatus. This document shall be kept in the wireless telegraph room, and in it shall be inserted the names of the operators and watchers as well as all incidents and occurrences connected with the wireless service which may appear to be of importance to safety of life at sea, and in particular all distress messages and distress traffic in full.

17. The direction-finding apparatus required by Article 47 shall be efficient and capable of receiving clearly perceptible signals and of taking bearings from which the true bearing and direction may be determined. It shall be capable of receiving signals on the frequencies prescribed for distress, direction finding and wireless telegraph beacons by the International Radiotelegraph Convention in force.

Efficient communication shall be provided between the apparatus and the bridge.

ARTICLE 32

Competence

The matters governed by the International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927, and the Regulations annexed thereto remain, and will continue, subject to the provisions:

(1) Of that Convention and of the Regulations annexed thereto, and of any Convention and Regulations which may in the future be substituted therefor;

(2) Of the present Convention in regard to all the points in which it supplements the aforementioned documents.

CHAPTER V

Safety of Navigation

ARTICLE 33

Application

The provisions of this Chapter referring to ships, unless otherwise expressly provided, apply to all ships on all voyages.

ARTICLE 34

Danger Messages

The master of every ship which meets with dangerous ice, a dangerous derelict, a dangerous tropical storm or any other direct danger to navigation is bound to communicate the information, by all the means of

sinal de alarme ou de perigo, até que êle termine. Para interromper os alarmes deve existir somente um interruptor, colocado na cabina de radiotelegrafia.

14. A bordo dos navios visados no parágrafo precedente o operador, quando deixar a escuta, deve ligar o receptor automático de alarme à antena e experimentar a sua eficácia. Deve comunicar o seu bom estado de funcionamento ao capitão ou ao oficial de quarto na ponte de navegação.

15. Desde que o navio vá a navegar, a fonte de energia de socorro deve ser mantida em perfeito estado de funcionamento e o receptor automático de alarme deve ser verificado, pelo menos, uma vez em cada vinte e quatro horas.

A indicação de que estas duas obrigações foram cumpridas deverá ser mencionada, todos os dias, no *Diário de Bordo*.

16. A bordo de cada navio obrigatoriamente provido de uma instalação emissora radioelétrica deve haver um diário radioelétrico. Neste documento, que deve encontrar-se na cabina de radiotelegrafia, serão inscritos os nomes dos operadores, escutadores, assim como todos os incidentes e eventualidades respeitantes ao serviço radioelétrico, que possam oferecer qualquer interesse para a salvaguarda da vida humana no mar; em particular, todas as mensagens e todo o tráfego de perigo devem lá ser reproduzidos na íntegra.

17. O aparelho radiogoniométrico, tornado obrigatório em virtude do artigo 47.º, deve ser de funcionamento eficaz, susceptível de receber sinais claramente perceptíveis e de indicar posições (azímutes), das quais seja possível determinar o sentido e deduzir a situação verdadeira. Deve poder receber sinais com as frequências prescritas, para os casos de perigo, para os radiogoniómetros e para os radiofaróis, pela Convenção Radiotelegráfica Internacional em vigor.

Deve existir meio de comunicação eficaz entre o aparelho e a ponte de navegação.

ARTIGO 32.º

Competência

As questões que são reguladas pela Convenção Radiotelegráfica Internacional de Washington de 1927 e pelos regulamentos anexos persistem e continuarão a ser submetidas às disposições:

(1) Dessa Convenção e dos regulamentos anexos e de outras convenções e regulamentos que possam vir a substituí-las de futuro;

(2) Da presente Convenção no que respeita aos pontos em que ela completa os documentos acima citados.

CAPÍTULO V

Segurança da navegação

ARTIGO 33.º

Aplicação

As disposições deste capítulo referentes a navios aplicam-se a todos os navios, seja qual for o género de viagens em que estão empregados, salvo determinação expressa em contrário.

ARTIGO 34.º

Avisos de perigo

O capitão de qualquer navio que se encontre em presença de gelos ou destroços de naufrágio perigosos, ou de uma tempestade tropical perigosa ou de qualquer outro perigo imediato para a navegação, deve informar,

communication at his disposal, to the ships in the vicinity, and also to the competent authorities at the first point of the coast with which he can communicate. It is desirable that the said information be sent in the manner set out in Regulation XLVI.

Each Administration will take all steps which it thinks necessary to ensure that when intelligence of any of the dangers specified in the previous paragraph is received, it will be promptly brought to the knowledge of those concerned and communicated to other Administrations interested.

The transmission of messages respecting the dangers specified is free of cost to the ships concerned.

ARTICLE 35

Meteorological Services

The Contracting Governments undertake to encourage the collection of meteorological data by ships at sea, and to arrange for their examination, dissemination and exchange in the manner most suitable for the purpose of aiding navigation.

In particular, the Contracting Governments undertake to cooperate in carrying out, as far as practicable, the following meteorological arrangements:

(a) To warn ships of gales, storms and tropical storms, both by the issue of wireless messages and by the display of appropriate signals at coastal points;

(b) To issue daily, by radio, weather bulletins suitable for shipping, containing data of existing weather conditions and forecasts;

(c) To arrange for certain selected ships to take meteorological observations at specified hours, and to transmit such observations by wireless telegraphy for the benefit of other ships and of the various official meteorological services; and to provide coast stations for the reception of the messages transmitted;

(d) To encourage all ship-masters to inform surrounding ships whenever they experience wind force of 10 or above on the Beaufort scale (force 8 or above on the decimal scale).

The information provided for in paragraphs (a) and (b) of this article will be furnished in form for transmission in accordance with Article 31, §§ 1, 3 and 5, and Article 19, § 25, of the General Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927, and during transmission «to all stations» of meteorological information, forecasts and warnings, all ship stations must conform to the provisions of Article 31, § 2, of those General Regulations.

Weather observations from ships addressed to national meteorological services will be transmitted with the priority specified in Article 3, Additional Regulations, International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927.

Forecasts, warnings, synoptic and other meteorological reports intended for ships shall be issued and disseminated by the national service in the best position to serve various zones and areas, in accordance with mutual arrangements made by the countries concerned.

Every endeavour will be made to obtain a uniform procedure in regard to the international meteorological services specified in this Article, and, as far as is practicable, to conform to the recommendations made by the International Meteorological Organization, to which organization the Contracting Governments may refer for study and advice any meteorological questions

por todos os meios de comunicação ao seu dispor, os navios que estejam nas suas proximidades e as autoridades competentes do primeiro ponto da costa com o qual possa comunicar. Convém que essa informação seja transmitida pelo modo indicado na regra XLVI.

Cada Administração deve tomar as medidas que julgar necessárias para se assegurar que a informação dos perigos a que se refere o parágrafo precedente é levada rapidamente ao conhecimento das pessoas ou entidades a quem possa ser útil e transmitida às outras Administrações interessadas.

A transmissão das mensagens que dizem respeito aos perigos especificados acima é gratuita para os navios nelas interessados.

ARTIGO 35.º

Serviços meteorológicos

Os Governos contratantes comprometem-se a facilitar a centralização de informações meteorológicas fornecidas pelos navios no mar, a fazê-las examinar, propagar e a comunicá-las entre si do modo mais eficaz, com o fim de auxiliar a navegação.

Em particular, os Governos contratantes comprometem-se a colaborar, tanto quanto possível, na aplicação das disposições meteorológicas seguintes:

(a) Avisar os navios das rajadas, tempestades e tempestades tropicais, tanto pela transmissão de mensagens radioeléctricas como pelo uso de sinais apropriados em diversos pontos da costa;

(b) Transmitir diariamente por T. S. F. os boletins sobre o estado do tempo que possam interessar a navegação e dando informações sobre as condições actuais de tempo e previsões;

(c) Estabelecer medidas para que certos navios, especialmente designados, façam observações meteorológicas a horas determinadas e transmitam essas observações por T. S. F. (no interesse dos outros navios e dos diversos serviços meteorológicos oficiais), e instalar estações receptoras, costeiras, para este serviço;

(d) Dar instruções a todos os capitães de navios para que previnam os navios que estejam nas suas proximidades, quando encontrem uma força de vento de 10 ou superior escala Beaufort (força 8 ou superior na escala decimal).

As informações prescritas nos parágrafos (a) e (b) do presente artigo serão transmitidas na forma indicada nos artigos 31.º (§§ 1, 3 e 5) e 19.º (§ 25) do regulamento geral anexo à Convenção Radiotelegráfica Internacional de Washington de 1927, e, durante as transmissões de informações meteorológicas, avisos e previsões «a todos», todas as estações de bordo se devem conformar com as disposições do artigo 31.º (§ 2) daquele regulamento geral.

As observações sobre o estado de tempo, transmitidas pelos navios aos serviços meteorológicos nacionais, beneficiarão da prioridade de transmissão especificada no artigo 3.º, regulamentos adicionais, Convenção Radiotelegráfica Internacional de Washington de 1927.

As previsões, avisos, relatórios sinópticos e outros relatórios meteorológicos para uso dos navios devem ser transmitidos e propagados pelo serviço nacional no local mais favorável para servir as diferentes zonas e regiões, segundo acordos mútuos entre os países interessados.

Todos os esforços tenderão a obter um procedimento internacional uniforme no que diz respeito aos serviços meteorológicos internacionais especificados no presente artigo, e a conformação, na medida do possível, com as recomendações da Organização Meteorológica Internacional, a quem os Governos contratantes poderão dirigir-se para estudos e indicações sobre todos

which may arise in carrying out the present Convention.

ARTICLE 36

Ice Patrol. Derelicts

The Contracting Governments undertake to continue a service of ice patrol and a service for study and observation of ice conditions in the North Atlantic. Further, they undertake to take all practicable steps to ensure the destruction or removal of derelicts in the northern part of the Atlantic Ocean east of the line drawn from Cape Sable to a point in latitude 34° N. longitude 70° W. if this destruction or removal is considered necessary at the time.

The Contracting Governments undertake to provide not more than three vessels for these three services. During the whole of the ice season they shall be employed in guarding the south-eastern, southern and south-western limits of the regions of ice-bergs in the vicinity of the Great Bank of Newfoundland for the purpose of informing trans-Atlantic and other passing vessels of the extent of this dangerous region; for the observation and study of ice conditions in general; for the destruction or removal of derelicts; and for the purpose of affording assistance to vessels and crews requiring aid within the limits of operation of the patrol vessels.

During the rest of the year the study and observation of ice conditions shall be maintained as advisable, and one vessel shall always be available for the search for, and destruction or removal of derelicts.

ARTICLE 37

Ice Patrol. Management and Cost

The Government of the United States is invited to continue the management of these services of ice patrol, study and observation of ice conditions, and derelict destruction and removal. The Contracting Governments specially interested in these services, whose names are given below, undertake to contribute to the expense of maintaining and operating these services in the following proportions:

	Per cent
Belgium	2
Canada	3
Denmark	2
France	6
Germany	10
Great Britain and Northern Ireland	40
Italy	6
Japan	1
Netherlands	5
Norway	3
Spain	1
Sweden	2
Union of Socialist Soviet Republics	1
United States of America	18

Each of the Contracting Governments has the right to discontinue its contribution to the expense of maintaining and operating these services after the 1st September, 1932. Nevertheless, the Contracting Government which avails itself of this right will continue responsible for the expense of working up to the 1st September following the date of giving notice of intention to discontinue its contribution. To take advantage of the said right it must give notice to the other Contracting Governments at least six months

os assuntos de ordem meteorológica que se possam apresentar na aplicação da presente Convenção.

ARTIGO 36.º

Pesquisas de gelos. Destroços de naufrágios

Os Governos contratantes comprometem-se a manter um serviço de pesquisas de gelos e um serviço de estudo e observação do regime de gelos no Atlântico norte. Comprometem-se, além disso, a tomar todas as possíveis medidas conducentes à destruição ou remoção de destroços de naufrágios na parte norte do Oceano Atlântico, a leste de uma linha traçada a partir do Cabo Sable até um ponto situado a 34° de latitude norte e 70° de longitude oeste, se fôr julgada necessária essa destruição ou remoção.

Os Governos contratantes comprometem-se a fornecer não mais de três navios para estes três serviços. Durante toda a estação dos gelos esses navios serão empregados na vigilância dos limites sudeste, sul e sudoeste das regiões dos *icebergs*, na proximidade do grande Banco da Terra Nova, com o fim de informar, da extensão da região perigosa, os navios transatlânticos ou outros que passem; no estudo ou observação do regime dos gelos em geral; na destruição ou remoção dos destroços de naufrágio, e no serviço de assistência aos navios e tripulações que tenham necessidade de auxílio, dentro dos limites da zona de acção dos navios-patrolhas.

Durante o resto do ano o estudo e a observação do regime de gelos serão continuados, segundo as necessidades, devendo um navio estar sempre pronto para a pesquisa, destruição e remoção de destroços.

ARTIGO 37.º

Pesquisas de gelos. Gestão e despesas

O Governo dos Estados Unidos é convidado a continuar a gerência dos três serviços de pesquisa do gelo, estudo e observação do regime dos gelos e destruição e remoção de destroços de naufrágio. Os Governos contratantes, especialmente interessados nestes serviços, cujos nomes são dados abaixo, comprometem-se a contribuir para as despesas de manutenção e funcionamento destes serviços, nas proporções seguintes:

	Por cento
Bélgica	2
Canadá	3
Dinamarca	2
França	6
Alemanha	10
Grã-Bretanha e Irlanda do Norte	40
Itália	6
Japão	1
Holanda	5
Noruega	3
Espanha	1
Suécia	2
União das Repúblicas Soviéticas Socialistas	1
Estados Unidos da América	18

Cada um dos Governos contratantes tem o direito de cessar a sua contribuição para as despesas de manutenção e funcionamento destes serviços depois de 1 de Setembro de 1932. Contudo, o Governo contratante que usar desta faculdade continua a ter a responsabilidade das despesas acima referidas até o dia 1 de Setembro que se segue à data em que comunicou a sua intenção de cessar a sua contribuição. Para usar desta faculdade deve notificar a sua intenção aos outros Governos contratantes, seis meses, pelo menos antes do dito dia 1

before the said 1st September; so that, to be free from this obligation on the 1st September, 1932, it must give notice on the 1st March, 1932, at the latest, and similarly for each subsequent year.

If, at any time, the United States Government should not desire to continue these services, or if one of the Contracting Governments should express a wish to relinquish responsibility for the pecuniary contribution defined above, or to have its percentage of obligation altered, the Contracting Governments shall settle the question in accordance with their mutual interests.

The Contracting Governments which contribute to the cost of the three above-mentioned services shall have the right by common consent to make from time to time such alterations in the provisions of this Article and of Article 36 as appear desirable.

ARTICLE 38

Speed near Ice

When ice is reported on, or near, his course, the master of every ship at night is bound to proceed at a moderate speed or to alter his course so as to go well clear of the danger zone.

ARTICLE 39

North Atlantic Routes

The practice of following recognised routes across the North Atlantic in both directions has contributed to safety of life at sea, but the working of these routes should be further investigated and studied with a view to the introduction of such variations as experience may show to be necessary.

The selection of the routes and the initiation of action with regard to them is left to the responsibility of the steamship companies concerned. The Contracting Governments will assist the companies, when requested to do so, by placing at their disposal any information bearing on the routes which may be in the possession of the Governments.

The Contracting Governments undertake to impose on the companies the obligation to give public notice of the regular routes which they propose their vessels should follow, and of any changes made in these routes; they will also use their influence to induce the owners of all vessels crossing the Atlantic to follow, so far as circumstances will permit, the recognised routes, and to induce the owners of all vessels crossing the Atlantic bound to or from ports of the United States via the vicinity of the Great Bank of Newfoundland to avoid, as far as practicable, the fishing banks of Newfoundland north of latitude 43° N. during the fishing season, and to pass outside regions known or believed to be endangered by ice.

The Administration managing the ice patrol service is requested to report to the Administration concerned any ship which is observed not to be on any regular, recognised or advertised route, or which crosses the above-mentioned fishing banks during the fishing season, or which, when proceeding to or from ports of the United States, passes through regions known or believed to be endangered by ice.

ARTICLE 40

Collision Regulations

The Contracting Governments agree that the alterations in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea shown in Annex II are desirable and

de Setembro; de modo que, para estar liberto daquela obrigação no dia 1 de Setembro de 1932, deverá notificar a sua intenção no dia 1 de Março de 1932, o mais tardar, e igualmente para cada ano seguinte.

No caso de, em qualquer momento, o Governo dos Estados Unidos manifestar a sua intenção de não continuar com a gerência destes serviços, ou de algum dos Governos contratantes exprimir o desejo de cessar a contribuição pecuniária acima indicada, ou de obter uma alteração da respectiva percentagem, os Governos contratantes regularão a questão de acôrdo com os seus interesses recíprocos.

Os Governos contratantes que contribuem para o custeio dos três serviços acima mencionados têm o direito de fazer, de comum acôrdo e em qualquer ocasião, as alterações ao presente artigo e ao artigo 36.º que forem julgadas desejáveis.

ARTIGO 38.º

Velocidade na proximidade dos gelos

Quando são assinalados gelos na rota ou vizinhança da rota a seguir, o capitão de qualquer navio é obrigado a moderar a velocidade do seu navio durante a noite ou a mudar de rota, de forma a dar amplo resguardo à zona perigosa.

ARTIGO 39.º

Rotas do Atlântico norte

O costume de seguir rotas bem definidas através do Atlântico norte, num e noutro sentido, tem contribuído para a salvaguarda da vida humana no mar; mas o resultado da utilização dessas rotas deveria ser objecto de inquéritos e estudos mais profundos que permitissem introduzir as alterações que a experiência tenha mostrado serem necessárias.

A escolha das rotas e a iniciativa das medidas a tomar relativamente a elas são deixadas à responsabilidade das companhias de navegação interessadas. Os Governos contratantes prestarão o seu concurso a essas companhias, quando elas o tenham solicitado, pondo ao seu dispor todas as informações sobre rotas que estejam em poder dos Governos.

Os Governos contratantes comprometem-se a impor às companhias a obrigação de tornar públicas as rotas regulares que pretendem fazer seguir aos seus navios e as alterações que desejem fazer a essas rotas; os Governos usarão também da sua influência no sentido de persuadir os armadores de todos os navios que atravessem o Atlântico, de ou para os portos dos Estados Unidos, passando pelo grande Banco da Terra Nova, a evitar, tanto quanto possível, os pesqueiros da Terra Nova ao norte de 43° de latitude norte e a fazer rota por fora das regiões em que se sabe existirem gelos perigosos ou em que se supõe que eles existam.

A Administração que gere o serviço de pesquisa de gelos é convidada a assinalar à Administração interessada qualquer navio que seja observado fora de uma rota regular reconhecida ou anunciada, ou que acesse os pesqueiros mencionados acima, ou que acesse, quando se dirija para os portos dos Estados Unidos ou deles provenha, as regiões em que existem ou se supõem existir gelos perigosos.

ARTIGO 40.º

Regras para evitar abalroamentos

Os Governos contratantes acordam em que as alterações às regras internacionais para evitar abalroamentos no mar, indicadas no Anexo II, são convenientes e

ought to be made. The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland is requested to forward full particulars of the alterations to the other Governments who have accepted the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, and ascertain whether they will adopt these alterations; to report the results to the Governments represented at this Conference, and to endeavour to arrange that the revised regulations shall come in force on the 1st July, 1931.

ARTICLE 41

Helm Orders

The Contracting Governments agree that after midnight on the 30th June, 1931, helm or steering orders, i.e., orders to the steersman, shall on all their ships be given in the direct sense, e.g., when the ship is going ahead an order containing the word «starboard» or «right» or any equivalent of «starboard» or «right» shall only be used when it is intended, on ships as at present generally constructed and arranged, that the wheel, the rudder-blade and the head of the ship, shall all move to the right.

ARTICLE 42

Misuse of Distress Signals

The use of an international distress signal, except for the purpose of indicating that a vessel is in distress, and the use of any signal which may be confused with an international distress signal, are prohibited on every ship.

ARTICLE 43

Alarm, Distress and Urgency Signals

The alarm signal and the distress signal may only be used by ships in serious and imminent danger which require immediate assistance.

In all other cases in which assistance is required, or in which a vessel desires to issue a warning that it may become necessary to send out the alarm signal or the distress signal at a later stage, use must be made of the urgency signal (XXX) established by the International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927.

If a ship has sent out the alarm or distress signal and subsequently finds that assistance is no longer required such ship shall immediately notify all stations concerned as provided for by the Radiotelegraph Convention in force.

ARTICLE 44

Speed of Distress Messages

The speed of transmission of messages in connection with cases of distress, urgency or safety, shall not exceed 16 words per minute.

ARTICLE 45

Distress Messages. Procedure

1. The master of a ship on receiving on his ship a wireless distress signal from any other ship, is bound to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress, unless he is unable, or in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to do so, or unless he is released under the provisions of §§ 3 and 4 of this Article.

2. The master of a ship in distress, after consultation, so far as may be possible, with the masters of the ships which answer his call for assistance, has the right

devem ser feitas. O Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte é convidado a transmitir pormenores daquelas alterações aos outros Governos que aceitaram as regras internacionais para evitar abalroamentos no mar, e a certificar-se que elles adoptam as referidas alterações; a informar os Governos representados nesta conferência dos resultados obtidos e a empregar todos os esforços para conseguir a entrada em vigor das regras assim modificadas em 1 de Julho de 1931.

ARTIGO 41.º

Ordens para a manobra do leme

Os Governos contratantes acordam em que, depois da meia noite de 30 de Junho de 1931, as ordens para a manobra do leme, isto é, as ordens dadas ao homem do leme, devem ser dadas em todos os navios, sob a forma de ordens directas, isto é, se o navio vai em marcha a vante, uma ordem contendo a palavra «estibordo» ou «direita» ou qualquer palavra equivalente a «estibordo» ou «direita», só deve ser dada a bordo dos navios, tais como são geralmente construídos e armados nos tempos actuais — quando a intenção é de manobrar para a direita e simultaneamente, a roda, a porta do leme e a proa do navio.

ARTIGO 42.º

Emprego injustificado dos sinais de perigo

É proibido o emprego de um sinal internacional de perigo ou de qualquer sinal que possa ser confundido com um sinal internacional de perigo, salvo com o fim de indicar que o navio está realmente em perigo.

ARTIGO 43.º

Sinais de alarme, de perigo e de urgência

Os sinais de alarme e de perigo podem somente ser empregados pelos navios em perigo sério e iminente, que tenham necessidade de assistência imediata.

Em todos os outros casos em que o navio tenha necessidade de assistência ou naqueles em que o navio deseje emitir um aviso indicativo, de que poderá necessitar de fazer o sinal de alarme ou de perigo, deve fazer-se uso do sinal urgente (xxx) previsto pela Convenção Radiotelegráfica Internacional de Washington de 1927.

Se um navio emitir um sinal de alarme ou de perigo e verificar depois que a assistência já não é necessária, esse navio deve imediatamente avisar disso todas as estações interessadas, conforme o disposto na Convenção Radiotelegráfica em vigor.

ARTIGO 44.º

Velocidade de transmissão das mensagens de perigo

A velocidade de transmissão das mensagens relativas aos casos de perigo, de urgência ou de segurança não deve ultrapassar 16 palavras por minuto.

ARTIGO 45.º

Mensagens de perigo. Procedimento

1. O capitão de um navio, que recebe de outro navio um sinal de perigo, é obrigado a dirigir-se a toda a velocidade em socorro das pessoas em risco, salvo nos casos de impossibilidade ou se, nas circunstâncias especiais em que se encontra, não considerar razoável ou útil fazê-lo, ou se estiver dispensado dessa obrigação conforme as disposições dos §§ 3 e 4 do presente artigo.

2. O capitão de um navio em perigo, após haver consultado, desde que isso seja possível, os capitães dos navios que tenham respondido ao seu pedido de socorro,

to requisition such one or more of those ships as he considers best able to render assistance, and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships requisitioned to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress.

3. A master shall be released from the obligation imposed by § 1 of this Article as soon as he is informed by the master of the ship requisitioned, or, where more ships than one are requisitioned, all the masters of the ships requisitioned, that he or they are complying with the requisition.

4. A master shall be released from the obligation imposed by § 1 of this Article, and, if his ship has been requisitioned, from the obligation imposed by § 2 of this Article, if he is informed by a ship which has reached the persons in distress, that assistance is no longer necessary.

5. If a master of a ship, on receiving a wireless distress call from another ship, is unable, or in the special circumstances of the case considers it unreasonable or unnecessary to go to the assistance of that other ship, he must immediately inform the master of that other ship accordingly, and enter in his log book his reasons for failing to proceed to the assistance of the persons in distress.

6. The provisions of this Article do not prejudice the International Convention for the unification of certain rules with respect to Assistance and Salvage at Sea, signed at Brussels on the 23rd September, 1910, particularly the obligation to render assistance imposed by Article 11 of that Convention.

ARTICLE 46

Signalling Lamp

All ships of over 150 tons gross tonnage, when engaged on international voyages, shall have on board an efficient signalling lamp.

ARTICLE 47

Direction-Finding Apparatus

Every passenger ship of 5,000 tons gross tonnage and upwards shall, within two years from the date on which the present Convention comes in force, be provided with an approved direction-finding apparatus (radio compass), complying with the provisions of Article 31 (17) of the present Convention.

ARTICLE 48

Manning

The Contracting Governments undertake, each for its national ships, to maintain, or, if it is necessary, to adopt, measures for the purpose of ensuring that, from the point of view of safety of life at sea, all ships shall be sufficiently and efficiently manned.

CHAPTER VI

Certificates

ARTICLE 49

Issue of Certificates

A certificate called a Safety Certificate shall be issued, after inspection and survey, to every passenger ship which complies in an efficient manner with the requirements of Chapters II, III and IV of the Convention.

tem o direito de requisitar de entre esses navios os que êle considerar mais capazes de prestar socorro, e o capitão ou os capitães dos navios requisitados têm obrigação de se submeter à requisição e continuar a navegar a toda a velocidade em socorro das pessoas em perigo.

3. Um capitão fica dispensado da obrigação imposta pelo § 1 do presente artigo logo que seja informado pelo capitão do navio requisitado, ou, se forem requisitados vários navios, pelos capitães dos navios requisitados, de que o capitão ou capitães requisitados se submetem à requisição.

4. Um capitão é dispensado da obrigação imposta pelo § 2 do presente artigo se fôr informado por um navio que chegou junto das pessoas em perigo, de que o socorro já não é necessário.

5. Se o capitão de um navio, no momento em que recebe uma chamada de perigo de um outro navio, está na impossibilidade ou, nas circunstâncias especiais em que se encontra, não julga nem razoável nem útil ir em socorro do outro navio, deve imediatamente informar dêsse facto o capitão do outro navio e mencionar no *Diário de Bordo* as razões pelas quais se absteve de ir prestar socorro às pessoas em perigo.

6. Não são anuladas pelas prescrições do presente artigo as disposições da Convenção Internacional para a unificação de certas regras em matéria de assistência e salvamento no mar, assinada em Bruxelas em 23 de Setembro de 1910, particularmente no que respeita à obrigação de prestar socorro, imposta pelo artigo 11.º da dita Convenção.

ARTIGO 46.º

Farol para sinais

Todos os navios de mais de 150 toneladas brutas, que sejam empregados em viagens internacionais, devem ter a bordo um farol para sinais, eficiente.

ARTIGO 47.º

Radiogoniómetros

Todo o navio de passageiros de 5.000 toneladas de arqueação bruta, ou mais, deve, nos dois anos que seguirem à data da entrada em vigor da presente Convenção, estar munido de um radiogoniómetro (radio-compasso) de tipo aprovado, conforme as disposições de artigo 31.º da presente Convenção.

ARTIGO 48.º

Tripulação

Os Governos contratantes comprometem-se, no que diz respeito aos navios da respectiva nacionalidade, a manter ou, sendo necessário, a adoptar, medidas tendentes a assegurar que, sob o ponto de vista da segurança da vida humana no mar, todos os navios tenham a bordo tripulação suficiente em quantidade e qualidade.

CAPÍTULO VI

Certificados

ARTIGO 49.º

Concessão de certificados

Será concedido um certificado intitulado «certificado de segurança», depois de inspecção e vistoria, a todo o navio de passageiros que tenha satisfeito completamente às prescrições dos capítulos II, III e IV da Convenção.

A certificate called a Safety Radiotelegraph Certificate shall be issued after inspection to every ship other than a passenger ship which complies in an efficient manner with the requirements of Chapter IV of the present Convention.

A certificate called an Exemption Certificate shall be issued to every ship to which exemption is granted by a Contracting Government under, and in accordance with, the provisions of Chapters II, III and IV of the present Convention.

The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcement of the provisions of the present Convention and the annexed Regulations applicable to such ships and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the country in which the ship is registered, provided that the Government of each country may entrust the inspection and survey of its ships either to Surveyors nominated for this purpose or to organisations recognised by it.

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

A Safety Certificate, Safety Radiotelegraphy Certificate, and Exemption Certificate shall be issued either by the Government of the country in which the ship is registered or by any person or organisation duly authorised by that Government.

In every case that Government assumes full responsibility for the certificate.

ARTICLE 50

Issue of Certificate by Another Government

A Contracting Government may, at the request of the Government of a country in which a ship coming under the present Convention is registered, cause that ship to be surveyed, and, if satisfied that the requirements of the present Convention are complied with, issue a Safety Certificate or Safety Radiotelegraphy Certificate to such ship, under its own responsibility. Any certificate so issued must contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the country in which the ship is registered, and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under Article 49 of the present Convention.

ARTICLE 51

Form of Certificates

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

The form of the certificates shall be that of the models given in Regulation XLVII. The arrangement of the printed part of the standard certificates shall be exactly reproduced in the certificates issued, or in certified copies thereof, and the particulars inserted by hand shall in the certificates issued, or in certified copies thereof, be inserted in Roman characters and Arabic figures.

The Contracting Governments undertake to communicate one to another a sufficient number of specimens of their certificates for the information of their officers. This exchange shall be made, so far as possible, before the 1st January, 1932.

ARTICLE 52

Duration of Certificates

Certificates shall not be issued for a period of more than twelve months.

Será concedido um certificado intitulado «certificado de segurança radiotelegráfica», após inspecção, a todos os navios que não sejam navios de passageiros que satisfaçam eficientemente às prescrições do capítulo IV da presente Convenção.

Será concedido um certificado chamado «certificado de dispensa» a todos os navios aos quais é concedida, por um Governo contratante, dispensa de certas prescrições, de acordo com os capítulos II, III e IV da presente Convenção.

A inspecção e vistoria dos navios, no que diz respeito à efectivação das prescrições da presente Convenção e das regras anexas aplicáveis a esse navio e às dispensas que lhe podem ser concedidas, serão efectuadas por funcionários do país em que o navio está registado, podendo contudo o Governo de cada país confiar a inspecção e vistoria dos seus navios quer a funcionários nomeados para esse fim, quer a organismos por ele reconhecidos.

Em qualquer caso o Governo em questão garante absolutamente a eficiência das inspecções e vistorias.

Os certificados de segurança, de segurança radiotelegráfica e de dispensa podem ser concedidos quer pelo Governo do país em que o navio está registado, quer por qualquer pessoa ou organismo devidamente autorizado por esse Governo.

Em qualquer caso o Governo assume a responsabilidade plena dos certificados.

ARTIGO 50.º

Concessão de certificados por outro Governo

O Governo contratante pode, a requerimento do Governo de um país em que um navio, sujeito às prescrições desta Convenção, está registado, mandar proceder à vistoria desse navio e, no caso de adquirir a convicção de que foram satisfeitas as disposições da presente Convenção, conceder um certificado de segurança ou de segurança radiotelegráfica sob a sua própria responsabilidade. Qualquer certificado concedido nestas condições deve conter indicação de que foi passado a pedido do Governo do país em que está registado o navio e tem o mesmo valor e deve ser aceito nas mesmas condições dos certificados concedidos segundo o artigo 49.º da presente Convenção.

ARTIGO 51.º

Tipo dos certificados

Todos os certificados devem ser redigidos na língua ou línguas oficiais do país pelo qual eles são concedidos.

O tipo dos certificados deve ser do modelo dado na regra XLVII. A disposição da parte impressa dos certificados regulamentares deve ser exactamente reproduzida nos certificados concedidos ou nas cópias autênticas, e as indicações insertas à mão nos certificados ou nas cópias autênticas devem ser escritas em caracteres romanos e em algarismos árabes.

Os Governos contratantes comprometem-se a comunicar mutuamente o número suficiente de exemplares dos seus certificados para conhecimento dos respectivos funcionários; esta troca deve ser feita, tanto quanto possível, antes de 1 de Janeiro de 1932.

ARTIGO 52.º

Duração dos certificados

Os certificados não são concedidos por período superior a doze meses.

If a ship at the time when its certificate expires is not in a port of the country in which it is registered the certificate may be extended by a duly authorised officer of the country to which the ship belongs; but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its return voyage to its own country, and then only in cases in which it appears proper and reasonable so to do.

No certificate shall be extended for a longer period than five months, and a ship to which such extension is granted shall not, on returning to its own country, be entitled by virtue of such extension to leave the country again without having obtained a new certificate.

ARTICLE 53

Acceptance of Certificates

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

ARTICLE 54

Control

Every ship holding a certificate issued under Article 49 or Article 50 is subject, in the ports of the other Contracting Governments to control by officers duly authorised by such Governments in so far as this control is directed towards verifying that there is on board a valid certificate, and if necessary, that the conditions of the vessel's seaworthiness correspond substantially with the particulars of that certificate, that is to say, so that the ship can proceed to sea without danger to the passengers and the crew.

In the event of this control giving rise to intervention of any kind, the officer carrying out the control shall forthwith inform the Consul of the country in which the ship is registered of all the circumstances in which intervention is deemed to be necessary.

ARTICLE 55

Privileges

The privileges of the present Convention may not be claimed in favour of any ship unless it holds a proper valid certificate.

ARTICLE 56

Qualification of Certificate

If in the course of a particular voyage the ship has on board a number of crew and passengers less than the maximum number which the ship is licensed to carry, and is in consequence, in accordance with the provisions of the present Convention, free to carry a smaller number of lifeboats and other life-saving appliances than that stated in the certificate, a memorandum may be issued by the officers or other authorised persons referred to in Articles 49 and 52 above.

This memorandum shall state that in the circumstances there is no infringement of the provisions of the present Convention. It shall be annexed to the certificate and shall be substituted for it in so far as the life-saving appliances are concerned. It shall be valid only for the particular voyage in regard to which it is issued.

Se um navio à data da expiração do seu certificado não está num pôrto do país em que está registado, o certificado pode ser prorrogado por um funcionário devidamente autorizado do país a que pertence o navio; mas tal prorrogação será concedida unicamente com o fim de permitir ao navio terminar a viagem de regresso ao seu país e somente quando esta medida pareça oportuna e razoável.

Nenhum certificado deve ser prorrogado por um período superior a cinco meses, e um navio ao qual tenha sido concedida tal prorrogação não pode, depois de chegar ao seu país, valer-se dela para partir novamente sem ter obtido novo certificado.

ARTIGO 53.º

Aceitação dos certificados

Os certificados concedidos em nome de um Governo contratante devem ser aceitos pelos outros Governos contratantes para todos os fins da presente Convenção. Devem ser considerados pelos outros Governos contratantes como tendo o mesmo valor dos certificados concedidos por eles aos seus navios.

ARTIGO 54.º

Verificação

Todo o navio que possua um certificado concedido em virtude do artigo 49.º ou do artigo 50.º está sujeito, nos portos dos outros Governos contratantes, a verificação, por funcionários devidamente autorizados por esses Governos, da existência a bordo de um certificado válido e, quando necessário, da correspondência entre as condições de navegabilidade do navio e as indicações do certificado, isto é, que está em condições de seguir para o mar sem perigo para os passageiros e tripulação.

No caso de esta verificação dar origem a uma intervenção de qualquer espécie, o funcionário encarregado da vistoria deve informar o cônsul da nação em que está registado o navio de todas as circunstâncias que fazem considerar essa intervenção como necessária.

ARTIGO 55.º

Privilégios

Nenhum navio se pode cobrir com os privilégios da presente Convenção se não tiver a bordo um certificado válido, em regra.

ARTIGO 56.º

Modificações dos certificados

Se no decurso de uma viagem um navio tiver a bordo um número de tripulantes e passageiros menor do que o número máximo que ele é autorizado a transportar e puder, por consequência, de acordo com as prescrições da presente Convenção, transportar um número de embarcações salva-vidas e outros meios de salvação menor do que o indicado no certificado, poderão os funcionários ou outras pessoas devidamente autorizadas, mencionadas nos artigos 49.º e 52.º, conceder um documento apenso.

Este documento apenso deverá especificar que naquelas circunstâncias não são infringidas as disposições da presente Convenção. Deverá ser junto ao certificado e substituí-lo-á no que respeita a meios de salvação. Será válido unicamente para a viagem a que diz respeito.

CHAPTER VII

General Provisions

ARTICLE 57

Equivalents

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

Any Administration which so accepts a new fitting, appliance or apparatus, or type thereof, or new arrangement, shall communicate the fact to the other Administrations, and, upon request, the particulars thereof, together with a report on the trials made.

ARTICLE 58

Laws, Regulations, Reports

The Contracting Governments undertake to communicate to each other:

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

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

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

ARTICLE 59

Measures taken after Agreement

Where the present Convention provides that a measure may be taken after agreement between all or some of the Contracting Governments, the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland is invited to approach the other Contracting Governments with a view to ascertaining whether they accept such proposals as may be made by any Contracting Government for effecting such a measure, and to inform the other Contracting Governments of the results of the enquiries thus made.

ARTICLE 60

Prior Treaties and Conventions

1. The present Convention replaces and abrogates the Convention for the Safety of Life at Sea, which was signed at London on the 20th January, 1914.

2. All other treaties, conventions and arrangements relating to safety of life at sea, or matters appertaining thereto, at present in force between Governments parties to the present Convention, shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards:

(a) Ships to which the present Convention does not apply;

CAPÍTULO VII

Disposições gerais

ARTIGO 57.º

Equivalência

Quando, na presente Convenção, esteja prescrito que deva ser colocada ou transportada a bordo de um navio qualquer instalação, aparelho ou dispositivo ou um certo tipo de instalação, de aparelho ou de dispositivo, ou que deva ser adoptada uma disposição especial, pode uma Administração aceitar em sua substituição qualquer outra instalação, aparelho ou dispositivo ou tipo de instalação, aparelho ou dispositivo, ou ainda que seja adoptada outra disposição especial, desde que, por meio de experiências, tenha verificado que são, pelo menos, tam eficazes quanto os especificados na presente Convenção.

Qualquer Administração que aceite, nas condições acima, uma nova instalação, aparelho ou dispositivo ou tipo de instalação, aparelho ou dispositivo, ou qualquer nova disposição, deve comunicar esse facto às outras Administrações e, a pedido destas, enviar descrição detalhada, juntamente com um relatório sobre as experiências efectuadas.

ARTIGO 58.º

Leis, regulamentos, relatórios

Os Governos contratantes comprometem-se a comunicar uns aos outros:

(1) O texto das leis, decretos e regulamentos que tenham sido promulgados sobre as diversas matérias que entram no campo da presente Convenção;

(2) Todos os relatórios oficiais ou resumos de relatórios oficiais de que possam dispor, na parte em que esses documentos mostram os resultados das prescrições da presente Convenção, sempre que, bem entendido, esses relatórios ou resumos não sejam de natureza confidencial.

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

ARTIGO 59.º

Medidas tomadas após acôrdo

Nos casos em que a presente Convenção prevê que certas medidas podem ser tomadas após acôrdo entre todos ou alguns dos Governos contratantes, o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte é convidado a pôr-se em contacto com outros Governos contratantes, no intuito de saber se eles aceitam as propostas que possam vir a ser feitas por qualquer Governo contratante, com o fim de efectivar aquelas medidas, e além disso a informar os outros Governos contratantes dos resultados das consultas a que tenha procedido.

ARTIGO 60.º

Tratados e convenções anteriores

1. A presente Convenção substitue e anula a Convenção para a salvaguarda da vida humana no mar, que foi assinada em Londres em 20 de Janeiro de 1914.

2. Todos os outros tratados, convenções ou acordos que digam respeito à salvaguarda da vida humana no mar, ou a questões com elas relacionadas, presentemente em vigor entre os Governos participantes da actual Convenção, continuam a ter pleno e completo efeito até expirar a sua duração, no que diz respeito a:

(a) Navios aos quais não se aplica a presente Convenção;

(b) Ships to which the present Convention applies, in respect of subjects for which it has not expressly provided.

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

3. All subjects which are not expressly provided for in the present Convention remain subject to the legislation of the Contracting Governments.

ARTICLE 61

Modifications. Future Conferences

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

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

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

CHAPTER VIII

Final Provisions

ARTICLE 62

Application to Colonies, &c.

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

2. A Contracting Government may at any time by a notification in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland express its desire that the present Convention shall cease to apply to all or any of its colonies, overseas territories, protectorates or territories under suzerainty or mandate to which the present Convention shall have, under the provisions of the preceding paragraph, been applicable for a period of not less than five years, and in such case the present Convention shall cease to apply one year after the date of the receipt of such notification by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to all territories mentioned therein.

3. The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall inform all the other

(b) Navios aos quais a presente Convenção se aplica, nos pontos que não são objecto de prescrições expressas da presente Convenção.

Contudo, no caso em que disposições de tais tratados, convenções ou acordos estejam em oposição com as disposições da presente Convenção, prevalecerão as disposições desta última.

3. Todos os pontos que não são objecto de disposições expressas da presente Convenção continuam sujeitos à legislação dos Governos contratantes.

ARTIGO 61.º

Modificações. Conferências futuras

1. Um Governo contratante pode em qualquer altura propor ao Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte as modificações à presente Convenção que possam ser consideradas como melhoramentos úteis e necessários. Essas propostas serão comunicadas por este Governo a todos os outros Governos contratantes e se algumas dessas modificações forem aceites por todos os Governos contratantes (incluindo os Governos que tenham depositado ratificações ou adesões que ainda não tenham sido efectivadas) a presente Convenção será modificada de acordo com elas.

2. Com o fim de rever a presente Convenção serão convocadas conferências em tempo e lugar a determinar por acordo entre todos os Governos contratantes.

O Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte convocará uma conferência com este fim, depois de a Convenção ter estado em vigor durante cinco anos, se um terço dos Governos contratantes exprimir o desejo de que ela se realize.

CAPÍTULO VIII

Disposições finais

ARTIGO 62.º

Aplicação às colónias, etc.

1. Um Governo contratante pode, por ocasião da assinatura, ratificação, adesão ou, ulteriormente, por meio de declaração escrita dirigida ao Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, manifestar o desejo de que a presente Convenção seja aplicável a todas ou algumas das suas colónias, territórios ultramarinos, protectorados ou territórios sobre suserania ou mandato, e a presente Convenção aplicar-se-á aos territórios mencionados naquela declaração dois meses depois da data da sua recepção, mas, se tal declaração não fôr feita, a presente Convenção não será aplicável àqueles territórios.

2. Um Governo contratante pode, em qualquer altura, notificar por escrito ao Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte o desejo de que a presente Convenção deixe de ser aplicada a todas ou algumas das suas colónias, territórios ultramarinos, protectorados ou territórios sob suserania ou mandato, aos quais a presente Convenção tenha sido aplicada por um período não inferior a cinco anos, nas condições expostas no parágrafo antecedente, e em tal caso a Convenção deixará de ser aplicada àqueles territórios um ano após a recepção da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte da notificação atrás mencionada.

3. O Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte informará todos os outros Governos

Contracting Governments of the application of the present Convention to any colony, overseas territory, protectorate or territory under suzerainty or mandate under the provisions of § 1 of this Article, and of the cessation of any such application under the provisions of § 2, stating in each case the date from which the present Convention has become or will cease to be applicable.

ARTICLE 63

Authentic Texts. Ratification

The present Convention of which both the English and French texts shall be authentic shall bear this day's date.

The present Convention shall be ratified.

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

ARTICLE 64

Accession

A Government (other than the Government of a territory to which Article 62 applies) on behalf of which the present Convention has not been signed shall be allowed to accede thereto at any time after the Convention has come into force. Accessions may be effected by means of notifications in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and shall take effect three months after their receipt.

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

A Government which intends to accede to the present Convention but desires to add an area to those specified in the Annex to Article 28 shall, before notifying its accession, inform the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland of its desire for communication to all the other Contracting Governments. If all the Contracting Governments signify their assent thereto, the area shall be added to those mentioned in the aforesaid Annex when such Government notifies its accession.

ARTICLE 65

Date of coming in Force

The present Convention shall come into force on the 1st July, 1931, as between the Governments which have deposited their ratifications by that date, and provided that at least five ratifications have been deposited with the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

Should five ratifications not have been deposited on that date, the present Convention shall come into force three months after the date on which the fifth ratification is deposited. Ratifications deposited after the date on which the present Convention has come into force shall take effect three months after the date of their deposit.

ARTICLE 66

Denunciation

The present Convention may be denounced on behalf of any Contracting Government at any time after the expiration of five years from the date on which the Convention comes into force in so far as that Government is concerned. Denunciation shall be effected by a

contratantes da aplicação da presente Convenção a qualquer colônia, território ultramarino, protectorado ou território sob suserania ou mandato, nas condições do § 1 d'este artigo, e da data em que cessa a aplicação da Convenção, nas condições do § 2 d'este artigo.

Em cada caso será indicada a data em que a presente Convenção começa a ser aplicada ou deixa de o ser.

ARTIGO 63.

Textos autênticos. Ratificação

A presente Convenção, cujos textos inglês e francês são um e outro autênticos, leva a data do dia de hoje.

A presente Convenção é sujeita a ratificação.

Os instrumentos de ratificação devem ser depositados nos arquivos do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, que dará conhecimento aos outros Governos signatários ou aderentes de todas as ratificações depositadas e da data em que esse depósito foi feito.

ARTIGO 64.

Adesão

Qualquer Governo (que não seja um Governo de um território ao qual se aplica o artigo 62.º) que não tenha assinado a presente Convenção pode dar-lhe a sua adesão em qualquer altura após a entrada em vigor da Convenção. As adesões serão efectuadas por meio de notificação escrita dirigida ao Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte e entrarão em vigor três meses depois da sua recepção.

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

Um Governo que deseje aderir à presente Convenção, mas que pretenda adicionar uma zona àquelas especificadas no anexo ao artigo 28.º, deve, antes de notificar a sua adesão, informar o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte do seu desejo para que ela seja comunicada a todos os Governos contratantes. Se todos os Governos contratantes derem o seu assentimento àquele desejo, a zona será adicionada àquelas mencionadas no supracitado anexo, quando o Governo em questão notificar a sua adesão.

ARTIGO 65.

Data de entrada em vigor

A presente Convenção entrará em vigor no dia 1 de Julho de 1931, entre os Governos que tenham depositado as suas ratificações até aquela data, desde que tenham sido depositadas, pelo menos, cinco ratificações junto do Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte.

Se até aquela data não tiverem sido depositadas cinco ratificações, a presente Convenção só entrará em vigor três meses depois da data em que fôr depositada a quinta ratificação. As ratificações depositadas depois da data da entrada em vigor da presente Convenção só surtirão efeito três meses após a data do seu depósito.

ARTIGO 66.

Denúncia

A presente Convenção pode ser denunciada por qualquer dos Governos contratantes, em qualquer ocasião, após cinco anos da data em que a Convenção tenha entrado em vigor para aquele Governo. A denúncia será feita por notificação escrita, dirigida ao Governo

notification in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which will notify all the other Contracting Governments of all denunciations received and of the date of their receipt.

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

In faith whereof, the Plenipotentiaries have signed hereafter.

Done at London this thirty-first day of May, 1929, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which shall transmit certified true copies thereof to all signatory Governments.

do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, que comunicará aos outros Governos contratantes as denúncias recebidas e a data da sua recepção.

A denúncia surtirá efeito doze meses após a data em que a sua notificação foi recebida pelo Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte.

Em fé do que os plenipotenciários apuseram a sua assinatura na presente Convenção.

Feita em Londres aos 31 do mês de Maio de 1929 em um só exemplar, que deve ser 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.

Sthamer.
Gustav Koenigs.
Arthur Werner.
Walter Laas.
Otto Riess.
Hermann Giess.
Hugo Dominik.
Henry James Feakes.
Thomas Free.
A. de Gerlache de Gomery.
G. de Winne.
A. Johnston.
Lucien Pacaud.
Emil Krogh.
V. Lorck.
Javier de Salas.
John Whelan Dulanty.
E. C. Foster.
Wallace H. White.
Arthur J. Tyrer.
Charles M. Barnes.
Geo. H. Rock.
Clarence S. Kempff.
Dickerson N. Hoover.
W. D. Terrell.
John G. Tawresey.
Herbert B. Walker.
Charles A. McAllister.
Gustaf Wrede.
V. Bergman.
Karl Kurten.
Rio.
A. Haarbleicher.
Jean Marie.
F. Thouroude.
H. W. Richmond.
Westcott Abell.
A. L. Ayre.
F. W. Bate.
C. H. Boyd.
William C. Currie.
A. J. Daniel.
Norman Hill.
C. Hipwood.
A. Morrell.
G. L. Corbett.
E. V. Whish.
Mansukhlal Atmaram Master.
Giulio Ingianni.
Alberto Alessio.
Delfino Rogeri di Villanova.
Torquato C. Giannini.
Francesco Marena.
Ernesto Ferretti.

G. Gneme.
 Luigi Biancheri.
 Yukio Yamamoto.
 Shichihei Ota.
 Itaro Ishii.
 B. Vogt.
 L. T. Hansen.
 Arth H. Mathiesen.
 C. Fock.
 C. H. de Goeje.
 A. van Driel.
 J. A. Bland van der Berg.
 Phs. van Ommeren.
 H. G. J. Uilken.
 Erik Palmstierna.
 Nils Gustaf Nilsson.
 J. Arens.
 K. Eggi.

ANNEX I

Regulations

CONSTRUCTION

REGULATION I

Definitions

(1) The subdivision loadline is the waterline used in determining the subdivision of the ship.

The deepest subdivision loadline is that which corresponds to the greatest draught.

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

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

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

(5) The margin line is a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and 3 inches (76 millimetres) below the upper surface of that deck at side.

(6) The draught is the vertical distance from the top of keel amidships to the subdivision loadline in question.

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

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

(8) The machinery space is to be taken as extending from the top of keel to the margin line and between the extreme main transverse watertight bulkheads bounding the spaces devoted to the main and auxiliary propelling machinery, boilers when installed, and all permanent coal bunkers.

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

For the purposes of Regulations III and IV, spaces provided below the margin line for the accommodation and use of the crew shall be regarded as passenger spaces.

(10) In all cases volumes shall be calculated to moulded lines.

ANEXO I

Regulamento

CONSTRUÇÃO

REGRA I

Definições

(1) A linha de carga de compartimentagem é a flutuação considerada na determinação da compartimentagem do navio.

A linha de carga máxima de compartimentagem é a que corresponde ao calado de água máximo.

(2) O comprimento do navio é o comprimento medido entre perpendiculares baixadas das extremidades da linha de carga máxima de compartimentagem.

(3) A bôca do navio é a bôca máxima, por fora da ossada, medida na linha de carga máxima de compartimentagem ou abaixo desta linha.

(4) O pavimento das anteparas é o pavimento mais elevado até o qual sobem as anteparas estanques transversais.

(5) A linha de segurança em avaria é a linha traçada no costado paralelamente ao pavimento das anteparas e 76 milímetros (3 polegadas) abaixo da intersecção da superfície exterior do costado com a face superior daquele pavimento.

(6) A imersão é a distância vertical medida desde a face superior da quilha a meio navio até a linha de carga de compartimentagem.

(7) A permeabilidade de um espaço é a percentagem desse espaço que pode ser ocupada pela água.

O volume de um compartimento que ultrapasse a linha de segurança em avaria deve apenas ser medido até essa linha.

(8) O local do aparelho motor é o espaço compreendido entre as anteparas transversais extremas que limitam os espaços destinados às máquinas principais e auxiliares e caldeiras, quando existam, incluindo as bancas de carvão permanentes, e vai da face superior da quilha até a linha de segurança em avaria.

(9) Locais destinados a passageiros são os locais previstos para alojamento e uso de passageiros, excluindo os espaços reservados a bagagens, carga, mantimentos e correio.

Para efeitos das regras III e IV os espaços previstos abaixo da linha de segurança em avaria, para acomodação e uso da tripulação, devem ser considerados como espaços de passageiros.

(10) Em todos os casos os volumes são sempre medidos por fora da escada.

REGULATION II

Floodable Length

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

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

(3) In the case of a ship not having a continuous bulkhead deck, the floodable length at any point may be determined to an assumed continuous margin line, up to which, having regard to sinkage and trim after damage, the sides of the ship and the bulkheads concerned are carried watertight.

REGULATION III

Permeability

(1) The definite assumptions referred to in Regulation II relate to the permeabilities of the spaces below the margin line.

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

(a) The machinery space as defined in Regulation I (8);

(b) The portion forward of the machinery space; and

(c) The portion abaft the machinery space.

(2):

(a) For steamships the uniform average permeability throughout the machinery space shall be determined from the formula:

$$80 + 12.5 \left(\frac{a-c}{v} \right), \text{ where}$$

a = volume of the passenger spaces, as defined in Regulation I (9), which are situated below the margin line within the limits of the machinery space;

c = volume of between deck spaces below the margin line within the limits of the machinery space which are appropriated to cargo, coal or stores;

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

(b) For ships propelled by internal combustion engines, the uniform average permeability shall be taken as 5 greater than that given by the above formula.

(c) Where it is shown to the satisfaction of the Administration that the average permeability, as determined by detail calculation, is less than that given by the formula, the calculated value may be substituted. For the purposes of such calculation, the permeabilities of passenger spaces, as defined in Regulation I (9), shall be taken as 95, that of all cargo, coal and store spaces as 60, and that of double bottom, oil fuel and other tanks at such values as may be approved in each case by the Administration.

REGRA II

Comprimento alagável

(1) O comprimento alagável em cada ponto do comprimento de um navio deve ser determinado por um método de cálculo que considere a forma, immersão e outras características do navio considerado.

(2) Em um navio, com pavimento das anteparas contínuo, o comprimento alagável num ponto dado é a máxima porção do comprimento do navio, com centro no ponto considerado, que pode ser alagado, nas condições hipotéticas definidas na regra III, não devendo o navio imergir além da linha de segurança em avaria.

(3) No caso de um navio, em que o pavimento das anteparas não seja contínuo, o comprimento alagável em cada ponto pode ser determinado, considerando uma linha contínua de segurança em avaria, até a qual, tendo em conta a immersão e o caimento depois da avaria, o costado e as anteparas correspondentes se conservem estanques.

REGRA III

Permeabilidade

(1) As hipóteses a que a regra II se refere são relativas às permeabilidades dos espaços abaixo da linha de segurança em avaria.

Na determinação do comprimento alagável deve usar-se uma permeabilidade média uniforme em todo o comprimento de cada uma das seguintes partes do navio, abaixo da linha de segurança em avaria:

(a) O local do aparelho motor, segundo a definição dada na regra I (8);

(b) A parte do navio a vante do local do aparelho motor; e

(c) A parte do navio a ré do aparelho motor.

(2):

(a) Em navios a vapor a permeabilidade média uniforme do local do aparelho motor deve ser determinada pela fórmula:

$$80 + 12,5 \left(\frac{a-c}{v} \right), \text{ onde}$$

a = volume dos locais destinados a passageiros, segundo a definição dada na regra I (9), que ficam abaixo da linha de segurança em avaria, dentro dos limites do local do aparelho;

c = volume dos espaços entre pavimentos, abaixo da linha de segurança em avaria, dentro dos limites do local do aparelho motor, destinados a carga, carvão e mercadorias;

v = volume total do espaço do aparelho motor abaixo da linha de segurança em avaria.

(b) Em navios com motores de combustão interna a permeabilidade média uniforme é igual ao valor dado pela fórmula precedente mais 5;

(c) Provado que seja a administração que a permeabilidade média, determinada por cálculo directo, é menor que a obtida pela fórmula referida, pode substituir-se a esta última a permeabilidade calculada directamente. Para o cálculo directo, as permeabilidades dos locais destinados a passageiros, segundo a definição da regra I (9), devem ser consideradas iguais a 95; as permeabilidades dos espaços destinados a carga, carvão e mercadorias iguais a 60; e as relativas aos duplos-fundos, tanques de combustível líquido e outros depósitos serão fixadas nos valores aprovados, em cada caso, pela Administração.

(3) The uniform average permeability throughout the portion of the ship before (or abaft) the machinery space shall be determined from the formula:

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

a = volume of the passenger spaces, as defined in Regulation I (9), which are situated below the margin line, before (or abaft) the machinery space, and

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

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

REGULATION IV

Permissible Length of Compartments

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

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

(a) As the length of the ship increases, and

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

The variations of the factors A and B shall be expressed by the following formulæ (i) and (ii) where L is the length of the ship as defined in Regulation I (2):

L in feet.

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

L in metres.

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

L in feet.

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

L in metres.

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

(3) A permeabilidade média uniforme em toda a parte do navio a vante (ou a ré) do local do aparelho motor deve ser determinada pela fórmula:

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

a = volume dos locais destinados a passageiros, segundo a definição da regra I (9), situados abaixo da linha de segurança em avaria, a vante (ou a ré) do local do aparelho motor; e

v = volume total da parte do navio abaixo da linha de segurança em avaria, a vante (ou a ré) do local do aparelho motor.

(4) Se num espaço entre pavimentos, limitado por duas anteparas transversais, estanques, existe um local apropriado para passageiros ou tripulação, todo aquele espaço, deduzidos os compartimentos completamente fechados por anteparas de aço, permanentes, affectos a outros usos, deve ser considerado como destinado a passageiros.

Se, todavia, o espaço em questão, apropriado para passageiros ou tripulação, é completamente limitado por anteparas de aço, permanentes, só o local assim limitado deve ser considerado como espaço destinado a passageiros.

REGRA IV

Comprimento admissível dos compartimentos

(1) *Factor de subdivisão.* — O máximo comprimento admissível de um compartimento que tenha o respectivo centro em qualquer ponto do comprimento do navio obtém-se multiplicando o comprimento alagável por um factor apropriado, designado factor de subdivisão.

O factor de subdivisão deve depender do comprimento do navio e, para um comprimento dado, deve variar de acôrdo com a natureza do serviço a que o navio se destina.

O factor de subdivisão deve decrescer de modo regular e contínuo:

(a) À medida que o comprimento do navio aumenta; e

(b) Desde um factor A , aplicável a navios destinados essencialmente ao transporte de carga, até um factor B , aplicável a navios destinados essencialmente ao transporte de passageiros.

As variações dos factores A e B são dadas pelas fórmulas (1) e (2) seguintes, onde L é o comprimento do navio, segundo a definição da regra I (2):

L em pés

$$A = \frac{190}{L - 198} + 0,18 \quad (L = 430 \text{ e mais})$$

L em metros

$$A = \frac{58,2}{L - 60} + 0,18 \quad (L = 131 \text{ e mais}) \dots\dots\dots (1)$$

L em pés

$$B = \frac{100}{L - 138} + 0,18 \quad (L = 260 \text{ e mais})$$

L em metros

$$B = \frac{30,3}{L - 42} + 0,18 \quad (L = 79 \text{ e mais}) \dots\dots\dots (2)$$

(2) *Criterion of Service.* — For a ship of given length the appropriate factor of subdivision shall be determined by the Criterion of Service Numeral (hereinafter called the Criterion Numeral) as given by the following formulæ (iii) and (iv) where:

C_s = the Criterion Numeral;

L = length of the ship, as defined in Regulation I (2);

M = the volume of the machinery space, as defined in Regulation I (8); with the addition thereto of the volume of any permanent oil fuel bunkers which may be situated above the inner bottom and before or abaft the machinery space;

P = the whole volume of the passenger spaces below the margin line, as defined in Regulation I (9);

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

$P_1 = KN$ where:

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

K has the following values:

	Value of K
Length in feet and volumes in cubic feet	.6 L
Length in metres and volumes in cubic metres	.056 L

Where the value of KN is greater than the sum of P and the whole volume of the actual passenger spaces above the margin line the lower figure may be taken provided that the value of P_1 used is not less than $\frac{2}{3} KN$.

When P_1 is greater than P

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

and in other cases

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

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

(3) *Rules for Subdivision:*

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

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

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

(b) The subdivision abaft the fore peak of ships less than 430 feet (131 metres) but not less than 260 feet

(2) *Critério de serviço.* — Para um navio de comprimento dado, o factor de subdivisão apropriado deve ser determinado pelo número que define o critério de serviço, que chamaremos sempre «critério de serviço», dado pelas fórmulas abaixo (3) e (4) onde:

C_s = critério de serviço;

L = comprimento do navio, segundo definição da regra I (2);

M = volume do local do aparelho motor, segundo definição da regra I (8), aumentado do volume de quaisquer bancas permanentes de óleo combustível, porventura existentes acima do teto do duplo fundo e a vante ou a ré do local do aparelho motor;

P = volume total dos espaços destinados a passageiros abaixo da linha de segurança em avaria, segundo definição da regra I (9);

V = volume total do navio abaixo da linha de segurança em avaria;

$P_1 = K \times N$ onde:

N = número de passageiros determinado de acôrdo com a legislação em vigor; e

K = tem os seguintes valores:

	Valor de K
Comprimento em pés e volume em pés cúbicos	0,6 L
Comprimento em metros e volumes em metros cúbicos	0,056 L

Se o valor do produto KN é maior do que a soma de P e do volume total real destinado aos passageiros acima da linha de segurança em avaria, pode tomar-se o valor mais baixo, contanto que o valor de P_1 admitido não seja inferior a $\frac{2}{3} K \times N$.

Quando P_1 é maior do que P :

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \dots\dots\dots (3)$$

e nos outros casos:

$$C_s = 72 \frac{M + 2P}{V} \dots\dots\dots (4)$$

Em navios em que o pavimento das anteparas não é contínuo os volumes são calculados até a linha de segurança em avaria, efectivamente considerada na determinação dos comprimentos alagáveis.

(3) *Regras de subdivisão:*

(a) A subdivisão a ré da antepara de colisão, de navios de comprimento igual ou superior a 430 pés (131 metros), cujo critério de serviço é igual ou inferior a 23, deve ser determinada pelo factor A da fórmula (1); pelo factor B da fórmula (2) em navios tendo critério de serviço igual ou superior a 123; pelo factor F da fórmula (5) seguinte, obtida por interpolação entre os valores A e B , em navios tendo critério de serviço compreendido entre 23 e 123:

$$F = A - \frac{(A - B)(C_s - 23)}{100} \dots\dots\dots (5)$$

Se o factor F é inferior a 0,40 e se está provado, e verificado pela Administração, que é praticamente impossível adoptar o factor F em um compartimento do local do aparelho motor do navio em estudo, a subdivisão de tal compartimento pode ser determinada por um factor maior, que, todavia, não deve exceder 0,40.

(b) A subdivisão a ré da antepara de colisão, de navios de comprimento igual ou superior a 79 metros

(79 metres) in length having a criterion numeral equal to S , where

$$S = \frac{9382 - 20L}{34} (L \text{ in feet}) = \frac{3574 - 25L}{13} (L \text{ in metres})$$

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

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

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

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

$$\frac{L^2 \text{ (in feet)}}{7000} \left(\frac{L^2 \text{ (in metres)}}{650} \right)$$

or 50, whichever is the less.

REGULATION V

Special Rules concerning Subdivision

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

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

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

(2) In ships 430 feet (131 metres) in length and upwards, one of the main transverse bulkheads abaft the fore peak shall be fitted at a distance from the forward perpendicular which is not greater than the permissible length.

(3) A main transverse bulkhead may be recessed provided that all parts of the recess lie inboard of vertical surfaces on both sides of the ship, situated at a distance from the shell plating equal to one-fifth the breadth of the ship, as defined in Regulation I (3), and measured at right angles to the centreline at the level of the deepest subdivision loadline.

(260 pés) e menor que 131 metros (430 pés), cujo critério de serviço é igual a S , sendo

$$S = \frac{9382 - 20L}{34} (L \text{ em pés}) = \frac{3574 - 25L}{13} (L \text{ em metros})$$

deve ser determinada por um factor igual à unidade; pelo factor B da fórmula (2) em navios cujo critério de serviço é igual ou superior a 123; em navios cujo critério de serviço está compreendido entre S e 123; pelo factor F obtido por interpolação linear entre a unidade e o factor B , aplicando a fórmula:

$$F = 1 - \frac{(1 - B)(C_s - S)}{123 - S} \dots\dots\dots (6)$$

(c) A subdivisão a ré da antepara de colisão de navios de comprimento igual ou superior a 79 metros (260 pés), e menor do que 131 metros (430 pés), cujo critério de serviço é inferior a S — e de todos os navios de comprimento inferior a 260 pés (79 metros —, deve ser determinada pelo factor unidade, a não ser que se prove à Administração a impossibilidade da aplicação de tal factor; neste caso a Administração pode permitir as tolerâncias que as circunstâncias justifiquem.

(d) As prescrições da alínea (c) aplicam-se igualmente a navios de qualquer comprimento destinados a transporte de passageiros em número superior a 12 e inferior ao menor dos dois números seguintes:

$$\frac{L^2 \text{ (L em pés)}}{7.000} \left(\frac{L^2 \text{ (L em metros)}}{650} \right)$$

ou 50.

REGRA V

Regras especiais relativas à subdivisão (compartimentagem)

(1) Um compartimento pode exceder o comprimento admissível determinado pelas prescrições da regra IV desde que o comprimento combinado de cada um dos dois pares de compartimentos adjacentes, aos quais é comum o compartimento em questão, não exceda o comprimento alagável, nem duas vezes o comprimento admissível.

Se um dos dois compartimentos adjacentes faz parte do local do aparelho motor e o segundo está fora deste local, e se a permeabilidade média da parte do navio onde se encontra o segundo difere da do local do aparelho motor, o comprimento combinado dos dois compartimentos deve ser corrigido tendo por base a média das permeabilidades das duas partes do navio, nas quais se encontram os compartimentos em estudo.

Se os dois compartimentos adjacentes têm factores de subdivisão diferentes, o comprimento combinado dos dois compartimentos deve ser determinado proporcionalmente.

(2) Em navios de comprimento igual ou superior a 131 metros (430 pés) uma das anteparas transversais principais a ré da antepara de colisão deve ser colocada a uma distância da perpendicular a vante igual ou inferior ao comprimento admissível.

(3) Uma antepara transversal principal pode ter um recesso desde que este fique compreendido no espaço limitado por duas superfícies verticais, situadas a um e outro bordo a uma distância do revestimento exterior igual a um quinto da boca do navio, segundo a definição da regra I (3). Essa distância é medida perpendicularmente ao plano diametral do navio na altura da linha de carga máxima de compartimentagem.

Any part of a recess which lies outside these limits shall be dealt with as a step in accordance with the following paragraph.

(4) A main transverse bulkhead may be stepped provided that:

(a) The combined length of the two compartments, separated by the bulkhead in question, does not exceed 90 per cent. of the floodable length, or

(b) Additional subdivision is provided in way of the step to maintain the same measure of safety as that secured by a plane bulkhead.

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

(6) If the distance between two adjacent main transverse bulkheads, or their equivalent plane bulkheads, or the distance between the transverse planes passing through the nearest stepped portions of the bulkheads, is less than 10 feet (3.05 metres) plus 2 per cent. of the length of the ship, only one of these bulkheads shall be regarded as forming part of the subdivision of the ship in accordance with the provisions of Regulation IV.

(7) Where a main transverse watertight compartment contains local subdivision and it can be shown to the satisfaction of the Administration that, after any assumed side damage extending over a length of 10 feet (3.05 metres) plus 2 per cent. of the length of the ship, the whole volume of the main compartment will not be flooded, a proportionate allowance may be made in the permissible length otherwise required for such compartment.

In such a case the volume of effective buoyancy assumed on the undamaged side shall not be greater than that assumed on the damaged side.

(8) Where it is proposed to fit watertight decks, inner skins or longitudinal bulkheads, watertight or non-watertight, the Administration shall be satisfied that the safety of the ship will not be diminished in any respect, particularly having in view the possible listing effect of flooding in way of such structural arrangements.

REGULATION VI

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

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

If the ship has a long forward superstructure, the forepeak bulkhead shall be extended weathertight to the deck next above the bulkhead deck. The extension need not be fitted directly over the bulkhead below, provided it is at least 5 per cent. of the length of the ship from the forward perpendicular, and the part of the bulkhead deck which forms the step is made effectively weathertight.

(2) An afterpeak bulkhead, and bulkheads dividing the machinery space, as defined in Regulation I (8), from the cargo and passenger spaces forward and aft, shall also be fitted and made watertight up to the bulkhead deck. The afterpeak bulkhead may, however, be stopped below the bulkhead deck, provided the degree of safety of the ship as regards subdivision is not thereby diminished.

A parte de um recesso que saia fora destes limites deve ser considerada como ressalto, de acordo com os parágrafos seguintes:

(4) Uma antepara transversal principal pode ter ressaltos, desde que:

(a) O comprimento combinado dos dois compartimentos separados pela antepara em estudo não exceda 90 por cento do comprimento alagável; ou

(b) Uma subdivisão suplementar seja prevista no local do ressalto, de forma a manter o mesmo grau de segurança de uma antepara plana.

(5) Se uma antepara transversal principal tem recesso ou ressaltos, deverá ser substituída por uma antepara plana equivalente, na determinação da compartimentagem.

(6) Se a distância entre duas anteparas transversais principais, adjacentes, ou entre as anteparas planas equivalentes, ou ainda, a distância entre os planos transversais que passam pelos pontos mais próximos dos ressaltos, é menor que 3^m,05 (10 pés) mais 2 por cento do comprimento do navio, uma só destas anteparas deve ser considerada como fazendo parte da compartimentagem do navio, de acordo com as prescrições da regra IV.

(7) Se um compartimento principal transversal estanco é subdividido, e se provar à Administração que, na hipótese de uma avaria que abranja 3^m,05 (10 pés) mais 2 por cento do comprimento do navio, o volume total do compartimento principal não é alagado, pode ser permitido um aumento proporcionado do comprimento admissível determinado sem ter em consideração a compartimentagem suplementar acima dita.

Neste caso o volume da reserva de flutuabilidade, suposto intacto do lado oposto à avaria, não deverá ser superior ao do lado da avaria, suposto também intacto.

(8) Se é proposta a construção de pavimentos estanques, cascos duplos ou anteparas longitudinais estanques ou não, a Administração certificar-se-á de que a segurança do navio não será diminuída em qualquer circunstância, tendo especialmente em vista a possível inclinação transversal que se pode dar em virtude de inundação destas partes da estrutura.

REGRAS VI

Anteparas de colisão e de ré, anteparas limites do local do aparelho motor, túneis dos reios, etc.

(1) Todo o navio deve ter uma antepara de colisão, que deve ser estanco até o pavimento das anteparas. Esta antepara deve ser colocada a uma distância da perpendicular a vante, igual ou superior a 5 por cento do comprimento do navio, sem porém exceder 3^m,05 (10 pés) mais 5 por cento do comprimento do navio.

Se o barco tem longa superestrutura à proa, a antepara de colisão deve prolongar-se e ser estanco até o primeiro pavimento acima do pavimento das anteparas. A porção de antepara entre pavimentos pode não estar no prolongamento da antepara de colisão, desde que fique a uma distância da perpendicular a vante igual a 5 por cento do comprimento do navio e a parte do pavimento das anteparas que forma o ressalto seja perfeitamente estanco.

(2) Devem também ser montadas uma antepara estanco no pique da ré e anteparas estanques que separem o espaço do aparelho motor, segundo definição da regra I (8), dos espaços a vante e a ré destinados a carga e passageiros. A antepara do pique de ré pode terminar abaixo do pavimento das anteparas, desde que daí não resulte diminuição para o grau de segurança do navio, relativamente à compartimentagem.

(3) In all cases stern tubes shall be enclosed in watertight spaces. The stern gland shall be situated within a watertight shaft tunnel or other space of such volume that if flooded by leakage through the stern gland the margin line will not be submerged.

REGULATION VII

Assigning, Marking and Recording of Subdivision Loadlines

(1) The subdivision loadlines assigned and marked under the provisions of Article 5 of the Convention shall be recorded in the Safety Certificate, and shall be distinguished by the notation C. 1 for the principal passenger condition, and C. 2, C. 3, &c., for the alternative conditions.

(2) The freeboard corresponding to each of these loadlines inserted in the Safety Certificate shall be measured at the same position and from the same deck line as the freeboards determined by recognised national Freeboard Regulations.

(3) In no case shall any subdivision loadline mark be placed above the deepest loadline in salt water as determined by the strength of the ship and/or recognised national Freeboard Regulations.

(4) Whatever may be the position of the subdivision loadline marks, a ship shall in no case be loaded so as to submerge the loadline mark appropriate to the season and locality as determined by the recognised national Freeboard Regulations.

REGULATION VIII

Construction and Initial Testing of Watertight Bulkheads, &c.

(1) Watertight subdivision bulkheads, whether transverse or longitudinal, shall be constructed in such a manner that they shall be capable of supporting with a proper margin of resistance, the pressure due to a head of water up to the margin line in way of each bulkhead. The construction of these bulkheads shall be to the satisfaction of the Administration.

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

Where frames or beams pass through a watertight deck or bulkhead, such deck or bulkhead shall be made structurally watertight without the use of wood or cement.

(3) Testing main compartments by filling them with water is not compulsory. A complete examination of the bulkheads shall be made by a surveyor; and, in addition, a hose test shall be made in all cases.

(4) The forepeak shall be tested with water to a head up to the deepest subdivision loadline.

(5) Double bottoms, including duct keels, and inner skins are to be subjected to a head of water up to the margin line.

(6) Tanks which are intended to hold liquids, and which form part of the subdivision of the ship, shall be tested for tightness with water to a head up to the deepest subdivision loadline or to a head corresponding to two-thirds of the depth from the top of keel to the margin line in way of the tanks, whichever is the greater; provided that in no case shall the test head be less than 3 feet (.92 metre) above the top of the tank.

(3) Os tubos-buchas devem ser encerrados em espaços perfeitamente estanques. O bocim do veio deve estar situado dentro de um túnel estanque ou outro espaço limitado, de forma a evitar a imersão da linha de segurança em avaria, em caso de inundação do referido túnel, motivada por entrada de água pelo bocim do veio.

REGRA VII

Determinação, marcação e inscrição das linhas de carga de compartimentagem

(1) As linhas de compartimentagem, determinadas e marcadas de acordo com o artigo 5.º da Convenção, devem ser inscritas no certificado de segurança e distintas com as notações C. 1 no caso de navios destinados exclusivamente ao serviço de passageiros, e C. 2, C. 3, etc., em todos os outros casos de utilização do navio.

(2) O bordo livre correspondente a cada uma das linhas de compartimentagem, inscritas no certificado de segurança, deve ser medido na mesma posição e abaixo da mesma linha de pavimento que os bordos livres determinados pelas regras do Bordo Livre em vigor.

(3) Nenhuma marca de linha de carga de compartimentagem deve ficar acima da linha de carga máxima em água salgada, determinada pela robustez do navio e ou pelas regras do Bordo Livre em vigor.

(4) Seja qual for a posição da marca da linha de carga de compartimentagem, um navio não pode, em nenhum caso, ser carregado até submergir a marca da linha de carga correspondente à estação do ano e zona de navegação determinada pelas regras do Bordo Livre em vigor.

REGRA VIII

Construção e provas iniciais das anteparas estanques, duplos fundos, etc.

(1) As anteparas estanques de compartimentagem, quer sejam transversais ou longitudinais, devem ser construídas de modo a suportar — com margem de segurança conveniente — a pressão devida a uma coluna de água até a linha de segurança em avaria pelo través de cada uma delas. A construção destas anteparas deve satisfazer a Administração.

(2) Os ressaltos e os recessos das anteparas devem ser estanques e ter a mesma resistência das partes adjacentes da antepara.

Se as balizas e os vaus atravessam um pavimento ou antepara estanque, o pavimento ou antepara deve ser estruturalmente estanque, sem o recurso de madeira ou cimento.

(3) Não é obrigatória a prova hidráulica dos compartimentos principais por inundação.

Deve ser feito o exame completo das anteparas por um inspetor e uma prova hidráulica por meio de agulheta.

(4) O pique de vante deve sofrer uma prova hidráulica, enchendo o pique até a linha de carga máxima de compartimentagem.

(5) Os duplos fundos, incluindo quilhas tubulares (*duct keels*), e os revestimentos interiores devem ser experimentados hidráulicamente, sob pressão de uma coluna de água até a linha de segurança em avaria.

(6) Tanques destinados a conter líquidos, que fazem parte da subdivisão do navio, devem ser experimentados de modo a verificar-se a estanqueação por meio de uma coluna de água até a linha de carga máxima de compartimentagem ou até $\frac{2}{3}$ da altura que vai da face superior da quilha à linha de segurança em avaria, se esta altura for maior; todavia a altura da coluna líquida não deve ser inferior a 0^m,92 (3 pés), contados acima do fundo do tanque.

REGULATION IX

Openings in Watertight Bulkheads

(1) The number of openings in watertight bulkheads shall be reduced to the minimum compatible with the design and proper working of the ship; satisfactory means shall be provided for closing these openings.

(2):

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

(b) Sluice valves shall not be permitted in the watertight subdivision bulkheads.

(3):

(a) No doors, manholes, or access openings are permitted:

(i) In the collision bulkhead below the margin line;

(ii) In watertight transverse bulkheads dividing a cargo space from an adjoining cargo space or from a permanent or reserve bunker, except as provided in § (7).

(b) The collision bulkhead may be pierced below the margin line by not more than one pipe for dealing with fluid in the fore peak tank, provided that the pipe is fitted with a screwdown valve capable of being operated from above the bulkhead deck, the valve chest being secured inside the fore peak to the collision bulkhead.

(4):

(a) Watertight doors fitted in bulkheads between permanent and reserve bunkers, shall be always accessible, except as provided in sub-paragraph (9) (b) for between deck bunker doors;

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

(5) Within the machinery space and apart from bunker and shaft tunnel doors, not more than one door may be fitted in each main transverse bulkhead for intercommunication. These doors shall be located so as to have the sills as high as practicable.

(6):

(a) The only types of watertight doors permissible are hinged doors, sliding doors, and doors of other equivalent patterns, excluding plate doors secured only by bolts;

(b) A hinged door shall be fitted with catches workable from each side of the bulkhead;

(c) A sliding door may have a horizontal or vertical motion. If required to be hand operated only, the gearing shall be capable of being worked at the door itself and also at an accessible position above the bulkhead deck;

(d) If a door is required to be closed by dropping or by the action of a dropping weight, it shall be fitted with a suitable arrangement to regulate the closing movement, and the gearing shall be so arranged that the door can be released both at the door itself and at an accessible position above the bulkhead deck. Hand gear shall also be provided, so arranged as to operate at the door itself and above the bulkhead deck, and also, so that after being disengaged for dropping, it can be quickly re-engaged from either the upper or the lower position;

REGRA IX

Aberturas nas anteparas estanques

(1) O número de aberturas em anteparas estanques deve ser reduzido ao mínimo compatível com as disposições gerais e a boa exploração do navio; estas aberturas devem ser providas de portas eficientes.

(2):

(a) Deve ser mantida a estancação das anteparas estanques de compartimentagem, atravessadas por tubos, embornais, cabos eléctricos, etc.;

(b) Não são permitidas válvulas de corredeira em anteparas estanques de compartimentagem.

(3):

(a) Não são permitidas portas, buracos de homem ou outras aberturas de acesso:

(i) Na antepara de colisão abaixo da linha de segurança em avaria;

(ii) Nas anteparas transversais estanques que separem dois locais contíguos destinados a carga, ou um local destinado a carga, de uma banca permanente ou de reserva, salvo as excepções especificadas no § (7).

(b) A antepara de colisão só pode ser atravessada por um tubo abaixo da linha de segurança em avaria para condução do líquido do pique, devendo este tubo ser provido de válvula de haste roscada, facilmente comandada do pavimento das anteparas. O corpo da válvula é fixado à face de vante da antepara.

(4):

(a) Portas estanques em anteparas que separem bancas permanentes de bancas de reserva devem ser sempre acessíveis, salvo as excepções especificadas no sub § (9) (b) para as portas das bancas entre pavimentos;

(b) Devem ser previstas disposições eficientes, constituidas por anteparas volantes ou quaisquer outros meios, para evitar que o carvão impeça fechar as portas estanques das bancas.

(5) As anteparas transversais principais no local do aparelho motor devem ter uma só porta de intercomunicação, com excepção das portas das bancas de carvão e dos túneis dos veios propulsores.

Os batentes das portas de intercomunicação devem ser tam altos quanto possível.

(6):

(a) São apenas admitidas, como portas estanques, as portas com charneiras, as de corredeira ou outras de tipo equivalente, com exclusão das portas montadas simplesmente com parafusos;

(b) As portas com charneiras devem ser providas de fechos comandados por tranquetas manobráveis de ambos os lados da antepara;

(c) As portas de corredeira podem ter movimento horizontal ou vertical. Se o comando fôr exclusivamente manual, o mecanismo deve poder ser manobrado *in loco* e de um ponto acessível acima do pavimento das anteparas;

(d) As portas que são fechadas pelo seu próprio peso ou pela queda de um peso devem ser providas de disposição conveniente para regular a manobra de fechar; o mecanismo deve permitir libertar a porta quer por manobra local quer por manobra feita de qualquer outro ponto acessível situado acima do pavimento das anteparas. Deve também ser montado maquinismo manual de modo a permitir a manobra da porta *in loco* e de um ponto situado acima do pavimento das anteparas; finalmente, o mecanismo da porta deve permitir engrenar e desengrenar facilmente de qualquer dos lugares de manobra;

(e) If a door is required to be power operated from a central control, the gearing shall be so arranged that the door can be operated by power also at the door itself. The arrangement shall be such that the door will close automatically if opened by the local control after being closed from the central control, and also such that any door can be kept closed by local arrangements, which will prevent that door from being opened from the central control. Such power operated doors shall be provided with hand gear, workable both at the door itself and from an accessible position above the bulkhead deck;

(f) In all classes of doors indicators shall be fitted at all operating stations other than at the door itself, showing whether the door is opened or closed.

(7):

(a) Hinged watertight doors in passenger, crew, and working spaces are only permitted above a deck, the underside of which, at its lowest point at side, is at least 7 feet (2.13 metres) above the deepest subdivision loadline, and they are not permitted in those spaces below such deck;

(b) Hinged watertight doors of satisfactory construction may be fitted in bulkheads dividing cargo between deck spaces, in levels in which side cargo doors would be permitted under the provisions of Regulation X (11). These doors shall be closed before the voyage commences and shall be kept closed during the voyage, and the time of opening such doors in port and or closing them before the ship leaves port shall be entered in the official log book. Where it is proposed to fit such doors, the number and arrangements shall receive the special consideration of the Administration, and a statement shall be required from the owners certifying as to the absolute necessity of such doors.

(8) All other watertight doors shall be sliding doors.

(9):

(a) When any watertight doors which may be sometimes opened at sea, excluding those at the entrances of tunnels, are fitted in the main transverse watertight bulkheads at such a height that their sills are below the deepest subdivision loadline, the following rules shall apply:

(I) When the number of such doors exceeds 5 all the watertight sliding doors shall be power operated and shall be capable of being simultaneously closed from a station situated on the bridge, simultaneous closing of these doors being preceded by a warning sound signal;

(II) When the number of such doors does not exceed 5:

(i) If the criterion numeral does not exceed 30, all the watertight sliding doors may be operated by hand only;

(ii) If the criterion numeral exceeds 30, but does not exceed 60, all the watertight sliding doors may be either dropping doors fitted with releasing and hand gear operated at the door and from above the bulkhead deck or doors operated by power;

(iii) If the criterion numeral exceeds 60, all the watertight sliding doors shall be operated by power.

(b) If watertight doors which have sometimes to be open at sea for the purpose of trimming coal are

(e) Se uma porta deve ser fechada mecânicamente de um ponto central de manobra, o mecanismo deve ser disposto de maneira a permitir o comando da porta *in loco* por meio desse mecanismo. A porta deve fechar automaticamente se, depois de ter sido fechada do posto de comando central, fôr aberta *in loco*. Finalmente, as portas manobradas mecânicamente devem dispor de comando manual, manobrável *in loco* e de um ponto acessível situado acima do pavimento das anteparas;

(f) Todas as portas, de qualquer categoria, devem ser providas de indicadores que permitam verificar de todos os postos de comando se as portas estão fechadas ou abertas.

(7):

(a) Portas estanques com charneiras, em locais de passageiros, tripulação e serviço, só são permitidas acima de um pavimento cujo ponto mais abaixo da sua face inferior fique 2^m,13 (7 pés) acima da linha de carga máxima de compartimentagem; essas portas não são permitidas naqueles locais abaixo de um tal pavimento;

(b) Podem ser admitidas portas estanques com charneiras, de construção satisfatória, nas anteparas entre pavimentos, separando dois locais de carga, à altura que é permitida para as portas laterais (portalós) de carga, satisfazendo às prescrições da regra X (11).

Estas portas devem ser fechadas antes da partida e conservadas fechadas durante toda a viagem; a hora da abertura à chegada ao porto e a hora de fechar antes da partida devem ser registadas no *Diário de Bordo*, regulamentar. Quando fôr necessário montar portas de tal natureza, o plano detalhado das suas disposições e número deve ser submetido à aprovação da Administração, acompanhado de memória descritiva e justificativa da necessidade de tal instalação.

(8) Todas as outras portas estanques devem ser de correção.

(9):

(a) Quando as portas estanques, que devem ser abertas frequentemente em navegação, excluindo as das entradas nos túneis, são montadas em anteparas estanques transversais principais e a uma altura tal que os batentes fiquem abaixo da linha de carga máxima de compartimentagem, devem ser aplicadas as seguintes regras:

(I) Se o número de tais portas excede cinco, todas as portas estanques de correção devem ser accionadas mecânicamente e devem poder ser fechadas, simultaneamente, de um posto situado na ponte, manobra que deve ser precedida de sinal sonoro.

(II) Se o número de tais portas não excede cinco:

(i) Se o critério de serviço não excede trinta, todas as portas estanques de correção podem ser accionadas exclusivamente à mão;

(ii) Se o critério de serviço excede trinta, mas não excede sessenta, todas as portas estanques de correção podem ser, ou portas que fechem por meio da gravidade, munidas de um linguete e de um mecanismo manual, podendo ser accionadas quer *in loco*, quer do pavimento das anteparas; ou portas manobradas mecânicamente;

(iii) Se o critério de serviço excede sessenta, todas as portas estanques de correção devem ser manobradas mecânicamente.

(b) Se há portas estanques que tenham de ser abertas em navegação para o serviço de carvão e que estejam

fitted between bunkers in the between-decks below the bulkhead deck, these doors shall be operated by power. The opening and closing of these doors shall be recorded in the official log book;

(c) When trunkways in connection with refrigerated cargo are carried through more than one main transverse watertight bulkhead, and the sills of the openings are less than 7 feet (2.13 metres) above the deepest subdivision loadline, the watertight doors at such openings shall be operated by power.

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

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

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

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

REGULATION X

Openings in Ship's Sides below the Margin Line

(1) The arrangement and efficiency of the means for closing any opening in the ship's sides shall be consistent with its intended purpose and the position in which it is fitted and generally to the satisfaction of the Administration.

(2):

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

(b) If in a between decks, the sills of any sidescuttles other than those required to be of a non-opening type by sub-paragraph (a) are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point at a height of 12 feet (3.66 metres), plus $2\frac{1}{2}$ per cent. of the breadth of the ship above the deepest subdivision loadline, all sidescuttles in that between decks shall be of such construction as will effectively prevent any person opening them without the consent of the master of the ship;

instaladas entre bancas no espaço entre pavimentos abaixo do pavimento das anteparas, estas portas devem ser manobradas por meio de uma fonte de energia. As horas de abrir e de fechar estas portas devem constar do *Diário de Bordo*.

(c) Se há túneis de ligação de porões frigoríficos que atravessem mais de uma antepara transversal estaque principal, e os batentes das aberturas estão a menos de 2^m,13 (7 pés) acima da linha de carga máxima de compartimentagem, as portas estanques de tais aberturas devem ser manobradas mecânicamente.

(10) Não são permitidas chapas amovíveis nas anteparas, excepto no local das máquinas. Estas chapas devem estar sempre montadas antes da partida do navio e nunca devem ser removidas em navegação, excepto em casos de imperiosa necessidade. Devem ser tomadas as necessárias precauções ao repor as chapas para que as juntas sejam estanques.

(11) Todas as portas estanques devem ser conservadas fechadas em navegação, excepto quando o serviço do navio exija a sua abertura; neste caso as portas devem estar sempre prontas a ser imediatamente fechadas.

(12) Se há *trunks* ou túneis, ligando os alojamentos da tripulação à casa das caldeiras ou dispostos para arrumação de encanamentos ou para qualquer outro fim, que atravessem as anteparas transversais estanques principais, estes *trunks* ou túneis devem ser estanques e satisfazer às prescrições da regra XII. O acesso a uma extremidade, pelo menos, de cada um desses *trunks* ou túneis, se servir de passagem em navegação, deve ser feito por meio de poço (*trunk*) estaque até a altura suficiente para permitir o acesso acima da linha de segurança em avaria. O acesso à outra extremidade do *trunk* ou túnel pode ser feito por meio de porta estaque do tipo exigido pela sua localização no navio. Nenhum destes *trunks* ou túneis deve atravessar a primeira antepara de compartimentagem imediatamente a ré da antepara de colisão.

Quando são previstos túneis ou *trunks* para tiragem forçada, que atravessem as anteparas transversais estanques principais, o caso deve ser submetido à apreciação da Administração.

REGRA X

Aberturas no costado abaixo da linha de segurança em avaria

(1) A disposição e eficiência dos meios para fechar todas as aberturas no costado do navio devem corresponder ao fim a realizar e à sua localização, e devem, de uma maneira geral, satisfazer à Administração.

(2):

(a) Se numa cobertura o bordo inferior da abertura de uma vigia qualquer está abaixo da linha traçada no costado, paralelamente ao pavimento das anteparas, com o ponto mais baixo a $2\frac{1}{2}$ por cento da boca do navio acima da linha de carga máxima de compartimentagem, todas as vigias desta cobertura devem ser de tipo fixo;

(b) Se numa cobertura o bordo inferior da abertura de uma vigia qualquer, excepto aquelas que devem ser fixas nos termos da alínea (a) acima, fica abaixo da linha traçada paralelamente ao pavimento das anteparas e com o ponto mais baixo a 3^m,66 (12 pés) mais $2\frac{1}{2}$ por cento da boca do navio acima da linha de carga máxima de compartimentagem, todas as vigias desta cobertura devem ser construídas de modo que ninguém as possa abrir sem autorização do capitão do navio;

(c) Other sidescuttles may be of any ordinary opening type;

(d) If in a between decks, the sills of any of the sidescuttles referred to in sub-paragraph (b) are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point $4\frac{1}{2}$ feet (1.37 metres), plus $2\frac{1}{2}$ per cent. of the breadth of the ship above the loadline at which the ship is floating on her departure from any port, all the sidescuttles in that between decks shall be closed watertight and locked before the ship leaves port and they shall not be opened during navigation.

The time of opening such sidescuttles in port and of closing and locking them before the ship leaves port shall be entered in the official log book.

The Administration may indicate the limiting mean draught at which these sidescuttles will have their sills above the line defined in this paragraph and at which it will be permissible to open them at sea on the responsibility of the master. In tropical waters in fair weather this limiting draught may be increased by 1 foot (.305 metres).

(3) Efficient hinged inside deadlights arranged so that they can be easily and effectively closed and secured watertight shall be fitted to all sidescuttles:

(a) Which are required to be of a non-opening type;

(b) Which are to be fitted within one-eighth of the ship's length of the forward perpendicular;

(c) Which are to be fitted in positions defined in sub-paragraph (2) (b);

(d) Which will not be accessible during navigation;

(e) Which are to be fitted in spaces intended for the accommodation of sailors and firemen;

(f) Which are to be fitted in spaces intended for the accommodation of steerage passengers.

(4) Sidescuttles fitted below the bulkhead deck, other than those referred to in the preceding paragraph, shall be fitted with efficient inside deadlights which may be portable and stowed adjacent to the sidescuttles.

(5) Sidescuttles and their deadlights, which will not be accessible during navigation, shall be closed and secured before the ship proceeds to sea.

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

(7) Automatic ventilating sidescuttles shall not be fitted in the ship's sides below the margin line without the special sanction of the Administration.

(8) All machinery and other inlets and discharges in the ship's sides shall be arranged so as to prevent the accidental admission of water into the ship.

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

(10) Discharges led through the ship's sides from spaces below the margin line shall be fitted with efficient and accessible means for preventing water from passing inboard. It is permissible to have for each separate discharge either one automatic non-return valve fitted with a positive means of closing it from above the bulkhead deck, or, alternatively, two automatic non-return valves without such means, the upper of which valves is so situated above the

(c) Todas as outras vigias podem ser do tipo comum, de abrir;

(d) Se numa cobertura o bordo inferior da abertura de qualquer das vigias referidas na alínea (b) acima está abaixo de uma linha traçada paralelamente ao pavimento das anteparas e com o ponto mais baixo a $1^m,37$ ($4\frac{1}{2}$ pés) mais $2\frac{1}{2}$ por cento da bôca do navio acima da flutuação à partida do pôrto, todas as vigias desta cobertura devem ser fechadas de modo estanque e à chave antes da partida do navio, e não devem ser abertas em navegação.

As horas de abertura de tais vigias no pôrto e as horas em que são fechadas à chave antes da partida devem ser registadas no *Diário de Bordo*.

A Administração pode indicar o calado máximo a meio com o qual as vigias em questão devem ter o bordo inferior da sua abertura acima da linha definida no presente parágrafo e com a qual, por conseguinte, será permitido abri-las no mar, sob a responsabilidade do capitão. Nos mares tropicais, com bom tempo, este calado de água pode ser aumentado de 305 milímetros (1 pé).

(3) Portas de tempo com charneiras de modelo eficaz, e dispostas de maneira a ser facilmente e eficazmente fechadas e tornadas estanques, devem ser montadas em todas as vigias:

(a) Que devem regulamentarmente ser fixas (que se não possam abrir);

(b) Que estejam situadas dentro de $\frac{1}{8}$ do comprimento do navio a partir da perpendicular a vante;

(c) Que estejam situadas nas posições definidas na alínea (2) (b) acima;

(d) Que não sejam acessíveis em navegação;

(e) Que estejam situadas nos locais destinados aos alojamentos do pessoal de convés e de fogo;

(f) Que estejam situadas nos espaços destinados ao alojamento dos passageiros de cobertura.

(4) As vigias colocadas sob o pavimento das anteparas, excepto as referidas no parágrafo precedente, devem ser providas de portas de tempo interiores eficazes; estas podem ser amovíveis e colocadas junto às vigias.

(5) As vigias e respectivas portas de tempo que não são acessíveis em navegação devem ser fechadas e amarradas antes de o navio partir para o mar.

(6) Não podem ser colocadas vigias nos locais destinados exclusivamente ao transporte de carga ou de carvão.

(7) Não podem ser colocadas vigias de ventilação automática no costado do navio abaixo da linha de segurança em avaria sem autorização especial da Administração.

(8) Todas as tomadas e descargas de água no costado do navio devem ser dispostas de modo a impedir a entrada accidental da água.

(9) O número de embornais, tubos de descarga dos serviços sanitários e de outras aberturas semelhantes no costado deve ser reduzido ao mínimo, quer utilizando cada orifício de descarga para o maior número possível de tubos sanitários ou outros, quer de qualquer outra maneira satisfatória.

(10) As descargas para o costado, provenientes de espaços abaixo da linha de segurança em avaria, devem ser munidas de disposições eficazes e acessíveis, de modo a impedir a entrada de água no navio.

É permitido ter para cada descarga separada, ou uma válvula automática de retenção com disposição para fechar directamente, manobrável de um ponto situado acima do pavimento das anteparas, ou duas válvulas automáticas de retenção, sem tal meio de ma-

deepest subdivision loadline as to be always accessible for examination under service conditions.

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

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

Cargo and coaling ports which are to be fitted partly or entirely below the deepest subdivision loadline shall receive the special consideration of the Administration.

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

If the inboard opening is situated below the margin line, the cover shall be watertight, and in addition an automatic non-return valve shall be fitted in the shoot in an easily accessible position above the deepest subdivision loadline. When the shoot is not in use both the cover and the valve shall be kept closed and secured.

REGULATION XI

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

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

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

REGULATION XII

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

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

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

REGULATION XIII

Periodical Operation and Inspection of Watertight Doors, &c.

In all new and existing ships drills for the operating of watertight doors, sidescuttles, valves, and closing mechanisms of scuppers, ash-shoots and rubbish-shoots, shall take place weekly. In ships in which the voyage exceeds one week in duration a complete drill shall be

nobra directa, desde que a mais elevada seja colocada acima da linha de carga máxima de compartimentagem, em local sempre acessível para ser visitada em condições normais de serviço.

Sempre que haja uma válvula de comando directo, o posto de manobra acima do pavimento das anteparas deve ser sempre facilmente acessível e comportar os indicadores de válvula aberta ou fechada.

(11) Os resbordos e portalós de carga e carvão instalados abaixo da linha de segurança em avaria devem ser suficientemente robustos. Devem ser fechados eficazmente e tornados estanques antes da partida do navio. Devem conservar-se fechados em navegação.

Os portalós de carga e carvão que estão situados parcialmente ou inteiramente abaixo da linha de carga máxima de compartimentagem devem ser submetidos a exame especial da Administração.

(12) As aberturas interiores das dalas das cinzas, das dalas de despejos, etc., devem ser providas de tampas eficazes.

Se as aberturas interiores estão situadas abaixo da linha de segurança em avaria, as tampas devem ser estanques, e, além disso, deve ser montada na dala uma válvula automática de retenção, em posição facilmente acessível, acima da linha de carga máxima de compartimentagem. Quando a dala não está em serviço, a tampa e a válvula devem estar fechadas e presas.

REGRA XI

Construção e provas iniciais das portas estanques, vigias, etc.

(1) Os planos, materiais e construção de todas as portas estanques, vigias, resbordos, portalós de carga e de carvão, válvulas, encanamentos, dalas de cinzas e de despejos referidos neste regulamento devem satisfazer à Administração.

(2) Todas as portas estanques devem ser submetidas a prova hidráulica, sob pressão correspondente a uma altura de água até a linha de segurança em avaria.

Esta prova deve ser feita antes da entrada do navio em serviço, antes ou depois de a porta estar montada a bordo.

REGRA XII

Construção e provas iniciais de pavimentos estanques, «trunks», etc.

(1) Se uma estrutura é estanco, pavimentos, *trunks*, túneis, quilhas tubulares (*duct keels*) e condutas de ar devem apresentar resistência igual à das partes correspondentes das anteparas estanques. Os processos empregados para assegurar a estancação daqueles elementos, bem como as disposições adoptadas para fechar as portas, devem satisfazer a Administração. As condutas de ar e os *trunks* estanques devem elevar-se, pelo menos, até o nível da linha de segurança em avaria.

(2) Pavimentos, *trunks*, túneis e condutas de ar estanques devem, depois da construção, ser submetidos à prova hidráulica de agulheta, a fim de se verificar a estancação daqueles elementos. A prova dos pavimentos pode ser feita por inundação.

REGRA XIII

Manobra e inspecção periódica das portas estanques, etc.

Em todo o navio novo ou existente deve proceder-se, semanalmente, a exercícios de manobra das portas estanques, vigias, embornais, válvulas, dalas das cinzas e despejos. Em navios que façam viagens de duração superior a uma semana deve proceder-se a um exercício

held before leaving port, and others thereafter as least once a week during the voyage, provided that all watertight power doors and hinged doors, in main transverse bulkheads, in use at sea shall be operated daily.

The watertight doors and all mechanisms and indicators connected therewith, and all valves the closing of which is necessary to make a compartment watertight, shall be periodically inspected at sea, at least once a week.

REGULATION XIV

Entries in the Official Log Book

In all new and existing ships hinged doors, portable plates, sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports and other openings, which are required by these Regulations to be kept closed during navigation, shall be closed before the ship leaves port. The time of closing, and the time of opening (if permissible under these Regulations), shall be recorded in the official log book.

A record of all drills and inspections required by Regulation XIII shall be entered in the official log book with an explicit record of any defects which may be disclosed.

REGULATION XV

Double Bottoms

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

(2) In ships 249 feet (76 metres) and under 330 feet (100 metres) in length a double bottom shall be fitted at least outside the machinery space, and shall extend to the fore and after peak bulkheads, or as near thereto as practicable.

(3) In ships 330 feet (100 metres) in length and upwards a double bottom shall be fitted amidships, and shall extend to the fore and after peak bulkheads, or as near thereto as practicable.

(4) Where a double bottom is required to be fitted the inner bottom shall be continued out to the ship's sides in such a manner as to protect the bottom to the turn of bilge.

Such protection will be deemed satisfactory if the line of intersection of the outer edge of the margin plate with the bilge plating is not lower at any part than a horizontal plane passing through the point of intersection with the frame line amidships of a transverse diagonal line inclined at 25 degrees to the base line and cutting it at a point one-half the ship's moulded breadth from the middle line.

(5) Wells constructed in the double bottom in connection with the drainage arrangements shall not extend downwards more than necessary, nor shall they be less than 18 inches (457 millimetres) from the outer bottom or from the inner edge of the margin plate. A well extending to the outer bottom is, however, permitted at the after end of the shaft tunnel of screw ships.

REGULATION XVI

Fire-resisting Bulkheads

Ships shall be fitted above the bulkhead deck with fire-resisting bulkheads which shall be continuous from

completo antes de o navio deixar o porto, e ainda a outros durante a viagem, à razão de um, pelo menos, por semana; todavia, as portas cuja manobra comporta o emprêgo de uma fonte de energia, e as portas com charneiras — das anteparas transversais principais — que são utilizadas no mar, devem ser manobradas diariamente.

As portas estanques e todos os mecanismos e indicadores correlativos, e todas as válvulas que é necessário fechar para assegurar a estancação de um compartimento, devem ser periodicamente inspeccionadas, no mar, uma vez por semana, pelo menos.

REGRA XIV

Registo do «Diário de Bordo»

Em todos os navios novos ou existentes as portas com charneiras, chapas desmontáveis, vigias, resbordos, portalós da carga e do carvão e outras aberturas que devem conservar-se fechadas durante a navegação, em obediência a este regulamento, devem ser fechadas ainda antes de o navio deixar o porto. As horas de fechar e de abrir (se a abertura fôr permitida por este regulamento) devem ser registadas no *Diário de Bordo*.

Deve ser feita menção no *Diário de Bordo* de todos os exercícios e inspecções prescritas pela regra XIII; toda a anomalia verificada deve ser registada.

REGRA XV

Duplos fundos

(1) Os navios cujo comprimento é, pelo menos, igual a 61 metros (200 pés) e inferior a 76 metros (249 pés) devem ser providos de duplo fundo, estendendo-se, pelo menos, desde o local das máquinas à antepara de colisão ou tam próximo desta quanto possível.

(2) Os navios cujo comprimento é, pelo menos, igual a 76 metros (249 pés) e inferior a 100 metros (330 pés) devem ser providos de duplos fundos, pelo menos fora do local das máquinas, prolongando-se até a antepara de colisão e a do pique de ré ou tam próximo destas quanto possível.

(3) Os navios cujo comprimento é igual ou superior a 100 metros (330 pés) devem ser providos de duplo fundo a meio navio, prolongando-se até as anteparas de colisão e do pique de ré ou tam próximo destas quanto possível.

(4) O duplo fundo deve estender-se transversalmente, de modo a proteger eficazmente os encolamentos do navio.

Esta protecção é considerada satisfatória se nenhum ponto da linha de intersecção — da aresta inferior da marginal do duplo fundo com o revestimento exterior — fica abaixo de um plano horizontal passando pelo ponto de intersecção do contorno da casa mestra na ossada com a diagonal 25° sobre a linha base e conduzida pelo vértice inferior externo do rectângulo circunscrito à casa mestra.

(5) Os poços construídos nos duplos fundos para receber as aspirações das bombas não devem ser mais profundos do necessário, não devendo contudo ficar a menos de 457 milímetros (18 polegadas) do fôrro exterior ou do bordo interior da chapa marginal. Podem, todavia, ser permitidos poços que se estendam, até o revestimento exterior, na extremidade a ré dos túneis de veios dos navios com hélice.

REGRA XVI

Anteparas contra incêndios

Os navios devem ter anteparas contra incêndios acima do pavimento das anteparas, estendendo-se sem

side to side of the ship and arranged to the satisfaction of the Administration.

They shall be constructed of metal or other fire-resisting material, effective to prevent for one hour, under the conditions for which the bulkheads are to be fitted in the ship, the spread of fire generating a temperature of 1,500° F. (815° C.) at the bulkhead.

Steps and recesses and the means for closing all openings in these bulkheads shall be fire-resisting and flamtight.

The mean distance between any two adjacent fire-resisting bulkheads in any superstructure shall in general not exceed 131 feet (40 metres).

REGULATION XVII

Side and other Openings, &c. above the Margin Line

(1) Sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports, and other means for closing openings in the ship's sides above the margin line shall be of efficient design and construction and of sufficient strength having regard to the spaces in which they are fitted and their positions relative to the deepest subdivision loadline.

(2) The bulkhead deck or a deck above it shall be weathertight in the sense that in ordinary sea conditions water will not penetrate in a downward direction. All openings in the exposed weather deck shall have coamings of ample height and strength, and shall be provided with efficient means for expeditiously closing them weathertight.

(3) Freeing ports and or scuppers shall be fitted as necessary for rapidly clearing the weather deck of water under all weather conditions.

REGULATION XVIII

Exits from Watertight Compartments

(1) In passenger and crew spaces, practicable means of exit to the open deck shall be provided for the occupants from each watertight compartment.

(2) Practicable means of escape for the crew shall be provided from each engine room, shaft tunnel, stokehold compartment, and other working spaces, independent of watertight doors.

REGULATION XIX

Pumping Arrangements

Steamships:

(1) Ships shall be provided with an efficient pumping plant capable of pumping from and draining any watertight compartment under all practicable conditions after a casualty whether the ship is upright or listed. For this purpose wing suction will generally be necessary except in narrow compartments at the ends of the ship. Where close ceiling is fitted over the bilges, arrangements shall be made whereby water in the compartment may find its way to the suction pipes. Efficient means shall be provided for draining water from insulated holds.

(2) In addition to the ordinary bilge pump, worked by the main engines, or its equivalent engine room pump, two independent power bilge pumps shall be provided, except that in ships less than 300 feet (91.5 metres) in length, having a criterion numeral less than 30, either two efficient hand pumps of the crank type fitted one forward and one aft, or a portable power

discontinuidade de um a outro bordo e dispostas de modo a satisfazer a Administração.

As anteparas devem ser de metal ou de qualquer outra substância resistente ao fogo, e eficazes para impedir durante uma hora, nas condições para as quais a instalação foi prevista, a propagação de um incêndio que se desenvolva nas proximidades da antepara à temperatura de 815° C. (1500° F.).

Os saltos, recessos e todas as disposições destinadas a fechar as aberturas feitas nestas anteparas devem ser à prova de fogo e estanques às chamas.

A distância média de duas anteparas adjacentes contra incêndios, numa superestrutura qualquer, não deve exceder, em geral, 40 metros (131 pés).

REGRA XVII

Vigias e outras aberturas, etc., acima da linha de segurança em avaria

(1) As vigias, resbordos, portalós de carga e de carvão e outros meios para fechar as aberturas feitas no costado do navio acima da linha de segurança em avaria devem ser convenientemente desenhadas e construídas e apresentar resistência suficiente, tendo em vista o compartimento em que são colocadas e a sua posição em relação à linha de carga máxima de compartimentagem.

(2) O pavimento das anteparas ou outro pavimento acima dêste deve ser estanque, de modo que, em condições normais de mar, não deixe passar água. Todas as aberturas feitas no pavimento exposto ao mar devem ser munidas de braçolas de altura e resistência suficiente e providas de meios eficazes que permitam fechá-las rapidamente e torná-las estanques à água.

(3) Portas de tempo e (ou) embornais devem ser instalados para evacuar rapidamente a água dos pavimentos expostos ao mar, em quaisquer circunstâncias.

REGRA XVIII

Evacuação dos compartimentos estanques

(1) Nos locais do navio destinados aos passageiros e à tripulação, cada compartimento estanque deve ser provido de abertura praticável para o pavimento descoberto.

(2) O local das máquinas, túnel de veio, casa de caldeiras e qualquer outro local de serviço devem ser providos de uma fuga praticável, para o pessoal, independente das portas estanques.

REGRA XIX

Meios de esgôto

Navios a vapor:

(1) Todo o navio deve ser provido de uma instalação de esgôto eficaz, que permita esgotar, na medida do possível, em seguida a uma avaria, um compartimento estanque qualquer, com o navio direito ou inclinado.

Para êste efeito são, em geral, necessários aspiradores laterais, salvo em locais estreitos nas extremidades do navio. Se o côbro do porão é contínuo, deve ser previsto o acesso da água aos tubos de aspiração.

Devem também ser previstos meios eficazes para o esgôto da água dos frigoríficos.

(2) Além da bomba ordinária de esgôto de porões, accionada pela máquina principal, ou da bomba independente que a substitue, deve haver duas bombas de porão, independentes, a motor.

Todavia nos navios com menos de 91^m,50 (300 pés) de comprimento, tendo um critério de serviço inferior a 30, uma das bombas independentes pode ser subs-

pump, may be substituted for one of the additional independent power bilge pumps.

In all cases an additional independent power pump shall be fitted when the criterion numeral exceeds 30.

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

(3) Where two or more independent power pumps are required, the arrangement shall be such that at least one power pump will be available for use in all ordinary circumstances in which a vessel may be flooded at sea. One of the power pumps shall, therefore, be an emergency pump of a reliable submersible type. A source of power situated above the bulkhead deck shall be available for this pump in any case of emergency.

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

(5) With the exception of pumps which may be provided for peak compartments only, each bilge pump, whether operated by hand or by power, shall be arranged to draw water from any hold or machinery compartment in the ship.

(6) Each independent power bilge pump shall be capable of giving a speed of water through the main bilge pipe of not less than 400 feet (122 metres) per minute, and it shall have a separate direct suction, to the compartment in which it is situated, of a diameter not less than that of the bilge main. The direct suction from each independent power bilge pump shall be arranged to pump from either side of the ship.

(7) Main circulating pumps shall have direct suction connections, provided with non-return valves, to the lowest drainage level in the machinery space, and of a diameter at least two-thirds that of the main sea inlet. Where the fuel is, or may be, coal, and there is no watertight bulkhead between the engines and boilers, a direct discharge overboard shall be fitted from at least one circulating pump, or, alternatively, a by-pass may be fitted to the circulating discharge.

(8):

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

(b) Lead pipes shall not be used under coal bunkers or oil fuel storage tanks, nor in boiler or machinery spaces, including motor rooms in which oil settling tanks or oil fuel pump units are situated.

(9) The Administration shall make rules relating to the diameters of the bilge main and branch pipes which shall be proportioned respectively in relation to the size of the ship and the sizes of the compartments to be drained.

(10) The arrangement of the bilge and ballast pumping system shall be such as to prevent the possibility

tituída quer por duas bombas manuais eficientes, montadas uma a vante e outra a ré, quer por uma bomba volante a motor.

Em todos os casos deve haver mais uma bomba a motor, independente, quando o critério de serviço exceder 30.

As bombas sanitárias, as bombas de lastro ou de serviço podem ser consideradas como bombas de porão independentes, se essas bombas estão providas de ligações à rede de encanamentos do porão.

(3) Quando sejam exigidas duas bombas independentes, pelo menos, accionadas por uma fonte de energia, a sua instalação deve ser tal que uma, pelo menos, possa servir nas condições ordinárias em que o navio pode ser alagado no mar. Uma destas bombas independentes deve, portanto, ser uma bomba de emergência de tipo submersível experimentado. Uma fonte de energia, situada acima do pavimento das anteparas, deve estar disponível para accionar esta bomba em caso de emergência.

(4) Sendo possível, as bombas de porão accionadas por uma fonte de energia devem ser montadas em compartimentos estanques separados e situados de modo que não possam ser alagados em consequência de uma mesma avaria.

Se as máquinas e as caldeiras estão em dois ou mais compartimentos estanques, as bombas destinadas ao esgoto dos porões devem ser distribuídas, na medida do possível, por aqueles compartimentos.

(5) Cada bomba de porão, manual ou mecânica, com excepção das bombas previstas exclusivamente para os piques, deve ser disposta para aspirar de qualquer porão ou compartimento do local do aparelho motor.

(6) Cada bomba mecânica, independente, de esgoto de porões, deve ser capaz de imprimir à água, no colector principal de aspiração, uma velocidade de, pelo menos, 122 metros (400 pés) por minuto, e ter aspiração directa separada, no compartimento em que está situada, de diâmetro igual, pelo menos, ao daquele colector. As aspirações directas de cada bomba mecânica independente devem ser dispostas para aspirar de cada bordo do navio.

(7) As bombas de circulação principais devem ter uma aspiração directa munida de válvula de não retorno, no ponto mais baixo do local das máquinas, de diâmetro igual, pelo menos, a dois terços da tomada principal de água de circulação.

Se o combustível é, ou pode ser, carvão, e não há antepara estanque entre as máquinas e caldeiras, deve uma bomba de circulação, pelo menos, poder esgotar directamente para o mar, ou, ainda, deve ser instalado um encanamento directo, indo à descarga de circulação, munido de válvula auxiliar de isolamento.

(8):

(a) Os encanamentos das bombas destinadas ao esgoto dos locais das máquinas ou dos porões de carga devem ser inteiramente distintos dos encanamentos empregados para o enchimento dos tanques de água ou de combustível líquido;

(b) Não é permitido o emprêgo de tubos de chumbo nas bancas de carvão, nos tanques de combustível líquido, nos locais das máquinas ou das caldeiras, incluindo os locais dos motores que contenham bombas de combustível líquido ou tanques de decantação.

(9) A Administração deve estabelecer regras para o cálculo do diâmetro dos colectores e ramais dos encanamentos dos porões, tendo em conta as dimensões do navio e dos compartimentos a esgotar.

(10) A disposição dos encanamentos dos porões e dos encanamentos de lastro deve ser tal que a água não

of water passing from the sea and from water ballast spaces into the cargo and machinery spaces, or from one compartment to another. Special provision shall be made to prevent any deep tank having bilge and ballast connections being inadvertently run up from the sea when containing cargo, or pumped out through a bilge pipe when containing water ballast.

(11) Provision shall be made to prevent the compartment served by any bilge suction pipe being flooded, in the event of the pipe being severed or otherwise damaged, by collision or grounding, in any other compartment. For this purpose, where the pipe is at any part situated near the side of the ship or in a duct keel, there shall be fitted to the pipe in the compartment containing the open end either a non-return valve, or a screwdown valve which can be operated from a position above the bulkhead deck.

(12) All distribution boxes, cocks and valves in connection with the bilge pumping arrangement shall be in positions which are accessible at all times under ordinary circumstances. They shall be so arranged that in the event of flooding the emergency bilge pump may be operative on any compartment. If there is only one system of pipes common to all the pumps, the necessary cocks or valves for controlling the bilge suction must be workable from above the bulkhead deck. If in addition to the main bilge pumping system an emergency bilge pumping system is provided, it shall be independent of the main system and so arranged that the emergency pump is capable of operating on any compartment under flooding conditions.

Motor ships:

(13) The bilge pumping arrangements in motor ships shall, so far as practicable, be equivalent to those required for steamships of similar size, except as regards main circulating pumps.

REGULATION XX

Power for Going Astern

Ships shall have sufficient power for going astern to secure proper control of the ships in all circumstances.

REGULATION XXI

Auxiliary Steering Apparatus

Ships shall be provided with an auxiliary steering apparatus which, however, may be of less power than the main apparatus, and need not be worked by steam or other mechanical power, provided adequate arrangements for manual operation are practicable. A duplicate main steering power plant shall be considered as an auxiliary steering apparatus within the meaning of this Regulation.

REGULATION XXII

Initial and Subsequent Surveys of Ships

(1) Every new or existing ship shall be subjected to the surveys specified below:

- (a) A survey before the ship is put in service.
- (b) A periodical survey once every twelve months.
- (c) Additional surveys, as occasion arises.

possa passar do mar ou dos tanques de lastro líquido para os locais das máquinas ou para os porões de carga, nem de um compartimento para o outro. Devem ser tomadas precauções especiais, de modo a evitar que um tanque de lastro líquido, tendo aspirações nos encanamentos de esgoto de porão e nos encanamentos de lastro líquido, possa, por inadvertência, ser cheio com água do mar ou esgotado no caso de conter lastro líquido.

(11) Devem ser tomadas medidas tendentes a evitar que um compartimento alagado, servido por um tubo de aspiração do porão, venha a alagar outro compartimento, no caso de rotura ou avaria daquele tubo de aspiração, motivada por colisão ou encalhe.

Para esse efeito, sempre que os colectores passam próximo das amuradas do navio ou são alojados numa quilha tubular, deve ser montada na parte do colector situada no compartimento que contém a sua extremidade livre ou uma válvula de não retôrno, ou uma válvula de haste roscada, que possa ser manobrada acima do pavimento das anteparas.

(12) Todas as caixas de distribuição, torneiras e válvulas que fazem parte da rede do esgoto dos porões devem ser colocadas em locais sempre acessíveis em circunstâncias normais e devem ser dispostas de modo que, em caso de alagamento, se possa pôr em funcionamento a bomba de esgoto de emergência, para qualquer porão. Se há uma só rede de encanamentos, comum a todas as bombas, as válvulas e torneiras que é necessário manobrar para regular as aspirações dos porões devem poder ser comandadas de um ponto situado acima do pavimento das anteparas. Se, além da rede normal de encanamentos de esgoto de porões, há uma rede de emergência, esta deve ser independente da rede principal e disposta de modo que a bomba de emergência possa aspirar em qualquer compartimento, em caso de alagamento.

Navios com motores:

(13) O sistema de esgoto de porões dos navios com motores deve, tanto quanto é praticamente possível e com excepção da parte relativa às bombas de circulação, ser equivalente ao que é exigido para um navio a vapor das mesmas dimensões.

REGRA XX

Potência de marcha a ré

A potência de marcha a ré deve ser suficiente, de modo a garantir capacidade de manobra em quaisquer circunstâncias.

REGRA XXI

Aparelho auxiliar de governo

Os navios devem ser munidos de um aparelho auxiliar de governo, que pode ser de potência inferior à do aparelho principal; não é necessário que este aparelho auxiliar seja accionado por vapor ou por qualquer outra fonte de energia desde que as disposições adequadas para comando manual sejam praticadas. Um motor idêntico ao motor na máquina de governo principal será considerado como aparelho auxiliar de governo no sentido da presente regra.

REGRA XXII

Vistorias iniciais e subsequentes dos navios

(1) Todo o navio novo ou existente deve ser submetido às vistorias abaixo especificadas:

- (a) Uma vistoria antes de o navio entrar em serviço;
- (b) Uma vistoria periódica de doze em doze meses;
- (c) Vistorias suplementares ocasionais.

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

(a) The survey before the ship is put in service shall include a complete inspection of the hull, machinery and equipments, including the outside of the ship's bottom and the inside and outside of the boilers. This survey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scantlings of the hull, boilers, and their appurtenances, main and auxiliary machinery, life-saving appliances, and other equipments, fully comply with the requirements of the present Convention and of the detailed regulations promulgated as a result thereof by the Government of the country to which the ship belongs for ships of the service for which it is intended. The survey shall also be such as to ensure that the workmanship of all parts of the ships and its equipments is in all respects satisfactory.

(b) The periodical survey shall include an inspection of the whole of the hull, boilers, machinery, and equipments, including the outside of the ship's bottom. The survey shall be such as to ensure that the ship, as regards the hull, boilers, and their appurtenances, main and auxiliary machinery, life-saving appliances, and other equipments, is in satisfactory condition and fit for the service for which it is intended, and that it complies with the requirements of the present Convention, and of the detailed regulations promulgated as a result thereof by the Government of the country to which the ship belongs.

(c) A survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made every time an accident occurs or a defect is discovered which affects the safety of the ship or the efficiency or completeness of its life-saving appliances or other equipments, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the ship complies in all respects with the provisions of the present Convention and of the detailed regulations promulgated as a result thereof by the Government of the country to which the ship belongs.

(3) The detailed regulations referred to in subparagraph (2) shall prescribe the requirements to be observed as to the initial and subsequent hydraulic tests to which the main and auxiliary boilers, connections, steam-pipes, high-pressure receivers, and fuel tanks for oil motors are to be submitted, including the test pressure to be applied, and the intervals between two consecutive tests.

Main and auxiliary boilers, connection, tanks and receivers, also steam-piping of more than 3 inches (76 millimetres) internal diameter shall be satisfactorily tested by hydraulic pressure when new. Steam pipes of more than 3 inches (76 millimetres) internal diameter shall be tested by hydraulic pressure periodically.

REGULATION XXIII

Maintenance of Conditions after Survey

After the survey of the ship as provided in Regulation XXII has been completed no change shall be made in the structural arrangements, machinery, equipments, &c., covered by the survey without the sanction of the Administration.

(2) As vistorias indicadas no artigo precedente devem ser passadas nas condições seguintes:

(a) A vistoria, antes de o navio entrar em serviço, comporta um exame completo ao casco, aos aparelhos mecânicos e ao armamento, incluindo uma visita em seco à querena, bem como uma vistoria externa e interna às caldeiras. Esta vistoria deve permitir verificar se o navio responde completamente, sob o ponto de vista das disposições gerais, acerca dos materiais e escantilhões do casco, das caldeiras e seus acessórios, das máquinas principais e auxiliares, dos meios de salvação e do armamento, às exigências da presente Convenção e aos regulamentos especiais promulgados pelo Governo do Estado a que o navio pertence, para os navios affectos ao serviço ao qual o navio se destina.

A vistoria deve igualmente permitir verificar se o navio e respectivo armamento são de execução satisfatória, sob todos os pontos de vista;

(b) A vistoria periódica comporta o exame de conjunto ao casco, caldeiras, máquinas, armamento, incluindo a vistoria em seco à querena. Esta vistoria deve permitir verificar se o navio está, na parte que diz respeito ao casco, caldeiras e acessórios, máquinas principais e auxiliares, meios de salvação e armamento, em estado satisfatório e nas condições exigidas pelo serviço a que se destina, e se responde, ainda, às prescrições da presente Convenção e às dos regulamentos especiais promulgados pelo Governo do Estado a que o navio pertence;

(c) Uma vistoria geral ou parcial, segundo as circunstâncias, deve ser feita sempre que se dê qualquer avaria ou se note qualquer deficiência que possa afectar a segurança do navio, ou a integridade ou eficiência dos meios de salvação, ou de outros aparelhos.

Outro tanto acontece sempre que o navio sofra uma reparação ou que partes devam ser substituídas. A vistoria deve permitir verificar se as reparações necessárias ou as substituições foram efectuadas em boas condições; se os materiais empregados, bem como a mão de obra, satisfazem perfeitamente e se o navio responde a todas as exigências da presente Convenção e às dos regulamentos especiais promulgados pelo Governo do Estado a que o navio pertence.

(3) Os regulamentos especiais, referidos no § (2) acima, devem fixar as regras a observar para as provas hidráulicas, antes e depois da entrada em serviço, aplicáveis às caldeiras principais e auxiliares, aos seus acessórios, aos encanamentos de vapor, reservatórios de alta pressão, reservatórios de combustível líquido para motores de combustão interna. Devem ainda indicar as pressões de prova e o intervalo entre duas provas consecutivas.

As caldeiras principais e auxiliares, seus acessórios, tanques e reservatórios, e os encanamentos de vapor de mais de 76 milímetros (3 polegadas) de diâmetro interno, devem ser submetidos a prova hidráulica, de resultado satisfatório antes da entrada em serviço. Os encanamentos de vapor de mais de 76 milímetros (3 polegadas) de diâmetro interno devem ser submetidos a provas hidráulicas periódicas.

REGRA XXIII

Prescrições a respeito de modificações feitas no navio no intervalo das vistorias

Depois da vistoria ao navio, feita segundo as prescrições da regra XXII, nenhuma modificação deve ser feita, sem autorização da Administração, no casco, aparelho motor, armamento, etc.

Life Saving Appliances, &c.

REGULATION XXIV

Standard Types of Boats

The standard types of boats are classified as follows :

Class I. — Open boats with rigid sides having either (a) internal buoyancy only, or (b) internal and external buoyancy.

Class II. — (a) Open boats with internal and external buoyancy — upper parts of sides collapsible, and (b) decked boats with either fixed or collapsible, water-tight bulwarks.

No boat may be approved the buoyancy of which depends upon the previous adjustment of one of the principal parts of the hull, or which has not a cubic capacity of at least 3.5 cubic metres (equivalent to 125 cubic feet).

No boat may be approved the weight of which when fully laden with persons and equipment exceeds 20,300 kilogrammes (equivalent to 20 tons).

REGULATION XXV

Lifeboats of Class I

Lifeboats of Class I must have a mean sheer at least equal to four per cent. of their length.

The air-cases of lifeboats of Class I shall be so placed as to secure stability when fully laden adverse weather conditions.

In boats certified to carry 100 or more persons the volume of the buoyancy shall be increased to the satisfaction of the Administration.

Lifeboats of Class I must also satisfy the following conditions :

(a) *Lifeboats with Internal Buoyancy only:*

The buoyancy of a wooden boat of this type shall be provided by watertight air-cases, the total volume of which shall be at least equal to one-tenth of the cubic capacity of the boat.

The buoyancy of a metal boat of this type shall not be less than that required above for a wooden boat of the same cubic capacity, the volume of watertight air-cases being increased accordingly.

(b) *Lifeboats with Internal and External Buoyancy:*

The internal buoyancy of a wooden boat of this type shall be provided by watertight air-cases, the total volume of which is at least equal to seven and a half per cent. of the cubic capacity of the boat.

The external buoyancy may be of cork or of any other equally efficient material, but such buoyancy shall not be obtained by the use of rushes, cork shavings, loose granulated cork or any other loose granulated substance, or by any means dependent upon inflation by air.

If the buoyancy is of cork, its volume, for a wooden boat, shall not be less than thirty-three thousandths of the cubic capacity of the boat ; if of any material other than cork, its volume and distribution shall be

Meios de salvação

REGRA XXIV

Tipos «standard» de embarcações

Os tipos de embarcações classificam-se como segue :

Classe I. — Embarcações de bôca aberta de borda rígida, tendo reserva de flutuabilidade (a) interna ou (b) interna e externa.

Classe II. — (a) Embarcações de bôca aberta com reserva de flutuabilidade interna e externa, borda de abater, ou (b) embarcações com convés com borda falsa estanque, fixa ou de abater.

Nenhuma embarcação cuja reserva de flutuabilidade depende do ajustamento prévio de uma das partes principais do casco, ou que não tenha uma capacidade cúbica mínima de 3^m3,5 (125 pés cúbicos), deve ser aprovada.

Nenhuma embarcação pode ser aprovada desde que o seu peso, completamente carregada com as pessoas e palamenta, excede 20:300 quilogramas (20 toneladas inglesas).

REGRA XXV

Salva-vidas da classe I

As embarcações salva-vidas da classe I devem ter to-sado médio igual, pelo menos, a 4 por cento do comprimento.

As caixas de ar das embarcações salva-vidas da classe I devem ser colocadas de modo tal que assegurem a estabilidade da embarcação quando completamente carregada e em condições de mau tempo.

Nas embarcações salva-vidas aprovadas para transporte de 100 ou mais pessoas, a reserva de flutuabilidade deve ser aumentada até o que fôr indicado pelas autoridades responsáveis.

As embarcações da classe I devem ainda satisfazer às seguintes condições :

(a) *Embarcações salva-vidas com reserva de flutuabilidade interna :*

A reserva de flutuabilidade de uma embarcação de madeira, deste tipo, deve ser assegurada por caixas de ar estanques, cujo volume será igual, pelo menos, a um décimo da capacidade cúbica da embarcação.

A reserva de flutuabilidade de uma embarcação de casco metálico, deste tipo, não deve ser menor do que a exigida para embarcação de madeira de igual capacidade cúbica, devendo o volume das caixas de ar ser aumentado do que fôr necessário.

(b) *Embarcações salva-vidas com reserva de flutuabilidade interna e externa :*

A reserva de flutuabilidade interna de uma embarcação de madeira, deste tipo, será assegurada por caixas de ar estanques, cujo volume total deve ser igual, pelo menos, a 7 1/2 por cento da capacidade cúbica da embarcação.

A reserva de flutuabilidade externa deve ser assegurada por flutuadores de cortiça ou qualquer outro material igualmente eficiente, não podendo porém adotar-se junco, aparas de cortiça, cortiça granulada ou qualquer outra substância em grão ou flutuadores que necessitem insuflação de ar.

Se a flutuabilidade é assegurada por cortiça, o volume desta, numa embarcação de madeira, não deve ser menor do que trinta e três milésimas da capacidade cúbica da embarcação ; se é adoptado qualquer material dife-

such that the buoyancy and stability of the boat are not less than that of a similar boat provided with buoyancy of cork.

The buoyancy of a metal boat shall be not less than that required above for a wooden boat of the same cubic capacity, the volume of the watertight air-cases and that of the external buoyancy being increased accordingly.

REGULATION XXVI

Boats of Class II

Boats of Class II must satisfy the following conditions:

- (a) *Open Boats with Internal and External Buoyancy — Upper Part of Sides collapsible:*

A boat of this type shall be fitted both with watertight air-cases and with external buoyancy the aggregate volume of which, for each person which the boat is able to accommodate, shall be at least equal to the following amounts:

	Cubic Decimetres	Cubic Feet
Air-cases	43	1.5
External buoyancy (if of cork)	6	0.2

The external buoyancy may be of cork or of any other equally efficient material, but such buoyancy shall not be obtained by the use of rushes, cork shavings, loose granulated cork, or any other loose granulated substance, or by any means dependent upon inflation by air.

If of any material other than cork, its volume and distribution shall be such that the buoyancy and stability of the boat are not less than that of a similar boat provided with buoyancy of cork.

A metal boat of this type shall be provided with internal and external buoyancy to ensure that the buoyancy of the boat shall be at least equal to that of a wooden boat.

The minimum freeboard of boats of this type shall be fixed in relation to their length; and it shall be measured vertically to the top of the solid hull at the side amidships, from the waterlevel, when the boat is loaded.

The freeboard in fresh water shall not be less than the following amounts:

Length of Lifeboat		Minimum Freeboard	
Metres	Equivalent in Feet to	Millimetres	Equivalent in Inches to
7.90	26	200	8
8.50	28	225	9
9.15	30	250	10

The freeboard of boats of intermediate lengths is to be found by interpolation.

The collapsible sides must be watertight.

rente da cortiça, o seu volume e distribuição devem ser tais que a reserva de flutuabilidade e a estabilidade da embarcação não sejam menores do que as de uma embarcação semelhante provida de reserva de flutuabilidade assegurada por cortiça.

A reserva de flutuabilidade de uma embarcação de casco metálico não deve ser menor do que a exigida acima para uma embarcação de madeira de igual capacidade cúbica, devendo o volume das caixas de ar estanques e o da reserva de flutuabilidade externa ser aumentados do que fôr necessário.

REGRA XXVI

Embarcações da classe II

As embarcações da classe II devem satisfazer às seguintes condições:

- (a) *Embarcações de bôca aberta com reserva de flutuabilidade. Parte superior da borda de abater:*

As embarcações dêste tipo são providas de caixas de ar estanques e flutuadores externos, devendo a reserva total de flutuabilidade ser igual, pelo menos, por cada pessoa que a embarcação pode comportar, a:

	Decímetros cúbicos	Pés cúbicos
Caixas de ar	43	1,5
Flutuadores externos	6	0,2

A reserva de flutuabilidade externa pode ser de cortiça ou outro material igualmente eficiente, mas não é autorizado o uso de junco, cortiça em aparas ou granulada, ou qualquer outra substância sob esta forma, não sendo também autorizado o emprêgo de flutuadores cuja flutuabilidade dependa de insuflação de ar.

Se o material empregado não fôr cortiça, o seu volume e distribuição devem ser tais que a reserva de flutuabilidade e a estabilidade da embarcação não sejam menores do que as de uma embarcação semelhante cuja reserva de flutuabilidade seja assegurada por flutuadores de cortiça.

As embarcações metálicas dêste tipo devem ser providas de flutuadores internos e externos tais que a respectiva reserva de flutuabilidade seja, pelo menos, igual à de uma embarcação de madeira do mesmo tipo e dimensões.

O bordo livre mínimo das embarcações dêste tipo é fixado em dependência do seu comprimento; deve ser medido verticalmente no costado, a meio comprimento, desde a linha de flutuação carregada até o tôpo da parte fixa da borda.

O bordo livre em água doce não deve ser inferior ao seguinte:

Comprimento da embarcação		Bordo livre mínimo	
Metros	Pés ingleses	Millímetros	Polegadas
7,90	26	200	8
8,50	28	225	9
9,15	30	250	10

O bordo livre de embarcações cujo comprimento esteja compreendido entre os comprimentos acima indicados é obtido por interpolação.

As bordas de abater devem ser estanques.

(b) *Decked Boats with either Fixed or Collapsible Watertight Bulwarks:*

(i) *Decked Boats having a Well Deck.* — The area of the well deck of a boat of this type shall be at least 30 per cent. of the total deck area. The height of the well deck above the water-line at all points shall be at least equal to one-half per cent. of the length of the boat, this height being increased to one-and-a-half per cent. of the length of the boat at the ends of the well.

The freeboard of a boat of this type shall be such as to provide for a reserve buoyancy of at least 35 per cent.

(ii) *Decked Boats having a Flush Deck.* — The minimum freeboard of boats of this type is independent of their lengths and depends only upon their depths. The depth of the boat is to be measured vertically from the underside of the garboard strake to the top of the deck at the side amidships and the freeboard is to be measured from the top of the deck at the side amidships to the water-level when the boat is loaded.

The freeboard in fresh water shall not be less than the following amounts, which are applicable without correction to boats having a mean sheer equal to three per cent. of their length:

Depth of Lifeboat		Minimum Freeboard	
Millimetres	Equivalent in Inches to	Millimetres	Equivalent in Inches to
310	12	70	2 ³ / ₄
460	18	95	3 ³ / ₄
610	24	130	5 ¹ / ₈
760	30	165	6 ¹ / ₂

For intermediate depths the freeboard is obtained by interpolation.

If the sheer is less than the standard sheer defined above, the minimum freeboard is obtained by adding to the figures in the table one-seventh of the difference between the standard sheer and the actual mean sheer measured at the stem and stern post; no deduction is to be made from the freeboard on account of the sheer being greater than the standard sheer or on account of the camber of the deck.

(iii) All decked lifeboats shall be fitted with efficient means for clearing the deck of water.

REGULATION XXVII

Motor Boats

A motor boat carried as part of the lifesaving appliances of a vessel, whether required by Regulation XXXVI (2) or not, shall comply with the following conditions:

(a) It shall comply with the requirements for a lifeboat of Class I, and proper appliances shall be provided for putting it into the water speedily;

(b) It shall be adequately provided with fuel, and kept so as to be at all times ready for use;

(c) The motor and its accessories shall be suitably enclosed to ensure operation under adverse weather

(b) *Embarcações com convés de borda fixa ou de abater:*

(i) *Embarcações com convés e poço.* — A área da abertura do poço nas embarcações deste tipo deve ser igual, pelo menos, a 30 por cento da área total do convés. A altura do poço, acima da linha de água carregada, deve ser em todos os pontos igual, pelo menos, a 0,5 por cento do comprimento da embarcação, devendo aquela aumentar para 1,5 por cento do comprimento da embarcação nas extremidades do poço.

O bordo livre das embarcações deste tipo deve ser tal que fique assegurada à embarcação reserva de flutuabilidade de, pelo menos, 35 por cento.

(ii) *Embarcações com convés corrido.* — O bordo livre mínimo nas embarcações deste tipo é independente dos respectivos comprimentos e depende somente dos seus pontais. O pontal é medido verticalmente desde a face inferior do resbordo, a meio comprimento da embarcação, até a intersecção da face superior do convés com o costado. O bordo livre é medido verticalmente desde a linha de água carregada até a intersecção da face superior do convés com o costado, a meio comprimento da embarcação.

O bordo livre em água doce não deve ser inferior aos seguintes números, que são aplicáveis sem correção alguma às embarcações cujo tosado médio é igual a 3 por cento do comprimento:

Pontal da embarcação		Bordo livre mínimo	
Millímetros	Polegadas inglesas	Millímetros	Polegadas inglesas
310	12	70	2 ³ / ₄
460	18	95	3 ³ / ₄
610	24	130	5 ¹ / ₈
760	30	165	6 ¹ / ₂

Para pontais compreendidos entre os números acima o bordo livre é obtido por interpolação.

Se o tosado é menor do que o tosado normal definido acima, o bordo livre mínimo é obtido adicionando aos números da tabela ¹/₇ da diferença entre o tosado normal e o tosado real da embarcação obtido pela média dos valores respectivos na roda e no cadaste; se o tosado é maior do que o tosado normal, não há dedução alguma a fazer no bordo livre da tabela acima, como também não há correções a fazer devido à flecha do vau.

(iii) Todas as embarcações salva-vidas com convés devem ser providas de meios eficientes para esgôto rápido da água embarcada no convés.

REGRA XXVII

Embarcações com motor

As embarcações com motor fazendo parte dos meios de salvação de um navio, quer sejam exigidas pela regra XXXVI (2) quer não, deverão obedecer às seguintes condições:

(a) Devem satisfazer às exigências estabelecidas para as embarcações salva-vidas da classe I e estar dispostas de modo a serem lançadas à água facilmente e com rapidez, para o que haverá a bordo aparelhos apropriados;

(b) Devem estar convenientemente guarnecidas com combustível e prontas para serem postas a trabalhar imediatamente e em qualquer ocasião;

(c) O motor e respectivos acessórios devem estar convenientemente protegidos, de forma a o motor poder

conditions, and provision shall be made for going astern;

(d) The speed shall be at least six knots when fully loaded in smooth water.

The volume of the internal buoyancy and, where fitted, the external buoyancy shall be increased in sufficient proportion to compensate for the difference between the weight of the motor, the searchlight, and the wireless telegraph installation and their accessories, and the weight of the additional persons which the boat could accommodate if the motor, the searchlight and the wireless telegraph installation and their accessories were removed.

REGULATION XXVIII

Life Rafts

No type of life raft may be approved unless it satisfies the following conditions:

(a) It shall be of approved material and construction;
(b) It shall be effective and stable when floating either way up;

(c) It shall be fitted with fixed or collapsible bulwarks of wood, canvas or other suitable material on both sides;

(d) It shall have a line securely becketed round the outside;

(e) It shall be of such strength that it can be launched or thrown from the vessel's deck without being damaged, and if to be thrown it shall be of such size and weight that it can be easily handled;

(f) It shall have not less than 85 cubic decimetres (equivalent to three cubic feet) of air-cases or equivalent buoyancy for each person to be carried thereon;

(g) It shall have a deck area of not less than 3,720 square centimetres (equivalent to four square feet) for each person to be carried thereon, and it shall effectively support the occupants out of the water;

(h) The air-cases or equivalent buoyancy shall be placed as near as possible to the sides of the life raft, and such buoyancy shall not be by any means dependent on inflation by air.

REGULATION XXIX

Buoyant Apparatus

Buoyant apparatus, whether buoyant deck seats, buoyant deck chairs or other buoyant apparatus, shall be deemed sufficient, so far as buoyancy is concerned, for a person or number of persons to be ascertained by dividing the number of kilogrammes of iron which it is capable of supporting in fresh water by 14.5 (equivalent to the number of pounds divided by 32), and if the apparatus depends for its buoyancy on air it shall not require to be inflated before use in an emergency.

The number of persons for whom the apparatus is deemed suitable shall be determined by the least of the numbers ascertained either as above or by the number of 30.5 centimetres (equivalent to one foot) in the perimeter.

Such approved buoyant apparatus shall comply with the following conditions:

1. It shall be constructed with proper workmanship and materials;
2. It shall be effective and stable when floating either way up;

trabalhar sob más condições de tempo. Deve ser assegurada a possibilidade de a embarcação fazer marcha a ré;

(d) A velocidade mínima, com a embarcação completamente carregada e em mar chão, deve ser de 6 nós.

O volume das caixas de ar internas e o dos flutuadores externos, quando a embarcação os tenha, devem ser aumentados em proporções convenientes para compensar a diferença entre o peso do motor, projector, instalação de T. S. F. e acessórios, e o peso do número adicional de pessoas que a embarcação acomodaria se fôsem retirados o motor, o projector, a instalação de T. S. F. e os acessórios.

REGRA XXVIII

Jangadas salva-vidas

Não é aprovado tipo algum de jangada que não satisfaça às seguintes condições:

(a) Ser de material e construção aprovados;

(b) Ser utilizável, e ter estabilidade, qualquer que seja a face que está mergulhada;

(c) Ser guarnecida nas duas faces com borda falsa, fixa ou de abater, de madeira, lona ou qualquer outro material adequado;

(d) Ter uma linha de salvação solidamente fixada em toda a volta;

(e) Ser de robustez tal que possa ser lançada ou atirada ao mar do pavimento do navio sem que sofra avarias e, no caso de ser disposta para ser atirada do navio para o mar, ser de dimensões e peso tais que possa ser facilmente manejada;

(f) Não ter menos de 85 decímetros cúbicos (3 pés cúbicos) de caixas de ar ou flutuadores equivalentes por cada pessoa que possa transportar;

(g) A área de cada uma das faces (pavimentos) não ser inferior a 3,720 centímetros quadrados (4 pés quadrados) por cada pessoa que pode transportar e estar disposta de forma que as pessoas transportadas fiquem efectivamente fora da água do mar;

(h) Ter as caixas de ar ou flutuadores equivalentes colocados tam próximo quanto possível dos bordos da jangada e a reserva de flutuabilidade não ser dependente de insuflação de ar.

REGRA XXIX

Balsas salva-vidas

Uma balsa salva-vidas, quer sob a forma de banco de convés, quer sob a forma de cadeira, quer sob qualquer outra forma, considera-se suficiente, no que respeita à flutuabilidade, para transportar um número de pessoas igual ao que se obtém dividindo o número de quilogramas de ferro que ela é capaz de suportar em água doce por 14,5 (ou número de libras dividido por 32). A sua flutuabilidade deve ser assegurada por meios que não necessitem a insuflação de ar em caso de emergência.

O número de pessoas para o qual a balsa é lotada é o menor dos números que se obtém ou pelo processo acima indicado ou dividindo o perímetro, em centímetros, por 30,5 (1 pé inglês).

A balsa deve obedecer às seguintes condições:

1. Ser construída com material de boa qualidade e com perfeita mão de obra;
2. Ser utilizável e estável qualquer que seja a face sobre a qual flutue;

3. It shall be of such size, strength and weight that it can be handled without mechanical appliances and, if necessary, thrown without damage from the vessel's deck on which it is stowed;

4. The air-cases or equivalent buoyancy shall be placed as near as possible to the sides of the apparatus;

5. It shall have a line securely becketed round the outside of the apparatus.

REGULATION XXX

Cubic Capacity of Lifeboats of class I

1. The cubic capacity of a lifeboat of Class I shall be determined by Stirling's (Simpson's) Rule or by any other method giving the same degree of accuracy. The capacity of a square-sterned boat shall be calculated as if the boat had a pointed stern.

2. For example, the capacity in cubic metres (or cubic feet) of a boat, calculated by the aid of Stirling's Rule, may be considered as given by the following formula:

$$\text{Capacity} = \frac{l}{12} (4A + 2B + 4C)$$

l being the length of the boat in metres (or feet) from the inside of the planking or plating at the stem to the corresponding point at the stern post; in the case of a boat with a square stern, the length is measured to the inside of the transom.

A , B , C denote respectively the areas of the cross-sections at the quarter length forward, amidships, and the quarter length aft, which correspond to the three points obtained by dividing l into four equal parts (the areas corresponding to the two ends of the boat are considered negligible).

The areas A , B , C shall be deemed to be given in square metres (or square feet) by the successive application of the following formula to each of the three cross-sections:

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

h being the depth measured in metres (or in feet) inside the planking or plating from the keel to the level of the gunwale, or, in certain cases, to a lower level, as determined hereafter.

a , b , c , d , e denote the horizontal breadths of the boat measured in metres (or in feet) at the upper and lower points of the depth and at the three points obtained by dividing h into four equal parts (a and e being the breadths at the extreme points, and c at the middle point, of h).

3. If the sheer of the gunwale, measured at the two points situated at a quarter of the length of the boat from the ends, exceeds 1 per cent. of the length of the boat, the depth employed in calculating the area of the cross-sections A or C shall be deemed to be the depth amidships plus 1 per cent. of the length of the boat.

4. If the depth of the boat amidships exceeds 45 per cent. of the breadth, the depth employed in calculating the area of the midship cross-section B shall be deemed to be equal to 45 per cent. of the breadth, and the depth employed in calculating the areas of the quarter length sections A and C is obtained by increasing this last figure by an amount equal to 1 per cent. of the

3. Ser de dimensões, robustez e peso tais que possa ser manejada sem intervenção de meios mecânicos em caso de necessidade, e poder ser lançada à água, sem avaria, do pavimento em que está instalada;

4. As caixas de ar ou flutuadores equivalentes serem colocados tam perto quanto possível das amuradas da balsa;

5. Ter uma linha de salvação solidamente fixada em torno da embarcação.

REGRA XXX

Capacidade cúbica das embarcações salva-vidas da classe I

1. A capacidade cúbica de uma embarcação salva-vidas da classe I determina-se pela aplicação da regra de Simpson (Stirling) ou por qualquer outra regra que dê o mesmo grau de aproximação. No caso de a embarcação ter pôpa de painel, a sua capacidade determina-se como se a embarcação fôsse uma baleeira.

2. Por exemplo, a capacidade em metros cúbicos (ou pés cúbicos) de uma embarcação, calculada pela regra de Simpson, é dada pela fórmula seguinte:

$$\text{Capacidade} = \frac{l}{12} (4A + 2B + 4C)$$

onde l = comprimento da embarcação, em metros ou pés ingleses, medida desde a face interior do fôrro, junto à roda, até o ponto correspondente no cadaste; no caso de uma embarcação com pôpa de painel, o comprimento é medido até a face interna do painel.

A , B , C indicam, respectivamente, as áreas das secções transversais, a um quarto do comprimento a partir da roda, a meio do comprimento e a um quarto do comprimento a partir do cadaste, em correspondência de três pontos que se obtêm dividindo l em quatro partes iguais (as áreas correspondentes às duas extremidades da embarcação serão consideradas nulas).

As áreas A , B e C são calculadas em metros quadrados (ou em pés quadrados) pela aplicação da fórmula seguinte a cada uma das três secções transversais:

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

onde h = pontal, medido em metros (ou pés ingleses) desde a face interna do fôrro (resbordo) junto à quilha até a face superior do talabardão ou, em certos casos, até um ponto mais baixo, conforme está determinado mais abaixo.

a , b , c , d e e indicam as bocaduras medidas em metros (ou pés ingleses) nos extremos superior e inferior do pontal e em três pontos que se obtêm dividindo h em quatro partes iguais (a e e são as bocaduras nos extremos do pontal e c a bocadura a meio do pontal).

3. Se o tosado do talabardão, medido em dois pontos situados a um quarto do comprimento da embarcação, contando a partir de cada extremidade, excede 1 por cento do comprimento da embarcação, o pontal empregado no cálculo das áreas A ou C considera-se como sendo igual ao pontal a meio, mais 1 por cento do comprimento da embarcação.

4. Se o pontal a meio excede 45 por cento da boca da embarcação, o pontal empregado no cálculo da área da secção mostra a meio, B , deve ser tomado como igual a 45 por cento da boca, e os pontais a empregar no cálculo das áreas a um quarto do comprimento, A e C , obtêm-se acrescentando ao pontal empregado para o cálculo da área da secção B um por cento do compri-

length of the boat, provided that in no case shall the depths employed in the calculation exceed the actual depths at these points.

5. If the depth of the boat is greater than 122 centimetres (equivalent to 4 feet) the number of persons given by the application of this rule shall be reduced in proportion to the ratio of 122 centimetres to the actual depth, until the boat has been satisfactorily tested afloat with that number of persons on board, all wearing life-jackets.

6. Each Administration shall impose, by suitable formulas, a limit for the number of persons allowed in boats with very fine ends and in boats very full in form.

7. Each Administration reserves the right to assign to a boat a capacity equal to the product of the length, the breadth and the depth multiplied by 0.6 if it is evident that this formula does not give a greater capacity than that obtained by the above method. The dimensions shall then be measured in the following manner:

Length. — From the intersection of the outside of the planking with the stem to the corresponding point at the stern post or, in the case of a square sterned boat, to the after side of the transom.

Breadth. — From the outside of the planking at the point where the breadth of the boat is greatest.

Depth. — Amidships inside the planking from the keel to the level of the gunwale, but the depth used in calculating the cubic capacity may not in any case exceed 45 per cent. of the breadth.

In all cases the shipowner has the right to require that the cubic capacity of the boat shall be determined by exact measurement.

8. The cubic capacity of a motorboat is obtained from the gross capacity by deducting a volume equal to that occupied by the motor and its accessories, and, when carried, the wireless telegraphy installation and the searchlight with their accessories,

REGULATION XXXI

Deck Area of Boats of Class II

1. The area of the deck of a decked boat shall be determined by the method indicated below or by any other method giving the same degree of accuracy. The same rule is to be applied in determining the area within the fixed bulkheads of a boat of Class II (a).

2. For example, the surface in square metres (or square feet) of a boat may be deemed to be given by the following formula:

$$\text{Area} = \frac{l}{12} (2a + 1.5b + 4c + 1.5d + 2e)$$

l being the length in metres (or in feet) from the intersection of the outside of the planking with the stem to the corresponding point at the stern post.

a, b, c, d, e denote the horizontal breadths in metres (or in feet) outside the planking at the points obtained by dividing l into four equal parts and sub-dividing the foremost and aftermost parts into two equal parts (a and e being the breadths at the extreme subdivisions, c at the middle point of the length, and b and d at the intermediate points).

mento da embarcação, não podendo em caso algum estes pontais exceder os pontais verdadeiros daquelas secções.

5. Se o pontal da embarcação é maior do que 122 centímetros (ou 4 pés ingleses) a lotação dada pela aplicação desta regra é reduzida, multiplicando-se o seu valor pela relação entre 122 centímetros e o pontal real, até que a embarcação tenha sofrido uma prova satisfatória, com aquela lotação a bordo, devendo cada pessoa estar munida dos respectivos coletes de salvação.

6. Cada Governo imporá, por meio de fórmulas apropriadas, um limite para o número de pessoas permitido em embarcações com os extremos muito finos e em embarcações de formas muito cheias.

7. Cada Governo reserva-se o direito de fixar às embarcações salva-vidas uma capacidade igual ao produto do comprimento pela bôca e pelo pontal multiplicado por 0,6, desde que seja evidente que esta fórmula não dá uma capacidade maior do que a que se obtém pela aplicação da regra de Simpson. As dimensões devem então ser medidas da seguinte forma:

Comprimento. — Desde a intersecção da face exterior do fôrro com a roda até o ponto correspondente no cadaste ou, no caso de pôpa de painel, até a face de ré do painel.

Bôca. — Desde a face externa do fôrro a um bordo até o ponto correspondente no outro bordo, na parte mais larga da embarcação.

Pontal. — A meio comprimento desde a face interna do fôrro, junto à quilha, até a face superior do talabardão, mas o pontal a empregar no cálculo da capacidade cúbica não deve, em caso algum, exceder 45 por cento da bôca.

Em qualquer caso assiste ao armador o direito de exigir que a medição das embarcações seja feita por processo rigoroso (regra de Simpson).

8. A capacidade cúbica de uma embarcação com motor obtém-se deduzindo da capacidade total um volume igual ao ocupado pelo motor e seus acessórios, e, quando a embarcação a tenha, pela instalação de T. S. F., projecteur eléctrico e acessórios.

REGRA XXXI

Área do convés das embarcações da classe II

1. A área do convés de uma embarcação desta classe, que tenha convés, deve ser determinada pelo método indicado abaixo ou por qualquer outro método que dê o mesmo grau de precisão. A mesma regra se aplica na determinação da área limitada pela borda falsa das embarcações da classe II (a).

2. A área, em metros quadrados (ou em pés quadrados), de uma embarcação é dada pela fórmula:

$$\text{Área} = \frac{l}{12} (2a + 1,5b + 4c + 1,5d + 2e)$$

onde l = comprimento em metros (ou em pés) desde a intersecção da face externa do tabuado com a roda, até o ponto correspondente no cadaste.

a, b, c, d e e bocaduras, em metros (ou em pés), medidas entre as faces externas do tabuado, nos pontos que se obtém dividindo l em quatro partes iguais e subdividindo a primeira e última divisão do comprimento em duas partes iguais (a e e são as bocaduras nos pontos de subdivisão extremos, c é a bocadura a meio comprimento, b e d são as bocaduras nos outros pontos de divisão).

REGULATION XXXII

Marking of Boats, Life Rafts and Buoyant Apparatus

The dimensions of the boat and the number of persons which it is authorised to carry, shall be marked on it in clear permanent characters. These marks shall be specifically approved by the officers appointed to inspect the ship.

Life rafts and buoyant apparatus shall be marked with the number of persons in the same manner.

REGULATION XXXIII

Carrying Capacity of Boats

1. The number of persons which a boat of one of the standard types can accommodate is equal to the greatest whole number obtained by dividing the capacity in cubic metres (or cubic feet), or the surface in square metres (or square feet), of the boat by the standard unit of capacity, or unit of surface (according to circumstances), defined below for each type.

2. The standard units of capacity and surface for determining the number of persons are as follows:

Unit of Capacity.

	Cubic Metres	Equivalent in Cubic Feet
Open boats, Class I (a) . . .	0.238	10
Open boats, Class I (b) . . .	0.255	9

Unit of Surface.

	Square Metres	Equivalent in Square Feet
Class II	0.325	3 1/2

3. The Administration may accept, in place of 0.325 or 3 1/2, as the case may be, a smaller divisor, if it is satisfied after trial that the number of persons for whom there is seating accommodation in the decked boat in question is greater than the number obtained by applying the above divisor, provided always that the divisor adopted in place of 0.325 or 3 1/2, as the case may be, may never be less than 0.280 or 3, as the case may be.

The Administration which accepts a lower divisor in this way shall communicate to the other Administrations particulars of the trial and drawings of the decked boat in question.

REGULATION XXXIV

Capacity Limits

No boat shall be marked for a greater number of persons than that obtained in the manner specified in these Regulations.

This number shall be reduced:

(1) When it is greater than the number of persons for which there is proper seating accommodation; the latter number shall be determined in such a way that the persons when seated do not interfere in any way with the use of the oars;

(2) When, in the case of boats other than those of Class I, the freeboard when the boat is fully loaded is less than the freeboard laid down for each type respectively; the number shall be reduced until the freeboard when the boat is fully loaded is at least equal to the standard freeboard laid down above,

REGRA XXXII

Inscrições nas embarcações, jangadas e balsas

Devem ser marcadas, de modo permanente, nas embarcações, as respectivas dimensões e o número de pessoas que podem ser transportadas. Estas marcas devem ser aprovadas pelos funcionários encarregados de inspecionar o navio.

As jangadas e balsas deverão ter marcadas, de igual modo, as respectivas lotações.

REGRA XXXIII

Lotação das embarcações

1. O número de pessoas que cada embarcação salva-vidas, de tipo aprovado, pode transportar é igual ao maior número inteiro que se obtém dividindo o número que exprime a capacidade, em metros cúbicos (ou pés cúbicos) ou a superfície em metros quadrados (ou pés quadrados), da embarcação pela unidade padrão de capacidade ou de superfície (conforme os casos).

2. As unidades padrões de capacidade e superfície, para determinação do número de pessoas, são as seguintes:

Unidade de capacidade:

	Metros cúbicos	Pés cúbicos
Embarcações de bôca aberta, classe I (a) . . .	0,238	10
Embarcações de bôca aberta, classe I (b) . . .	0,255	9

Unidade de superfície:

	Metros quadrados	Pés quadrados
Embarcações da classe II	0,325	3 1/2

3. As autoridades podem aceitar, em lugar de 0,325 ou 3 1/2, conforme os casos, um divisor mais pequeno, desde que se tenham certificado, por meio de experiência, que o número de pessoas — para o qual existem lugares sentados na embarcação com convés (classe II) de que se trata — é maior do que o número obtido empregando o divisor em questão, e este não seja, em caso algum, inferior a 0,280 ou a 3, conforme os casos.

As autoridades que aceitam divisor inferior ao determinado (0,325 ou 3 1/2), nas condições atrás indicadas, devem comunicar às autoridades dos outros países detalhes da experiência e desenhos da embarcação com convés, de que se trata.

REGRA XXXIV

Limites de capacidade

Nenhuma embarcação deve ser marcada para um número maior de pessoas do que o obtido pelo modo especificado nestas regras.

Este número pode ser reduzido:

(1) Quando é maior do que o número de pessoas para o qual há a bordo lugares sentados, determinado de forma tal que as pessoas, quando sentadas, não impeçam de modo algum o uso dos remos;

(2) Quando, no caso de embarcações que não sejam da classe I, o bordo livre da embarcação carregada é menor do que o bordo livre estabelecido respectivamente para cada tipo. Neste caso o número de pessoas será reduzido até que o bordo livre com a embarcação carregada seja, pelo menos, igual ao bordo livre regulamentar, indicado mais acima.

In boats of Class II (b) (i), the raised part of the deck at the sides may be regarded as affording seating accommodation.

REGULATION XXXV

Equivalent for and Weight of the Persons

In the tests for determining the number of persons which a boat or life raft can accommodate, each person shall be assumed to be an adult person wearing a life-jacket.

In verifications of freeboard the decked boats shall be loaded with a weight of at least 75 kilogrammes (165 lbs.) for each adult person that the decked boat is authorised to carry.

In all cases two children under 12 years of age shall be reckoned as one person.

REGULATION XXXVI

Equipment of Boats and Life Rafts

1. The normal equipment of every boat shall consist of:

(a) A single banked complement of oars, two spare oars and a steering oar; one set and a half of thole pins or crutches; a boat hook;

(b) Two plugs for each plug hole (plugs are not required when proper automatic valves are fitted); a bailer and a galvanised iron bucket;

(c) A rudder and a tiller or yoke and yoke lines;
(d) Two hatchets;
(e) A lamp filled with oil and trimmed;
(f) A mast or masts with one good sail at least, and proper gear for each;
(g) An efficient compass;
(h) A life-line becketed round the outside;

(i) A sea-anchor;
(j) A painter;
(k) A vessel containing four and half litres equivalent to one gallon) of vegetable or animal oil. The vessel shall be so constructed that the oil can be easily distributed on the water, and so arranged that it can be attached to the sea-anchor;

(l) An airtight receptacle containing one kilogramme (equivalent to two pounds) of provisions for each person;

(m) A watertight receptacle provided with a dipper with lanyard containing one litre (equivalent to one quart) of fresh water for each person;

(n) At least one dozen self-igniting «red lights» and a box of matches in watertight containers;

(o) Half a kilogramme (equivalent to one pound) of condensed milk for each person;

(p) A suitable locker for the stowage of the small items of the equipment;

(q) Any boat which is certified to carry 100 or more persons shall be fitted with a motor and shall comply with the requirements of Regulation XXVII.

A motor lifeboat need not carry a mast or sails or more than half the complement of oars, but it shall carry two boat hooks.

Decked lifeboats shall have no plug-hole, but shall be provided with at least two bilge-pumps.

In the case of a ship which carries passengers in the North Atlantic north of 35° North Latitude, only a

Nas embarcações de classe II (b) (i), a parte elevada do convés, junto à borda, pode ser considerada como servindo para lugares sentados.

REGRA XXXV

Espaço ocupado pelas pessoas e seu peso

Nas experiências para a determinação do número de pessoas que uma embarcação ou jangada pode acomodar deve-se considerar o espaço de cada lugar como o necessário para uma pessoa adulta com colete de salvação.

Nas verificações de bordo livre, as embarcações com convés devem ser carregadas com um peso de, pelo menos, 75 quilogramas (165 libras) por cada pessoa adulta que a embarcação é autorizada a transportar.

Em todos os casos, duas crianças de menos de doze anos de idade devem ser consideradas como equivalendo a uma pessoa adulta.

REGRA XXXVI

Equipamento das embarcações e jangadas

1. O equipamento normal de cada embarcação consiste em:

(a) Um certo número de remos, suficiente para todas as forquetas que se possam armar, dois remos de sobresalente e um remo de esparrêla; um jôgo e meio de toletes ou forquetas; um croque;

(b) Dois bujões para cada boeira (são dispensados os bujões quando sejam instaladas válvulas automáticas apropriadas); um vertedouro e um balde de ferro galvanizado;

(c) Um leme e uma cana ou meia lua e gualdropes;
(d) Dois machados;
(e) Um farol completamente guarnecido de óleo;
(f) Um mastro ou mastros com, pelo menos, uma boa vela e respectivo aparelho;

(g) Uma bússola eficiente;
(h) Uma linha de salvação em tórno da embarcação ou jangada;

(i) Uma âncora flutuante;
(j) Uma bossa;
(k) Um recipiente contendo 4,5 (equivalente a um galão) de óleo vegetal ou animal. O recipiente deve ser construído de forma que o óleo possa ser facilmente espalhado na água do mar e arranjado de modo que possa ser ligado à âncora flutuante;

(l) Um recipiente estanque ao ar contendo 1 quilograma (equivalente a duas libras) de víveres por pessoa;

(m) Uma ancôreta (recipiente estanque à água provido de argau fixado com fiel) contendo 1 litro (um quart inglês) de água doce por pessoa;

(n) Pelo menos uma dúzia de fachos vermelhos de auto-inflamação e uma caixa de fósforos, contidos uns e outros em recipientes estanques;

(o) Meio quilograma (equivalente a uma libra) de leite condensado por pessoa;

(p) Uma caixa conveniente para receber pequenos objectos de equipamento;

(q) Qualquer embarcação que esteja lotada para 100 ou mais pessoas deve ser equipada com motor de propulsão e satisfazer ao que está prescrito na regra XXVII.

Uma embarcação salva-vidas com motor não necessita de mastro e vela nem de mais de metade da lotação normal de remos, mas deve ter dois croques.

As embarcações salva-vidas com convés não necessitam de bujões nem boeiras, mas devem ter, pelo menos, duas bombas de esgoto.

No caso de um navio que transporte passageiros no Atlântico norte (ao norte do paralelo 35° de latitude

proportion of the boats, to be fixed by the Administration, need be equipped with masts and sails, and only one-half the quantity of condensed milk need be carried.

2. Where the number of lifeboats carried on a ship is more than 13, one shall be a motor boat, and where the number is more than 19, two shall be motor boats. These motor lifeboats shall be fitted with a wireless telegraph installation and a searchlight.

The wireless telegraph installation shall comply with conditions as to range and efficiency to be decided by each Administration.

The searchlight shall include a lamp of at least 80 watts, an efficient reflector and a source of power which will give effective illumination of a light coloured object over a width of about 18 metres (60 feet) at a distance of 180 metres (200 yards) for a total period of six hours, and it shall be capable of working for three hours continuously.

Where the power for the wireless equipment and the searchlight are derived from the same source, this shall be sufficient to provide for the adequate working of both appliances.

3. The normal equipment of every approved life raft shall consist of:

- (a) Four oars;
- (b) Five rowlocks;
- (c) A self-igniting lifebuoy light;

(d) Sea-anchor;

(e) A painter;

(f) A vessel containing four and half litres (equivalent to one gallon) of vegetable or animal oil. The vessel shall be so constructed that the oil can be easily distributed on the water, and so arranged that it can be attached to the sea-anchor;

(g) An airtight receptacle containing one kilogramme (equivalent to two pounds) of provisions for each person;

(h) A watertight receptacle provide with a dipper with lanyard containing one litre (equivalent to one quart) of fresh water for each person;

(i) At least one dozen self-igniting red lights and a box of matches in watertight containers.

4. In the case of a ship which is engaged in short international voyages, the Administration may exempt the boats from carrying the equipment specified under sub-paragraphs (f), (l) and (o) of paragraph 1 and from the requirements of paragraph 2, and may also exempt the life rafts from carrying the equipment specified in paragraph 3 (g).

REGULATION XXXVII

Stowage and Handling of Boats and Life Rafts

(1) Subject to the conditions of Regulation XXXVIII, the lifeboats may be stowed one above the other, or they may, subject to such conditions as the Administration may impose, be fitted one within another, but where boats so fitted require lifting before being launched they shall only be permitted if mechanical power appliances for lifting are provided.

(2) The lifeboats and life rafts additional to boats stowed under boats attached to davits may be stowed across a deck, bridge or poop and so secured that they

norte), apenas uma certa proporção de embarcações, a fixar pelas autoridades, necessita de ser equipada com mastros e velas, e a quantidade de leite condensado a transportar pode ser reduzida a um quarto de dotação normal.

2. Quando o número de embarcações salva-vidas é superior a 13, uma delas deve ser uma embarcação com motor, e, quando aquele número for superior a 19, duas devem ser embarcações com motor. Estas embarcações salva-vidas com motor devem ser equipadas com uma instalação de T. S. F. e um projector.

As condições de alcance e eficiência a que devem satisfazer as instalações de T. S. F. devem ser fixadas pelas autoridades.

O projector deve ser constituído por uma lâmpada de pelo menos 80 watts, um reflector eficiente e um gerador de energia que seja capaz de iluminar efectivamente um objecto de cor clara sobre uma zona de cerca de 18 metros (60 pés de largura) a uma distância de 180 metros (200 jardas) por um período total de seis horas, e que possa trabalhar três horas consecutivas.

Quando a energia para o posto de T. S. F. e o projector provêm do mesmo gerador, este deve ser suficiente para assegurar o funcionamento simultâneo dos dois aparelhos.

3. O equipamento normal de uma jangada salva-vidas consiste em:

(a) Quatro remos;

(b) Cinco toletes;

(c) Uma bóia salva-vidas com facho de auto-inflamação;

(d) Uma âncora flutuante;

(e) Uma bossa;

(f) Um recipiente contendo 4,5 (um galão) de óleo animal ou vegetal.

Este recipiente deve ser constituído de forma que o óleo possa ser facilmente espalhado sobre a água do mar e arranjado de modo a poder ser ligado à âncora flutuante;

(g) Um recipiente estanque ao ar contendo 1 quilograma (duas libras) de víveres por cada pessoa;

(h) Um recipiente estanque à água provido de argau preso com fiel e contendo 1 litro (um quart inglês) de água doce por cada pessoa;

(i) Pelo menos doze fachos vermelhos de auto-inflamação e uma caixa de fósforos, uns e outros em recipientes estanques à água.

4. No caso de navios empregados em pequenas viagens internacionais, as autoridades podem isentar as embarcações salva-vidas de transportar o equipamento especificado nas alíneas (f), (l) e (o) do § 1 e das exigências do § 2, e podem também isentar as jangadas do transporte do equipamento especificado no § 3 (g).

REGRA XXXVII

Instalação e manobra de embarcações e jangadas

(1). As embarcações podem ser instaladas um sobre a outra, subordinadamente às condições da regra XXXVIII, ou uma dentro da outra, subordinadamente às condições que sejam impostas pelas autoridades. Quando porém as embarcações assim instaladas tenham de ser içadas antes de serem lançadas ao mar, elas só serão aceitas se o dispositivo para içar for comandado por motor.

(2). As embarcações salva-vidas e jangadas postas como complemento das embarcações ligadas a turcos podem ser instaladas pelo través de um convés, castelo

will have the best chance of floating free of the ship if there is no time to launch them.

(3) As large a number as possible of the additional boats referred to in paragraph (2) shall be capable of being launched on either side of the ship by means of approved appliances for transferring them from one side of the deck to the other.

(4) Boats may only be stowed on more than one deck on condition that proper measures are taken to prevent boats on a lower deck being fouled by those stowed on a deck above.

(5) Boats shall not be placed in the bows of the ship or in any positions in which they would be brought into dangerous proximity to the propellers at the time of launching.

(6) Davits shall be of approved form and so disposed on one or more decks that the boats placed under them can be safely lowered without interference from the operation of any other davits.

(7) The davits, blocks, falls and all other gear shall be of such strength that the boats can be safely lowered with the full complement of persons and equipment, with the ship listed to 15 degrees either way. The falls shall be long enough to reach the water with the vessel at her lightest seagoing draught and with a list of 15 degrees.

(8) The davits shall be fitted with gear of sufficient power to ensure that the boats, fully equipped and manned, but not otherwise loaded with passengers, can be turned out against the maximum list at which the lowering of the boats is possible.

(9) The boats attached to the davits shall have the falls ready for service, and means shall be provided for speedily, but not necessarily simultaneously, detaching the boats from the falls.

(10) Where more than one boat is served by the same set of davits, if the falls are of rope, separate falls shall be provided to serve each boat, but where wire falls are used with mechanical appliances for recovering them, separate falls need not be provided. The appliances used must be such as to ensure lowering the boats in turn and rapidly.

Where mechanical appliances are fitted for the recovery of the falls efficient hand gear shall also be provided.

(11) On short international voyages where the height of the boat deck above the water line when the vessel is at her lightest sea-going draught does not exceed 4.5 metres (15 feet), the requirements as to strength of davits and turning-out gear in sub-paragraphs (7), (8) and (10) shall not apply.

REGULATION XXXVIII

Number and Capacity of Boats, Life Rafts, &c., and Davits

(1) A ship shall be provided with sets of davits in accordance with its length as provided in Column (A) of the Table in Regulation XXXIX, provided that a number of sets of davits greater than the number of boats necessary for the accommodation of all the persons on board shall not be required.

Each set of davits shall have a boat of Class I attached to it. If the lifeboats attached to davits do

central ou castelo de pôpa e fixadas de tal modo que haja o maior número de probabilidades de elas flutuarem, libertando-se do navio, quando não haja tempo de as lançar à água.

(3) Um número tam grande quanto possível das embarcações de complemento a que se refere o § (2) deve poder ser arreado à água indiferentemente de um bordo ou outro do navio por meio de aparelhos apropriados, que permitam transportá-las de um bordo a outro do respectivo pavimento.

(4) As embarcações poderão ser instaladas em mais do que um pavimento desde que sejam tomadas medidas convenientes para evitar que as embarcações do pavimento inferior sejam avariadas pelas embarcações instaladas no pavimento situado acima daquele.

(5) As embarcações não devem ser instaladas no extremo de vante do navio ou em qualquer posição que as ponha em proximidade das hélices por ocasião do seu lançamento à água.

(6) Os turcos serão de forma aprovada e dispostos de tal modo, num ou mais pavimentos, que as embarcações respectivas possam ser arreadas com segurança, sem prejudicar a manobra dos outros turcos.

(7) Os turcos, cadernais, talhas e mais acessórios devem ser de robustez tal que as embarcações possam ser arreadas com segurança, tendo a bordo o equipamento e lotação completos, com o navio inclinado de 15 graus sobre qualquer dos bordos.

As talhas terão o comprimento suficiente para alcançar a água com o navio em imersão leve e com uma inclinação de 15 graus.

(8) Os turcos devem ser providos de aparelhos de potência tal que as embarcações completamente equipadas e com a sua tripulação, mas sem passageiros, possam ser postas fora da borda com a máxima inclinação que permite que elas sejam arreadas à água.

(9) As embarcações ligadas a turcos devem ter as talhas prontas para servir. Devem ainda ser previstos meios que rapidamente libertem as embarcações das talhas, sem que seja necessária a manobra simultânea nas duas talhas.

(10) Quando mais de uma embarcação é servida pelo mesmo par de turcos, deverão ser previstas talhas separadas para cada embarcação, no caso de se usarem cabos de fibra vegetal. No caso de se usar cabo de fio metálico juntamente com aparelhos mecânicos para os recolher, não são necessárias talhas separadas para cada embarcação. Os aparelhos a empregar deverão assegurar o arrear das embarcações com ordem e rapidamente.

Quando se empreguem aparelhos mecânicos para recolher as talhas, deverão tais aparelhos ser completados por um comando manual eficaz.

(11) Nas viagens internacionais curtas, quando a altura do pavimento das embarcações acima da linha de água, com o navio em imersão leve, não excede 4^m,5 (15 pés), não são aplicáveis as exigências, relativas à robustez dos turcos e respectivo aparelho de rotação, constantes das alíneas (7), (8) e (10).

REGRA XXXVIII

Número e capacidade das embarcações, jangadas e turcos

(1) Os navios devem ser equipados com um certo número de pares de turcos, conforme o seu comprimento, segundo o disposto na coluna (A) da tabela da regra XXXIX, não sendo em caso algum necessário número de pares de turcos superior ao das embarcações requeridas para transportar todas as pessoas que estão a bordo do navio.

Cada par de turcos terá uma embarcação da classe I ligada a ele.

not provide sufficient accommodation for all the persons on board, additional lifeboats of one of the standard types shall be provided. One additional lifeboat shall, in the first place, be stowed under each of the boats attached to davits. After there have been fitted other boats shall be carried inboard, but an Administration may, if it is of opinion that life rafts will be more readily available and otherwise more satisfactory than these lifeboats in a case of emergency, allow life rafts to be carried provided that the total capacity of the boats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column (C) of the Table in Regulation XXXIX.

When in the opinion of the Administration it is neither practicable nor reasonable to place on a ship the number of sets of davits required by Column (A) of the Table in Regulation XXXIX, the Administration may authorise, under exceptional conditions, a smaller number of sets of davits, provided always that this number shall never be less than the minimum number fixed by Column (B) of the Table and that the total capacity of the boats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column (C).

(2) A ship engaged on short international voyages shall be provided with sets of davits in accordance with its length as provided in Column (A) of the Table in Regulation XXXIX.

Each set of davits shall have a boat of Class I attached to it.

If the lifeboats attached to davits do not provide the minimum cubic capacity specified in Column (D) of the Table in Regulation XXXIX or provide accommodation for all persons on board, additional lifeboats of one of the standard types, approved life rafts or other approved buoyant apparatus shall be provided, and the accommodation thus provided shall be sufficient for all on board.

When in the opinion of the Administration it is neither practicable nor reasonable to place on a ship engaged in short international voyages, the number of sets davits required by Column (A) of the Table in Regulation XXXIX, the Administration may authorise, under exceptional conditions, a smaller number of sets of davits, provided always that this number shall never be less than the minimum number fixed by Column (B) of the Table, and that the total capacity of the boats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column (D).

REGULATION XXXIX

Table relating to davits and lifeboat capacity

The following table fixes, according to the length of the ship:

(A) The minimum number of sets of davits to be provided to each of which must be attached a boat of Class I in accordance with Regulation XXXVIII above.

(B) The smaller number of sets of davits which may be authorised exceptionally under Regulation XXXVIII.

(C) The minimum lifeboat capacity required, including the lifeboats attached to davits and the additional boats, in accordance with Regulation XXXVIII.

(D) The minimum lifeboat capacity required for a ship engaged in short international voyages.

Se as embarcações ligadas a turcos não são suficientes para garantir acomodação a todas as pessoas a bordo, deverão ser instaladas mais embarcações salva-vidas de qualquer dos tipos aprovados.

As embarcações adicionais deverão ser colocadas, em primeiro lugar, sob as que já estão ligadas a turcos. Poderão ser instaladas outras embarcações, pelo través e internamente àquelas, mas as autoridades podem autorizar a substituição destas embarcações por jangadas desde que entendam que estas são mais facilmente utilizáveis e mais eficazes do que as embarcações, em casos de emergência e desde que a capacidade total das embarcações a bordo seja, pelo menos, igual à capacidade mínima exigida pela coluna (C) da tabela da regra XXXIX.

Quando as autoridades julguem não ser praticável nem razoável instalar num navio o número de pares de turcos exigido pela coluna (A) da tabela da regra XXXIX, poderá ser autorizado, em casos excepcionais, número menor de pares de turcos, desde que este número não seja nunca inferior ao mínimo fixado na coluna (B) da tabela e que a capacidade total das embarcações do navio seja, pelo menos, igual ao mínimo exigido pela coluna (C).

(2) Os navios empregados em curtas viagens internacionais (*short international voyages*) devem ser equipados com um certo número de pares de turcos, dependendo do comprimento do navio, segundo a coluna (A) da tabela da regra XXXIX.

Cada par de turcos terá uma embarcação de classe I ligada a êle.

Se as embarcações ligadas a turcos não são suficientes para todas as pessoas embarcadas no navio, ou não têm a capacidade cúbica, mínima, prescrita na coluna (D) da tabela da regra XXXIX, deverão ser instaladas mais embarcações, de qualquer dos tipos aprovados, ou jangadas, ou balsas, também de tipo aprovado, de modo a garantir acomodação para toda a gente a bordo.

Quando as autoridades julguem não ser praticável nem razoável a instalação, a bordo de navios empregados em curtas viagens internacionais, do número de turcos exigidos pela coluna (A) da tabela da regra XXXIX, poderá ser autorizada, em casos excepcionais, a instalação de menor número de pares de turcos, desde que este número não seja, em caso algum, inferior ao número mínimo fixado pela coluna (B) da tabela, e desde que a capacidade total das embarcações a bordo seja, pelo menos, igual à capacidade mínima exigida pela coluna (D).

REGRA XXXIX

Tabela relativa aos turcos e à capacidade das embarcações salva-vidas

As tabelas seguintes fixam, em relação ao comprimento do navio:

(A) O número mínimo de pares de turcos, providos de embarcações da classe I, de acôrdo com a regra XXXVIII acima;

(B) O menor número de pares de turcos que pode ser autorizado excepcionalmente segundo o disposto na regra XXXVIII;

(C) A capacidade mínima de embarcações salva-vidas, ligadas ou não a turcos, de acôrdo com a regra XXXVIII;

(D) A capacidade mínima de embarcações salva-vidas necessária para um navio empregado em curtas viagens internacionais.

Registered Length of the Ship		(A) Minimum Number of Davits	(B) Smaller Number of Sets of Davits authori- ed ex- ception- ally	(C) Minimum Capacity of Life-boats		(D) Minimum Capacity of Life-boats		Comprimento do sinal do navio		(A) Número de pares de turcos	(B) Número mínimo de pares de turcos que pode ser auto- rizado em casos excep- cionais	(C) Capacidade mínima das embarcações salva-vidas		(D) Capacidade mínima das embarcações salva-vidas	
				Cubic Metres	Cubic Feet	Cubic Metres	Cubic Feet					Metros cúbicos	Pés cúbicos	Metros cúbicos	Pés cúbicos
31 and under	37	100 and under	120	28	980	11	400	31 e abaixo de	37	2	2	28	980	11	400
37 and under	43	120 and under	140	35	1,220	17	600	37 e abaixo de	43	2	2	35	1,220	17	600
43 and under	49	140 and under	160	44	1,550	24	850	43 e abaixo de	49	2	2	44	1,550	24	850
49 and under	53	160 and under	175	53	1,880	33	1,150	49 e abaixo de	53	3	3	53	1,880	33	1,150
53 and under	58	175 and under	190	68	2,390	37	1,300	53 e abaixo de	58	3	3	68	2,390	37	1,300
58 and under	63	190 and under	205	78	2,740	41	1,450	58 e abaixo de	63	4	4	78	2,740	41	1,450
63 and under	67	205 and under	220	94	3,330	45	1,600	63 e abaixo de	67	4	4	94	3,330	45	1,600
67 and under	70	220 and under	230	110	3,900	48	1,700	67 e abaixo de	70	5	5	110	3,900	48	1,700
70 and under	75	230 and under	245	129	4,560	52	1,850	70 e abaixo de	75	5	5	129	4,560	52	1,850
75 and under	78	245 and under	255	144	5,100	60	2,100	75 e abaixo de	78	6	6	144	5,100	60	2,100
78 and under	82	255 and under	270	160	5,640	68	2,400	78 e abaixo de	82	6	6	160	5,640	68	2,400
82 and under	87	270 and under	285	175	6,190	76	2,700	82 e abaixo de	87	7	7	175	6,190	76	2,700
87 and under	91	285 and under	300	196	6,930	85	3,000	87 e abaixo de	91	7	7	196	6,930	85	3,000
91 and under	96	300 and under	315	214	7,550	94	3,300	91 e abaixo de	96	8	8	214	7,550	94	3,300
96 and under	101	315 and under	330	235	8,290	105	3,700	96 e abaixo de	101	8	8	235	8,290	105	3,700
101 and under	107	330 and under	350	255	9,000	116	4,100	101 e abaixo de	107	9	9	255	9,000	116	4,100
107 and under	113	350 and under	370	273	9,630	125	4,400	107 e abaixo de	113	9	9	273	9,630	125	4,400
113 and under	119	370 and under	390	301	10,650	133	4,700	113 e abaixo de	119	10	10	301	10,650	133	4,700
119 and under	125	390 and under	410	331	11,700	144	5,100	119 e abaixo de	125	10	10	331	11,700	144	5,100
125 and under	133	410 and under	435	370	13,060	156	5,500	125 e abaixo de	133	12	12	370	13,060	156	5,500
133 and under	140	435 and under	460	408	14,430	170	6,000	133 e abaixo de	140	12	12	408	14,430	170	6,000
140 and under	149	460 and under	490	451	15,920	185	6,550	140 e abaixo de	149	14	14	451	15,920	185	6,550
149 and under	159	490 and under	520	530	18,720	201	7,100	149 e abaixo de	159	14	14	530	18,720	201	7,100
159 and under	168	520 and under	550	576	20,350	217	7,650	159 e abaixo de	168	16	16	576	20,350	217	7,650
168 and under	177	550 and under	580	620	21,900	-	-	168 e abaixo de	177	16	16	620	21,900	-	-
177 and under	186	580 and under	610	671	23,700	-	-	177 e abaixo de	186	18	18	671	23,700	-	-
186 and under	195	610 and under	640	717	25,350	-	-	186 e abaixo de	195	18	18	717	25,350	-	-
195 and under	204	640 and under	670	766	27,050	-	-	195 e abaixo de	204	20	20	766	27,050	-	-
204 and under	213	670 and under	700	808	28,560	-	-	204 e abaixo de	213	20	20	808	28,560	-	-
213 and under	223	700 and under	730	854	30,180	-	-	213 e abaixo de	223	22	22	854	30,180	-	-
223 and under	232	730 and under	760	908	32,100	-	-	223 e abaixo de	232	22	22	908	32,100	-	-
232 and under	241	760 and under	790	972	34,350	-	-	232 e abaixo de	241	24	24	972	34,350	-	-
241 and under	250	790 and under	820	1,031	36,450	-	-	241 e abaixo de	250	24	24	1,031	36,450	-	-
250 and under	261	820 and under	855	1,097	38,750	-	-	250 e abaixo de	261	26	26	1,097	38,750	-	-
261 and under	271	855 and under	890	1,160	41,000	-	-	261 e abaixo de	271	26	26	1,160	41,000	-	-
271 and under	282	890 and under	925	1,242	43,880	-	-	271 e abaixo de	282	28	28	1,242	43,880	-	-
282 and under	293	925 and under	960	1,312	46,350	-	-	282 e abaixo de	293	30	30	1,312	46,350	-	-
293 and under	303	960 and under	995	1,380	48,750	-	-	293 e abaixo de	303	30	30	1,380	48,750	-	-
303 and under	314	995 and under	1,030	-	-	-	-	303 e abaixo de	314	30	30	-	-	-	-

Note on (A) and (B). — When the length of the ship exceeds 314 metres (equivalent to 1,030 feet), the Administration shall determine the minimum number of sets of davits for that ship; full particulars of its decision shall be communicated to the other Administrations.

Note on (C) and (D). — For the purposes of this table the capacity of a boat of Class II is obtained by multiplying the number of persons for which the boat is certified by 0,282 to obtain the capacity in cubic metres and by 10 to obtain the capacity in cubic feet.

Note on (D). — When the length of a ship is under 31 metres (equivalent to 100 feet) or over 168 metres (equivalent to 550 feet) the cubic capacity of the life-boats shall be prescribed by the Administration.

Note sobre (A) e (B). — Quando o comprimento do navio excede 314 metros (1.030 pés), a Administração deve determinar o número mínimo de pares de turcos para esse navio e comunicará às Administrações dos outros países detalhes completos sobre esta autorização.

Note sobre (C) e (D). — Para os fins desta tabela, a capacidade de uma embarcação da classe II obtém-se multiplicando o número de pessoas para o qual a embarcação está lotada por 0,282, o que dá a capacidade em metros cúbicos, ou por 10, o que dá a capacidade em pés cúbicos.

Note sobre (D). — Quando o comprimento do navio é inferior a 31 metros (100 pés) ou superior a 168 metros (550 pés), a capacidade cúbica das embarcações será estabelecida pela Administração.

REGULATION XL

Life-Jackets and Life-Buoys

1. A life-jacket shall satisfy the following requirements:

(a) It shall be constructed with proper workmanship and materials;

(b) It shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours 7.5 kilogrammes of iron (equivalent to 16 $\frac{1}{2}$ pounds);

(c) It shall be reversible.

Life-jackets the buoyancy of which depends on air compartments are prohibited.

2. A life-buoy shall satisfy the following requirements:

(a) It shall be of solid cork or any other equivalent material;

(b) It shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours at least 14.5 kilogrammes (equivalent to 32 pounds) of iron.

Life-buoys filled with rushes, cork shavings or granulated cork, or any other loose granulated material, or whose buoyancy depends upon air compartments which require to be inflated, are prohibited.

3. The minimum number of life-buoys with which ships are to be provided is fixed by the following table:

Length of the Ship

Metres	Equivalent in Feet	Minimum Number of Buoys
Under 61	Under 200	8
61 and under 122	200 and under 400	12
122 and under 183	400 and under 600	18
183 and under 244	600 and under 800	24
244 and over	800 and over	30

4. All the buoys shall be fitted with beackets securely seized. At least one buoy on each side shall be fitted with a life-line of at least 27.5 metres (15 fathoms) in length.

Not less than one-half of the total number of life-buoys, and in no case less than six, shall be provided with efficient self-igniting lights which cannot be extinguished in water, and these shall be kept near the buoys to which they belong, with the necessary means of attachment.

5. All the life-buoys and life-jackets shall be so placed as to be readily accessible to the persons on board; their position shall be plainly indicated so as to be known to the persons concerned.

The life-buoys shall always be capable of being rapidly cast loose and shall not be permanently secured in any way.

REGULATION XLI

Certificated Lifeboatmen

In order to obtain the special lifeboatman's certificate provided for in Article 22 of the present Convention, the applicant must prove that he has been trained in all the operations connected with launching lifeboats and the use of oars; that he is acquainted with the practical handling of the boats themselves; and, further, that he is capable of understanding and answering the orders relative to lifeboat service.

REGRA XL

Coletes de salvação e bóias salva-vidas

1. Um colete de salvação deve satisfazer às seguintes condições:

(a) Ser de material e construção aprovados pela Administração;

(b) Ser capaz de suportar, em água doce, durante 24 horas, 7^{kg},5 de ferro (16,5 libras);

(c) Ser reversível.

São proibidos coletes de salvação cuja flutuabilidade depende de ar.

2. As bóias salva-vidas devem satisfazer às seguintes condições:

(a) Ser de cortiça maciça ou qualquer material equivalente;

(b) Ser capaz de suportar em água doce, durante 24 horas, pelo menos 14^{kg},5 de ferro (32 libras).

São proibidas as bóias salva-vidas cuja flutuabilidade é assegurada por junco, cortiça granulada ou em raspas, ou por qualquer outro material no estado de raspas ou grão, ou ainda por compartimentos de ar que necessitem um enchimento prévio.

3. O número mínimo de bóias salva-vidas que os navios são obrigados a ter a bordo é fixado pela seguinte tabela:

Comprimento do navio

Metros	Pés	Número mínimo de bóias
Abaixo de 61	Abaixo de 200	8
61 e abaixo de 122	200 e abaixo de 400	12
122 e abaixo de 183	400 e abaixo de 600	18
183 e abaixo de 244	600 e abaixo de 800	24
244 e acima	800 e acima	30

4. Todas as bóias devem ser providas de linhas de salvação formando seios, e sólidamente fixadas. Pelo menos uma bóia a cada bordo deve ser provida de retenida de 27^m,5 (15 braças) de comprimento mínimo.

Metade, pelo menos, do número total de bóias salva-vidas, e em todo o caso não menos de seis bóias, deverão ter fachos de auto-inflamação eficientes que não se apaguem na água, devendo os fachos estar junto das bóias a que pertencem, com os necessários meios de ligação.

5. Todas as bóias e coletes deverão ser colocados de maneira tal que estejam ao alcance imediato de qualquer pessoa a bordo; a sua posição deve ser claramente indicada de modo a ser conhecida das pessoas interessadas.

As bóias salva-vidas devem poder ser lançadas instantaneamente, em qualquer ocasião, e não devem estar fixadas de modo permanente.

REGRA XLI

Carta de tripulante de embarcação salva-vidas

Os indivíduos que desejem obter a carta de tripulante de embarcação salva-vidas, a que se refere o artigo 22.º da presente Convenção, deverão provar que têm prática de todas as operações relativas ao lançamento à água das embarcações salva-vidas e ao manejo dos remos, que conhecem a manobra das embarcações e que, além disso, são competentes para compreender e executar as ordens que lhes forem dadas relativamente ao serviço daquelas embarcações.

There shall be for each boat or life raft a number of lifeboatmen at least equal to that specified in the following table:

If the Prescribed complement is:	The Minimum Number of Certificated Life-boatmen shall be
Less than 41 persons	2
From 41 to 61 persons	3
From 62 to 85 persons	4
Above 85 persons	5

REGULATION XLII

Manning of Boats

A deck officer or certificated lifeboatman shall be placed in charge of each boat or life raft and a second in command shall also be nominated. The person in charge shall have a list of its crew, and shall see that the men placed under his orders are acquainted with their several duties.

A man capable of working the motor shall be assigned to each motor boat.

A man capable of working the wireless and search-light installations shall be assigned to boats carrying this equipment.

The duty of seeing that the boats, life rafts and buoyant apparatus and other lifesaving apparatus are at all times ready for use shall be assigned to one or more officers.

REGULATION XLIII

Fire Detection and Extinction

1. An efficient patrol system shall be maintained, so that any outbreak of fire may be promptly detected. In addition, a fire alarm or fire detecting system shall be provided, which will automatically indicate or register at one or more points or stations, where it can be most quickly observed by officers and crew, the presence or indication of fire in any part of the ship not accessible to the patrol system.

2. Every ship shall be provided with powerful pumps, operated by steam or other means. On ships of less than 4,000 tons gross there shall be two, and on larger ships three of these pumps. Each of the pumps shall be capable of delivering a sufficient quantity of water in two powerful jets simultaneously in any given part of the ship, and shall be available for immediate use before the ship leaves port.

3. The service pipes shall permit of two powerful jets of water being simultaneously directed on any given part of a deck occupied by passengers and crew, when the watertight and fire-resisting doors are closed. The service pipes and hoses shall be of ample size and made of suitable material.

The branches of the pipes shall be so placed on each deck that the fire hose can be easily coupled to them.

4. Provisions shall be made whereby at least two powerful jets of water can be rapidly and simultaneously directed into any space containing cargo. In addition, arrangements shall be made whereby smothering gas sufficient to give a minimum volume of free gas equal to 30 per cent. of the gross volume of the largest hold in the ship can be promptly conveyed by a permanent piping system into each compartment in which cargo is carried. Steam in adequately equivalent proportion may be accepted in place of smothering gas

Por cada embarcação ou jangada deve haver um número de tripulantes encartados igual, pelo menos, ao indicado na tabela seguinte:

Lotação das embarcações ou jangadas:	Número mínimo de tripulantes encartados
Menos de 41 pessoas	2
Entre 41 e 61 pessoas	3
Entre 62 e 85 pessoas	4
Acima de 85 pessoas	5

REGRA XLII

Pessoal das embarcações salva-vidas

Para cada embarcação ou jangada deve ser nomeado um oficial piloto ou tripulante encartado de embarcações salva-vidas, e também um substituto. O encarregado de uma embarcação deve ter uma lista da sua tripulação e deve verificar que as pessoas colocadas sob as suas ordens são competentes para o desempenho dos respectivos serviços.

Em cada embarcação com motor deverá ser colocado um homem que saiba trabalhar com o motor.

Em cada embarcação que tenha instalação de T. S. F. e projector deverá ser colocado um homem competente para trabalhar com aquela instalação e projector.

Devem ser nomeados um ou mais oficiais a fim de velar por que as embarcações, jangadas, balsas e outros meios de salvação estejam sempre prontos para ser utilizados.

REGRA XLIII

Descoberta e extinção de incêndio

1. Deve ser organizado um serviço efectivo de rondas de modo que qualquer começo de incêndio seja rapidamente descoberto. Além disto será montado um sistema de alarme ou descoberta de incêndio, que indique automaticamente ou registre num ou mais pontos ou estações (onde essas indicações possam ser rapidamente observadas pelos oficiais ou tripulantes) a existência ou indicação de incêndio em qualquer parte do navio não acessível ao pessoal encarregado das rondas.

2. Todos os navios devem dispor de bombas poderosas comandadas por vapor ou qualquer outro meio. Em navios de menos de 4:000 toneladas de arqueação serão duas as bombas e em navios de maior tonelagem haverá três destas bombas. Cada bomba deverá ser capaz de fornecer uma quantidade de água suficiente para assegurar o lançamento de dois poderosos jactos, simultaneamente, em qualquer parte do navio, e deve estar pronta para entrar imediatamente em serviço, antes de o navio largar de um porto.

3. As canalizações de incêndio devem permitir lançar rapidamente dois poderosos jactos de água simultâneos em qualquer parte de uma coberta ocupada por passageiros ou tripulação, quando estejam fechadas as portas estanques à água e ao fogo. As canalizações de incêndio e as mangueiras devem ser de secção ampla e feitas de material apropriado.

As bôcas de incêndio devem estar instaladas de tal maneira, em cada coberta, que as mangueiras se lhes possam adaptar facilmente.

4. Deve haver disposições que permitam o lançamento rápido e simultâneo de dois poderosos jactos de água, pelo menos, em qualquer espaço do navio que contenha carga. Deve haver além disto um sistema permanente de canalizações que permitam lançar um gás extintor em cada compartimento que contenha carga, em quantidade tal que o volume de gás livre seja igual, pelo menos, a 30 por cento do volume do maior porão do navio. Nos navios de vapor pode ser aceite o vapor de água em quantidade equivalente à do gás extintor.

on steam-driven ships. Provision for the supply of smothering gas or steam need not be required in ships of less than 1,000 tons gross.

5. A sufficient number of portable fluid fire extinguishers shall be provided, at least two being carried in each machinery space.

6. Two equipments, consisting of a smoke helmet or breathing apparatus and a safety lamp, shall be carried on board, and kept in two widely separated places.

7. In steamships in which the main boilers are oil fired, there shall be provided in addition to means whereby two powerful jets of water may be rapidly and simultaneously directed into any part of the machinery spaces:

(a) Suitable conductors for spraying water on oil without undue disturbance of the surface;

(b) In each firing space, a receptacle containing 283 cubic decimetres (10 cubic feet) of sand, sawdust impregnated with soda, or other approved dry materials, and scoops for distributing the same;

(c) In each boiler room, and in each of the machinery spaces in which a part of the oil fuel installation is situated, two approved portable extinguishers of a type discharging froth or other approved medium suitable for quenching oil fires;

(d) Means whereby froth may be rapidly discharged and distributed over the whole of the lower part of the boiler room or of any one boiler room, if there are more than one, or of any machinery space in which oil fuel units or settling tanks are situated. The quantity of froth which can be discharged shall be ample to cover to a depth of 15.24 centimetres (6 inches) the whole area of the plating formed in any one compartment by the inner bottom plating, or by the shell plating of the vessel, if there is no double-bottom tank. If the engine and boiler rooms are not entirely separate, and fuel can drain from the boiler room bilges into the engine room, the combined engine and boiler rooms shall be considered as one compartment. The apparatus shall be operated and controlled from outside the compartment in which the fire may occur;

(e) In addition to the foregoing, one extinguisher of the froth type of at least 136 litres (30 gallons) capacity in steamships having one boiler room and two such extinguishers in steamships with more than one boiler room. These extinguishers shall be provided with hoses on reels suitable for reaching any part of the boiler rooms and spaces containing oil-fuel pumping units.

Equally efficient apparatus may be accepted in place of the 136 litres (30 gallons) extinguishers;

(f) All containers and valves by which they are operated shall be easily accessible and so placed that they will not readily be cut off from use by an outbreak of fire.

8. In vessels propelled by internal combustion engines there shall be provided in each of the machinery spaces, in addition to means whereby two powerful jets of water may be rapidly and simultaneously directed into any part of the machinery spaces, together with suitable spraying conductors, froth extinguishers as follows:

(a) At least one approved 45 litres (10 gallons) extinguisher with an addition of one approved 9 litres

Nos navios de menos de 1:000 toneladas brutas não é obrigatória a instalação de um sistema de extinção pelo gás ou vapor.

5. Deve haver um número suficiente de extintores portáteis, dos quais dois, pelo menos, serão instalados na casa das máquinas.

6. Deve haver a bordo dois equipamentos contra o fogo, constituídos por uma máscara contra o fumo ou aparelho respiratório e uma lâmpada de segurança. Estes equipamentos devem ser guardados em dois locais diferentes.

7. Nos navios de vapor com caldeiras principais aquecidas por combustível líquido, além de um sistema de extinção de incêndios que permita o lançamento rápido e simultâneo de dois poderosos jactos de água no local das máquinas, deve haver ainda:

(a) Distribuidores especiais que permitam espalhar a água em chuva sobre o óleo combustível, sem agitação anormal da superfície;

(b) Em cada espaço entre frentes das caldeiras um recipiente contendo 283 decímetros cúbicos (10 pés cúbicos) de areia, serradura impregnada de soda, ou qualquer outro material seco aprovado, e pás para o espalhar;

(c) Em cada casa de caldeiras ou local de máquinas em que exista parte da instalação do combustível líquido, dois extintores portáteis, de tipo aprovado, capazes de espalhar espuma ou qualquer outro agente eficaz para extinguir um incêndio de combustível líquido;

(d) Meios que permitam a rápida descarga e distribuição da espuma sobre toda a superfície inferior da casa de caldeiras, ou de cada casa de caldeiras, se existe mais que uma, e de toda a parte do local das máquinas que contenha bombas de combustível ou tanques de decantação. A quantidade de espuma distribuída deve ser tal que forme uma camada de 15^{cm},24 (6 polegadas de altura) cobrindo toda a superfície formada em cada compartimento pelo teto do duplo fundo, ou pela chaparia do casco no caso de navios sem duplo fundo. Se os locais de máquinas e caldeiras não são inteiramente separados e haja possibilidade de o combustível passar da casa das caldeiras para a casa das máquinas, deve-se considerar os dois locais (máquinas e caldeiras) como um único compartimento. O aparelho deve poder ser pôsto em marcha e comandado de um local exterior ao compartimento em que se possa dar o incêndio;

(e) Além do que fica indicado acima, nos navios com uma só casa de caldeiras, deve haver um extintor, de espuma, de, pelo menos, 136 litros (30 galões) de capacidade e dois extintores de igual capacidade nos navios que tenham mais de uma casa de caldeiras. Estes extintores devem ser providos de mangueiras, enroladas em tambores, de comprimento suficiente para alcançar qualquer parte da casa das caldeiras, e espaços contendo bombas de combustível.

Podem ser aceites, em lugar dos extintores de 136 litros (30 galões), aparelhos que sejam igualmente eficientes;

(f) Todos os recipientes e válvulas que servem para os pôr em acção devem ser facilmente acessíveis e colocados de tal maneira que não possam facilmente tornar-se inutilizáveis por um começo de incêndio.

8. Nos navios com motores de combustão interna, destinados à propulsão, deve haver em cada casa de máquinas, além de meios que permitam o lançamento rápido e simultâneo de dois jactos de água poderosos em qualquer parte da casa das máquinas, juntamente com distribuidores da água em chuva, os seguintes extintores, de espuma:

(a) Pelo menos um extintor de 45 litros (10 galões) de tipo aprovado e mais um extintor de 9 litros (2 ga-

(2 gallons) extinguisher for each 1,000 B.H.P. of the engines, but the total number of 9 litres (2 gallons) extinguishers so supplied shall be not less than two and need not exceed six;

(b) When a donkey boiler is situated in the machinery space there shall be provided, in place of the 45 litres (10 gallons) extinguisher mentioned above, one of 136 litres (30 gallons) capacity, fitted with suitable hose attachments or other approved methods for distributing the froth.

9. In steamships using oil fuel, if the engine and boiler rooms are not entirely separated by a steel bulkhead, and if fuel oil can drain from the boiler-room bilges into the engine room, one of the fire pumps shall be situated in the tunnel or other space outside the machinery compartment.

When more than two pumps are required they shall not all be fitted in the same space.

10. Where any special type of appliance, extinguishing medium or arrangement is specified, any other type of appliance, &c., may be allowed, provided that it is not less effective than the specified one. For example: a Carbon Dioxide system may be accepted in place of a froth installation (§ 7, sub-paragraphs (d) and (e), provided that the quantity of carbon dioxide carried is sufficient to give a gas saturation of about 25 per cent. for the gross volume of the stokehold to about the top of the boilers.

11. All the fire-extinguishing appliances shall be thoroughly examined at least once each year by a surveyor appointed by the Administration.

REGULATION XLIV

Muster List

The muster list shall assign duties to the different members of the crew in connexion with:

- (a) The closing of the watertight doors, valves, &c.;
- (b) The equipment of the boats, life rafts and buoyant apparatus generally;
- (c) The launching of the boats attached to davits;
- (d) The general preparation of the other boats, the life rafts and buoyant apparatus;
- (e) The muster of the passengers;
- (f) The extinction of fire.

The muster list shall assign to the members of the stewards' department their several duties in relation to the passengers at a time of emergency. These duties shall include:

- (a) Warning the passengers;
- (b) Seeing that they are dressed and have put on their life-jackets in a proper manner;
- (c) Assembling the passengers at muster stations;
- (d) Keeping order in the passages and on the stairways, and, generally, controlling the movements of the passengers.

The muster list shall specify definite signals for calling all the crew to their boat and fire stations, and shall give full particulars of these signals.

REGULATION XLV

Muster and Drills

Musters of the crew for boat drill shall take place weekly when practicable, and in vessels in which the voyage exceeds one week, before leaving port. The dates upon which musters are held shall be recorded in the Official Log Book and, if in any week a muster

lões) por cada 1:000 BHP., dos motores, não devendo em caso algum o número de extintores de 9 litros ser inferior a dois, e não sendo necessário que exceda seis;

(b) Quando existe no local das máquinas uma caldeirinha auxiliar, em vez do extintor de 45 litros (10 galões) a que se refere a alínea precedente deverá ser instalado um extintor de 136 litros (30 galões) equipado com mangueira apropriada, ou qualquer outro sistema aprovado, para distribuição da espuma.

9. Nos navios de vapor queimando combustível líquido, se os locais de máquinas e caldeiras não são separados completamente por uma antepara de aço, e se o óleo combustível pode passar do local das caldeiras para o local das máquinas, uma das bombas de incêndio deve ser instalada no túnel ou em qualquer outro local fora do compartimento das máquinas e caldeiras.

Quando são exigidas mais de duas bombas, não devem ser todas instaladas no mesmo local.

10. Quando é especificado um tipo especial de aparelho, agente extintor ou de instalação, pode ser permitido qualquer tipo diferente do especificado desde que não seja menos eficiente. Por exemplo, um sistema de gás carbônico pode ser aceito em vez de uma instalação de espuma (§ 7, alíneas (d) e (e), desde que a quantidade de gás carbônico seja suficiente para fornecer uma saturação de gás de cerca de 25 por cento para o volume bruto da casa das caldeiras, medida até ao tampo das caldeiras.

11. Todas as instalações para extinção de incêndio devem ser vistoriadas completamente, uma vez por ano, por um perito nomeado pelas autoridades.

REGRA XLIV

Detalhe da tripulação

O detalhe da tripulação fixará as funções dos diferentes membros da tripulação relativamente:

- (a) Ao fechar das portas estanques, válvulas, etc.;
- (b) Ao equipamento das embarcações, jangadas e balsas, em geral;
- (c) Ao arrear das embarcações ligadas a turcos;
- (d) À preparação geral das outras embarcações, jangadas e balsas;
- (e) Ao chamamento e reunião dos passageiros;
- (f) À extinção de incêndios.

O detalhe da tripulação fixará os deveres do pessoal de câmaras relativamente aos passageiros, em caso de emergência. Estes deveres incluem:

- (a) Alerta aos passageiros;
- (b) Verificar que eles envergam correctamente os cintos de salvação;
- (c) Reunião dos passageiros nos postos de chamadas;
- (d) O serviço de ordem nas passagens e escadas e, de um modo geral, tudo que respeita à circulação dos passageiros.

O detalhe da tripulação especificará sinais especiais para o chamamento da tripulação dos postos das embarcações e de extinção de incêndio e dará detalhes completos sobre esses sinais.

REGRA XLV

Chamadas e exercícios

Tanto quanto possível haverá, cada semana, uma chamada da tripulação para exercício de embarcações. Nos navios cuja viagem excede uma semana, haverá também exercício antes de o navio largar do porto. As datas em que forem feitas estes exercícios serão registadas no

is not held, an entry shall be made stating why a muster was not practicable.

In ships in which the voyage exceeds one week practice musters of passengers should be held at an early period of each voyage.

Different groups of boats shall be used in turn at successive boat drills. The drills and inspections shall be so arranged that the crew thoroughly understand and are practised in the duties they have to perform, and that all lifesaving appliances with the gear appertaining to them are always ready for immediate use.

The emergency signal for summoning passengers to muster stations shall be a succession of more than six short blasts followed by one long blast on the whistle or siren. This shall be supplemented on all ships except those engaged in short international voyages by other electrically operated signals throughout the ship controlled from the bridge. The meaning of all signals affecting passengers shall be clearly stated in different languages on cards posted in their cabins and in other passenger quarters.

Safety of Navigation

REGULATION XLVI

Transmission of Information

The transmission of information regarding ice, derelicts, tropical storms or any other direct danger to navigation is obligatory.

The form in which the information is sent is not obligatory. It may be transmitted either in plain language (preferably English) or by means of the International Code of Signals (Wireless Telegraphy Section). It should be issued CQ to all ships, and should also be sent to the first point of the coast to which communication can be made with a request that it be transmitted to the appropriate authority.

All messages issued under Article 34 of the present Convention will be preceded by the safety signal TTT followed by an indication of the nature of the danger, thus: TTT Ice; TTT Derelict; TTT Storm; TTT Navigation.

Information Required

The following information is desired, the time in all cases being Greenwich Mean Time:

(a) Ice, derelicts and other direct dangers to navigation.

(1) The kind of ice, derelict or danger observed;

(2) The position of the ice, derelict or danger when last observed;

(3) The time and date when the observation was made.

(b) Tropical storms. — (Hurricanes in the West Indies, Typhoons in the China Seas, Cyclones in Indian waters, and storms of a similar nature in other regions).

(1) *A Statement that a Tropical Storm has been Encountered.* — This obligation should be interpreted in a broad spirit, and information transmitted whenever the master has good reason to believe that a tropical storm exists in his neighbourhood.

(2) *Meteorological Information.* — In view of the great assistance given by accurate meteorological data

Diário da Navegação. Quando numa semana se não tenha feito um exercício, deverão ser mencionadas no Diário da Navegação as razões por que se não fez.

Nos navios cuja viagem excede uma semana deverá ser feito um exercício prático para os passageiros ao princípio da viagem.

Os exercícios devem ser feitos empregando sucessivamente os diferentes grupos de embarcações.

Os exercícios e inspecções devem ser organizados de modo que a tripulação se familiarize completamente com a prática das funções que tem a desempenhar e que todos os meios de salvação e respectivos aparelhos de manobra estejam sempre prontos para emprego imediato.

Os sinais de alarme para chamar os passageiros aos postos de chamada consistirão numa sucessão de, pelo menos, seis apitos curtos seguidos de um apito longo, dados pela sereia ou pelo apito. Além destes sinais deverão também ser feitos, em todo o navio, sinais comandados electricamente da ponte de comando.

Exceptuam-se desta exigência os navios empregados em curtas viagens internacionais. A significação de todos os sinais que interessem aos passageiros deve ser claramente indicada em diversas línguas em cartazes ou avisos afixados nos camarotes e noutros locais para passageiros.

Segurança da navegação

REGRA XLVI

Transmissão de informações

É obrigatória a transmissão de informações respeitantes a gelos, destroços flutuantes, tempestades tropicais ou de qualquer outro perigo imediato para a navegação.

Não é imposta nenhuma forma especial de transmissão. A informação pode ser transmitida quer em linguagem clara (de preferência em inglês), quer por meio do Código Internacional de Sinais (sinais radiotelegráficos). A transmissão deverá ser precedida de CQ para todos os navios. A informação deverá ser também enviada para o primeiro ponto da costa com que se possa comunicar, com o pedido de ser ainda transmitida à autoridade competente.

Todas as mensagens transmitidas em virtude do artigo 34.º da presente Convenção serão precedidas do sinal de segurança TTT seguido de indicação sobre a natureza do perigo, por exemplo: TTT gelo; TTT destroços; TTT tempestade; TTT navegação.

Informação requerida

As informações a fornecer são as seguintes, a hora sendo, em todos os casos, a hora média de Greenwich:

(a) Gelos, destroços e outros perigos imediatos para a navegação.

(1) A natureza do gelo, de destrôço ou do perigo observados;

(2) A posição do gelo, do destrôço ou do perigo ultimamente observados;

(3) A data e a hora em que a observação foi feita.

(b) Tempestades tropicais (furacões nas Antilhas, tufões no mar da China, ciclones no Oceano Índico e tempestades da mesma natureza nas outras regiões).

(1) Mensagens assinalando que foi encontrada uma tempestade tropical. — Esta obrigação deve ser compreendida num largo espírito e a informação deverá ser transmitida todas as vezes que o capitão se aperceba de que uma tempestade tropical existe na sua vizinhança.

(2) Informações meteorológicas. — Visto a ajuda preciosa que prestam as informações meteorológicas

in fixing the position and movement of storm centres, each shipmaster should add to his warning message as much of the following meteorological information as he finds practicable:

- (a) Barometric pressure (millibars, inches or millimetres);
- (b) Change in barometric pressure (the change during the previous two to four hours);
- (c) Wind direction (true not magnetic);
- (d) Wind force (Beaufort or decimal scale);
- (e) State of the sea (smooth, moderate, rough, high);
- (f) Swell (slight, medium, heavy) and the direction from which it comes.

When barometric pressure is given the word «millibars», «inches» or «millimetres», as the case may be, should be added to the reading, and it should always be stated whether the reading is corrected or uncorrected.

When changes of the barometer are reported the course and speed of the ship should also be given.

All directions should be true, not magnetic.

(3) *Time and Date and Position of the Ship.*—These should be for the time and position when the meteorological observations reported were made and not when the message was prepared or despatched. The time used in all cases should be Greenwich Mean Time.

(4) *Subsequent Observations.*—When a master has reported a tropical storm it is desirable, but not obligatory, that other observations be made and transmitted at intervals of three hours, so long as the ship remains under the influence of the storm.

Examples

Ice

TTT Ice. Large berg sighted in 4605 N., 4410 W., at 0800 GMT. May 15.

Derelict

TTT Derelict. Observed derelict almost submerged in 4006 N., 1243 W., at 1630 GMT. April 21.

Danger to Navigation

TTT Navigation. Alpha lightship not on station. 1800 GMT. January 3.

Tropical Storm

TTT Storm. Experiencing tropical storm. Barometer corrected 994 millibars, falling rapidly. Wind NW., force 9, heavy squalls. Swell E. Course ENE., 5 knots. 2204 N., 11354 E. 0030 GMT. August 18.

TTT Storm. Appearances indicate approach of hurricane. Barometer corrected 29.64 inches falling. Wind NE., force 8. Swell medium from NE. Frequent rain squalls. Course 35°, 9 knots. 2200 N., 7236 W. 1300 GMT. September 14.

TTT Storm. Conditions indicate intense cyclone has formed. Wind S. by W. force 5. Barometer uncorrected 753 millimetres, fell 5 millimetres last three hours.

exactas, determinando a posição e o movimento dos centros da tempestade, todo o capitão de navio deverá juntar à sua mensagem de advertência mais as informações meteorológicas que lhe sejam possíveis de entre as seguintes:

- (a) Pressão barométrica (milibares, polegadas inglesas ou milímetros);
- (b) Alteração da pressão barométrica (a alteração havida durante o período das duas a quatro horas precedentes);
- (c) Direcção do vento (verdadeira e não magnética);
- (d) Fôrça do vento (escala Beaufort, ou escala decimal);
- (e) Estado do mar (calmo, moderado, forte, rijo);
- (f) Vaga (moderada, média, forte) e a direcção donde ela vem.

Desde que seja indicada a pressão barométrica, as palavras «milibares», «polegadas inglesas» ou «milímetros», segundo o caso, deverão juntar-se à leitura feita, indicando sempre se a leitura foi corrigida ou não.

Desde que sejam assinaladas as variações barométricas, a direcção e a velocidade do navio deverão ser sempre indicadas.

Todas as direcções indicadas devem ser verdadeiras e não magnéticas.

(3) *Hora, data e posição do navio.*—Estas indicações devem aplicar-se à hora e à posição onde foram feitas as observações meteorológicas e não àquelas onde foi preparada ou expedida a mensagem. Em todos os casos a hora deve ser a hora média de Greenwich.

(4) *Observações ulteriores.*—Desde que um capitão assinalou uma tempestade tropical, é desejável mas não obrigatório colher outras observações e transmiti-las com intervalos de três horas enquanto o navio se conservar sob a influência da tempestade.

Exemplos

Gêlo

TTT Gêlo. Grande iceberg avistado em 4605 N., 4410 W., às 0800 GMT. de 15 de Maio.

Destroços

TTT Destroços. Destroço observado quasi submerso em 4006 N., 1243 W., às 1630 GMT. de 21 de Abril.

Perigo para a navegação

TTT Navegação. Barco-farol Alfa não estava na sua posição às 1800 GMT. de 3 de Janeiro.

Tempestade tropical

TTT Tempestade. Sofremos tempestade tropical. Barómetro corrigido 994 milibares, baixa rapidamente. Vento NW., fôrça 9 Beaufort, rajadas fortes. Vaga E. Direcção ENE., 5 nós, 2204 N., 11354 E., 0030 GMT. 18 de Agosto.

TTT Tempestade. As aparências indicam a aproximação de um furacão. Barómetro corrigido 29,64 polegadas baixando. Vento NE., fôrça 8 Beaufort. Vaga média de NE. Rajadas de chuva frequentes. Direcção 35 graus, 9 nós, 2200 N., 7236 W., 1300 GMT. 14 de Setembro.

TTT Tempestade. As condições indicam a formação de um ciclone intenso. Vento S. $\frac{1}{4}$ SW., fôrça 5 Beaufort, barómetro não corrigido 753 milímetros com

Course N. 60 W., 8 knots. 1620 N., 9302 E. 0200 GMT. May 4.

TTT Storm. Typhoon to south-east. Wind increasing from N. and barometer falling rapidly. Position 1812 N., 12605 E. 0300 GMT. June 12.

CERTIFICATES

REGULATION XLVII

Form of Safety Certificate for Passenger Ships

Safety Certificate

(Official Seal)

(Country)

for an international voyage
a short

Issued under the provisions of the
International Convention for Safety of Life at Sea, 1929

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

The
I, the undersigned,

(Name) Government certifies
(Name) certify

I. That the above-mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of the International Convention referred to above.

II. That the survey showed that the ship complied with the requirements of the said Convention as regards:

- (1) The hull, main and auxiliary boilers and machinery;
- (2) The watertight subdivision arrangements and details;
- (3) The following subdivision loadlines:

Subdivision loadlines assigned and marked on the ship's side at amidships (Convention Article 5)	Freeboard	To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces
C. 1	...	...
C. 2	...	...
C. 3	...	...

(4) The boats, life rafts and life-saving appliances which provide for a total number (crew and passengers) of ... persons, and no more, viz.:

- ... boats capable of accommodating ... persons.
- ... life rafts of accommodating ... persons.
- ... buoyant apparatus capable of supporting ... persons.
- ... life-buoys.
- ... life-jackets.
- ... certificated lifeboatmen.

baixa de 5 milímetros durante as últimas três horas. Direcção N. 60 W., 8 nós, 1620 N., 9302 E., 0200 GMT. 4 de Maio.

TTT Tempestade. Tufão de SE. Vento aumenta de N. e o barómetro baixa rapidamente. Posição 1812 N., 12605 E., 0300 GMT. 12 de Junho.

CERTIFICADOS

REGRA XLVII

Modelo de certificado de segurança para navios de passageiros

Certificado de segurança

(Selo oficial)

(Nacionalidade)

para uma viagem internacional

Concedido segundo as disposições
da Convenção Internacional para Segurança da Vida Humana no Mar, 1929

Nome do navio	Sinal do código ou número oficial	Porto de registro	Tonelagem bruta

O ...
Eu, abaixo assinado,

O Governo ... certifica
..., certifico

I. Que o navio acima mencionado foi devidamente vistoriado, de acôrdo com as disposições da Convenção Internacional supracitada.

II. Que a vistoria mostrou que o navio satisfaz às exigências da dita Convenção no que diz respeito:

- (1) Ao casco, caldeiras principais e auxiliares e máquinas;
- (2) As disposições e detalhes relativos à compartimentagem estanque;
- (3) As seguintes linhas de carga de compartimentagem:

Linhas de carga de compartimentagem calculadas e marcadas no costado do navio, a meio comprimento (Artigo 5.º da Convenção)	Bordo livre	A utilizar quando os espaços em que são alojados passageiros incluem os espaços seguintes que podem ser ocupados quer por passageiros quer por carga
C. 1	...	...
C. 2	...	...
C. 3	...	...

(4) As embarcações, jangadas e outros meios de salvação que são suficientes para um número total máximo (tripulação e passageiros) de ... pessoas, assim discriminadas:

- ... embarcações suficientes para ... pessoas.
- ... jangadas suficientes para ... pessoas.
- ... balsas suficientes para suportar ... pessoas.
- ... bóias salva-vidas.
- ... coletes de salvação.
- ... tripulantes encartados de embarcações salva-vidas.

(5) The radiotelegraph installations:

...	Requirements of Articles ... of the said Conventions	Actual provisions
Hours of watch . . .	...	...
Whether approved auto-alarm fitted	...	...
Whether separate emergency install- ation fitted. . . .	...	...
Minimum number of operators.	...	...
Additional operators or watchers . . .	...	...
Whether direction- -finding apparatus fitted	...	...

III. That in all other respects the ship complies with the requirements of the said Convention, so far as those requirements apply thereto.

This certificate is issued under the authority of the . . . Government. It will remain in force until . . .

Issued at . . . the . . . day of . . .

(Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate).

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this certificate.

(Signature)

Form of Safety Radiotelegraphy Certificate

Safety Radiotelegraphy Certificate

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the
International Convention for Safety of Life at Sea, 1929

Name of Ship	Distinctive Num- ber or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

The
I, the undersigned,

(Name) Government certify
(Name) certify

(5) As instalações radiotelegráficas:

...	Prescrições dos artigos ... da Convenção	Disposições que existem a bordo
Horas de vigia . . .	...	...
Existe a bordo um aparelho automá- tico aprovado? . .	...	...
Existe a bordo uma instalação de so- corro aprovada? . .	...	...
Número mínimo de operadores	...	...
Operadores suple- mentares ou vigias	...	...
Existe a bordo um ra- diogoniómetro? . .	...	...

III. Que o navio satisfaz a todas as outras prescrições da Convenção que lhe são aplicáveis.

Este certificado é concedido sob a responsabilidade do Governo . . .

É válido até . . . de . . . de 19. . .

Concedido em . . . de . . . de 19. . .

(Lugar para o selo ou assinatura da autoridade en-
carregada de passar este certificado).

(Selo)

Se for assinado, deve-se juntar o seguinte pará-
grafo:

O abaixo assinado declara que está devidamente au-
torizado pelo Governo . . . a passar este certificado.

(Assinatura)

Modelo do certificado radiotelegráfico de segurança

Certificado radiotelegráfico de segurança

(Selo em branco)

(País)

Certificado segundo as condições estabelecidas
pela Convenção Internacional sobre Segurança das Vidas no Mar, 1929

Nome do navio	Distintivo numé- rico ou alfabético	Porto do registro	Tonagem bruta

O Governo
Eu, abaixo assinado,

(Nome) certifica
(Nome) certificado

That the above-mentioned ship complies with the provisions of the International Convention referred to above as regards Radiotelegraphy:

...	Requirements of Articles ... of the said Convention	Actual provisions
Hours of watch . . .	...	...
Whether approved auto-alarm fitted	...	...
Whether separate emergency installation fitted . . .	...	...
Minimum number of operators . . .	...	...
Additional operators of watchers . . .	...	...
Whether direction-finding apparatus fitted . . .	...	...

This certificate is issued under the authority of the ... Government. It will remain in force until ...
Issued at ... the ... day of ...

(Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate).

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this certificate.

(Signature)

Form of Exemption Certificate

Exemption certificate

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the
International Convention for Safety of Life at Sea, 1929

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

The ... (Name) Government certify
I, the undersigned, ... (Name) certify

That the above-mentioned ship is under the authority conferred by Article ... of the International Convention referred to above exempted from the requirements of * ... of the Convention on the voyages ... to ...

Insert here the conditions, if any, on which the exemption certificate is granted.

This certificate is issued under the authority of the ... Government. It will remain in force until ...
Issued at ... the ... day of ...

* Insert here references to Articles and Regulations, specifying particular paragraphs.

Que o navio acima indicado satisfaz às condições estipuladas na Convenção Internacional acima referida no respeitante a radiotelegrafia:

...	De harmonia com o estabelecido nos artigos ... da Convenção	Disposições realizadas a bordo
Horas de quarto . .	...	...
Se tem auto alarme	...	...
Se tem posto de socorro	...	...
Número mínimo de telegrafistas . . .	...	...
Operadores de emergência	...	...
Se tem estação radiogoniométrica .	...	...

Este certificado, passado sob a autoridade do Governo ... , é válido até ...

Passado em ... , a ... de ... de 19 ...

(Selo em branco)

Se assinou, deve-se juntar o seguinte:

O abaixo assinado declara que está devidamente autorizado pelo Governo do seu país para passar este certificado.

(Assinatura)

Modelo de certificado de dispensa

Certificado de dispensa

(Selo oficial)

(Nacionalidade)

Concedido de acordo com as prescrições
da Convenção Internacional para a Segurança da Vida Humana no Mar, 1929

Nome do navio	Sinal do código ou número oficial	Porto de registo	Tonelagem bruta

O ... O Governo ... certifica
Eu, abaixo assinado, ... certifico

Que o navio acima mencionado está dispensado, de acordo com o artigo ... da Convenção Internacional supracitada, das prescrições de ... * da Convenção para viagens de ...

Indicar aqui as condições, se existem, sob as quais é concedido o certificado de dispensa.

Este certificado é concedido em nome do Governo. ...
É válido até ... de ... de 19 ...

Concedido em ... , em ... de ... de 19 ...

* Indicar aqui a referência aos artigos e regras, especificando os parágrafos respectivos.

(Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate).

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this certificate.

(Signature)

ANNEX II

International Regulations for Preventing Collisions at Sea

Preliminary

These Rules shall be followed by all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith, navigable by sea-going vessels.

In the following Rules every steam vessel which is under sail and not under steam is to be considered a sailing vessel, and every vessel under steam, whether under sail or not, is to be considered a steam vessel.

The word «steam vessel» shall include any vessel propelled by machinery.

The term «under steam» shall mean under any mechanical power.

A vessel is «under way» within the meaning of these Rules when she is not at anchor or made fast to the shore or aground.

The length of a vessel shall be deemed to be the length appearing in her certificate of registry.

Rules concerning Lights, &c.

The word «visible» in these Rules, when applied to lights, shall mean visible on a dark night with a clear atmosphere.

ARTICLE 1

The Rules concerning lights shall be complied with in all weathers from sunset to sunrise, and during such time no other lights which may be mistaken for the prescribed lights or impair their visibility shall be exhibited.

ARTICLE 2

A steam vessel when under way shall carry:

(a) On or in front of the foremast, or if a vessel without a foremast, then in the forepart of the vessel, a bright white light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 20 points of the compass, so fixed as to throw the light 10 points on each side of the vessel, viz., from right ahead to 2 points abaft the beam on either side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 5 miles.

(b) Either forward or aft of the white light mentioned in sub-division (a) a second white light similar in construction and character to that light.

Vessels of less than 150 feet in length shall not be required to carry this second white light, but may do so.

(c) These two white lights shall be so placed in a line with the keel that one shall be at least 15 feet higher than the other and in such a position that the lower light shall be forward of the upper one, and higher than the lights mentioned in article 2 (d) and (e). The vertical distance between the two white lights shall be less than the horizontal distance.

The lower of these two white lights, or if only one is carried, then that light, shall be placed at a height

(Lugar para o selo ou assinatura da autoridade encarregada de passar este certificado).

(Selo em branco)

Se o documento é assinado, deve-se juntar o parágrafo seguinte:

O abaixo assinado declara que está devidamente autorizado pelo Governo Português a passar este certificado.

(Assinatura)

ANEXO II

Regulamento internacional para evitar abalroamentos no mar

Preliminares

O presente regulamento será seguido por todos os navios no alto mar e em todas as águas que com êle se ligam nas quais possam navegar.

Nas seguintes regras, todo o navio a vapor que navega à vela, e não a vapor, é considerado como navio de vela, e todo o navio que navega a vapor, quer tenha ou não pano caçado, é considerado navio a vapor.

A expressão «navio a vapor» compreende todo o navio movido por qualquer meio de propulsão mecânica.

A expressão «navegando a vapor» significa navegando por um meio mecânico qualquer.

Para a compreensão destas regras, diz-se que um navio está navegando quando não está ancorado, amarrado para terra, ou encalhado.

O comprimento de um navio é o que constar do seu certificado de registo.

Regras relativas aos faróis, etc.

A palavra «visível», quando aplicada nestas regras a faróis, significa visível numa noite escura com a atmosfera clara.

ARTIGO 1.º

As regras relativas aos faróis devem ser observadas em todas as condições de tempo, desde o ocaso até o nascer do sol, e durante este período não devem mostrar-se outras luzes que possam ser tomadas pelas regulamentares ou que possam prejudicar a visibilidade destas.

ARTIGO 2.º

Um navio a vapor navegando deve trazer:

a) No mastro do traquete ou por ante-a-vante dêle, ou ainda, se o navio não tiver mastro de traquete, na parte de vante do navio, um farol de luz branca intensa, de alcance não inferior a 5 milhas, construído de forma a mostrar luz ininterrupta num arco do horizonte de 20 quartas da agulha e fixado de modo a iluminar 10 quartas para cada bordo, isto é, desde a proa até 2 quartas para ré do través de cada bordo;

b) Ou a vante ou a ré do farol de luz branca mencionado na alínea a), um segundo farol de luz branca, de construção e características iguais.

O segundo farol de luz branca não é obrigatório para navios de comprimento inferior a 45^m,75, mas êles podem usá-lo;

c) Estes dois faróis de luz branca deverão ser colocados no plano longitudinal do navio ou paralelamente a este plano, ficando o da ré elevado sobre o de vante pelo menos 4^m,57 e ambos acima dos faróis previstos nas alíneas d) e e) deste artigo. A distância vertical entre estes dois faróis de luz branca deve ser menor que a sua distância horizontal.

O farol de luz branca mencionado na alínea a), quando não haja senão um farol (ou o farol inferior quando o

above the hull of not less than 20 feet, and, if the breadth of the vessel exceeds 20 feet, then at a height above the hull not less than such breadth, so, however, that the light need not be carried at a greater height above the hull than 40 feet.

(d) On the starboard side a green light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 10 points of the compass, so fixed as to throw the light from right ahead to 2 points abaft the beam on the starboard side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

(e) On the port side a red light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 10 points of the compass, so fixed as to throw the light from right ahead to 2 points abaft the beam on the port side and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

(f) The said green and red side lights shall be fitted with inboard screens projecting at least 3 feet forward from the light, so as to prevent these lights from being seen across the bow.

In naval vessels of special construction in which it is not possible to comply fully with the provisions of this article as to the position of lights or their range of visibility, those provisions shall be followed as closely as circumstances will permit, and naval vessels in which it is not practicable to carry the second white light referred to in sub-division (b) of this article shall not be required to carry it.

ARTICLE 3

A steam vessel when towing another vessel shall, in addition to her side lights, carry two bright white lights in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart, and when towing more than one vessel shall carry an additional bright white light 6 feet above or below such lights, if the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the stern of the last vessel towed, exceeds 600 feet.

Each of these lights shall be of the same construction and character, and one of them shall be carried in the same position as the white light mentioned in article 2 (a), and the lowest light shall be carried at a height of not less than 14 feet above the hull.

The vessel towing and the vessels towed, except the last vessel of the tow, may carry in lieu of the light required in article 10, a small white light abaft the funnel or aftermast, for the tow to steer by, but such light shall not be visible forward of the beam.

ARTICLE 4

(a) A vessel which is not under command shall carry where they can best be seen, and, if a steam vessel, in lieu of the lights required in article 2 (a) and (b), two red lights, in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart, so placed that the lower light shall not be less than 14 feet above the hull, and of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles; and shall by day carry in a vertical line, one over the other not less than 6 feet apart, where they can best be seen, two black balls or shapes each 2 feet in diameter.

(b) A vessel employed in laying or in picking up a submarine cable shall carry in lieu of the lights required in article 2 (a) and (b), three lights in a vertical line, one over the other, not less than 6 feet apart, so placed that the lowest of these lights shall

navio use os dois), deverá ficar a uma altura acima da borda que não seja inferior a 6^m,10, e, se a bôca do navio tiver mais de 6^m,10, a uma altura acima da borda pelo menos igual à bôca, sem que seja no entanto necessário que esta altura ultrapasse 12^m,19;

d) A estibordo, um farol de luz verde, de alcance não inferior a 2 milhas, construído e colocado de maneira a projectar luz ininterrupta sobre um arco do horizonte de 10 quartas da agulha desde a proa até 2 quartas para ré do través de estibordo;

e) A bombordo, um farol de luz vermelha, de alcance não inferior a 2 milhas, construído e colocado de maneira a projectar luz ininterrupta sobre um arco do horizonte de 10 quartas da agulha desde a proa até 2 quartas para ré do través de bombordo;

f) Os referidos faróis da borda, verde e vermelho, devem ser munidos, do lado de dentro do navio, de anteparas que se prolonguem pelo menos 0^m,91 para vante da luz, de tal forma que o farol verde não possa ser visto de bombordo e o farol vermelho não possa ser visto de estibordo.

Nos navios de guerra em que, pela sua construção especial, não seja possível cumprir exactamente todas as prescrições deste artigo no que respeita à colocação dos faróis e à distância a que devem ser visíveis, serão aplicadas as presentes regras tam exactamente quanto possível. E nos navios de guerra que, praticamente, não podem trazer o segundo farol de luz branca referido na alínea b) deste artigo, não será o mesmo exigido.

ARTIGO 3.º

Um navio a vapor que reboque outro navio trará, além dos seus faróis da borda, dois faróis de luz branca intensa colocados verticalmente pelo menos a 1^m,83 um do outro; e quando rebocar mais de um navio, trará um farol adicional de luz branca intensa colocado a 1^m,83 acima ou abaixo dos dois faróis precedentes, se o comprimento do reboque medido da pôpa do rebocador à pôpa do último navio rebocado fôr superior a 183 metros.

Cada um destes faróis será da mesma construção e das mesmas características do farol branco mencionado na alínea a) do artigo 2.º, devendo um deles ser colocado na mesma posição que este último, e devendo o farol inferior ficar a uma altura acima da borda de pelo menos 4^m,57.

O navio que reboca e os navios rebocados, excepto o último, podem usar, em lugar do farol indicado no artigo 10.º, um pequeno farol de luz branca colocado por ante-a-ré da chaminé ou do mastro de ré, para governo do navio rebocado, mas de modo que não seja visível para vante de través.

ARTIGO 4.º

a) Um navio que estiver desgovernado trará durante a noite, onde melhor possam ser vistos, e, se o navio é a vapor, em lugar dos faróis prescritos nas alíneas a) e b) do artigo 2.º, dois faróis de luz vermelha de alcance não inferior a 2 milhas e visíveis em todo o horizonte, afastados entre si pelo menos de 1^m,83 e colocados de forma que o farol inferior não esteja a menos de 4^m,57 acima da borda. De dia, o mesmo navio deverá trazer, onde melhor possam ser vistos, colocados numa linha vertical e pelo menos à distância um do outro de 1^m,83, dois balões pretos de 0^m,61 de diâmetro cada um.

b) Um navio empregado no lançamento ou suspensão de um cabo submarino trará, em vez dos faróis prescritos nas alíneas a) e b) do artigo 2.º, três faróis numa linha vertical, afastados entre si pelo menos 1^m,83, e de modo que o mais baixo dos três não fique a menos de

be not less than 14 feet above the hull. The highest and lowest of these lights shall be red, and the middle light shall be white, and they shall be of such a character as to be visible all round the horizon, at a distance of at least 2 miles. By day she shall carry in a vertical line, one over the other, not less than 6 feet apart, where they can best be seen, three shapes not less than 2 feet in diameter, of which the highest and lowest shall be globular in shape and red in colour, and the middle one diamond in shape and white.

(c) The vessels referred to in this article, when not making way through the water, shall not carry the side-lights, but when making way shall carry them.

(d) The lights and shapes required to be shown by this article are to be taken by other vessels as signals that the vessel showing them is not under command and cannot therefore get out of the way.

These signals are not signals of vessels in distress and requiring assistance. Such signals are contained in article 31.

ARTICLE 5

A sailing vessel under way, and any vessel being towed, shall carry the same lights as are prescribed by article 2 for a steam vessel under way, with the exception of the white lights mentioned therein, which they shall never carry.

ARTICLE 6

Whenever, as in the case of small vessels under way, during bad weather, the green and red side lights cannot be fixed, these lights shall be kept at hand lighted and ready for use; and shall, on the approach of or to other vessels, be exhibited on their respective sides in sufficient time to prevent collision, in such manner as to make them most visible, and so that the green light shall not be seen on the port side nor the red light on the starboard side, nor, if practicable, more than 2 points abaft the beam on the respective sides.

To make the use of these portable lights more certain and easy, the lanterns containing them shall each be painted outside with the colour of the light they respectively contain, and shall be provided with proper screens.

ARTICLE 7

Steam vessels of less than 40, and vessels under oars or sails of less than 20, tons gross tonnage, respectively, and rowing boats, when under way, shall not be required to carry the lights mentioned in article 2, but if they not do not carry them they shall be provided with the following lights:

1. Steam vessels of less than 40 tons shall carry:

(a) In the fore part of the vessel, on or in front of the funnel, where it can best be seen, and at a height above the gunwale of not less than 9 feet, a bright white light constructed and fixed as prescribed in article 2 (a), and of such a character as to be visible at a distance of at least 3 miles.

(b) Green and red side-lights constructed and fixed as prescribed in article 2 (d) and (e), and of such a character as to be visible at a distance of at least 1 mile, or a combined lantern showing a green light, and a red light from right ahead to 2 points abaft the beam on their respective sides. Such lantern shall be carried not less than 3 feet below the white light.

2. Small steamboats, such as are carried by sea-going vessels, may carry the white light at a less height than 9 feet above the gunwale, but it shall be

4^m,57 acima da borda. Os faróis superior e inferior serão de luz vermelha e o do meio de luz branca, visíveis em todo o horizonte a uma distância não inferior a 2 milhas. De dia trará numa linha vertical, a 1^m,83 de distância uns dos outros, e onde melhor possam ser visos, três balões de 0^m,61 pelo menos de diâmetro cada um, dos quais o superior e o inferior serão de forma esférica e de cor vermelha e o do meio de forma bicônica e cor branca.

c) Os navios de que trata o presente artigo não trarão faróis da borda quando não tiverem seguimento; mas são obrigados a trazê-los sempre que tenham seguimento.

d) Os faróis e os sinais de dia exigidos neste artigo devem ser considerados pelos outros navios como indicação de que o navio que os mostra não pode manobrar e não pode portanto desviar-se.

Estes sinais não são os de navios em perigo e precisando de socorro; desses sinais trata o artigo 31.º

ARTIGO 5.º

Os navios de vela navegando e os navios rebocados trarão as luzes determinadas pelo artigo 2.º para um navio de vapor navegando, com excepção das luzes brancas ali mencionadas, as quais nunca deverão trazer.

ARTIGO 6.º

Quando os faróis da borda, verde e vermelho, não possam estar colocados nos seus lugares, como sucede nos navios pequenos navegando em ocasião de mau tempo, devem eles conservar-se à mão, acesos e prontos a ser mostrados. Quando estes navios se aproximarem de outros, ou outros se aproximarem deles, serão mostrados dos seus respectivos bordos, bastante a tempo de evitar abalroamento, de modo que sejam bem visíveis e que a luz verde não possa ser vista por bombordo nem a vermelha por estibordo, e, sendo possível, que não possam ser vistas mais do que 2 quartas para a ré do través dos respectivos bordos.

Para tornar mais fácil e seguro o emprêgo destas luzes portáteis, os respectivos faróis serão pintados da cor da luz que contém e munidos de anteparas apropriadas.

ARTIGO 7.º

As embarcações a vapor de tonelagem bruta inferior a 40 toneladas e as embarcações a remos ou à vela de tonelagem bruta inferior a 20 toneladas, assim como as pequenas embarcações a remos, quando navegando, não são obrigadas a trazer as luzes mencionadas no artigo 2.º, mas, não as trazendo, serão providas com os seguintes faróis:

§ 1.º As embarcações a vapor de tonelagem inferior a 40 toneladas trarão:

a) Na parte de vante, na chaminé ou por ante-a-vante dela, onde melhor possa ser visto, e a uma altura acima da borda não inferior a 2^m,75, um farol de luz branca intensa construído e colocado nas condições prescritas na alínea a) do artigo 2.º e visível a distância não inferior a 3 milhas;

b) Os faróis da borda, verde e vermelho, construídos e colocados com está prescrito nas alíneas d) e e) do artigo 2.º, e de intensidade tal que sejam visíveis pelo menos a 1 milha; ou um farol mixto, para mostrar uma luz verde e outra vermelha desde a proa até 2 quartas para a ré do través do bordo respectivo. Este farol não deve ser colocado a menos de 0^m,91 abaixo da luz branca.

§ 2.º As pequenas embarcações a vapor, tais como as usadas pelos navios, podem trazer o farol branco a menos de 2^m,74 acima da borda, mas sempre acima dos faróis

carried above the side-lights or the combined lantern, mentioned in sub-division 1 (b).

3. Vessels under oars or sails, of less than 20 tons, shall if they do not carry the side-lights, carry, where it can best be seen, a lantern showing a green light on one side and a red light on the other, of such a character as to be visible at a distance of at least 1 mile so that the green light shall not be seen on the port side nor the red light on the starboard side; provided that, where it is not possible to fix this light, it shall be kept lighted and ready for use, and shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

4. Small rowing boats, whether under oars or sail, shall only be required to have ready at hand a lighted lantern showing a white light, which shall be temporarily exhibited in sufficient time to prevent collision.

The vessels referred to in this Article shall not be obliged to carry the lights prescribed by Article 4 (a), and Article 11, last paragraph.

ARTICLE 8

Sailing pilot-vessels, when engaged on their station on pilotage duty, and not at anchor, shall not show the lights required for other vessels, but shall carry a white light at the masthead, visible all round the horizon, at a distance of at least 3 miles, and shall also exhibit a flare-up light or flare-up lights at short intervals, which shall never exceed ten minutes.

On the near approach of or to other vessels they shall have their side-lights lighted ready for use, and shall flash or show them at short intervals, to indicate the direction in which they are heading, but the green light shall not be shown on the port side, nor the red light on the starboard side.

A sailing pilot-vessel of such a class as to be obliged to go alongside of a vessel to put a pilot on board may show the white light instead of carrying it at the masthead, and may, instead of the side-lights above mentioned, have at hand, ready for use, a lantern with a green glass on the one side and a red glass on the other, to be used as prescribed above.

A steam pilot-vessel when engaged on her station on pilotage duty and not at anchor, shall, in addition to the lights and flares required for sailing pilot-vessels, carry at a distance of eight feet below her white mast head light, a red light, visible all round the horizon at a distance of at least three miles, and also the side-lights required to be carried by vessels when under way.

All pilot vessels, when engaged on their station on pilotage duty and at anchor, shall carry the lights and show the flares prescribed above, except that the side-lights shall not be shown.

When not engaged on their stations on pilotage duty, they shall carry the same lights as other vessels of their class and tonnage.

ARTICLE 9 * 1

Fishing-vessels and fishing-boats, when under way and when not required by this Article to carry or show

da borda ou do farol mixto mencionado na alínea b) do § 1.º deste artigo.

§ 3.º As embarcações a remos ou à vela de menos de 20 toneladas, se não trouxerem faróis da borda, trarão em lugar bem visível um farol mixto mostrando luz verde de um lado e luz vermelha do outro, visíveis a uma distância não inferior a 1 milha, e colocado de modo tal que a luz verde não possa ser vista de bombordo nem a luz vermelha vista de estibordo.

No entanto, se não fôr possível fixar este farol mixto, deverá ele conservar-se aceso e à mão, para ser mostrado a tempo de evitar um abalroamento.

§ 4.º As pequenas embarcações a remos, ou naveguem a remos ou à vela, só são obrigadas a ter pronto e à mão um farol de luz branca, que será mostrado temporariamente e bastante a tempo de evitar um abalroamento.

As embarcações a que se refere este artigo não são obrigadas a trazer as luzes prescritas na alínea a) do artigo 4.º e no último período do artigo 11.º

ARTIGO 8.º

As embarcações de pilotos, à vela, quando empregadas em serviço de pilotagem dentro das respectivas áreas, e quando não estejam fundeadas, não devem mostrar as luzes exigidas para os outros navios; mas trarão uma luz branca no topo do mastro, visível em todo o horizonte a uma distância de 3 milhas pelo menos, e queimarão também um ou mais fogachos de qualquer natureza (*flare-up-lights*) com intervalos curtos que nunca excederão dez minutos.

Quando se aproximarem de outras embarcações, ou estas se aproximarem delas, devem ter os faróis da borda acesos e prontos a servir, e mostrá-los-ão com intervalos curtos, para indicar como vão aprocadas, mas de modo que a luz verde não seja vista de bombordo nem a luz vermelha vista de estibordo.

Uma embarcação de pilotos, à vela, de classe tal que seja obrigada a atracar a um navio para lhe pôr o piloto a bordo, pode mostrar a luz branca em vez de a trazer no topo do mastro, e pode, em vez dos faróis da borda acima mencionados, ter à mão e pronta a servir uma lanterna mixta com vidro verde de um lado e vermelho do outro, para ser empregada como acima está preceituado.

Uma embarcação de pilotos, a vapor, quando empregada em serviço de pilotagem dentro da respectiva área, mas não fundeada, deve trazer, além das luzes e fogachos (*flare-up-lights*) exigidos para as embarcações de pilotos à vela, uma luz vermelha visível em todo o horizonte a distância não inferior a 3 milhas, colocada a 2^m,40 abaixo da luz branca do topo, e também os faróis da borda exigidos para os navios a navegar.

Todas as embarcações de pilotos em serviço nas respectivas áreas, quando fundeadas, devem ter as luzes e queimar os fogachos (*flare-up-lights*) acima prescritos, à excepção dos faróis da borda, que não devem mostrar.

As embarcações de pilotos, quando não estejam nas suas áreas em serviço de pilotagem, devem trazer as luzes semelhantes às dos outros navios da sua categoria e tonelagem.

ARTIGO 9.º * 1

Os navios e embarcações de pesca, navegando, quando não forem obrigados por este artigo a trazer ou mostrar

* This article does not apply to Chinese or Siamese vessels.

¹ The expression «Mediterranean Sea» contained in sub-sections (b) and (c) of this Article includes the Black Sea and the other adjacent inland seas in communication with it.

* Este artigo não se aplica às embarcações chinesas e siamesas.

¹ A expressão «Mar Mediterrâneo» contida nas alíneas b) e c) deste artigo compreende o Mar Negro e os mares adjacentes em comunicação com ele.

the lights hereinafter specified, shall carry or show the lights prescribed for vessels of their tonnage under way.

(a) Open boats, by which it is to be understood boats not protected from the entry of sea water by means of a continuous deck, when engaged in any fishing at night with outlying tackle extending not more than 150 feet horizontally from the boat into the seaway, shall carry one all-round white light.

Open boats, when fishing at night, with outlying tackle extending more than 150 feet horizontally from the boat into the seaway, shall carry one all-round white light, and, in addition, on approaching or being approached by other vessels shall show a second white light at least 3 feet below the first light and at a horizontal distance of at least 5 feet away from it in the direction in which the outlying tackle is attached.

The lights mentioned in this sub-division shall be of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

(b) * Vessels and boats, except open boats as defined in sub-division (a), when fishing with drift-nets, shall, so long as the nets are wholly or partly in the water, carry two white lights where they can best be seen. Such lights shall be placed so that the vertical distance between them shall be not less than 6 feet and not more than 15 feet, and so that the horizontal distance between them, measured in a line with the keel, shall be not less than 5 feet and not more than 10 feet. The lower of these two lights shall be in the direction of the nets, and both of them shall be of such a character as to show all round the horizon, and to be visible at a distance of not less than 3 miles.

Within the Mediterranean Sea and in the seas bordering the coasts of Japan and also, as regards U. S. S. R. vessels, in the seas (excluding the Baltic) bordering the coasts of the U. S. S. R., sailing fishing-vessels of less than 20 tons gross tonnage shall not be obliged to carry the lower of these two lights; should they, however, not carry it, they shall show in the same position (in the direction of the net or gear) a white light visible at a distance of not less than one sea mile on the approach of or to other vessels.

(c) Vessels and boats, except open boats as defined in sub-division (a), when line-fishing with their lines out and attached to or hauling their lines, and when not at anchor or stationary within the meaning of sub-division (h), shall carry the same lights as vessels fishing with drift-nets.

When shooting lines, or fishing with towing lines, they shall carry the lights prescribed for a steam or sailing vessel under way respectively.

Within the Mediterranean Sea and in the seas bordering the coasts of Japan and also as regards U. S. S. R. vessels, in the seas (excluding the Baltic) bordering the coasts of the U. S. S. R., sailing fishing-vessels of less than 20 tons gross tonnage shall not be obliged to carry the lower of these two lights; should they, however, not carry it, they shall show in the same position (in the direction of the lines) a white light, visible at a distance of not less than one sea mile on the approach of or to other vessels.

* Dutch vessels and boats when engaged in the *akol*, or hand-line, fishing will carry the lights prescribed for fishing with drift-nets.

as luzes em seguida especificadas, trarão ou mostrarão as luzes preceituadas para as embarcações da sua tonelagem navegando.

a) As embarcações de boca aberta, isto é, embarcações que não têm convés corrido para as proteger da entrada do mar, quando empregadas em qualquer pesca de noite com aparelhos que se estendam até 45^m,72 da embarcação, medidos horizontalmente a partir dela para o lado da passagem de navios, são obrigadas a trazer uma luz branca visível em todo o horizonte.

As embarcações de boca aberta, quando empregadas em qualquer pesca de noite com aparelhos que se estendam a mais de 45^m,72 da embarcação, medidos horizontalmente dela para o lado da passagem dos navios, são obrigadas a trazer uma luz branca visível em todo o horizonte, e, além desta, quando se aproximarem de outras embarcações ou estas se aproximarem delas, devem mostrar uma segunda luz branca colocada pelo menos a 0^m,91 abaixo da primeira e a uma distância horizontal dela de 1^m,50 pelo menos, na direcção em que está largado o aparelho.

Os faróis indicados nesta alínea devem ter intensidade bastante para se tornarem visíveis à distância de 2 milhas pelo menos.

b) * Navios e barcos, excepto os barcos de boca aberta definidos na alínea a), quando estiverem pescando à tona, trarão, emquanto tiverem no mar todas as partes das rêdes, duas luzes brancas onde melhor possam ser vistas. Estas luzes devem ser colocadas a distância vertical uma da outra nunca inferior a 1^m,80 nem superior a 4^m,50 e a uma distância horizontal, na direcção da quilha, de nem menos de 1^m,50 nem mais de 3^m,50. A luz mais baixa estará na direcção das rêdes, e ambas serão visíveis em todo o horizonte a distância não inferior a 3 milhas.

No Mar Mediterrâneo e nos mares que limitam as costas do Japão e também, no que respeita aos navios soviéticos, nos mares (com excepção do Báltico) que banham as costas da U. R. S. S., as embarcações de pesca, à vela, de tonelagem bruta inferior a 20 toneladas não são obrigadas a trazer a mais baixa destas luzes; mas, se não a trouxerem, são obrigadas a mostrar na mesma posição (direcção das rêdes ou aparelhos) uma luz branca visível pelo menos a 1 milha, quando se aproximarem de outras embarcações ou estas se lhes aproximarem.

c) Navios e barcos, excepto os de boca aberta definidos na alínea a), quando estiverem pescando à linha com as suas linhas fora ou alá-las para as meter dentro, e quando não estejam fundeados ou estacionários segundo a interpretação da alínea h) deste artigo, trarão as mesmas luzes que as embarcações que pescam à tona com rêdes volantes.

Quando lançarem linhas ou pescarem com elas a reboque, trarão as luzes preceituadas respectivamente para navios de vapor ou de vela navegando.

No Mar Mediterrâneo e nos mares que limitam as costas do Japão, e, no que respeita aos navios soviéticos, nos mares (com excepção do Báltico) que banham as costas da U. R. S. S., as embarcações de pesca, à vela, de tonelagem bruta inferior a 20 toneladas não são obrigadas a trazer a mais baixa destas luzes; mas, se não a trouxerem, são obrigadas a mostrar na mesma posição (direcção das linhas) uma luz branca visível pelo menos a 1 milha, quando se aproximarem de outras embarcações ou estas se lhes aproximarem.

* Navios e embarcações holandeses, quando empregados na pesca com *kol* ou linha de mão, trarão as luzes prescritas para embarcações pescando à tona com rêdes volantes.

(d) Vessels, when engaged in trawling, by which is meant the dragging of an apparatus along the bottom of the sea —

1. If steam vessels, shall carry in the same position as the white light mentioned in Article 2 (a), a tri-coloured lantern so constructed and fixed as to show a white light from right ahead to two points on each bow, and a green light and a red light over an arc of the horizon from two points on each bow to two points abaft the beam on the starboard and port sides respectively; and not less than 6 nor more than 12 feet below the tri-coloured lantern a white light in a lantern, so constructed as to show a clear, uniform and unbroken light all round the horizon.

2. If sailing vessels, shall carry a white light in a lantern, so constructed as to show a clear, uniform and unbroken light all round the horizon, and shall also, on the approach of or to other vessels, show where it can best be seen a white flare-up light or torch in sufficient time to prevent collision.

All lights mentioned in sub-division (d), 1 and 2, shall be visible at a distance of at least 2 miles.

(e) Oyster dredgers and other vessels fishing with dredge-nets shall carry and show the same lights as trawlers;

(f) Fishing-vessels and fishing-boats may at any time use a flare-up light in addition to the lights which they are by this Article required to carry and show, and they may also use working lights;

(g) Every fishing-vessel and every fishing-boat under 150 feet in length, when at anchor, shall exhibit a white light visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles;

Every fishing-vessel of 150 feet in length or upwards, when at anchor, shall exhibit a white light visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles and shall exhibit a second light as provided for vessels of such length by Article 11;

Should any such vessel, whether under 150 feet in length, or of 150 feet in length or upwards, be attached to a net or other fishing gear, she shall, on the approach of other vessels, show an additional white light at least 3 feet below the anchor light, and at a horizontal distance of at least 5 feet away from it in the direction of the net or gear;

(h) If a vessel or boat when fishing becomes stationary in consequence of her gear getting fast to a rock or other obstruction, she shall in day-time haul down the day-signal required by sub-division (k); at night show the light or lights prescribed for a vessel at anchor; and, during fog, mist, falling snow, or heavy rain-storms, make the signal prescribed for a vessel at anchor. (See sub-division (d), and the last paragraph of Article 15);

(i) In fog, mist, falling snow, or heavy rain-storms, drift-net vessels attached to their nets, and vessels when trawling, dredging, or fishing, with any kind of drag-net, and vessels line fishing with their lines out, shall, if of 20 tons gross tonnage or upwards, respectively, at intervals of not more than one minute, make a blast; if steam vessels, with the whistle or siren, and, if sailing vessels, with the fog-horn; each blast to be followed by ringing the bell. Fishing vessels and boats of less than 20 tons gross tonnage shall not

d) As embarcações empregadas na pesca de arrasto, isto é, em arrastar um aparelho pelo fundo do mar:

1. Se forem a vapor, trarão, na mesma posição da luz branca mencionada na alínea a) do artigo 2.º, um farol tricolor disposto de modo a mostrar uma luz branca desde a proa até 2 quartas para cada bordo, uma luz verde por estibordo e uma luz vermelha por bombordo visíveis uma e outra a partir de 2 quartas da proa até 2 quartas para ré do través; e, a não menos de 1^m,80 nem mais de 3^m,60 abaixo do farol tricolor, uma luz branca num farol construído de modo a mostrar luz clara uniforme e ininterrupta em todo o horizonte;

2. Se forem à vela, trarão uma luz branca num farol construído de modo a mostrar luz clara uniforme e ininterrupta em todo o horizonte, e mostrarão também, quando se aproximarem de outras embarcações ou estas se lhes aproximarem, onde melhor possa ser visto, um fogacho branco (*flare-up-light*) ou um archote, bastante a tempo de evitar abalroamento.

Todas as luzes mencionadas nos n.ºs 1 e 2 desta alínea d) serão visíveis a uma distância de 2 milhas pelo menos.

e) As embarcações que se empreguem na dragagem de ostras, e outras que pesquem com rédes de dragar, trarão e mostrarão as mesmas luzes que as empregadas na pesca de arrasto.

f) Os navios e barcos de pesca podem em qualquer ocasião empregar um fogacho (*flare-up-light*) além das luzes que, por este artigo, lhes é exigido trazer e mostrar, e poderão também empregar luzes para trabalho.

g) Os navios e barcos de pesca de menos de 45^m,72 de comprimento devem ter, quando fundeados, uma luz branca visível em todo o horizonte à distância de 2 milhas pelo menos.

Os navios e barcos de pesca de 45^m,72 de comprimento ou mais, quando fundeados, mostrarão uma luz branca visível em todo o horizonte à distância de 2 milhas pelo menos, e mostrarão uma segunda luz como é preceituado pelo artigo 11.º para navios de tal comprimento.

Se um tal navio, quer seja de 45^m,72 ou de mais ou de menos, estiver ligado a uma rêde ou outro aparelho de pesca, deve, à aproximação doutro navio, mostrar uma luz adicional branca, 0^m,9, pelo menos, abaixo da luz de fundeado e a uma distância horizontal dela de 1^m,50, pelo menos, na direcção da rêde ou aparelho.

h) Se um navio ou barco de pesca se tornar estacionário em consequência de o seu aparelho de pesca se enrascar em alguma rocha ou outro obstáculo, deve: de dia, arrear o sinal exigido pela alínea k) deste artigo; de noite, mostrar a luz ou luzes preceituadas para um navio fundeado; e em ocasiões de nevoeiros, neblina, neve ou aguaceiros, fazer o sinal de nevoeiro preceituado para um navio fundeado (ver o último período do artigo 15.º e a sua alínea d).

i) Em ocasiões de nevoeiro, neblina, neve ou aguaceiros, as embarcações de pesca à tona ligadas às suas rédes, as que pescarem arrastando, dragando ou empregando qualquer espécie de rêde de arrastar, e as que estiverem pescando à linha com as suas linhas no mar, se forem de tonelagem bruta superior a 20 toneladas, farão, com intervalos não superiores a um minuto, sons produzidos com apito ou sereia, se forem a vapor, e com a buzina, se forem de vela, devendo cada som ser seguido de toque de sino. As embarcações de pesca

be obliged to give the above-mentioned signals; but, if they do not, they shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than one minute;

(k) All vessels or boats fishing with nets or lines or trawls, when under way, shall in day-time indicate their occupation by displaying a basket where it can best be seen. If vessels or boats at anchor have their gear out, they shall, on the approach of other vessels, show the same signal on the side on which those vessels can pass.

The vessels required by this Article to carry or show the lights hereinbefore specified shall not be obliged to carry the lights prescribed by Article 4 (a) and the last paragraph of Article 11.

ARTICLE 10

A vessel when under way shall carry at her stern, a white light so constructed, fitted, and screened, that it shall throw an unbroken light over an arc of the horizon of 12 points of the compass, viz., for 6 points from right aft on each side of the vessel, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles. Such light shall be carried as nearly as practicable on the same level as the side lights.

In small vessels, if it is not possible on account of bad weather or other sufficient cause for this light to be fixed, a light shall be kept at hand lighted and ready for use, and shall, on the approach of an overtaking vessel, be shown in sufficient time to prevent collision.

In naval vessels of special construction in which it is not possible to comply with the provisions of this Article as to the position of lights or their range of visibility, those provisions shall be followed as closely as circumstances will permit.

For vessels engaged in towing, see Article 3, last paragraph.

ARTICLE 11

A vessel under 150 feet in length, when at anchor, shall carry forward, where it can best be seen, but at a height not exceeding 20 feet above the hull, a white light in a lantern so constructed as to show a clear, uniform, and unbroken light visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles.

A vessel of 150 feet or upwards in length, when at anchor, shall carry in the forward part of the vessel, at a height of not less than 20 feet above the hull, one such light, and at or near the stern of the vessel, and at such a height that it shall be not less than 15 feet lower than the forward light, another such light.

Between sunrise and sunset all vessels when at anchor in or near a fairway shall carry, forward, where it can best be seen, one black ball, 2 feet in diameter.

A vessel aground in or near a fairway shall carry by night the above light or lights and the two red lights prescribed by Article 4 (a), and by day, where they can best be seen, 3 black balls, each 2 feet in diameter, placed in a vertical line one over the other.

ARTICLE 12

Every vessel may, if necessary, in order to attract attention, in addition to the lights which she is by these Rules required to carry, show a flare-up light or use any detonating or other efficient sound signal that cannot be mistaken for a prescribed distress or fog signal.

de tonelagem bruta inferior a 20 toneladas não são obrigadas a fazer os sinais acima mencionados; mas, se os não fizerem, devem fazer ouvir qualquer outro sinal sonoro eficaz, com intervalos não superiores a um minuto.

k) Os navios e barcos de pesca, pescando com rêdes, linhas ou aparelhos de dragar ou de arrastar, e navegando, indicarão de dia a sua ocupação mostrando um cesto em local bem visível. Se os navios ou barcos estiverem fundeados e tiverem os seus aparelhos no mar, ao aproximarem-se outras embarcações, mostrarão o mesmo sinal para o lado por onde essas embarcações podem passar.

Os navios ou barcos mencionados em todo este artigo não são obrigados a trazer as luzes preceituadas pela alínea a) do artigo 4.º e último período do artigo 11.º

ARTIGO 10.º

Um navio navegando deve trazer à pôpa um farol branco, munido de anteparas, construído e disposto de forma a projectar luz ininterrupta sobre um arco de horizonte de 12 quartas da agulha (6 quartas a contar da pôpa para cada um dos bordos) e visível à distância de 2 milhas pelo menos. Este farol deverá ser usado tanto quanto possível à mesma altura dos faróis da borda.

A bordo dos navios pequenos, quando não fôr possível manter este farol no seu lugar, por motivo de mau tempo ou qualquer outro motivo suficiente, deverá ter-se à mão um farol aceso e pronto a ser mostrado com antecedência, para evitar abalroamento pela aproximação de um navio que o alcance.

Nos navios de guerra de construção especial, em que não é possível dar-se cumprimento às prescrições contidas neste artigo a respeito da posição dos faróis e seu alcance, serão as mesmas seguidas tam aproximadamente quanto as circunstâncias permitam.

No que respeita aos navios que rebocam e são rebocados, deve ter-se em vista o que consta da última parte do artigo 3.º

ARTIGO 11.º

Um navio de menos de 45^m,70 de comprimento, quando fundeado, deve ter a vante, onde melhor possa ser vista, mas a uma altura não superior a 6^m,10 acima da borda, uma luz branca num farol construído de modo a mostrar luz clara, uniforme e ininterrupta, visível em todo o horizonte à distância de 2 milhas pelo menos.

Um navio de 45^m,70 de comprimento, ou mais, terá, quando fundeado, a vante, a uma altura não inferior a 6^m,10 acima da borda, um farol idêntico ao já mencionado; e na pôpa ou próximo dela, um segundo farol igual, colocado de modo que não fique menos de 4^m,60 mais abaixo do que o farol de vante.

Desde o nascer até o pôr do sol, todos os navios fundeados em um canal, ou perto de um canal, devem ter, a vante e em lugar bem visível, um balão esférico preto de 0^m,61 de diâmetro.

Um navio encalhado num canal, ou perto de um canal, deve ter, de noite, a luz ou luzes acima referidas e as duas luzes vermelhas preceituadas pela alínea a) do artigo 4.º, e de dia, em lugar bem visível, três balões esféricos pretos, de 0^m,61 de diâmetro cada um, colocados uns por cima dos outros na mesma vertical.

ARTIGO 12.º

Todo o navio pode mostrar, se lhe fôr necessário chamar a atenção, além das luzes que lhe são exigidas por estas regras, um fogacho *flare-up-light*, ou empregar qualquer sinal detonante ou qualquer outro sinal eficaz que não possa ser tomado como o de nevoeiro ou o de navio em perigo.

ARTICLE 13

Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any nation with respect to additional station and signal lights for two or more ships of war or for vessels sailing under convoy, or with the exhibition of recognition signals adopted by shipowners, which have been authorised by their respective Governments and duly registered and published.

ARTICLE 14

A vessel proceeding under sail when also under steam or other mechanical power shall carry in the day-time, forward, where it can best be seen, one black cone, point upwards, 2 feet in diameter at its base.

Sound Signals for Fog, &c.

ARTICLE 15

All signals prescribed by this Article for vessels under way shall be given:

1. By «steam vessels» on the whistle or siren;
2. By «sailing vessels and vessels towed» on the fog horn.

The words «prolonged blast» used in this Article, shall mean a blast of from 4 to 6 seconds' duration.

A steam vessel shall be provided with an efficient whistle or siren, sounded by steam or some substitute for steam, so placed that the sound may not be intercepted by any obstruction, and with an efficient fog-horn, to be sounded by mechanical means, and also with an efficient bell *. A sailing vessel of 20 tons gross tonnage or upwards shall be provided with a similar fog-horn and bell.

In fog, mist, falling snow or heavy rain-storms, whether by day or night, the signals described in this Article shall be used as follows, viz.:

(a) A steam vessel having way upon her, shall sound, at intervals of not more than 2 minutes, a prolonged blast;

(b) A steam vessel under way, but stopped and having no way upon her, shall sound, at intervals of not more than 2 minutes, 2 prolonged blasts, with an interval of about 1 second between them;

(c) A sailing vessel under way shall sound, at intervals of not more than 1 minute, when on the starboard tack, 1 blast, when on the port tack, 2 blasts in succession, and when with the wind abaft the beam, 3 blasts in succession;

(d) A vessel, when at anchor, shall, at intervals of not more than 1 minute, ring the bell rapidly for about 5 seconds;

In vessels of more than 350 feet in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel, and, in addition, there shall be sounded in the after-part of the vessel, at intervals of not more than 1 minute, a gong or other instrument, the tone of which cannot be confused with the ringing of the bell;

(e) A vessel, when towing, a vessel employed in laying or in picking up a submarine cable, and a vessel under way, which is unable to get out of the way of an approaching vessel through being not under command, or unable to manœuvre as required by these Rules shall, instead of the signals prescribed in sub-divisions (a), (b) and (c) of this Article, at intervals of not

ARTIGO 13.º

Nada no contido nestas regras prejudicará a execução de quaisquer regulamentos especiais elaborados pelo governo de qualquer nação relativos a luzes adicionais de posição e de sinais para dois ou mais navios de guerra ou para navios de vela em combóio, ou a exibição de sinais distintivos adoptados por armadores, autorizados pelos respectivos governos e devidamente registados e publicados.

ARTIGO 14.º

Um navio navegando à vela e ao mesmo tempo a vapor ou por qualquer outra forma de propulsão mecânica deve trazer, de dia, a vante e onde melhor possa ser visto, um cone preto de 0^m,61 de diâmetro na base e com o vértice para cima.

Sinais sonhores para nevoeiro, etc.

ARTIGO 15.º

Todos os sinais preceituados por este artigo para navios navegando serão feitos:

1. Pelos navios a vapor, com apito ou sereia;
2. Pelos navios de vela e navios rebocados, com a buzina de nevoeiro.

As palavras «som prolongado» empregadas neste artigo significam um som de 4 a 6 segundos de duração.

Um navio a vapor será munido de um apito ou sereia de som eficaz, funcionando por meio de vapor ou outro agente que o substitua, colocado de modo que o som não seja interceptado por obstáculo algum, de uma buzina de nevoeiro suficientemente forte, accionada mecânicamente, e de um sino de som eficaz *. Uma embarcação de vela de tonelage bruta igual ou superior a 20 toneladas deve ter buzina e sino como acima fica preceituado.

Em ocasiões de nevoeiro, neblina, neve ou aguaceiros, quer de dia quer de noite, os sinais descritos neste artigo serão empregados como se segue:

a) Um navio a vapor, tendo seguimento, fará ouvir sons prolongados, com intervalos não superiores a 2 minutos;

b) Um navio a vapor, em viagem, mas parado e sem seguimento, fará ouvir, com intervalos não superiores a 2 minutos, 2 sons prolongados, separados entre si por um intervalo de 1 segundo aproximadamente;

c) Um navio à vela, navegando, fará ouvir, com intervalos não superiores a 1 minuto, 1 som quando estiver amurado a estibordo, 2 sons consecutivos quando amurado a bombordo, e 3 sons consecutivos quando tiver o vento para ré do través;

d) Todo o navio, fundeado, fará ouvir toques repetidos de sino durante 5 segundos e com intervalos não superiores a 1 minuto;

Em navios de comprimento superior a 106^m,75 deverá tocar-se o sino a vante, e, além disto, tocar-se, a ré, com intervalos não superiores a 1 minuto, um tantã ou qualquer outro instrumento cujo som não possa confundir-se com o do sino;

e) Um navio, rebocando, ou empregado no lançamento ou suspensão de um cabo submarino, ou impossibilitado de se desviar de outro que se lhe aproxime, por estar desgovernado e não poder manobrar como é exigido por estas regras, em lugar dos sinais preceituados nas alíneas a), b) e c) d'este artigo, fará ouvir, com intervalos não superiores a 2 minutos, gru-

* In all cases where the rules require a bell to be used a drum may be substituted on board Turkish vessels, or a gong where such articles are used on board small sea-going vessels.

* Em todos os casos em que as regras exigirem o emprêgo do sino, poderá este ser substituído por um tambor a bordo dos navios turcos, ou por um tantã onde tais artigos sejam usados a bordo de pequenos navios.

more than 2 minutes, sound 3 lasts in succession, viz., 1 prolonged blast followed by 2 short blasts;

A vessel towed, or if more than one vessel is towed, the last vessel of the tow, shall, at intervals of not more than 2 minutes, sound 4 blasts in succession, viz., 1 prolonged blast followed by 3 short blasts, provided that this signal is not required when it is impossible to keep the vessel manned;

When practicable, the vessel towed shall make this signal immediately after the signal made by the towing vessel;

(f) A vessel aground in or near a fairway shall give the signal prescribed in § (d), and shall, in addition, give 3 separate and distinct strokes on the bell immediately preceding and following each such signal.

Sailing vessels and boats of less than 20 tons gross tonnage shall not be obliged to give the above-mentioned signals, but, if they do not, they shall make some other efficient sound-signal at intervals of not more than 1 minute*.

Speed of Ships to be Moderate in Fog, &c.

ARTICLE 16

Every vessel shall, in a fog, mist, falling snow, or heavy rain-storms go at a moderate speed, having careful regard to the existing circumstances and conditions.

A steam vessel hearing, apparently forward of her beam, the fog-signal of a vessel the position of which is not ascertained, shall, so far as the circumstances of the case admit, stop her engines, and then navigate with caution until danger of collision is over.

Steering and Sailing Rules -

Preliminary — Risk of Collision

Risk of collision can, when circumstances permit, be ascertained by carefully watching the compass bearing of an approaching vessel. If the bearing does not appreciably change, such risk should be deemed to exist.

ARTICLE 17

When two sailing vessels are approaching one another, so as to involve risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other, as follows, viz.:

(a) A vessel which is running free shall keep out of the way of a vessel which is close-hauled;

(b) A vessel which is close-hauled on the port tack shall keep out of the way of vessel which is close-hauled on the starboard tack;

(c) When both are running free, with the wind on different sides, the vessel which has the wind on the port-side shall keep out of the way of the other;

(d) When both are running free, with the wind on the same side, the vessel which is to the windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward;

(e) A vessel which has the wind aft shall keep out of the way of the other vessel.

pos de 3 sons sucessivos, a saber: 1 som prolongado seguido de 2 sons breves;

Um navio rebocado (ou, sendo rebocados mais de um, o último) deverá fazer ouvir, com intervalos não superiores a 2 minutos, 4 sons consecutivos, a saber: 1 som prolongado seguido de 3 sons breves. Este sinal não é obrigatório quando fôr impossível embarcar pessoal no navio rebocado;

Quando fôr possível, o navio rebocado deverá fazer ouvir este sinal imediatamente a seguir ao sinal feito pelo rebocador;

f) Um navio, encalhado num canal, ou na proximidade de um canal, fará o sinal preceituado na alínea d), e, além disto, deverá fazer ouvir 3 sons de sino, separados e distintos, imediatamente antes e depois de cada sinal;

Os navios de vela e embarcações de tonelagem bruta inferiores a 20 toneladas não são obrigados a fazer os sinais acima mencionados; mas, não os fazendo, deverão fazer ouvir algum outro sinal sonoro eficaz, com intervalos não superiores a 1 minuto*.

Sobre a velocidade dos navios ser moderada durante o nevoeiro, etc.

ARTIGO 16.º

Todo o navio, em ocasiões de nevoeiro, neblina, neve ou aguaceiros, navegará com velocidade moderada, prestando cuidadosa atenção às circunstâncias e condições existentes.

Um navio a vapor que ouvir, numa direcção que lhe pareça ser para vante do través, o sinal de nevoeiro doutro navio cuja posição é incerta deverá, tanto quanto as circunstâncias do caso o permitirem, parar as suas máquinas e em seguida navegar com cautela até ter passado o perigo de abalroamento.

Regras para governo e navegação

Preliminares — Risco de abalroamento

Quando as circunstâncias o permitam, o risco de abalroamento pode reconhecer-se vigiando atentamente na agulha a marcação dum navio que se aproximar. Se a marcação não varia de uma maneira apreciável, deve concluir-se que esse perigo existe.

ARTIGO 17.º

Quando dois navios de vela se aproximam um do outro com risco de abalroamento, um deles desviar-se-á do caminho do outro do seguinte modo:

a) O navio que navegar a um largo desviar-se-á do caminho do outro que navegar à bolina;

b) O navio que navegar à bolina com amuras a bombordo desviar-se-á do caminho do outro que navegar à bolina com amuras a estibordo;

c) Quando dois navios navegarem a um largo, mas com o vento de bordos opostos, o navio que receber o vento de bombordo desviar-se-á do caminho do outro;

d) Quando dois navios navegarem a um largo com o vento do mesmo bordo, o navio que estiver a barlavento desviar-se-á do caminho do que estiver a sotavento;

e) O navio que tiver o vento à pôpa desviar-se-á do caminho do outro.

* Belgian and Dutch steam pilot-vessels, when engaged on their station on pilotage duty in fog, mist, falling snow, or heavy rainstorms are required to make at intervals of 2 minutes at most one long blast with the siren, followed after 1 second by a long blast with the steam whistle and again after 1 second by a long blast on the siren. When not engaged on their station on pilotage duty, they make the same signals as other steamships.

* Os vapores dos pilotos holandeses e belgas, quando empregados no serviço de pilotagem dentro das respectivas áreas, por ocasião de nevoeiro, neblina, neve ou aguaceiros, são obrigados a fazer ouvir, de dois em dois minutos o máximo, um sinal constituído por três sons, a saber: um som prolongado de se-reia, um som prolongado de apito e um som prolongado de se-reia, com intervalos de um segundo. Quando não estiverem em serviço de pilotagem nas respectivas áreas, fazem os mesmos sinais que qualquer outro navio a vapor.

ARTICLE 18

When two steam vessels are meeting end on, or nearly end on, so as to involve risk of collision, each shall alter her course to starboard, so that each may pass on the port side of the other.

This Article only applies to cases where vessels are meeting end on, or nearly end on, in such a manner as to involve risk of collision, and does not apply to two vessels which must, if both keep on their respective courses, pass clear of each other.

The only cases to which it does apply are when each of two vessels is end on, or nearly end on, to the other; in other words, to cases in which, by day, each vessel sees the masts of the other in a line, or nearly in a line with her own; and, by night, to cases in which each vessel is in such a position as to see both the side-lights of the other.

It does not apply, by day, to cases in which a vessel sees another ahead crossing her own course; or by night to cases where the red light of one vessel is opposed to the red light of the other, or where the green light of one vessel is opposed to the green light of the other, or where a red light without a green light, or a green light without a red light, is seen ahead, or where both green and red lights are seen anywhere but ahead.

ARTICLE 19

When two steam vessels are crossing, so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way of the other.

ARTICLE 20

When a steam vessel and a sailing vessel are proceeding in such directions as to involve risk of collision, the steam vessel shall keep out of the way of the sailing vessel.

ARTICLE 21

Where by any of these Rules one of two vessels is to keep out of the way, the other shall keep her course and speed.

Note. — When, in consequence of thick weather or other causes, such vessel finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the giving-way vessel alone, she also shall take such action as will best aid to avert collision. (See Articles 27 and 29).

ARTICLE 22

Every vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other.

ARTICLE 23

Every steam vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, on approaching her, if necessary, slacken her speed or stop or reverse.

ARTICLE 24

Notwithstanding anything contained in these Rules, every vessel, overtaking any other, shall keep out of the way of the overtaken vessel.

Every vessel coming up with another vessel from any direction more than two points abaft her beam, *i. e.*, in such a position, with reference to the vessel which she is overtaking, that at night she would be unable to see either of that vessel's side-lights, shall be deemed to be an overtaking vessel; and no subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules, or relieve her of the duty

ARTIGO 18.º

Quando dois navios de vapor se aproximarem um do outro de roda a roda, ou quasi de roda a roda, com risco de abalroamento, guinarão ambos para estibordo, de forma a passarem por bombordo um do outro.

Este artigo só se applica aos casos em que os navios se aproximarem de roda a roda, ou quasi de roda a roda, de modo a haver risco de abalroamento, e não se applica ao de dois navios que, conservando-se nos seus respectivos rumos, passarão safos um do outro.

Os únicos casos a que com efeito se applica são aqueles em que cada um dos navios está de roda a roda com outro ou quasi de roda a roda. Por outras palavras, nos casos em que: de dia, cada um dos navios vê os mastros do outro em linha ou quasi em linha com os seus; e de noite, nos casos em que cada navio vê ambos os faróis da borda do outro.

Não se applica: de dia, a casos em que um navio vê pela sua proa um outro a cruzar-lhe a derrota; nem de noite, nos casos em que: a luz vermelha dum navio se opõe à luz vermelha do outro, ou em que a luz verde dum navio se opõe à luz verde do outro, ou em que se vê pela proa a luz vermelha sem a verde, ou a verde sem a vermelha, ou em que ambas as luzes vermelha e verde se avistam em qualquer direcção que não seja a da proa.

ARTIGO 19.º

Quando dois navios de vapor navegarem em rumos que se cruzem de modo a haver risco de abalroamento, o navio que, pelo seu próprio estibordo, tiver o outro desviar-se-á do caminho desse outro.

ARTIGO 20.º

Quando um navio de vapor e um navio de vela seguirem em direcções tais que haja risco de abalroamento, o navio de vapor desviar-se-á do caminho do navio de vela.

ARTIGO 21.º

Quando, em virtude de qualquer destas regras, um dos dois navios tenha de se desviar do caminho, o outro conservará o seu rumo e velocidade.

Nota. — Quando, em consequência de tempo carregado ou outras causas, este último navio se achar tão próximo que o abalroamento não possa ser evitado unicamente pela manobra do navio a quem pertence ceder o caminho, deverá ele também manobrar da forma que julgue mais conveniente para evitar o abalroamento (vejam-se os artigos 27.º e 29.º).

ARTIGO 22.º

Todo o navio que é obrigado por estas regras a desviar-se do caminho do outro navio deverá, se as circunstâncias o permitirem, evitar o cortar a proa a esse outro.

ARTIGO 23.º

Todo o navio de vapor que é obrigado por estas regras a desviar-se do caminho do outro navio deverá, ao aproximar-se dele, se fôr necessário, diminuir o andamento, parar ou inverter o sentido da marcha.

ARTIGO 24.º

Não obstante qualquer preceito contido nestas regras, todo o navio que alcançar outro desviar-se-á do caminho do navio alcançado.

Todo o navio aproximando-se de outro e vindo da direcção que esteja mais de duas quartas para ré do través desse outro, isto é, aproximando-se de modo que de noite não lhe possa ver qualquer dos faróis da borda, será considerado como um navio que alcança outro; e nenhuma alteração subsequente na marcação recíproca entre os dois navios fará passar a considerar, para a interpretação destas regras, o navio que alcança o outro como um navio cuja derrota cruza a do outro, ou o fará

of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.

As by day the overtaking vessel cannot always know with certainty whether she is forward or abaft this direction from the other vessel, she should, if in doubt, assume that she is an overtaking vessel and keep out of the way.

ARTICLE 25

In narrow channels every steam vessel shall, when it is safe and practicable, keep to that side of the fairway or mid-channel which lies on the starboard side of such vessel.

ARTICLE 26

Sailing vessels under way shall keep out of the way of sailing vessels or boats fishing with nets, or lines, or trawls. This Rule shall not give to any vessel or boat engaged in fishing the right of obstructing a fairway used by vessels other than fishing-vessels or boats.

ARTICLE 27

In obeying and construing these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision, and to any special circumstances which may render a departure from the above Rules necessary in order to avoid immediate danger.

Sound-Signals for Vessels in Sight of one Another

ARTICLE 28

The words «short blast» used in this Article shall mean a blast of about one second's duration.

When vessels are in sight of one another, a steam vessel under way, in taking any course authorised or required by these Rules, shall indicate that course by the following signals on her whistle or siren, viz.:

One short blast to mean, «I am directing my course to starboard»;

Two short blasts to mean, «I am directing my course to port»;

Three short blasts to mean, «My engines are going full speed astern».

No vessel under any circumstances to neglect proper precautions

ARTICLE 29

Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, or master, or crew thereof, from the consequences of any neglect to carry lights or signals, or of any neglect to keep a proper look-out, or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

Reservation of Rules of Harbours and Inland Navigation

ARTICLE 30

Nothing in these Rules shall interfere with the operation of a special rule, duly made by local authority, relative to the navigation of any harbour, river, or inland waters.

Distress Signals

ARTICLE 31

When a vessel is in distress and requires assistance from other vessels or from the shore, the following

dispensar do dever de se conservar desembaraçado do navio alcançado, emquanto o não tiver definitivamente passado e dêle se achar safo.

De dia, como o navio que alcança outro nem sempre pode saber, com certeza, se está, em relação a êle, para vante ou para ré da direcção acima indicada (2 quartas para ré do través), deverá, na dúvida, considerar-se navio que alcança outro e desviar-se do caminho dêle.

ARTIGO 25.º

Em canais estreitos, todo o navio de vapor, quando isso fôr seguro e prático, encostar-se-á para o lado do canal que lhe ficar pelo seu estibordo.

ARTIGO 26.º

Os navios de vela navegando desviar-se-ão dos navios de vela ou barcos pescando com rêdes, linhas ou aparelhos de arrasto. Esta regra não dá a qualquer navio ou barco empregado no exercício da pesca o direito de obstruir uma passagem navegável usada por outros navios que não sejam de pesca.

ARTIGO 27.º

Na execução e interpretação destas regras, prestar-se-á a devida atenção a todos os perigos da navegação e abalroamento e a quaisquer circunstâncias especiais que possam tornar necessário o afastar-se das regras acima, com o fim de evitar um perigo imediato.

Sinais sonoros para navios reciprocamente à vista

ARTIGO 28.º

As palavras «som curto», empregadas neste artigo, significam um som de cerca de 1 segundo de duração.

No caso de navios se avistarem reciprocamente, um navio de vapor navegando, ao proceder conforme o autorizado ou exigido por estas regras, indicará o seu procedimento (quando tenha de manobrar) pelos seguintes sinais feitos com apito ou sereia, a saber:

Um som curto para indicar: Estou guinando para estibordo.

Dois sons curtos para indicar: Estou guinando para bombordo.

Três sons curtos para indicar: As minhas máquinas estão trabalhando a ré a toda a força.

Nenhum navio, quaisquer que sejam as circunstâncias em que se encontre, deve deixar de tomar as precauções convenientes

ARTIGO 29.º

Nada do contido nestas regras desculpará qualquer navio, o seu armador, capitão ou tripulação das consequências de descuido ou falta em trazer luzes ou fazer os sinais, ou ter boa vigia, ou tomar as precauções que possam ser exigidas pela prática ordinária da navegação ou por circunstâncias especiais do caso.

Reserva quanto às regras a seguir em portos e nas águas interiores

ARTIGO 30.º

Nada do contido nestas regras prejudicará a execução de qualquer regra especial, devidamente elaborada pela autoridade local, relativa à navegação de qualquer porto, rio ou águas interiores.

Sinais de perigo

ARTIGO 31.º

Quando um navio estiver em perigo e precisar de auxílio de outros navios ou da terra, os sinais a usar

shall be the signals to be used or displayed by her, either together or separately, viz.:

In the day-time:

1. A gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute;
2. The International Code signal of distress;
3. The distance signal, consisting of a square flag, having either above or below it a ball or anything resembling a ball;
4. A continuous sounding with any fog-signal apparatus;
5. The international distress signal made by radiotelegraphy or radiotelephony, or by any other distance signalling method.

At night:

1. A gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute;
2. Flames on the vessel (as from a burning tar-barrel, oil-barrel, &c.);
3. Rockets or shells, throwing stars of any colour or description, fired one at a time, at short intervals;
4. A continuous sounding with any fog-signal apparatus;
5. The international distress signal made by radiotelegraphy or radiotelephony, or by any other distance signalling method.

The use of any of the above signals, except for the purpose of indicating that a vessel is in distress, and the use of any signals which may be confused with any of the above signals, is prohibited.

Final Act of the International Conference on Safety of Life at Sea, 1929

The Governments of Germany, the Commonwealth of Australia, Belgium, Canada, Denmark, Spain, the Irish Free State, the United States of America, Finland, France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, India, Italy, Japan, Norway, the Netherlands, Sweden, the Union of Socialist Soviet Republics;

Desirous of promoting safety of life at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules directed thereto:

Having decided to participate in an international conference which, upon the invitation of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, was held in London;

Appointed the following delegations:

GERMANY:

Delegates:

- DR. FRIEDRICH STHAMER, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the German Reich in London;
- MR. KOENIGS, Ministerialdirigent in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin;
- MR. WERNER, Oberregierungsrat in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin;
- MR. LAAS, Professor, Director of the «Germanischer Lloyd» Classification Society, Berlin;

e mostrar, quer junta, quer separadamente, serão os seguintes:

De dia:

1. Tiros de peça ou outros sinais explosivos feitos com intervalos de cerca de um minuto;
2. Um sinal de socorro do Código Internacional;
3. Um sinal para grandes distâncias consistindo numa bandeira quadrada tendo superiormente ou inferiormente um balão ou outro objecto semelhante;
4. Um som contínuo produzido com qualquer aparelho de sinais de nevoeiro;
5. O sinal internacional de perigo radiotelegráfico ou radiotelefónico, ou qualquer outro sistema de sinais a grande distância;

De noite:

1. Tiros de peça, ou outros sinais explosivos, feitos com intervalos de cerca de um minuto;
2. Fogueiras a bordo, produzidas pela combustão de barricas de alcatrão, óleo, etc.;
3. Foguetes ou bombas lançando estrêlas, de qualquer côr ou feitiço, deitados um por cada vez com curtos intervalos;
4. Um som contínuo produzido com qualquer aparelho de sinais de nevoeiro;
5. O sinal internacional de perigo radiotelegráfico ou radiotelefónico, ou qualquer outro sistema de sinais a grande distância.

É proibido o emprêgo de qualquer dos sinais acima mencionados, excepto com o fim de indicar que um navio se encontra em perigo, e bem assim é proibido o emprêgo de qualquer sinal susceptível de ser confundido com os referidos sinais.

Acto final da Conferência Internacional sobre a Segurança da Vida Humana no Mar, 1929

Os Governos da Alemanha, da Austrália, da Bélgica, do Canadá, da Dinamarca, da Espanha, do Estado Livre da Irlanda, dos Estados Unidos da América, da Finlândia, da França, do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, da Índia, da Itália, do Japão, da Noruega, da Holanda, da Suécia, da União das Repúblicas Socialistas dos Soviéticos:

Desejando estabelecer de comum acôrdo princípios e regras para a salvaguarda da vida humana no mar:

Decidiram tomar parte na Conferência Internacional que, a convite do Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, teve lugar em Londres;

Designaram as delegações seguintes:

ALEMANHA:

Delegados:

- DR. FRIEDRICH STHAMER, Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário da Alemanha em Londres;
- SR. GUSTAV KOENIGS, Ministerialdirigent no Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlim;
- SR. WERNER, Oberregierungsrat no Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlim;
- SR. WALTER LAAS, professor, director da Sociedade de Classificação «Germanischer Lloyd», Berlim;

DR. RIESS, Director ret. of the Reichsschiffsvermessungsamt. Geheimer Regierungsrat, Neubrandenburg;
MR. GIESS, Ministerialrat in the Reichspostministerium, Berlin;
Vice-Admiral DOMINIK, President of the «Deutsche Seewarte», Hamburg.

Experts:

MR. BEHNER, Director of the «Deutsche Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie», Berlin;
MR. ELINGIUS, Captain, Hamburg-Südamerika Linie, Hamburg;
MR. BIEDERMANN, Director Norddeutscher Lloyd, Bremen;
MR. FREYER, Captain, Hamburg;
MR. HEBERLING, Diplom-Ingénieur, «Germanischer Lloyd» Classification Society, Berlin;
DR. JÄGER, Oberpostrat in the Reichspostministerium;
MR. KÖHLER, Hamburg;
MR. KUNSTMANN, Shipowner, Japanese and Spanish Consul, Stettin;
MR. LUENSEE, Captain, Regierungsrat in the «Deutsche Seewarte», Hamburg;
MR. REICHENBÄCHER, Director, Hamburg-Amerika Linie, Hamburg;
MR. SÜCHTING, Director, Blohm & Voss, Hamburg.

Secretary:

MR. KANBERG, Postinspektor in the Reichspostministerium.

THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA:

Delegates:

Captain HENRY JAMES FEAKES, Royal Australian Navy, Commonwealth Naval Representative in London;
Lieut.-Commander THOMAS FREE, Royal Naval Reserve (Retired);
Captain J. K. DAVIS, Commonwealth Director of Navigation.

BELGIUM:

Delegates:

BARON DE GERLACHE DE GOMERY, Director-General of the Marine Department;
MR. GUSTAVE DE WINNE, Ingénieur en Chef, Director of the Marine Department;
MR. GEORGES GOOR, Adviser to the Marine Department;
MR. GERARD VINCENT, Ingénieur.

CANADA:

Delegates:

MR. ALEXANDER JOHNSTON, Deputy Minister of Marine;
MR. LUCIEN PACAUD, Secretary in the Office of the Canadian High Commissioner in London.

Experts:

Lieut.-Commander C. P. EDWARDS, Director of Radio, Department of Marine;
MR. FRANK McDONNELL, Chairman of the Board of Steamship Inspection, Department of Marine;
Captain L. G. DIXON, Marine Superintendent;

DR. RIESS, director, reformado, do Reichsschiffsvermessungsamt, Geheimer Regierungsrat, Neubrandenburg;
SR. GIESS, Ministerialrat no Reichspostministerium, Berlin;
Vice-almirante DOMINIK, presidente da «Deutsche Seewarte», Hamburgo;

Peritos:

SR. BEHNER, director da «Deutsche Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie», Berlin;
SR. ELINGIUS, capitão da Hamburg-Sued-Amerika Linie, Hamburgo;
SR. BIEDERMANN, director, Norddeutscher Lloyd, Bremen;
SR. FREYER, Captain, Hamburgo.
SR. HEBERLING, Diplom-Ingenieur, «Germanischer Lloyd» Classification Society, Berlin;
DR. JÄGER, Oberpostrat in the Reichspostministerium;
SR. KÖHLER, Hamburgo;
SR. KUNSTMANN, Shipowner, Japanese and Spanish Consul, Stettin;
SR. LUENSEE, Captain, Regierungsrat in the «Deutsche Seewarte», Hamburgo;
SR. REICHENBÄCHER, director, Hamburg-Amerika Linie, Hamburgo;
SR. SÜCHTING, director, Blohm & Voss, Hamburgo.

Secretário:

SR. KANBERG, Postinspektor in the Reichspostministerium.

AUSTRALIA:

Delegados:

Capitão de mar e guerra HENRY JAMES FEAKES, Royal Australian Navy, adido naval da Austrália em Londres;
Capitão-tenente reformado THOMAS FREE, Royal Naval Reserve;
Capitão de mar e guerra J. K. DAVIS, director de navegação.

BELGICA:

Delegados:

Barão de GERLACHE DE GOMERY, director geral na Administração da Marinha;
SR. GUSTAVE DE WINNE, engenheiro chefe, director na Administração da Marinha;
SR. GEORGES GOOR, Conselheiro na Administração da Marinha;
SR. GERARD VINCENT, engenheiro.

CANADA:

Delegados:

SR. ALEXANDER JOHNSTON, Sub-Ministro da Marinha;
SR. LUCIEN PACAUD, secretário no Alto Comissariado do Canadá, em Londres.

Peritos:

SR. capitão de fragata C. P. EDWARDS, director dos serviços radiotelegráficos do Marine Department;
SR. FRANK McDONNELL, presidente da comissão de inspecção aos navios, Marine Department;
SR. capitão L. G. DIXON, director dos serviços marítimos;

MR. J. W. BAIN, Engineer in the Radio Branch, Department of Marine;
 Captain J. GILLIES, Representative in London of the Canadian Pacific Steamships, Limited;
 Captain A. S. M. NICHOLLS, Representative in London of the Canadian National Steamship Company.

Secretary:

MISS N. FREDERICKS, Secretary to the Deputy Minister of Marine.

DENMARK:

Delegates:

MR. EMIL KROGH, Assistant Secretary in the Marine Department, Ministry of Industry, Commerce and Shipping;
 MR. V. TOPSØE-JENSEN, Judge of the Supreme Court of Appeal;
 Captain V. LORCK, Chief Examiner of Masters and Mates;
 MR. J. A. KÖRBING, Technical Managing Director of the United Steamship Company, Copenhagen;
 MR. AAGE H. LARSEN, Engineer in Chief of the Ministry of Industry, Commerce and Shipping;
 MR. ARNOLD POULSEN, Engineer Commissioner to the Ministry of Industry, Commerce and Shipping.

Expert:

MR. HAGELBERG, Chairman of the Association of Danish Shipmasters.

Secretary:

MR. P. VILLADSEN, Ministry of Industry, Commerce and Shipping.

SPAIN:

Delegates:

Rear-Admiral DON FRANCISCO JAVIER DE SALAS Y GONZALEZ, Head of the Naval Commission in Europe;
 Engineer-Commander DON JOSE RUBI Y RUBI, Naval Commission in Europe;
 Lieut.-Commander EDUARDO GARCIA RAMIREZ.

IRISH FREE STATE:

Delegates:

MR. J. W. DULANTY, Commissioner for Trade for the Irish Free State in Great Britain;
 MR. E. C. FOSTER, Chief Surveyor in the Marine Branch, Department of Industry and Commerce.

UNITED STATES OF AMERICA:

Delegates:

The Honourable WALLACE H. WHITE, Junior, Member of Congress, Chairman of the Committee on Merchant Marine and Fishers;
 MR. ARTHUR J. TYRER, Commissioner of Navigation, Department of Commerce;
 MR. CHARLES M. BARNES, Chief of the Treaty Division, Department of State;
 Rear-Admiral GEORGE H. ROCK, Construction Corps, United States Navy, Assistant Chief of the Bureau of Construction and Repair, Navy Department;
 Captain CLARENCE S. KEMPF, United States Navy, Hydrographer, Navy Department;

SR. J. W. BAIN, engenheiro de radiotelegrafia, Marine Department;
 SR. capitão J. GILLIES, representante em Londres da Canadian Pacific Steamships, Limited;
 SR. capitão A. S. M. NICHOLLS, representante em Londres da Canadian National Steamship Company.

Secretária:

M.^l N. FREDERICKS, secretária do Sub-Ministro da Marinha.

DINAMARCA:

Delegados:

SR. EMIL KROGH, secretário adjunto na Administração da Marinha do Ministério da Indústria, Comércio e Navegação;
 SR. V. TOPSØE-JENSEN, juiz do Supremo Tribunal;
 SR. capitão V. LORCK, examinador principal de capitães e pilotos da marinha mercante;
 SR. J. A. KÖRBING, director técnico gerente do Det Forenede Dampskibsselskab;
 SR. AAGE H. LARSEN, engenheiro chefe do Ministério da Indústria, Comércio e Navegação;
 SR. ARNOLD POULSEN, engenheiro no Ministério da Indústria, Comércio e Navegação.

Perito:

SR. HAGELBERG, presidente da Associação Dinamarquesa dos Capitães de Navios.

Secretário:

SR. P. VILLADSEN, Ministério da Indústria, Comércio e Navegação.

ESPAÑA:

Delegados:

Contra-almirante D. FRANCISCO JAVIER DE SALAS Y GONZALEZ, chefe da Missão Naval na Europa;
 Comandante engenheiro DON JOSÉ RUBI Y RUBI;
 Capitão-tenente EDUARDO GARCIA RAMIREZ.

ESTADO LIVRE DA IRLANDA:

Delegados:

SR. J. W. DULANTY, comissário do comércio do Estado Livre da Irlanda na Grã-Bretanha;
 SR. E. C. FOSTER, inspector chefe do Serviço Marítimo, Ministério da Indústria e Comércio.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA:

Delegados:

Deputado WALLACE H. WHITE, Júnior, membro do Congresso, presidente da Comissão de Marinha Mercante e Pescas;
 SR. ARTHUR J. TYRER, comissário de navegação, Departamento do Comércio;
 SR. CHARLES M. BARNES, chefe da Direcção dos Tratados, Departamento do Estado;
 SR. contra-almirante GEORGE H. ROCK, Corpo das Construções Navais, Marinha dos Estados Unidos, chefe adjunto da Repartição de Construções e Reparações, Departamento da Marinha;
 Capitão de mar e guerra CLARENCE S. KEMPF, Marinha dos Estados Unidos, hidrógrafo, Departamento da Marinha;

MR. DICKERSON N. HOOVER, Supervising Inspector-General of the Steamboat Inspection Service, Department of Commerce;
 MR. WILLIAM D. TERRELL, Chief of the Radio Division, Department of Commerce;
 Rear-Admiral JOHN G. TAWRESEY, Construction Corps, United States Navy (Retired), United States Shipping Board;
 MR. HERBERT B. WALKER, President of the American Steamship Owners' Association;
 MR. HENRY G. SMITH, President of the National Council of American Shipbuilders;
 Captain CHARLES A. McALLISTER, President of the American Bureau of Shipping.

Experts:

Lieut.-Commander E. L. COCHRANE, Construction Corps, United States Navy, Bureau of Construction and Repair, Navy Department;
 MR. J. C. NIEDERMAIR, Navy Department;
 MR. J. F. MACMILLAN, Theodore E. Ferris, Naval Architect, American Steamship Owners' Association;
 MR. DAVID ARNOTT, American Bureau of Shipping;
 Captain WILLIAM E. GRIFFITH, United States Shipping Board;
 MR. A. J. SMITH, Marine Office of America;
 Captain N. B. NELSON, Steamboat Inspection Service;
 Lieut. E. M. WEBSTER, United States Coast Guard;
 Commander C. M. AUSTIN, United States Navy, Bureau of Navigation, Navy Department;
 MR. E. B. CALVERT, United States Weather Bureau.

Secretary:

MR. VINTON CHAPIN, Foreign Service Officer.

FINLAND:

Delegates:

Baron GUSTAF WREDE, President of the Shipping Board;
 Captain VÄINÖ BERGMAN, Inspector of Shipping;
 Consul KARL KURTEN, Manager of the Finnish Shipowners' Association.

Expert:

Captain BIRGER BRANDT, Finnish Shipmasters' Association.

FRANCE:

Delegates:

MR. RIO, Senator and former Minister;
 Captain HAARBLEICHER, Naval Construction Corps, Director of Mercantile Shipping Service, Department of Public Works;

Commander MARIE, Naval Construction Corps, Direction of Mercantile Shipping;

Captain THOUROUDE, Naval Attaché to the French Embassy in London.

Experts:

MR. DE BERLHE, Deputy Manager of the Bureau Véritas;

SR. DICKERSON N. HOOVER, inspector geral do Serviço de Inspeção de Navios a Vapor, Departamento do Comércio;

SR. WILLIAM D. TERRELL, chefe da Divisão da Radioelectricidade, Departamento do Comércio;

Contra-almirante reformado JOHN G. TAWRESEY, Corpo de Construções Navais, Marinha dos Estados Unidos, United States Shipping Board;

SR. HERBERT B. WALKER, presidente da American Steamship Owners' Association;

SR. HENRY G. SMITH, presidente do National Council of American Shipbuilders;

Capitão CHARLES McALLISTER, presidente do American Bureau of Shipping.

Peritos:

Capitão-tenente E. L. COCHRANE, Corpo dos construtores navais, Bureau das Construções e Reparações, Navy Department;

SR. J. C. NIEDERMAIR, Navy Department;

SR. J. F. MACMILLAN, THEODORE E. FERRIS, Naval Architect, American Steamship Owners' Association;

SR. DAVID ARNOTT, American Bureau of Shipping;

Captain WILLIAM E. GRIFFITH, United States Shipping Board;

SR. A. J. SMITH, Marine Office of America;

Captain N. B. NELSON, Steamboat Inspection Service;

Tenente E. M. WEBSTER, United States Coast Guard;

Commander C. M. AUSTIN, United States Navy, Bureau of Navigation, Navy Department;

SR. E. B. CALVERT, United States Weather Bureau.

Secretário:

SR. VINTON CHAPIN, Foreign Service Officer.

FINLANDIA:

Delegados:

Barão GUSTAF WREDE, presidente do Shipping Board;

Capitão VÄINÖ BERGMAN, inspector da navegação;

Cônsul KARL KURTEN, director da Associação Finlandesa dos Armadores.

Perito:

Capitão BIRGER BRANDT, Finnish Shipmasters' Association.

FRANÇA:

Delegados:

SR. RIO, antigo Ministro e Senador;

Engenheiro chefe da marinha HAARBLEICHER, director dos serviços da Frota de Comércio e Material Naval, Ministério das Obras Públicas;

Engenheiro principal da marinha MARIE, Direcção dos Serviços da Frota de Comércio e Material Naval;

Capitão de mar e guerra THOUROUDE, adido naval da Embaixada de França em Londres.

Peritos:

SR. DE BERLHE, administrador delegado do Bureau Véritas;

MR. BRILLIE, Chief Consulting Engineer of the Compagnie Générale Transatlantique;
Captain BUREAU, National Meteorological Office.

MR. DE CATALANO, General Marine Superintendent of the Compagnie Générale Transatlantique;
MR. DALIX, Manager of the Compagnie Radio-Maritime;
MR. DUBOIS, Marine Superintendent of the Compagnie des Messageries Maritimes;
MR. FALCOZ, Engineer Superintendent of the Compagnie des Messageries Maritimes;
MR. FRICKER, Chief Surveyor of the Bureau Véritas;
MR. NIZERY, Manager of the Compagnie des Chargeurs Réunis;
MR. PINCZON, Consulting Naval Architect of the Chantiers de St. Nazaire;
MR. ROSSIGNEUX, Chief of the Technical Service of the Comité Central des Armateurs de France.

Secretary:

Captain DILLY, Inspector of Navigation, Department of Public Works.

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND:

Delegates:

SIR HERBERT W. RICHMOND, Vice-Admiral, Royal Navy;
SIR WESTCOTT ABELL, Professor of Naval Architecture, Armstrong College, Newcastle-on-Tyne;
MR. A. L. AYRE, Vice-President of the Shipbuilding Employers' Federation;
Captain F. W. BATE, Professional Officer, Mercantile Marine Department, Board of Trade;
MR. C. H. BOYD, Mercantile Marine Department, Board of Trade;
SIR WILLIAM C. CURRIE, President of the Chamber of Shipping of the United Kingdom;
MR. A. J. DANIEL, Principal Ship Surveyor, Board of Trade;
SIR NORMAN HILL, Chairman of the Merchant Shipping Advisory Committee;
SIR CHARLES HIPWOOD, Principal Assistant Secretary, Mercantile Marine Department, Board of Trade;
Captain A. R. H. MORRELL, Trinity House.

Experts:

MR. G. GUNNING, Assistant General Secretary, National Union of Seamen;
Commander G. S. HORSBURGH, Cunard Steamship Company;
Commander F. G. LORING, Inspector of Wireless Telegraphy, General Post Office;
DR. G. C. SIMPSON, Director of the Meteorological Office.

Secretary:

MR. WALTER CARTER, Board of Trade.

Assistant Secretaries:

MR. W. G. FERGUSON, Board of Trade;
MR. W. GRAHAM, Board of Trade;
MR. A. E. LEE, Board of Trade;
MR. W. E. STIMPSON, Board of Trade;
MR. F. J. WALLER, Board of Trade;
MR. W. J. WILTON, Board of Trade.

SR. BRILLIE, engenheiro chefe do conselho da Compagnie Générale Transatlantique;
SR. Capitão BUREAU, National Meteorological Office;
SR. DE CATALANO, General Marine Superintendent of the Compagnie Générale Transatlantique;
SR. DALIX, director da Companhia Radiomartima;
SR. DUBOIS, inspector de l'Armement de la Compagnie des Messageries Maritimes;
SR. FALCOZ, engenheiro chefe da Compagnie des Messageries Maritimes;
SR. FRICKER, engenheiro principal do Bureau Véritas;
SR. NIZERY, director da Compagnie des Chargeurs Réunis;
SR. PINCZON, engenheiro chefe do conselho dos Chantiers de St. Nazaire;
SR. ROSSIGNEUX, Chefe do Serviço Técnico do Comité Central des Armateurs de France.

Secretário:

Capitão DILLY, Inspector of Navigation, Department of Public Works.

REINO UNIDO DA GRÁ-BRETANHA E DA IRLANDA DO NORTE:

Delegados:

Vice-almirante SIR HERBERT W. RICHMOND, Royal Navy;
SIR WESTCOTT ABELL, professor de arquitectura naval, Armstrong College, Newcastle-on-Tyne;
SIR A. L. AYRE, vice-presidente da Shipbuilding Employers' Federation;
Capitão F. W. BATE, Professional Officer, Mercantile Marine Department, Board of Trade;
SR. C. H. BOYD, Mercantile Marine Department, Board of Trade;
SIR WILLIAM C. CURRIE, Presidente da Chambre of Shipping of the United Kingdom;
SR. A. J. DANIEL, inspector principal de navios, Board of Trade;
SIR NORMAN HILL, presidente do Merchant Shipping Advisory Committee;
SIR CHARLES HIPWOOD, secretário principal adjunto, Mercantile Marine Department, Board of Trade;
Capitão A. R. H. MORRELL, Trinity House.

Peritos:

SR. G. GUNNING, Assistant General Secretary, National Union of Seamen;
Commander G. S. HORSBURGH, Cunard Steamship Company;
Commander F. G. LORING, Inspector of Wireless Telegraphy, General Post Office;
DR. G. C. SIMPSON, director of the Meteorological Office.

Secretário:

SR. WALTER CARTER, Board of Trade.

Secretários assistentes:

SR. W. C. FERGUSON, Board of Trade;
SR. W. GRAHAM, Board of Trade;
SR. A. E. LEE, Board of Trade;
SR. W. E. STIMPSON, Board of Trade;
SR. F. J. WALLER, Board of Trade;
SR. W. J. WILTON, Board of Trade.

INDIA :

Delegates:

SIR GEOFFREY L. CORBETT, Commerce Department, Government of India ;
 Captain E. V. WHISH, Port Officer, Bombay ;
 MR. M. A. MASTER, General Manager of the Scindia Steam Navigation Company.

ITALY :

Delegates:

Lieut.-General of Port G. INGIANNI, General Director of the Mercantile Marine ;
 Vice-Admiral A. ALESSIO, Chief of the Technical Inspectorate of the Mercantile Marine ;
 Count D. ROGERI DI VILLANOVA, Counsellor to the Italian Embassy in London ;
 MR. T. C. GIANNINI, Counsellor of Emigration ;
 Major-General of Port F. MARENA, Vice-Inspector of Harbour Master Offices ;
 Engineer-General E. FERRETTI, Chief of the Technical Office of the Italian Naval and Aeronautical Register ;
 MR. G. GNEME, Chief of the Telegraph Service of the General Direction of Postal and Telegraphic Services ;
 Commander L. BIANCHERI, Royal Italian Navy.

Experts:

The Honourable I. M. MAGRINI, Member of Parliament, President of the National Fascist Confederation of Seamen and Airmen ;
 MR. M. COSULICH, National Fascist Confederation of Maritime and Aerial Transport Enterprises ;
 Marquis L. SOLARI, Counsellor Delegate of Radio Marittima Italiana ;
 MR. G. SOLDA, Inspector of the Naval and Aeronautical Register ;
 Captain L. ZINO, National Fascist Confederation of Maritime and Aerial Transport Enterprises.

Secretaries:

Lieut.-Colonel of Port S. GIACCHETTI, Chief of the Secretariat of the General Direction of the Mercantile Marine ;
 Captain of Port F. FALCOLINI, Attaché to the Secretariat of the General Direction of the Mercantile Marine.

JAPAN :

Delegates:

MR. YUKIO YAMAMOTO, Inspector-General of the Mercantile Marine Bureau, Expert in the Department of Communications ;
 Captain SHICHIHEI OTA, Imperial Japanese Navy ;
 MR. ITARO ISHII, First-Class Secretary of Embassy.

Experts:

MR. SONOJI TSUCHIYA, Secretary of the Local Administration Office of Communications ;
 MR. KASUMA MINATO, Expert in the Department of Communications ;
 MR. SOZO IKUSHIMA, Expert in the Department of Communications ;
 MR. KIYOJI SENO, Expert in the Department of Communications ;

INDIA :

Delegados:

SIR GEOFFREY L. CORBETT, Commerce Department, Government of India ;
 Capitão E. V. WHISH, Port Officer, Bombay ;
 SR. M. A. MASTER, director geral da Scindia Steam Navigation Company.

ITALIA :

Delegados:

Tenente-general de porto G. INGIANNI, director geral da Marinha Mercante ;
 Vice-almirante A. ALESSIO, chefe da Inspeção Técnica da Marinha Mercante ;
 Conde D. ROGERI DI VILLANOVA, Conselheiro da Legação na Embaixada em Londres ;
 SR. T. C. GIANNINI, Conselheiro de Emigração ;
 Major-general de porto F. MARENA, vice-inspector das capitancias do porto ;
 General engenheiro E. FERRETTI, chefe da Repartição Técnica do Registo Naval e Aeronáutico Italiano ;
 SR. G. GNEME, chefe do Serviço Telegráfico da Direcção Geral dos Serviços Telegráficos e Postais ;

Capitão de fragata L. BIANCHERI, da Marinha Real Italiana.

Peritos:

The Honourable I. M. MAGRINI, Member of Parliament, President of the National Fascist Confederation of Seamen and Airmen ;
 SR. M. COSULICH, National Fascist Confederation of Maritime and Aerial Transport Enterprises ;
 Marquis L. SOLARI, Counsellor Delegate of Radio Marittima Italiana ;
 SR. G. SOLDA, Inspector of the Naval and Aeronautical Register ;
 Captain L. ZINO, National Fascist Confederation of Maritime and Aerial Transport Enterprises ;

Lieut.-colonel of port S. GIACCHETTI, Chief of the Secretariat of the General Direction of the Mercantile Marine ;

Captain of port F. FALCOLINI, Attaché to the Secretariat of the General Direction of the Mercantile Marine.

JAPAO :

Delegados:

SR. YUKIO YAMAMOTO, inspector geral na Repartição da Marinha Mercante, perito no Departamento das Comunicações ;
 Capitão de mar e guerra SHICHIHEI OTA, da Marinha Imperial Japonesa ;
 SR. ITARO ISHII, secretário de 1.ª classe da Embaixada.

Peritos:

SR. SONOJI TSUCHIYA, Secretary of the Local Administration Office of Communications ;
 SR. KASUMA MINATO, perito no Departamento das Comunicações ;
 SR. SOZO IKUSHIMA, perito no Departamento das Comunicações ;
 SR. KIYOJI SENO, perito no Departamento das Comunicações ;

Commander Prince TADASHIGE SHIMADZU, Naval Attaché to the Japanese Embassy in London;
 MR. TOSHIO TAKIYAMA, Expert in the Local Administration Office of Communications;
 Constructor-Lieut.-Commander NARASABURO MASUKATA, Imperial Japanese Navy;
 MR. TOSHINAGA SAITO, Manager, Ship Drawing Office, Kobe Works of Mitsubishi Shipbuilding Company, Limited;
 MR. YOSHIO SAITO, Assistant Superintendent Engineer of Nippon Yusen Kabushiki Kaisha;
 MR. MOTOKI MATSUMURA, Attaché;
 MR. CHUCHEI ANAZAWA, Expert in the Department of Communications.

NORWAY:

Delegates:

MR. B. VOGT, Norwegian Minister in London;
 MR. L. T. HANSEN, Director of the Department of Shipping, Ministry of Commerce and Navigation;
 MR. J. SCHÖNHEYDER, Surveyor-in-Chief of the Ship and Engineer Division, Ministry of Commerce and Navigation;
 MR. ARTH H. MATHIESON, Vice-President of the Norwegian Shipowners' Association;
 Captain N. MARSTRANDER, Chairman of the Board of the Norwegian Masters' Association;
 MR. A. BIRKELAND, Manager of the Norwegian Seamen's and Firemen's Union.

Experts:

MR. E. WETTERGREEN, Chief of Division, Ministry of Commerce and Navigation;
 MR. K. S. IRGENS, Senior Captain, Norwegian America Line;
 Commander CHR. MEYER, Assistant Secretary of the Norwegian Shipowners' Association.

NETHERLANDS:

Delegates:

Vice-Admiral C. FOCK, Inspector-General of Navigation;
 MR. C. H. DE GOEJE, Ex-Inspector-General of Navigation, Netherland East Indies;
 MR. A. VAN DRIEL, Adviser on Naval Architecture, Shipping Inspection Service;
 MR. J. A. BLAND VAN DEN BERG, Inspector of Coastal and Ships' Radiotelegraphy;
 MR. PHS. VAN OMMEREN, Junior, Chairman of PHS. van Ommeren, Limited;
 MR. H. G. J. UULKENS, Ex-Commodore of Netherland Steamship Company.

Secretary:

Jonkheer H. P. J. BOSCH VAN DRAKESTEIN, Attaché at the Netherland Legation in London.

SWEDEN:

Delegates:

Baron PALMSTIERNA, Swedish Minister in London;
 MR. NILS GUSTAF NILSSON, Assistant Under-Secretary in the Board of Trade;
 Captain ERIK AXEL FREDRIK EGGERT, Maritime Expert to the Social Board.

Commander Prince TADASHIGE SHIMADZU, Naval Attaché to the Japanese Embassy in London;
 SR. TOSHIO TAKIYAMA, perito in the Local Administration Office of Communications;
 Construtor-Lieut.-Commander NARASABURO MASUKATA, Imperial Japanese Navy;
 SR. TOSHINAGA SAITO, Manager, Ship Drawing Office, Kobe Works of Mitsubishi Shipbuilding Company, Limited;
 SR. YOSHIO SAITO, Assistant Superintendent Engineer of Nippon Yusen Kabushiki Kaisha;
 SR. MOTOKI MATSUMURA, Attaché;
 SR. CHUCHEI ANAZAWA, perito no Departamento das Comunicações.

NORUEGA:

Delegados:

SR. B. VOGT, Ministro da Noruega em Londres;
 SR. L. T. HANSEN, director do Departamento da Marinha, Ministério do Comércio e Navegação;
 SR. J. SCHÖNHEYDER, inspector chefe da Divisão de Navios e Máquinas, Ministério do Comércio e Navegação;
 SR. ARTH H. MATHIESON, vice-presidente da Associação Norueguesa de Armadores;
 Capitão N. MARSTRANDER, presidente da Repartição da Associação Norueguesa dos Capitães de Navios;
 SR. A. BIRKELAND, director da União Norueguesa de Marinheiros e Fogueiros.

Peritos:

SR. E. WETTERGREEN, Chief of Division, Ministry of Commerce and Navigation;
 SR. K. S. IRGENS, Senior Captain, Norwegian America Line;
 Commander CHR. MEYER, Assistant Secretary of the Norwegian Shipowners' Association.

HOLANDA:

Delegados:

Vice-almirante C. FOCK, inspector geral da navegação;
 SR. C. H. DE GOEJE, ex-inspector geral da navegação, Índias Neerlandesas;
 SR. A. VAN DRIEL, consultor de Architectura Naval, Serviço de Inspeção Marítima;
 SR. J. A. BLAND VAN DEN BERG, inspector da Radiotelegrafia Costeira e Marítima;
 SR. PHS. VAN OMMEREN, Junior, presidente da PHS. van Ommeren, Limited;
 SR. H. G. J. UULKENS, ex-comodoro da Netherland Steamship Company.

Secretário:

Jonkheer H. P. J. BOSCH VAN DRAKESTEIN, Attaché at the Netherland Legation in London.

SUÉCIA:

Delegados:

Barão PALMSTIERNA, Ministro da Suécia em Londres;
 SR. NILS GUSTAF NILSSON, sub-secretário adjunto na Administração Central do Comércio;
 Capitão ERIK AXEL FREDRIK EGGERT, perito marítimo no Social Board.

Experts and Assistant Delegates:

MR. AXEL SIGURD LITSTRÖM, Chief Bureau Engineer in the Royal Telegraph Office;
 MR. GUNNAR MACERIK BÖÖS, First Amanuensis in the Board of Trade;
 Captain JOHN NILS GUNNAR ANDERBERG, The Swedish Shipowners' Association;
 Captain NILS PETTER LARSSON, President of the Swedish Society of Masters and Officers of the Mercantile Marine;
 MR. NICKLAS OLSSON, President of the Swedish Seamen's Union.

UNION OF SOCIALIST SOVIET REPUBLICS:

Delegates:

MR. JAN LVOVITCH ARENS, Counsellor to the U.S.S.R. Embassy in Paris;
 Captain KARL PAVLOVITCH EGGI, Commander of the Icebreaker *Lenin*, Soviet Merchant Fleet (Sovtorgflot).

Expert and Secretary:

MR. PETER NIKOLAEVITCH MATVEEFF, Chief Inspector of the Register of the U.S.S.R.

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 Committee for Communications and Transit;
 MR. J. M. F. ROMEIN, Secretary of the Permanent Committee for Ports and Maritime Navigation,

Who accordingly assembled in London.

Vice-Admiral Sir Herbert Richmond was appointed President of the Conference, and Mr. W. Carter, Secretary-General.

For the purposes of its work the Conference set up the following Committees, of which the under-mentioned were Presidents:

Committee on Construction: Rear-Admiral Rock.
 Committee on Life-Saving Appliances, &c.: Sir Norman Hill.

Committee on Radiotelegraphy: Mr. Giess.
 Committee on Safety of Navigation: Sir Charles Hipwood.

Committee on Certificates: Major-General Marena.
 Committee on General Provisions: Sir Charles Hipwood.

Committee on Drafting: Senator Rio.

In the course of a series of meetings between the 16th April, 1929, and the 31st May, 1929, a Convention, dated the 31st May, 1929, for the Safety of Life at Sea was drawn up.

I

At the moment of signing the Convention for the Safety of Life at Sea concluded this day, the undersigned Plenipotentiaries have agreed on the following:

Safety Operators

In order to ensure the coming into force at an early date of the international agreement to make the installation of radiotelegraphy obligatory on all cargo ships

Peritos e delegados assistentes:

SR. AXEL SIGURD LITSTRÖM, Chief Bureau Engineer in the Royal Telegraph Office;
 SR. GUNNAR MACERIK BÖÖS, First Amanuensis in the Board of Trade;
 Captain JOHN NILS GUNNAR ANDERBERG, The Swedish Shipowners' Association;
 Captain NILS PETTER LARSSON, President of the Swedish Society of Masters and Officers of the Mercantile Marine;
 SR. NICKLAS OLSSON, President of the Swedish Seamen's Union.

UNIAO DAS REPUBLICAS SOVIÉTICAS SOCIALISTAS:

Delegados:

SR. JAN LVOVITCH ARENS, Conselheiro da Embaixada da U. R. S. S. em Paris;
 Capitão KARL PAVLOVITCH EGGI, comandante do quebra-gelos *Lenin*, frota mercante dos soviets. (Sovtorgflot).

Perito e secretário:

SR. PETER NIKOLAEVITCH MATVEEFF, Chief Inspector of the Register of the U. S. S. R.

A Sociedade das Nações, tendo sido convidada a enviar representantes à Conferência, como observadores, nomeou a seguinte delegação:

SR. ROBERT HAAS, Secretary-General of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit;
 SR. J. M. F. ROMEIN, Secretary of the Permanent Committee for Ports and Maritime Navigation.

Que por isso reuniram em Londres.

Foi nomeado presidente da Conferência o vice-almirante Sir Herbert Richmond, e o Sr. Walter Carter foi nomeado secretário geral.

Para execução dos seus trabalhos a Conferência constituiu as comissões seguintes, tendo sido nomeados os presidentes abaixo indicados:

Comissão de Construção: contra-almirante Rock.
 Comissão de Meios de Salvação: Sir Norman Hill.

Comissão de Radiotelegrafia: Sr. Giess.
 Comissão de Segurança de Navegação: Sir Charles Hipwood.

Comissão de Certificados: major-general Marena.
 Comissão de Disposições Gerais: Sir Charles Hipwood.
 Comissão de Redacção: Senador Rio.

No decurso de uma série de reuniões, que se realizaram entre 16 de Abril de 1929 e 31 de Maio de 1929, foi elaborada uma Convenção, datada de 31 de Maio de 1929, para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar.

I

Por ocasião da assinatura da Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, que foi concluída hoje, os Plenipotenciários abaixo assinados acordaram no que segue:

Operadores diplomados

Com o fim de assegurar a entrada em vigor, numa data aproximada da do acôrdo internacional que torna obrigatória a instalação da radiotelegrafia a bordo de todos

of 1,600 tons gross tonnage and upwards, and thereby to promote the general safety of life at sea, the Contracting Governments undertake to use their efforts to promote an amendment to the Radiotelegraph Convention to the effect that the requirements as to the minimum speed of operation to be attained by an operator on board a compulsorily fitted ship should be laid down as follows:

«Correct transmission and correct reception by ear of code groups (mixed letters, figures and punctuation marks) at a speed of 16 (sixteen) groups per minute. Each code group must comprise 5 (five) characters, each figure or punctuation mark counting as 2 (two) characters».

Should the International Radiotelegraph Conference find itself unable to approve of the above proposal, the present Conference is of opinion that a new Certificate with operating qualifications as set out above should be established, and that the holders of such Certificate should be authorised to deal with public correspondence in ship stations of the Third Class as defined by the Washington Radiotelegraph Convention.

II

The conference takes note of the following declarations, made by the undermentioned delegations:

(A)

The Plenipotentiaries of the United States of America formally declare that the signing of the International Convention for the Safety of Life at Sea by them, on the part of the United States of America, on this date, is not to be construed 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 Convention for the Safety of Life at Sea 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.

(B)

The Delegation of the Union of Socialist Soviet Republics declares that the Government of the Union of Socialist Soviet Republics, not being a party to the International Radiotelegraph Convention of 1927, does not consider itself bound by the undertaking embodied in Part I of this Final Act, but will, upon ratification of the International Convention for the Safety of Life at Sea, apply and give full effect to those articles of the last-named Convention and its annexes, where reference is made to provisions of the said Radiotelegraph Convention, as parties to the International Convention for the Safety of Life at Sea only.

os navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 1:500 toneladas, e de aumentar assim em geral a segurança da vida humana no mar, os Governos contratantes comprometem-se a empregar todos os seus esforços para promover uma modificação da Convenção Radiotelegráfica Internacional com o fim de se fixarem como segue as exigências sobre a velocidade mínima em serviço que deve ser atingida por um operador a bordo dos navios que são obrigatoriamente munidos de instalações:

«Transmissão correcta e recepção auditiva correcta de grupos do código (mistura de letras, de números e de sinais de pontuação) à velocidade de 16 (dezasseis) grupos por minuto. Cada grupo do código deve compreender 5 (cinco) caracteres, contando-se cada número ou sinal de pontuação por 2 (dois) caracteres».

No caso de a Conferência Radiotelegráfica Internacional se julgar inhabilitada para aprovar a proposta acima, a presente Conferência é de opinião que deve ser estabelecido um novo Certificado contendo as qualificações exigidas aos operadores, tais como são indicadas acima, e que os possuidores de tal Certificado devem ser autorizados a fazer correspondência pública nas estações a bordo de navios de 3.^a categoria tal como é definida pela Convenção Radiotelegráfica de Washington.

II

A Conferência toma nota das seguintes declarações feitas pelas delegações abaixo mencionadas:

(A)

Os Plenipotenciários dos Estados Unidos da América declaram formalmente que a assinatura por eles aposta na Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, em data de hoje, não deve ser considerada como indicação de que o Governo dos Estados Unidos da América reconhece um regime ou entidade signatária ou aderente à Convenção como o Governo de um país, desde que esse regime ou entidade não esteja reconhecido pelo Governo dos Estados Unidos da América como Governo desse país.

Os Plenipotenciários dos Estados Unidos da América declaram além disso que a participação dos Estados Unidos da América na Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, assinada hoje, não envolve, por parte dos Estados Unidos da América, nenhuma obrigação contratual para com um país representado por um regime ou entidade que o Governo dos Estados Unidos da América não reconhece como Governo desse país, até que tal país tenha um Governo reconhecido pelo Governo dos Estados Unidos da América.

(B)

A Delegação da União das Repúblicas Soviéticas Socialistas declara que o Governo da União das Repúblicas Soviéticas Socialistas, não sendo parte contratante na Convenção Radiotelegráfica Internacional de 1927, não se considera ligado ao compromisso que figura na Parte I deste Acto Final, mas aplicará, após ratificação da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, e dará plena efectivação aos artigos desta última Convenção e seus anexos, em que é feita referência às prescrições da dita Convenção Radiotelegráfica, somente como parte contratante da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar.

III

The Conference also adopts the following recommendations:

As Regards Construction

1. STABILITY

The necessity for and practicability of adopting stability regulations have been considered by this Conference, and the opinion has been reached that at this time it is practicable to adopt only the general requirement for stability tests on new passenger ships contained in Article 8. The Conference desires, however, to draw the attention of the Contracting Governments to the desirability of a study by each Administration of the subject of stability for the different national types of ships and trades, and of the exchange of information on this subject between these Contracting Governments.

2. OPENINGS IN BULKHEADS AND SHIP'S SIDES

The objection which attaches to openings, which may sometimes be open at sea, in the sides of ships and in the main transverse watertight bulkheads is recognised by this Conference, but it is the sense of the Conference that it is not at this time practicable to adopt international regulations concerning such openings which are more exacting than those incorporated in the Regulations. The Conference recommends, however, that the various Governments make special effort to assure that the number of such openings, particularly hinged side-cuttles below the margin line and doors low down in the machinery space bulkheads, be kept at the minimum required in each case.

3. SERVICES OF SPECIAL RISK

The International Conference on Safety of Life at Sea realises that there are trades, such as the passenger services between England and the nearby Continental ports, in which the sea risks are, owing to weather and traffic conditions, exceptional, and where it is practicable, owing to the absence of general cargo, to adopt a higher standard of subdivision than that prescribed by the Convention. The Conference, therefore, recommends that the Contracting Governments concerned consider the adoption, in the case of ships primarily engaged in the carriage of passengers in such trades, of such improved standards of subdivision as may be found reasonable and practicable.

As Regards Life Saving Appliances, &c.

4. MEANS OF CLINGING TO BOATS

The International Conference on Safety of Life at Sea recommends that the Contracting Governments should consider the practicability of requiring life-boats carried on ships registered in their ports to be fitted with means to enable persons to cling to the boats if upturned in the water, without increasing the risks incident to the lowering of the boat.

5. DANGEROUS GOODS

The International Conference on Safety of Life at Sea recommends that every possible effort should be made with a view to attaining an international agree-

III

A Conferência adopta também as seguintes recomendações:

Relativamente a construção

1. ESTABILIDADE

A Conferência examinou a necessidade e possibilidade prática de adoptar regras relativas a estabilidade, tendo prevalecido a opinião de que, presentemente, é apenas possível, na prática, adoptar as prescrições gerais, relativas a experiência de estabilidade nos navios novos de passageiros, contidas no artigo 8.º A Conferência deseja contudo chamar a atenção do Governo contratante para o facto de ser desejável que cada Administração estude a questão da estabilidade para os diferentes tipos nacionais de navios e de tráfego, e que os Governos Contratantes transmitam uns aos outros as informações obtidas sobre este assunto.

2. ABERTURAS NAS ANTEPARAS E AMURADAS DOS NAVIOS

As objecções relativas às aberturas, que podem algumas vezes ser abertas pelo mar, nas amuradas dos navios e nas anteparas estanques transversais e principais foram consideradas por esta Conferência, mas a Conferência julga que actualmente não é praticável adoptar regras internacionais relativas a tais aberturas mais severas do que aquelas incluídas nas regras.

A Conferência recomenda contudo que os diversos governos se esforcem em especial por assegurar que, em cada caso, seja reduzido ao mínimo o número de tais aberturas, principalmente as vigias móveis em torno de charneira, nas amuradas, abaixo da linha de segurança em avaria, e as portas colocadas nas partes baixas das anteparas do compartimento das máquinas.

3. TRÁFEGOS QUE APRESENTAM RISCO ESPECIAL

A Conferência Internacional sobre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar emite a opinião de que há tráfegos, como os de passageiros entre a Inglaterra e os portos vizinhos do continente, nos quais os riscos do mar são, devido ao tempo e às condições de tráfego, excepcionais e onde é praticável, devido à ausência de carga, adoptar um grau de compartimentagem mais elevado do que aquele prescrito pela Convenção. A Conferência, portanto, recomenda que os Governos Contratantes interessados considerem a adopção, no caso de navios empregados principalmente no transporte de passageiros naqueles tráfegos, de um grau mais elevado de compartimentagem, na medida do que for julgado possível e razoável.

Relativamente aos meios de salvação, etc.

4. MEIOS DE SE AGARRAR ÀS EMBARCAÇÕES

A Conferência Internacional sobre a Segurança da Vida Humana no Mar recomenda que os Governos Contratantes deveriam considerar a possibilidade prática de exigir que as embarcações salva-vidas transportadas pelos navios registados nos seus portos sejam providas de meios que permitam às pessoas agarrarem-se às embarcações quando estas estejam voltadas no mar, sem aumentar os riscos inerentes ao lançamento ao mar dessas embarcações.

5. MERCADORIAS PERIGOSAS

A Conferência Internacional sobre a Segurança da Vida Humana no Mar recomenda que sejam feitos todos os possíveis esforços em vista de se chegar a um

ment as to what goods should be considered as «dangerous goods» as mentioned in Article 24 of the Present Convention and of fixing uniform rules for the packing and stowage of such goods.

As Regards Radio-telegraphy

6. ALARM SIGNAL

The International Conference on Safety of Life at Sea, having approved of the use of the automatic alarm receiver for watch-keeping purposes, and anticipating that a large number of these receivers will be installed in passenger and cargo ships in the near future, recommends that the next International Radiotelegraph Conference prescribe that «the alarm signal shall, as a general rule, precede the distress signal».

7. CYCLONE WARNINGS

The International Conference on Safety of Life at Sea, considering that it is of more importance to prevent disaster than to render assistance after a disaster has occurred, and being of the opinion that in certain cases use may be made of the auto-alarm to this end, strongly recommends that the next International Radiotelegraph Conference authorise Governments to permit coast stations under their jurisdiction to precede the broadcasting of emergency cyclone warnings by the alarm signal.

8. WAVE LENGTHS

The International Conference on Safety of Life at Sea draws the attention of the Governments concerned to the advisability of ensuring that signals of distress utilising waves of Type A2 shall be effective over a sufficiently wide band of frequencies.

The Conference also desires to draw attention to the provisions of Article, 5, § 11, of the Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927, and to point out that radiotelephonic transmissions on frequencies in the neighbourhood of the distress wave will render inoperative automatic alarm receivers working on the alarm signal defined in Article 19, § 21, (e), of the above-mentioned Regulations. The Conference desires, therefore, to emphasise the importance, in the interests of safety of life at sea, of avoiding the use of radiotelephonic emissions in the neighbourhood of the distress wave, except in case of emergency.

As Regards Safety of Navigation

9. RADIO AIDS TO NAVIGATION

The International Conference on Safety of Life at Sea recommends that the Contracting Governments should establish and maintain an adequate system of radio aids to navigation, and should take all necessary measures to ensure the efficiency and reliability of such services.

10. SYNCHRONISED RADIO AND UNDER-WATER SIGNALS

The International Conference on Safety of Life at Sea favours the extension of the installation of distance-finding apparatus capable of emitting synchronised radio and under-water signals, as necessary to meet

acôrdo internacional sôbre as mercadorias que devem ser consideradas perigosas, no sentido mencionado no artigo 24.º da presente Convenção, e sôbre a fixação de regras uniformes para a embalagem e estiva de tais mercadorias.

Relativamente a radiotelegrafia

6. SINAIS DE ALARME

A Conferência Internacional sôbre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, tendo aprovado o emprêgo do receptor automático de alarme para assegurar a escuta e prevendo que será instalado um grande número destes receptores a bordo de navios de passageiros e de carga, num futuro próximo, recomenda que a próxima Conferência Internacional Radiotelegráfica prescreva que «o sinal de alarme deve, em regra geral, preceder o sinal de socorro».

7. AVISOS DE CICLONE

A Conferência Internacional sôbre a Segurança da Vida Humana no Mar, considerando que é da maior importância prevenir os naufrágios do que prestar socorros depois de o naufrágio ter ocorrido e sendo de opinião que em certos casos deve ser empregado, com êste fim, o receptor automático de alarme, recomenda com muito interesse que a próxima Conferência Internacional Radiotelegráfica autorize os Governos a permitir que estações costeiras sob a sua jurisdição façam preceder pelo sinal de alarme as decisões de avisos urgentes de ciclones.

8. COMPRIMENTO DE ONDAS

A Conferência Internacional sôbre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar chama a atenção dos Governos interessados para o facto de ser desejável assegurar que os sinais de socorro emitidos sôbre um comprimento de onda do tipo A2 possam ser ouvidos sôbre um campo de frequências bastante largo.

A Conferência deseja também chamar a atenção para as disposições do artigo 5, § 11, das Regras anexas à Convenção Internacional Radiotelegráfica de Washington, de 1927, e acentuar que as transmissões radiotelegráficas sôbre frequências vizinhas de onda de socorro tornarão ineficazes os receptores automáticos de alarme que utilizem o sinal de alarme definido no artigo 19, § 21 (e), das Regras acima mencionadas. A Conferência deseja portanto sublinhar a importância que tem, no interesse de segurança da vida humana no mar, o facto de se evitar o uso de emissões radiotelefónicas na vizinhança da onda de socorro, excepto em casos de urgência.

Relativamente à segurança da navegação

9. AUXÍLIO DADO À NAVEGAÇÃO PELA RADIOELECTRICIDADE

A Conferência Internacional sôbre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar recomenda que os Governos Contratantes estabeleçam e mantenham sistema adequado de auxílio à navegação por meio da radioelectricidade e tomem as medidas necessárias com o fim de assegurar a eficiência e bom funcionamento de tais serviços.

10. SINAIS RADIOTELEGRÁFICOS E SUBMARINOS SINCRONIZADOS

A Conferência Internacional sôbre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar é favorável ao desenvolvimento das instalações de aparelhos de determinação de distâncias susceptíveis de emitir sinais radioeléctricos sin-

navigational needs in distance finding and position finding by vessels.

11. DEPTH-SOUNDING APPARATUS

The International Conference on Safety of Life at Sea recommends that the Contracting Governments should encourage the development and use of echo depth-sounding apparatus.

12. LIFE-SAVING SIGNALS

The International Conference on Safety of Life at Sea considers that the signals for life-saving stations communicating with vessels in distress and signals for vessels in distress communicating with life-saving stations should be international.

13. SHORE LIGHTS

The International Conference on Safety of Life at Sea considers that, so far as practicable, steps should be taken by the Administrations concerned to regulate the position and the intensity of lights on land in the vicinity of the entrances to ports so as to ensure that such lights cannot be mistaken for, or do not impair the visibility of, the navigation lights of the port.

14. COLLISION REGULATIONS. — AIRCRAFT

Under the International Collision Regulations, aircraft on the surface of the water are within the definition of «steam vessels». As such, they are required to carry lights, make sound signals and manoeuvre, both in respect of surface vessels and of each other, in a manner that is not, in some instances, possible for them, due to the physical limitations of aircraft. At the same time, they can and should take upon themselves some definite measure of responsibility for the avoidance of collisions between surface vessels and aircraft on the surface of the water, and it is necessary that their rights and duties, when on the surface of the water, should be defined.

In order that an international agreement may be reached covering those provisions of the International Collision Regulations which apply to surface vessels and to aircraft on the surface of the high seas and on the waters connected therewith, navigable by sea-going vessels, the Conference recommends, in the interests of safety of life at sea, that this question should be studied by the competent authorities in the countries concerned, so that there may be an exchange of views, and an endeavour made to arrive at an international agreement. The Conference requests the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to take the necessary action in the matter.

As Regards Certificates

15. RECOGNITION OF CONVENTION STANDARDS

Recognising the importance of bringing the Convention standards into operation at the earliest possible date, it is recommended that all such steps as may be practicable should be taken by the Contracting Governments to secure the recognition in international trade as from the date of the signing of this Convention of such ships as in fact conform to such standards.

In faith whereof the undersigned have affixed their signatures to the present Act.

cronizados e sinais submarinos, na medida em que forem necessários à navegação para determinar as distâncias e as posições dos navios.

11. APARELHO DE SONDAGENS PELO SOM

A Conferência Internacional sobre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar lembra aos Governos Contratantes que deveriam promover o desenvolvimento e uso dos aparelhos de sondagem pelo som.

12. SINAIS DE SALVAÇÃO

A Conferência Internacional sobre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar é de opinião que os sinais entre as estações de salvação e os navios em perigo e, reciprocamente, os sinais entre os navios em perigo e as estações de salvação deveriam ser internacionalizados.

13. LUZES EM TERRA

A Conferência Internacional sobre a Segurança da Vida Humana no Mar é de opinião que, tanto quanto possível, deveriam ser tomadas pelas Administrações medidas tendentes a regularizar a posição e intensidade das luzes em terra na vizinhança das entradas dos portos, de forma a evitar que tais luzes possam ser confundidas com as do porto (destinadas à navegação), ou impeçam a visão das mesmas luzes.

14. REGRAS PARA EVITAR ABALROAÇÕES — AERONAVES

Segundo as regras internacionais para evitar abalroações, as aeronaves, quando pousadas no mar, entram dentro da definição de «navios a vapor». Como tal, são obrigadas a ter luzes de navegação, fazer sinais e manobrar, tanto em relação aos navios de superfície como em relação a outras aeronaves, de um modo que nem sempre é possível para elas devido às suas condições. Por outro lado, estas aeronaves podem e devem tomar a iniciativa de certas medidas, de que assumem a responsabilidade, com o fim de evitar abalroações com navios de superfície ou com outras aeronaves pousadas na água e é portanto necessário que os seus direitos e deveres, quando pousadas na água, sejam definidos. A fim de se conseguir um acordo internacional abrangendo as disposições das regras internacionais para evitar abalroações, aplicáveis tanto aos navios de superfície como às aeronaves quando pousadas no alto mar ou sobre as águas e com êle ligadas e que sejam navegáveis por navios de mar, a Conferência lembra, no interesse da salvaguarda da vida humana no mar, que esta questão seja estudada pelas autoridades competentes dos países interessados, de forma a poder haver uma troca de impressões e a serem feitos esforços para se chegar a um acordo internacional. A Conferência solicita do Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte que tome as medidas necessárias a êste fim.

Relativamente a certificados

15. RECONHECIMENTO DAS DISPOSIÇÕES REGULAMENTARES DA CONVENÇÃO

Reconhecendo a importância da aplicação das disposições regulamentares da Convenção no mais curto prazo possível, recomenda-se que os Governos Contratantes tomem todas as medidas possíveis destinadas a assegurar o reconhecimento dos navios empregados no tráfego internacional que, a partir da data da assinatura da Convenção, estejam em regra com as referidas disposições.

Em fé do que os abaixo assinados apuseram a sua assinatura no presente Acto.

Done in London this thirtyfirst day of May, 1929, 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.

Feito em Londres, aos trinta e um dias do mês de Maio de mil novecentos e vinte e nove, num exemplar único, que será depositado nos arquivos do Govêrno do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, que entregará cópias certificadas autênticas a todos os Governos signatários.

Sthamer.
Gustav Koenigs.
Arthur Werner.
Walter Laas.
Otto Riess.
Hermann Giess.
Hugo Dominik.
Henry James Feakes.
Thomas Free.
A. de Gerlaache de Gomery.
G. de Winne.
A. Johnston.
Lucien Pacaud.
Emil Krogh.
V. Lorck.
P. Villadsen.
Javier de Salas.
John Whelan Dulanty.
E. C. Foster.
Wallace H. White.
Arthur J. Tyrer.
Charles M. Barnes.
Geo. H. Rock.
Clarence S. Kempff.
Dickerson N. Hoover.
W. D. Terrell.
John G. Tawressey.
Herbert B. Walker.
Charles A. McAllister.
Edward L. Cochrane.
J. C. Niedermair.
John F. MacMillan.
David Arnott.
N. B. Nelson.
E. M. Webster.
E. B. Calvert.
Vinton Chapin.
Gustaf Wrede.
V. Bergman.
Karl Kurten.
Rio.
A. Haarbleicher.
Jean Marie.
F. Thouroude.
H. Brillié.
Fricker.
J. Pinczon.
R. Rossigneux.
Ch. Dilly.
H. W. Richmond.
Westcott Abell.
A. L. Ayre.
F. W. Bate.
C. H. Boyd.
William C. Currie.
A. J. Daniel.
Norman Hill.
C. Hipwood.
A. Morrell.
Walter Carter.
W. C. Fergusson.
W. Graham.
A. E. Lee.
W. E. Stimpson.
F. J. Waller.

W. J. Wilton.
G. L. Corbett.
E. V. Whish.
Mansukhlal Atmaram Master.
Giulio Ingianni.
Alberto Alessio.
Delfino Rogeri di Villanova.
Torquato C. Giannini.
Francesco Marena.
Ernesto Ferretti.
G. Gneme.
Luigi Biancheri.
M. Cosulich.
Salvatore Giacchetti.
Federico Falcolina.
Yukio Yamamoto.
Shichihei Ota.
Itaro Ishii.
Sonoji Tsuchiya.
Kazuma Minato.
S. Ikushima.
K. Seno.
Shimadzu.
N. Masukata.
T. Saito.
Y. Saito.
Motoki Matsumura.
C. Anazawa.
B. Vogt.
L. T. Hansen.
Arth H. Mathiesen.
E. Wettergreen.
C. Fock.
C. H. de Goeje.
A. van Driel.
J. A. Bland van den Berg.
Phs. van Ommeren.
H. G. J. Ulkens.
H. Bosch van Drakestein.
Erik Palmstierna.
Nils Gustaf Nilsson.
A. Sigurd Litström.
G. MacErik Böös.
Nicklas Olsson.
J. Arens.
K. Eggi.
P. Matveeff.