

Međunarodna konvencija za zaštitu ljudskog života na moru, 1937.

Sadržaj

Uvod

Glava I. Uvodne odredbe

Glava II. Brodogradnja

Glava III. Sredstva za spasavanje, itd.

Glava IV. Radiotelegrafija

Glava V. Bezbednost plovidbe

Glava VI. Uverenja

Glava VII. Opšte odredbe

Glava VIII. Završne odredbe

Dodatak I. Pravilnik

Brodogradnja

Sredstva za spasavanje, itd.

Bezbednost plovidbe

Uverenja

Dodatak II. Međunarodni Pravilnik za suzbijanje sudara na moru

347.79

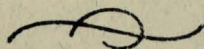
Međunarodna Konvencija

ZA

ZAŠTITU LJUDSKOG ŽIVOTA NA MORU

POTPISANA U LONDONU, 31 MAJA 1929

4427



BEOGRAD, 1937

MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA KRALJEVINE JUGOSLAVIJE

Уведено у нови инвентар бр. 1540
1. јануара 1942 год.
Београд.

Međunarodna Konvencija

ZA

ZAŠTITU LJUDSKOG ŽIVOTA NA MORU

POTPISANA U LONDONU, 31 MAJA 1929

BEOGRAD, 1937

541



Juw. br.
38483

SADRŽAJ

444

	Strana
Uvod	5
Glava I. Uvodne odredbe	11
Glava II. Brodogradnja	12
Glava III. Sredstva za spasavanje, itd.	15
Glava IV. Radiotelegrafija	20
Glava V. Bezbednost plovidbe	27
Glava VI. Uverenja	33
Glava VII. Opšte odredbe	35
Glava VIII. Završne odredbe	37
Dodatak I. Pravilnik	43
Brodogradnja	43
Sredstva za spasavanje, itd.	63
Bezbednost plovidbe	82
Uverenja	84
Dodatak II. Međunarodni Pravilnik za suzbijanje sudara na moru	89

**MEĐUNARODNA KONVENCIJA ZA ZAŠTITU LJUDSKOG
ŽIVOTA NA MORU, OD 31 MAJA 1929, U LONDONU**

U V O D

Vlade Nemačke, Commonwealth-a Australije, Belgije, Kanade, Danske, Španije, Slobodne Države Irske, Sjedinjenih Država Amerike, Finske, Francuske, Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Severne Irske, Indije, Italije, Japana, Norveške, Nizozemske, Švedske, Saveza Sovjetskih Socijalističkih Republika, želeći da odrede po zajedničkom sporazumu načela i propise u cilju zaštite ljudskih života na moru, smatrajući da je najbolji način za postignuće ovog cilja zaključenje jedne konvencije, Odredile su da ih zastupaju sledeći opunomoćenici:

Vladu Nemačke:

G. Dr. Friedrich STHAMER, izvanredni i opunomoćeni ambasador Nemačke u Londonu.

G. Gustav KOENIGS, Ministerialdirigent u Reichsverkehrsministerium-u, Geheimer Regierungsrat, Berlin.

G. Arthur WERNER, Oberregierungsrat na Reichsverkehrsministerium-u, Geheimer Justizrat, Berlin.

G. Walter LAAS, Profesor, Direktor Klasifikacionog Društva „Germanischer Lloyd“, Berlin.

G. Dr. Otto RIESS, Direktor u penziji Reichsschiffsvermessungsamt-a, Geheimer Regierungsrat, Neubrandenburg.

G. Hermann GIESS, Ministerialrat u Reichspostministerium-u, Berlin.

G. Viceadmiral Hugo DOMINIK, Pretsednik „Deutsche Seewarte“, Hamburg.

Vladu Države Australijske:

G. Kapetan bojnog broda Henry JAMES FEAKES, Royal Australian Navy, Pomorski atašej Commonwealth-a u Londonu.

G. Kapetan korvete u penziji Thomas FREE, Royal Naval Reserve.

G. Kapetan bojnog broda J. K. DAVIS, Direktor Navigacije.

Vladu Belgije:

G. Baron de Gerlache de GOMERY, Genaralni Direktor Pomorske Uprave.

G. Gustave de WINNE, inženjer-šef, Direktor Odeljenja Pomorske Uprave.

G. Georges GOOR, Savetnik Pomorske Uprave.

Vladu Kanade:

G. Alexander JOHNSTON, Podministar Mornarice.

G. Lucien PACAUD, Sekretar Visokog Komesariata u Londonu.

Vladu Danske:

G. Emil KROGH, šef Ureda u Ministarstvu Trgovine, Industrije i Plovidbe.

G. V. TOPSÖE-JENSEN, sudija Vrhovnoga Suda.

G. Kapetan V. LORCK, Direktor Plovidbe.

G. J. A. KORBING, Direktor Brodarskog društva „Det Forenede Dampskibsstelskab“.

G. Aage H. LARSEN, Inženjer-konstruktor u Ministarstvu Trgovine, Industrije i Plovidbe.

G. Arnold POULSEN, Inženjer u Ministarstvu Trgovine, Industrije i Plovidbe.

Vladu Španije:

G. Kontra-admiral Don Francisco Javier de SALAS Gonzalez, šef Brodarske Komisije u Evropi.

Vladu Slobodne Države Irske:

G. J. W. DULANTY, Komesar za Trgovinu Slobodne Države Irske u Velikoj Britaniji.

G. E. C. FOSTER, Glavni Inspektor Pomorskog odeljenja, Ministarstva Trgovine i Industrije.

Vladu Sjedinjenih Država Amerike:

Uvaženi G. WALLACE H. WHITE, Mladi, član Kongresa, Pretsednik Komisije za Trgovačku mornaricu i Ribarstvo.

G. Arthur J. TYRER, Komesar za Brodarstvo, Ministarstvo trgovine.

G. Charles M. BARNES, šef Uprave Ugovora, Pretsedništva Vlade.

G. Kontra-admiral George H. ROCK, Brodarsko-građevinske Struke, pomoćnik šefa Odeljenja za konstrukcije i popravke, Ministarstvo mornarice.

G. Kapetan bojnog broda Clarence S. KEMPF, United States Navy, Hidrograf, Ministarstvo Mornarice.

G. Dickerson N. HOOVER, Generalni Inspektor — Kontrolor Odeljenja Inspekcije parobroda u Ministarstvu Trgovine.

G. William D. TERRELL, šef odeljenja za Radioelektricitet Ministarstva Trgovine.

G. Kontra-admiral u penziji John G. TAWRESEY, Brodarsko-građevinske Struke, United States Shipping Board.

G. Herbert B. WALKER, Pretsednik Američkog Udruženja Vlasnika Brodova na paru.

G. Henry G. SMITH, Pretsednik Nacionalnog Američkog Saveta konstruktora brodova.

G. Kapetan Charles A. Mc ALLISTER, Pretsednik American Bureau of Shipping.

Vladu Finske:

G. Baron Gustaf WREDE, Pretsednik Shipping Board.

G. Kapetan Vaino BERGMAN, Inspektor Brodarstva.

G. Konsul Karl KURTEN, Direktor Finskog Udruženja Brodovlasnika.

Vladu Francuske:

G. RIO, senator, bivši Ministar.

G. Šef — inženjer Mornarice HAARBLEICHER, Direktor Odeljenja za Trgovačku mornaricu i za brodarski materijal Ministarstva Javnih radova.

G. Glavni inženjer Mornarice MARIE, u Direkciji za trgovačku mornaricu i za brodarski materijal.

G. Kapetan bojnog broda THOUROUDE, Pomorski Atašej u Ambasadi Francuske u Londonu.

Vladu Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Severne Irske:

G. Vice-admiral Sir Herbert W. RICHMOND, Royal Navy. Sir Westcott ABELL, Profesor Brodogradnje, Armstrong College, Newcastle-on-Tyne.

G. A. L. AYRE, Potpretsednik Federacije Brodograditelja.

F. Kapetan F. W. BATE, Nautički Savetnik Odeljenja za Trgovačku Mornaricu, Board of Trade.

G. C. H. BOYD, iz Odeljenja za Trgovačku Mornaricu, Board of Trade.

Sir William C. CURRIE, Pretsednik Chamber of Shipping of the United Kingdom.

G. A. J. DANIEL, Glavni Ship Surveyor, Board of Trade.

Sir Norman HILL, Pretsednik Merchant Shipping Advisory Committee.

Sir Charles HIPWOOD, Principal Assistant Secretary, Mercantile Marine Departement, Board of Trade.

G. Kapetan A. R. H. MORRELL, Trinity House.

Vladu Indije:

Sir Geoffrey L. CORBETT, Departman za Trgovinu, Vlada Indije.

G. Kapetan E. V. WHISH, Lučki oficir, Bombay.

G. M. A. MASTER, Generalni Direktor Scindia Steam Navigation Company.

Vladu Italije:

G. Lučki General G. INGIANNI, Generalni Direktor Trgovačke Mornarice.

G. Vice-admiral A. ALESSIO, šef Tehničke inspekcije Trgovačke Mornarice.

G. Grof D. ROGERI DI VILLANOVA, Savetnik poslanstva u Ambasadi u Londonu.

G. Dr. T. G. GLANNINI, Savetnik Emigracije.

G. Lučki General F. MARENA, Viceinspektor Lučkih kapetanija.

G. Inženjer-General E. TERRETTI, šef Tehničkog Biroa Pomorskog i Aeronautičkog Registra Talijanskog.

G. G. GNEME, Šef Telegrafске Službe, Generalna Direkcija Pošta i Telegrafa.

G. Kapetan fregate L. BIANCHERI, Kraljevske Talijanske Mornarice.

Vladu Japana:

G. YUKIO YAMAMOTO, Generalni Inspektor Biroa za Trgovačku Mornaricu, Ekspert u Saobraćajnom odeljenju.

G. Kapetan bojnog broda Schichihei OTA, Carske Japanske Mornarice.

G. Itaro ISHII, sekretar Ambasade prve klase.

Vladu Norveške:

G. B. VOGT, Izvanredni poslanik i Opunomoćeni Ministar u Londonu.

G. L. T. HANSEN, Direktor Odeljenja za Mornaricu, Ministarstvo Trgovine i Plovidbe.

G. J. SCHONHEYDER, Glavni Kontrolor Ship und Engineer Division, Ministarstvo Trgovine i Plovidbe.

G. Arth. H. MATHIESEN, Potpretsednik Norveškog Udruženja Brodovlasnika.

G. Kapetan N. MARSTRANDER, Pretsednik Biroa Norveškog Udruženja Brodarskih Kapetana.

G. A. BIRKELAND, Direktor Norveškog Udruženja Mornara i Ložača.

Vladu Nizozemske:

G. Viceadmiral C. FOCK, Generalni Inspektor Plovidbe.

G. C. H. DE GOEJE, bivši Generalni Inspektor Plovidbe, Nizozemska Indija

G. A. van DRIEL, Savetnik Brodogradnje, Služba Pomorske Inspekcije.

G. J. BLAND van den BERG, Inspektor Obalne i Pomorske Radiotelegrafije.

G. Phs. van OMMEREN, Mlađi, Pretsednik Phs. van Ommeren Ltd.

G. H. G. J. UILKENS, bivši Komodor Netherland Steamship Kompanije.

Vladu Švedske:

G. Baron PALMSTIERNA, Izvanredni Poslanik i Opunomoćeni Ministar u Londonu.

G. Nils Gustaf NILSSON, Šef sekcije u Centralnoj Upravi Trgovine.

G. Kapetan Erik Axel Fredrik EGGERT, Ekspert za Pomorske poslove u Centralnoj Upravi Rada i Socijalne Zaštite.

Vladu Saveza Sovjetskih Socijalističkih Republika:

G. Ivan Lvović ARENS, savetnik Ambasade S. S. S. R. u Parizu.

G. Kapetan Karl Pavlovič EGGI, zapovednik Ledolomca „Lenin“ Sovjetske Trgovačke Mornarice (Sovtorgilot).

koji, pošto su međusobno pokazali svoja punomoćja i našli da su u valjanoj i propisnoj formi, složili su se u sledećim odredbama:

GLAVA I UVODNE ODREDBE

Čl. 1

Vlade ugovornice obavezuju se, da primene odredbe ove Konvencije u cilju pomaganja zaštite ljudskih života na moru, da donesu sve zakonske mere i da preduzmu sve ostalo što će omogućiti njenu punu primenu.

Odredbe ove Konvencije upotpunjuju se Pravilnikom, koji se nalazi u Dodatku I. Ovaj Pravilnik ima isto važenje i stupa na snagu kad i ova Konvencija. Svako pozivanje na ovu Konvenciju znači i jednovremeno pozivanje na dodati Pravilnik.

Čl. 2

Primene i definicije.

1. Odredbe ove Konvencije primenjuju se pod sledećim uslovima na brodove koji pripadaju državama čije su Vlade ugovornice, i na brodove koji pripadaju zemljama na koje se ova Konvencija odnosi u smislu Čl. 62:

Glava II (*Brodogradnja*): na putničke brodove (na mehanički pogon) kada vrše međunarodno putovanje.

Glava III (*Sredstva za spasavanje*): na putničke brodove (na mehanički pogon) ako vrše međunarodna putovanja.

Glava IV (*Radiotelegrafija*): na sve brodove koji vrše međunarodna putovanja, sem na teretne brodove manje od 1600 bruto tona.

Glava V (*Bezbednost plovidbe*): na sve brodove bez obzira na vrstu putovanja.

Glava VI (*Isprave*): na sve brodove na koje se primenjuju Glave II, III i IV.

2. Svaka Glava predviđa još tačnije kategorije brodova na koje se primenjuju odredbe Konvencije i obim te primene.

3. Po ovoj Konvenciji, u koliko nije protivno rečeno:

a) smatra se da brod pripada izvesnoj državi, ako je uvršten u upisniku brodova sa lukom pripadnosti u dotičnoj državi;

b) izraz „Upravna vlast“ označuje Vladu države gde je brod upisan;

c) kao međunarodno putovanje, smatra se putovanje između države na koju se primenjuje ova Konvencija i jedne luke izvan ove države, ili obratno; sve kolonije, prekomorske zemlje, protektorati ili zemlje pod suzerenitetom ili mandatom, smatraju se u ovom pogledu kao zasebne zemlje;

d) pod „putničkim brodom“, podrazumeva se svaki brod sa više od 12 putnika;

e) izraz „Pravila“ označuje Pravila sadržana u Dodatku I.

4. Ova Konvencija se ne primenjuje, ako nije izričito protivno rečeno, na ratne brodove.

Čl. 3

Slučajevi više sile.

Ne potpada pod odredbe ove Konvencije jedan brod na koji se Konvencija u času njegovoga polaska na koje mu drago putovanje ne primenjuje, ako je brod bilo kako promenio pravac svoga putovanja, pod uslovom, da je ova promena pravca bila prouzrokovana rdavim vremenom ili iz ma kog drugog uzroka više sile.

Lica koja se nalaze na jednom brodu usled više sile ili se tu nalaze usled toga što je zapovednik dužan da prevozi brodolomce ili druga lica, ne ulaze u obzir pri ocenjivanju pravilne primene neke odredbe ove Konvencije.

GLAVA II BRODOGRADNJA

Čl. 4

Brodovi na koje se primenjuje ova Glava.

1. Ova se Glava primenjuje, sem u slučajevima gde je drukčije određeno, na nove putničke brodove namenjene za međunarodna putovanja.

2. Putnički brod smatra se da je nov, ako je njegova kobilica bila položena 1 jula 1931 g. ili posle toga roka, ili ako je bio preuđešen za putničku službu istoga dana ili posle toga roka. Svi ostali putnički brodovi smatraju se kao postojeći putnički brodovi.

3. Upravna vlast jedne države može, ako nađe da su prilike i pravac nekog putovanja takvi da nije ni razumna ni potrebna primena odredaba ove Glave, da oslobodi ovih odredaba brodove ili vrste brodova koji pripadaju toj državi, ako se ti brodovi u svojim putovanjima ne udaljavaju više od 20 morskih milja od najbliže obale.

4. U slučaju da se neki putnički brod u svome putovanju ne udaljava više od 200 morskih milja od najbliže obale, Upravna vlast pod koju spada taj brod, može da dozvoli izvesno popuštanje od Pravila IX, X. XV i XIX, u slučaju kad se Upravnoj

vlasti može da pruži dovoljan dokaz, da primena ovih odredaba nije ni umesna ni praktično provediva.

Kod postojećih putničkih brodova koji vrše međunarodna putovanja, a ne odgovaraju odredbama ove Glave koje se odnose na nove putničke brodove, određiće odnosna Upravna vlast kojoj je brod potčinjen, potrebne mere za svaki brod, a u cilju da bi se postigla veća bezbednost tamo gde je to praktično provedivo i umesno.

6. Kod putničkih brodova koji vrše međunarodna putovanja, a koji služe za specijalne prevoze velikoga broja putnika bez krevetskoga smeštaja, kao što je na pr. prevoz hodočasnika, Upravna vlast svake države može, ako nađe da je praktično nemoguće primeniti odredbe ove Glave, osloboditi ovih odredaba pomenute brodove koji pripadaju toj državi, pod sledećim uslovima:

a) Odredbe koje se odnose na brodogradnju moraju biti primenjene u što je moguće široj meri obzirom na okolnosti ovoga saobraćaja.

b) Imaju da se preduzmu mere za određivanje opštih odredaba koje će važiti za posebne slučajeve ovakvog saobraćaja. Ove odredbe moraju da budu saglasne odredbama ostalih Vlada ugovornica, u koliko ih ima, koje bi mogle biti direktno zainteresovane u prevozu ovih putnika.

7. Ova Glava ne primenjuje se na brodove koji nemaju mehanički pogon, kao ni na drvene brodove primitivne građe, kao što su „dove“ („dhows“), džunke, itd.

Čl. 5

Nepromoćive pregrade brodova.

1. Brodovi moraju biti podeljeni pregradama na što efikasniji način, imajući pri tome u vidu prirodu službe kojoj su namenjeni. Odredbe koje se odnose na pregrađivanje, utvrđene su u Članovima i Pravilima koji slede.

2. Step en pregrađivanja utvrđen primenom ovih Pravila menja se prema dužini broda i prema službi kojoj je brod namenjen, tako da najveći step en pregrađivanja odgovara najdužim brodovima, prvenstveno namenjenim za prevoz putnika.

5. Pravila od I do V označuju, kako i na koji način će se odrediti step en pregrađivanja koje ima da bude izvršeno u jednom brodu.

4. Da bi propisani step en pregrađivanja bio poštovan, biće određena teretna linija broda, koja odgovara gazu predviđenom prema pregradama, i naznačena na boku broda izvana. Ako na brodu ima takvih prostorija koje se mogu po volji upotrebiti ili ze smeštaj putnika ili kao spremište za robu, moći će, na traženje brodovlasnika, da se odredi i označi na boku izvana, još jedna ili više teretnih linija, prema različitim gazovima pregradnih odeljenja, za koje buda Upravna vlast odredila da od-

govaraju različitim uslovima službe. Nadvođe koje odgovara svakoj od pomenutih teretnih linija kao i uslovi službe za koje je ono određeno, biće tačno određeni u Uverenju o bezbednosti. Teretne linije pregrađivanja moraju biti označene i upisane na način određen u Pravilu VII.

Čl. 6

Krajne pregrade, pregrade mašinsko-kotlovnog prostora, tuneli osovina, i t. d.

Svi brodovi moraju imati nepromočivu krmenu i pramčanu pregradu, kao i pregrade ispred i iza mašinsko-kotlovnog prostora, a brodovi na vijak moraju da imaju nepromočive tunele za osovine, ili odgovarajuću podelu, a sve prema odredbama Pravila VI.

Čl. 7

Gradnja, ispitivanja, i t. d.

Pravilo VIII do uključivo XIII i Pravilo XV do uključivo XXI sadrže odredbe koje se odnose:

- a) na gradnju i na ispitivanje pregrada, dvostrukih dna, nepromoćivih paluba, nepromoćivih silaza, vodova ventilacije, pregrada protiv požara, i t. d;
- b) na otvore u pregradama, na vanjskoj oplati broda i na palubi koja je izložena moru, na način zatvaranja otvora koji ima biti upotrebljen i način te upotrebe;
- c) na ispitivanja, na periodične preglede i na periodične pokuse načina zatvaranja otvora u nepromoćivim pregradama i na oplati broda;
- d) na izlaze iz nepromoćivih prostorija;
- e) na drenažni uređaj;
- f) na raspoloživu snagu za vožnju krmom i na pomoćno kormilo.

Čl. 8

Utvrđivanje stabiliteta.

Na svakom novom putničkom brodu biće izvršeno po njegovom dovršenju ispitivanje stabiliteta nagibom i biće utvrđeni elementi ovog stabiliteta. Osoblje kome bude predat brod na upotrebu, primiće o tome sva obaveštenja koja mu mogu služiti za uspešno manevrisanje.

Čl. 9

Napomene u brodskom dnevniku.

U brodskom dnevniku mora biti naznačeno otvaranje ili zatvaranje nepromoćivih pregrada, i t. d., kao i sva vežbanja i pregledi, kako je predviđeno u Pravilu XIV.

Čl. 10

Prvi i daljni pregledi brodova.

Osnovna načela koja treba da važe kod pregleda brodova novih ili postojećih, u pogledu korita, kotlova i glavnih i pomoćnih mašina, i u pogledu opreme, utvrđena su u Pravilu XXII. Svaka ugovarajuća Vlada obavezuje se:

1. da izda detaljne propise prema ovim opštim načelima ili da izmeni već postojeće propise, tako da budu u skladu sa pomenutim načelima;

2. da obezbedi primenu ovih propisa.

Uopšte detaljni propisi predviđeni u prethodnom stavu moraju da budu tako sastavljeni, da u pogledu bezbednosti ljudskih života brod bude osposobljen za službu kojoj je namenjen.

GLAVA III

SREDSTVA ZA SPASAVANJE, I T. D.

Čl. 11

Definicije.

U ovoj Glavi:

a) izraz „novi brod“ označuje brod čija je kobilica položena 1 jula 1931 ili posle toga roka: svi ostali brodovi smatraju se „postojećim brodovima“.

b) izraz „kratko međunarodno putovanje“ označuje međunarodno putovanje kod koga se brod ne udaljuje više od 200 milja od najbliže obale;

c) izraz „plivajuće naprave za spasavanje“ označuje plivajuća palubna sedišta, plivajuće palubne stolice, kao i svaku drugu napravu koja ne tone, sem čamaca, pojasa i koluta za spasavanje.

Čl. 12

Primene.

1. Ova se Glava primenjuje, sem u slučajevima kada je drukčije određeno, na putničke brodove na mehanički pogon koji vrše međunarodna putovanja.

2. Posebne odredbe predviđene su u Članovima 13, 14, 19 i 25 za nove putničke brodove koji vrše kratka međunarodna putovanja.

3. Upravna vlast jedne Države, ako smatra da su uslovi i pravac nekog putovanja takovi, da nije ni umesna ni potrebna primena svih odredaba ove Glave, može da oslobodi ovih odredaba u odgovarajućoj meri izvesne brodove ili više brodova koji joj pripadaju, ako se u svojim putovanjima ne udaljuju više od 20 milja od najbliže obale.

4. Kod postojećih putničkih brodova na mehanički pogon, koji vrše međunarodna putovanja i sada ne odgovaraju odredbama ove Glave koje se odnose na nove putničke brodove, odrediće odnosna Upravna vlast, kojoj brod pripada, potrebne mere za svaki takav brod, tako da bude postignuta, koliko je to umesno i praktično moguće, najdalje do 1 jula 1931 g., primena opštih načela postavljenih u Čl. 13 i primerna primena ostalih odredaba sadržanih u ovoj Glavi.

5. Kod putničkih brodova na mehanički pogon koji vrše međunarodna putovanja, koji služe za specijalne prevoze velikog broja putnika a nemaju krevete, kao što je na pr. prevoz hodočasnika, Upravna vlast može, ako nalazi da je praktično nemoguće primeniti odredbe ove Glave, osloboditi ovih odredaba pomenute brodove, pod sledećim uslovima:

a) Odredbe koje se odnose na čamce za spasavanje i na druga sredstva za spasavanje kao i na zaštitu od požara, moraju biti primenjene u što je moguće široj meri, prema prilikama saobraćaja.

b) Svi ovi čamci i sva ova sredstva za spasavanje moraju biti takovi, da se mogu brzo upotrebiti u smislu Čl. 13.

c) Za svako lice koje se nalazi na brodu, mora postojati jedan pojas za spasavanje.

d) Imaju se preduzeti mere, da bi se odredile opšte odredbe koje se imaju primeniti na ovaj poseban slučaj prevoza. Ove odredbe moraju da budu saglasne odredbama ostalih Vlada ugovornica, u koliko ih ima, koje bi mogle biti direktno zainteresovane za prevoz ovih putnika.

Čl. 13

Čamci za spasavanje i plivajuće naprave za spasavanje.

Osnovna načela koja regulišu opremu broda čamcima za spasavanje i plivajućim napravama za spasavanje, predviđena u ovoj Glavi, sastoje se u tome, da ovi čamci i plivajuće naprave za spasavanje moraju da budu takovi, da mogu u slučaju nužde biti brzo upotrebljivi, da ih ima u dostatnom broju i da odgovaraju svojoj svrsi.

1. Da bi čamci za spasavanje i plivajuće naprave za spasavanje bili brzo upotrebljivi, moraju da ispunjavaju sledeće uslove:

a) Moraju biti tako spremni, da ih se može spustiti na vodu brzo i sigurno, čak i kod nepovoljnog poprečnog ili uzdužnog nagiba broda.

b) Treba da je obezbeđena mogućnost da se putnici ukrcaju u čamce za spasavanje brzo i u redu.

c) Smeštaj svakog čamca za spasavanje kao i svake plivajuće naprave za spasavanje mora biti takav, da ne

smeta upotrebi ostalih čamaca za spasavanje ili plivajućih naprava za spasavanje.

2. Da bi oprema broda čamcima za spasavanje i plivajućim napravama za spasavanje odgovarala svojoj svrsi i bila dostatna, moraju biti ostvareni ovi uslovi:

a) Sa izuzetkom odredaba alineje b) ove tačke, u čamcima za spasavanje mora biti za svako lice, koje se na brodu nalazi, po jedno mesto, a sem toga, mora biti plivajućih naprava za spasavanje za 25% od broja prisutnih lica na brodu.

b) Kod putničkih brodova koji vrše kratka međunarodna putovanja, moraju biti čamci za spasavanje smešteni kako je to propisano kod pravila XXXIX; sem toga, mora biti plivajućih naprava za spasavanje toliko, da svi čamci za spasavanje skupa sa plivajućim napravama za spasavanje mogu da prime sva lica koja se na brodu nalaze, kako je to kazano u Pravilu XXXVIII. Konačno mora biti na brodu preko svega kazanog plivajućih naprava za spasavanje još za 10% više od broja prisutnih lica na brodu.

c) Za nijedan putnički brod ne sme da se traži više čamaca nego što je potrebno za smeštaj svih lica koja se na brodu nalaze.

Čl. 14

Uslovi prema kojima naprave za spasavanje moraju da budu brzo upotrebljive i da odgovaraju svojoj svrsi.

Da bi bila ostvarena načela postavljena u Čl. 13, da sredstva za spasavanje budu brzo upotrebiva i da odgovaraju svrsi, ona moraju da su podešena po propisima Pravila XXXVII, XXXVIII i XXXIX.

Čl. 15

Propisani tipovi čamaca za spasavanje. Splavovi za spasavanje. Plivajuće naprave za spasavanje.

Svi čamci za spasavanje, splavovi za spasavanje i plivajuće naprave za spasavanje moraju da odgovaraju uslovima utvrđenim u ovoj Konvenciji, kao i Pravilima XXIV do uključivo XXIX.

Čl. 16

Gradnja čamaca.

Svi čamci moraju da su dobro građeni i da imaju oblike i razmere, koji im obezbeđuju puni stabilitet na moru kao i dovoljnu nadvodnu visinu, kada su u njima ukrcana sva lica koja trebaju da prime i celokupna oprema.



Svaki čamac mora biti dovoljno čvrst, da može bez opasnosti biti spušten u more, opterećen pripadajućim brojem osoba i opremom.

Čl. 17

Pristup putnicima u čamce za spasavanje.

Moraju biti preduzete mere da bi se putnicima obezbedio pristup na mesta ukrcavanja u čamce za spasavanje. Sem toga moraju postojati i jedne podesne lestvice kod svakog para soha.

Čl. 18

Veličina čamaca i splavova za spasavanje.

Broj lica koji mora da primi jedan od Pravilom propisanih čamaca ili jedan splav za spasavanje ili pak jedna plivajuća naprava za spasavanje, kao i uslovi pod kojima može biti usvojen jedan splav za spasavanje ili plivajuća naprava za spasavanje, određeni su propisima Pravila XXX do uključivo XXXV.

Čl. 19

Oprema čamaca i splavova za spasavanje.

Pravilo XXXVI određuje opremu čamaca i splavova za spasavanje.

Čl. 20

Pojasi za spasavanje i koluti za spasavanje.

1. Svi brodovi na koje se odnosi ova Glava moraju da imaju za svako lice koje se na brodu nalazi, po jedan pojas za spasavanje i to tipa priznatog od strane Upravne vlasti, pored toga moraju da imaju i dovoljan broj naročitih pojava za decu, sem ako pre pomenuti pojasi mogu da se podese za decu.

2. Svi ovi brodovi moraju tako isto da imaju i kolute za spasavanje priznatog tipa kao gore, a čiji je broj određen u Pravilu XL.

3. Pojasi za spasavanje ili koluti za spasavanje, koji ne odgovaraju propisima Pravila XL koji se odnosi na pojase za spasavanje ili prema slučaju na kolute za spasavanje, ne mogu da budu priznati od Upravne vlasti.

4. U ovom Članu izraz „pojas za spasavanje“ odnosi se na svaku napravu koja može da se prilagodi telu, a koja ima isti uzgon kao i propisani pojas za spasavanje.

Čl. 21

Kretanje osoba. Pomoćno osvetljenje.

1. Ulaz i izlaz iz raznih prostorija, međupaluba, itd. moraju biti podešeni prema odgovarajućim propisima.

2. Električno ili drugo osvetljenje, koje može da udovolji svim zahtevima bezbednosti, mora biti predviđeno u pojedinim delovima broda, a naročito na palubama gde se nalaze čamci za spasavanje. Na brodovima gde je paluba sa čamcima za spasavanje viša od 9.15 m. (30 stopa), računajući od vodene linije koja odgovara najmanjem gazu na moru, mora biti predviđeno da čamci budu osvetljeni kako na brodu tako niz bok broda, za vreme spuštanja u vodu i neposredno posle spuštanja. Mora da postoji jedan samostalni izvor svetla, koji će moći u slučaju potrebe da nadomesti predviđeno osvetljenje, i mora biti smešten na gornjim delovima broda, iznad pregradne palube.

3. Izlaz iz svake prostorije koju zauzimaju putnici ili posada mora da je trajno osvetljen jednim pomoćnim svetlom za slučaj nužde. Ova pomoćna svetla moraju biti tako udešena, da mogu biti snabdevana iz samostalnog izvora, predviđenog u prethodnoj stavci, u slučaju da je prestalo funkcionisanje normalnog osvetljenja broda.

Čl. 22

Osposobljeni mornari za čamce. Posada čamaca za spasavanje.

1. Na svakome brodu na koji se primenjuje ova Glava, mora postojati, za svaki čamac ili splav za spasavanje koji se nalaze na brodu shodno propisima pomenute Glave, izvestan broj osposobljenih mornara za čamce, određen propisima Pravila XLI koji sa odnose na ove čamce ili ove splavove za spasavanje.

2. Zapovednik broda ima pravo da raspoređuje, prema prilikama, osposobljene mornare za svaki čamac i splav za spasavanje.

3. Kao „osposobljeni mornar čamca“ naziva se svaki onaj član posade koji ima svedočanstvo osposobljenja, izdato mu u ime Upravne Vlasti, pod uslovima predviđenim u pomenutom Pravilu.

4. Raspored posade čamaca za spasavanje mora biti saobrazan Pravilu XLII.

Čl. 23

Sprava za bacanje konopa.

Svaki brod na koji se primenjuje ova Glava, mora da bude snabdeven jednom spravom za bacanje konopa, čiji je model odobren od strane Upravne Vlasti.

Čl. 24

Pogibeljan teret. Mere protiv požara.

1. Zabranjeno je krcati, bilo kao sovrnju bilo kao teret, takve stvari koje, pojedinačno ili skupa, mogu da dovedu svojom prirodom, svojim brojem, ili smeštajem u brodu, u opasnost život putnika ili bezbednost broda.

Ova se zabrana ne odnosi na stvari koje imaju da posluže kao znakovi za prizivanje u pomoć kad se brod nađe u nevolji, kao ni na snabdevanje vojske ili mornarice po državnoj potrebi, pod uslovom da je ovo prevoženje odobreno od strane Upravne vlasti.

Određivanje stvari koje imaju biti smatrane da su pogibeljne, kao i određivanje obaveznih mera predostrožnosti koje moraju biti preduzete kod njihovog upakovanja i njihovog smeštanja u brodu, biće predmet zvaničnih i povremenih upustava koje će izdavati svaka Upravna Vlast u svome delokrugu.

2. Pravilo XLIII predviđa mere koje imaju biti preduzete da bi bio otkriven i ugušen požar.

Čl. 25

Raspored za slučaj uzbune i vežbanja.

Svakome članu posade biće data specijalna dužnost za slučaj uzbune.

Naročiti Raspored za uzbunu sadrži dužnosti svakog pojedinca kod uzbune: on naime određuje mesta na koja svaki pojedinac ima tada da se nađe i dužnosti koje ima da vrši.

Pre odlaska broda ima da bude utvrđen i objavljen raspored za slučaj uzbune, a nadležna vlast mora biti pozvana da se uveri o njegovome postojanju. On mora biti veoma vidno izložen na više mesta na brodu, naročito u prostorijama namenjenim posadi.

Način kako se ima vršiti poziv na uzbunu ili vežba posade, predviđen je u Pravilima XLIV i XLV.

GLAVA IV

RADIOTELEGRAFIJA.

Čl. 26

Primena i definicija.

1. Ova Glava primenjuje se na sve brodove koji vrše međunarodna putovanja, sem teretnih brodova manjih od 1600 tona bruto tonaže.

2. U pogledu primene ove Glave svaki brod koji nije putnički smatra se teretnim.

Čl. 27

Nameštanje radiotelegrafskih aparata.

1. Svi brodovi na koje se primenjuje ova Glava, moraću biti snabdeveni, u koliko od toga nisu oslobođeni po Čl. 28, radiotelegrafskim uređajima prema odredbama Člana 31, i to:

a) Svi putnički brodovi, ma koje veličine.

b) Svi teretni brodovi od 1.600 tona bruto pa naviše.

2. Upravna vlast svake države može da odloži za izvesno vreme koje ne prelazi pet godina računajući od dana stupanja na snagu ove Konvencije, primenu odredaba prethodne tačke 1 b) na teretne brodove koji ne prelaze 2000 tona bruto zapremine, a koji pripadaju dotičnoj državi.

Čl. 28

Odstupanja od odredaba čl. 27.

1. Upravna vlast svake države može, ako nađe da su uslovi i plovidbeni pravac takovi da nije ni umesno ni potrebno nameštanje radiotelegrafskog uređaja, osloboditi odredaba Čl. 27 brodove koji pripadaju dotičnoj državi:

I. Putničke brodove.

a) izvesne putničke brodove pojedinačno ili po kategorijama, ako se u toku svoga putovanja:

- i) ne udaljuju više od 200 milja od najbliže obale, ili
- ii) ne prevaljuju put veći od 200 milja na otvorenom moru, između dva susledna pristaništa.

b) izvesne putničke brodove koji plove isključivo unutar zone čije su granice utvrđene u Dodatku ovoga Člana.

II. Teretne brodove.

Izvesne teretne brodove, pojedinačno ili po kategorijama, koji se u toku svoga putovanja ne udaljavaju za više od 150 milja od najbliže obale.

2. Sem toga, Upravna vlast svake države može da oslobodi brodove koji pripadaju toj državi, a koji ulaze u sledeće kategorije:

I. Teglenice i jedrenjake koji postoje.

Kao postojeći jedrenjak smatra se onaj brod na jedra čija je kobilica bila položena pre 1 jula 1931 godine.

II. Brodove primitivne konstrukcije, kao đove („Dhows“), đunke, itd., ako je praktično nemoguće snabdeti ih radiotelegrafskim uređajem.

III. Brodove koji normalno ne obavljaju međunarodna putovanja, ali koji su pod izuzetnim prilikama prinuđeni da preduzmu jedno ovakvo putovanje.

Dodatak k Članu 28.

1. Baltičko More i njegovi pripatci istočno od linije koja ide: na severu od Utsire (Norveška) do Texela (Nizozemska) na jugu, izvan teritorijalne jurisdikcije Saveza Socijalističkih Sovjetskih Republika.

2. Deo Tartarskog zaliva i Ohotskog mora koji dolaze u obzir kod putovanja između luke Hokaido i luka Japanskoga Sahalina.

3. Moreuz Čosen (Tyosen), omeđen prema severu linijom koja ide od Rta Natsungu (Kawajiri Misaki) do Fusana, a prema jugu linijom koja ide od Nagasakija do ostrva Giffard (na visini jugozapadnog vrha ostrva Kelpart), a odatle do Tin To (ostrvo Amherst).

4. Žuto more severno od 37-og stepena severne širine.

6. Moreuz Formoze omeđen prema severu linijom koja ide od Rta Syanki (Fuki Kaku) do Fu-Cen, a prema jugu linijom koja ide od South Kape (Južni Rt Formoze) do Hong-Konga.

6. Zona koja je obuhvaćena ovim granicama:

Paralela 10 stepena na severu od 94-og stepena istočne dužine do azijske obale, azijska obala do Sajgona (Rt Tiwan) prave linije od Rta Tiwan, na 4° 30' severne širine, 110° istočne dužine, južni Rt ostrva Palawan, ostrvo Palmas (Miangas), ekvator između 140° i 148° istočne dužine, 10° južne širine, 148° istočne dužine, Rt York, severna obala Australije od Rta York do Port Darwin (Cape Charles), prave linije od Cape Charlesa, na Ashmore Reef (East-Island), 10° južne širine, 109° istočne dužine, Christmas Island, 2° severne širine, 94° istočne dužine izvan teritorijalne jurisdikcije Australije i Sjedinjenih Država Amerike.

7. Karaibsko more, izvan teritorijalne jurisdikcije Sjedinjenih Država Amerike, samo u koliko se tiče putovanja izvršenih brodovima na jedra.

8. Južni pojas Tihog Oceana, omeđen ekvatorom, meridianom 130° prema zapadu, paralelom 34° prema jugu, i Australskom obalom, izvan teritorijalne jurisdikcije Australije.

9. Tonkinški zaliv i deo Kineskoga Mora koji se nalazi zapadno od linije koja ide od Hong Konga do tačke na 17° severne širine i 110° istočne dužine, pa odatle prema jugu do sečišta sa 10° severne širine, a odatle prema zapadu do Sajgona.

10. Deo Indiskog Oceana koji dolazi u obzir kod putovanja između luka Madagaskara, Reuniona i Mauriciusa ostrva.

11. Severni deo Atlantskog Oceana i deo Sredozemnoga Mora, koji dolaze u obzir kod putovanja između Kazablanke (Maroko) i Orana (Alžir) i međuluka.

Čl. 29

Prijemna služba.

1 Putnički brodovi.

Svaki putnički brod koji je obavezan po Čl. 27 da bude snabdeven radiotelegrafskim uređajima, mora da ima na brodu, zbog svoje bezbednosti, jednog kvalifikovanog radiotelegrafistu, a ako nema automatski prijemnik za uzbunu, mora da je za vreme vožnje predviđena prijemna služba, koju treba da vrši jedan osposobljeni radiotelegrafista ili osposobljeni primalac, pod sledećim uslovima:

a) Na svim putničkim brodovima manjim od 3000 bruto tona, ovu će službu rasporediti nadležna Upravna Vlast.

b) Na svim putničkim brodovima od 3000 bruto tona i više, prijemna služba biće besprekidna.

Upravna Vlast svake države može da oslobodi od dužnosti besprekidne prijemne službe sve putničke brodove bruto zapremine od 3000 do uključivo 5500 tona koji dotičnoj državi pripadaju, za izvesno vreme koje ne prelazi godinu dana od dana stupanja na snagu ove Konvencije, pod uslovom, da će za vreme toga oslobođena oni vršiti prijemnu službu od najmanje osam sati dnevno.

2. Teretni brodovi.

Svaki teretni brod koji je obavezan po Čl. 27 da bude snabdeven radiotelegrafskim uređajem, mora da ima na brodu, zbog svoje bezbednosti, jednog kvalifikovanog radiotelegrafistu, a ako nema automatski signal za uzbunu, mora da je za vreme vožnje predviđena prijemna služba koju će vršiti jedan kvalifikovani radiotelegrafista ili jedan primalac, pod sledećim uslovima:

a) Za teretne brodove manje od 3000 tona bruto zapremine, prijemnu službu odrediće nadležna Upravna Vlast;

b) Na brodovima od 3000 do uključivo 5500 tona bruto zapremine, prijemna služba trajaće najmanje osam sati dnevno;

c) Na brodovima iznad 5500 tona bruto zapremine prijemna služba biće besprekidna.

Upravna Vlast svake države može da oslobodi od dužnosti besprekidne prijemne službe brodove predviđene u alineji c) koji dotičnoj državi pripadaju, za izvesno vreme koje ne prelazi godinu dana od stupanja na snagu ove Konvencije, pod uslovom, da će za vreme toga oslobođenja oni vršiti prijemnu službu od najmanje osam sati dnevno.

Upravna Vlast svake države može takoder da oslobodi od dužnosti besprekidne prijemne službe svoje brodove čija bruto tonaža iznosi više od 5500 do zaključno 8000 tona, za daljnu godinu dana, pod uslovom da za ovo novo vreme oslobođenja bude obezbeđena prijemna služba od najmanje šesnaest sati dnevno.

3. Na svim brodovima koji su snabdeveni automatskim prijemnikom za uzbunu (auto-alarm), ova sprava moraće za sve vreme dok nije na prijemnoj službi radiotelegrafista ili primalac, da bude u pogonu, dokle god je brod u plovidbi.

Na brodovima za koje je prijemna služba raspoređena od nadležne Upravne Vlasti, ova će služba biti prvenstveno predviđena u satima određenim za radiotelegrafsku službu po važećoj Međunarodnoj Radiotelegrafskoj Konvenciji.

Na brodovima koji su dužni da obavljaju prijemnu službu osam ili šesnaest sati dnevno, ova će služba biti predviđena u satima određenim za radiotelegrafsku službu po važećoj Međunarodnoj Radiotelegrafskoj Konvenciji.

4. Pod *automatskim prijemnikom za uzbunu (auto-alarm)* podrazumeva se automatski primač za uzbunu, koji ispunjava uslove propisane u čl. 19 § 21 Opšteg Pravilnika pridodatog Međunarodnoj Radiotelegrafskoj Konvenciji od 1927 g.

5. Kao *kvalifikovani radiotelegrafista* smatra se svako lice koje ima ispravu osposobljenja, koja odgovara propisima Opšteg Pravilnika pridodatog važećoj Međunarodnoj Radiotelegrafskoj Konvenciji.

6. Kao *osposobljeni primalac* smatra se svako lice koje ima ispravu osposobljenja radiotelegrafskog primaoca prema propisima Upravne Vlasti.

Čl. 30

Primaoci.

1. Svaka Vlada ugovornica izdaće ispravu osposobljenja osposobljenog primaoca tek iza kako se konstatuje, da je kandidat sposoban:

a) da prima i razume znakove za uzbunu, nuždu, sigurnost i hitnost, kada su ovi znakovi prenošeni između serija drugih znakova;

b) da može besprekorno sluhom da prima grupe kodeksa (mešavinu slova, brojeva i znakova interpunkcije) brzinom od 16 grupa u minuti. Svaka grupa kodeksa mora da sadrži pet slova, s tim da svaki broj ili znak interpunkcije važe kao dva slova;

c) da upravlja primačima koji su u upotrebi u radiotelegrafskom uređaju broda.

2. Vlade ugovornice obavezuju se da predvide mere, da osposobljeni primaoci čuvaju tajnu prepiske.

Čl. 31

Tehnički uslovi koji se traže.

Radiotelegrafski uređaji određeni u Čl. 27 i radiogoniometrijske stanice obavezne po Čl. 47, moraju da odgovaraju sledećim uslovima:

1. Brodska stanica mora da bude postavljena, prema detaljnim propisima koje će izdati Vlada one države kojoj brod pripada, na gornjim delovima broda, tako da bude na najboljem mestu u pogledu bezbednosti i što je moguće više iznad vodene linije najvećeg opterećenja broda.

2. Zapovednički most i radiotelegrafska kabina moraju biti povezani ili doglasnom cevi ili telefonom, ili bilo kojim drugim tako efikasnim sredstvom za sporazumevanje.

3. Radiotelegrafska kabina mora imati jedan časovnik ili zidni sat na sekunde koji besprekorno radi.

4. U radiotelegrafskoj kabini mora biti instalisano jedno efikasno pomoćno svetlo za slučaj nužde.

5. Uređaji treba da se sastoje od glavnog uređaja i rezervnog uređaja. Međutim, ako glavni uređaj ispunjava sve uslove rezervnog uređaja, tada ovaj potonji nije potreban.

6. Glavni uređaj i rezervni uređaj moraju biti takovi da mogu otparivati i primati sa frekvencijama (talasnim dužinama) i talasnim tipovima propisanim za javljanje nužde i bezbednosti plovidbe, po važećoj Međunarodnoj Radiotelegrafskoj Konvenciji, za brodove koji su po ovoj Konvenciji obavezni da imaju radiotelegrafski uređaj.

7. Glavni davač i rezervni davač moraju da imaju muzičku frekvenciju od najmanje 100.

8. Glavni davač mora da ima *normalni domet* od 100 nautičkih milja, tj. mora biti u stanju da otprema znakove koji se jasno mogu od broda do broda razabrati na najmanjoj udaljenosti od 100 nautičkih milja danju, pod normalnim uslovima i okolnostima, sa pretpostavkom da je primač snabdeven jednim detektorom na kristal bez pojačača.*)

9. Brodska stanica mora da raspolaže, u svako doba, dovoljnim izvorom energije da bi glavni radiotelegrafski aparat mogao efikasno da radi pod normalnim uslovima na gore označenoj udaljenosti.

10. Svi delovi rezervnog aparata moraju biti smešteni na gornjem delu broda, tako da se nalaze pod najboljim uslovima sigurnosti i što je moguće više iznad vodene linije najvećeg opterećenja broda. Rezervni aparat mora da raspolaže jednim izvorom energije neodvisnim od onoga koji je upotrebljen za pogon broda i glavnu električnu mrežu; on mora biti takav da da se lako stavlja u pokret i da može da služi neprekidno najmanje šest sati.

Normalni domet rezervnog aparata u onome smislu kako je definisan gore u tač. 8, mora biti od najmanje 80 nautičkih milja za brodove koji su dužni da vrše besprekidnu službu, a od najmanje 50 nautičkih milja za sve ostale brodove.¹⁾

*) Dok se ne nađe tačnija i praktičnija metoda za određivanje dometa davača, preporučuje se da se uzmu kao rukovodnik sledeće razmere između dometa u nautičkim miljama (od broda brodu pod normalnim uslovima danju) i snage otpremne stanice broda u amper-metrima za 500 kilociklusa na sekundu (600 metara).

100 nautičkih milja	60 M. A.
80 nautičkih milja	45 M. A.
50 nautičkih milja	25 M. A.

M. označava stvarnu visinu antene u metrima do njene najuzvišenije tačke iznad teretne linije. A. označava struju merenu u amperima na bazi antene u slučaju otpremanja udešenog na talas B ili A₂.

¹⁾ Vidi belešku *) kod tačke 8 istog člana.

11. Primač ima biti takav da može da prima na onim talasnim dužinama za otpravljanje vremenskih znakova (časova) i metereoloških vesti, koje bude odredila kao potrebne Upravna Vlast.

12. Primač mora biti udešen tako da prima pomoću jednog detektora na kristal.

13. Na brodovima gde je prijemna služba snabdevena automatskim prijemnikom za uzbunu, moraju biti namešteni zvučni dozivači u radiotelegrafskoj kabini, u kabini operatera radiotelegrafiste i na zapovedničkom mostu. Ovi dozivači moraju neprekidno da funkcionišu od momenta kada je primač bio pokrenut signalom za uzbunu ili za nuždu, pa sve dok ne bude zaustavljen. Za zaustavljanje dozivača mora postojati samo jedan prekidač, smešten u radiotelegrafskoj kabini.

14. Na brodovima o kojima je reč u prethodnoj tački, radiotelegrafista kad napusti svoje mesto, mora priključiti na antenu automatski prijemnik za uzbunu i kontrolisati njegovu dejstvo. Mora izvestiti o toj ispravnosti zapovednika ili oficira od straže na zapovedničkom mostu,

15. Kad je brod u plovidbi, izvor energije za slučaj nužde mora da je održavan u stanju efikasnosti, a automatski prijemnik za uzbunu mora biti kontrolisan najmanje jedanput za 24 sata. Činjenica da su obe ove dužnosti izvršene, biće zabeležena svaki put u brodski dnevnik.

16. Na svakom brodu koji mora biti snabdeven radiotelegrafskim uređajem za davanje, ima da se vodi radiotelegrafski dnevnik. U ovaj dokumenat, koji se mora nalaziti u radiotelegrafskoj kabini, biće upisana imena radiotelegrafista i primalaca, kao i svi događaji i činjenice koji se odnose na radiotelegrafsku službu i koji mogu da budu od bilo kakvog interesa za bezbednost ljudskog života na moru; sve vesti i svi razgovori o nesreći moraju biti u celosti zabeleženi.

17. Radiogonimetrski aparat, koji mora postojati po Čl. 47, treba efikasno da dejstvuje, i to tako da može primati znakove koji se mogu raspoznavati i da može beležiti podatke iz kojih će biti moguće da se odredi pravac i da se utvrdi prava pozicija. Mora da prima znakove na propisanim frekvencijama, za slučaj nesreće, za radiogonimetre i radiofarove, po važećoj Međunarodnoj Radiotelegrafskoj Konvenciji.

Između aparata i zapovedničkog mosta mora postojati jedno efikasno sredstvo veze.

Čl. 32

Nadležnost.

Pitanja koja su regulisana Međunarodnom Radiotelegrafskom Konvencijom u Vašingtonu 1927 g. i pridodatim joj Pravilnicima, podleže i podležeće odredbama:

1) ove Konvencije i pridodatih joj Pravilnika kao i drugih konvencija i pravilnika, koji bi mogli u budućnosti da ih zamenjuju;

2) ove Konvencije u pogledu svih tačaka kojima ona dopunjuje gorepomenute dokumente.

GLAVA V

BEZBEDNOST PLOVIDBE.

Čl. 33

Primena.

Propisi ove Glave koji se tiču brodova, primenjuju se, u koliko nije izričito drukčije određeno, na sve brodove za sva putovanja.

Čl. 34

Izveštavanje o opasnosti.

Zapovednik svakog broda, kada se nađe pred ledenjakom ili pred opasnom olupinom broda ili pred opasnom tropskom olujom ili pred bilo kojom neposrednom opasnošću za plovljenje, dužan je, da svim sredstvima dojavljivanja kojima raspolaže, obavesti o tome brodove u blizini kao i nadležne vlasti prvog mesta na obali sa kojim može da, dođe u vezu. Poželjno je, da ovo javljanje bude prenošeno na način izložen u Pravilu XLVI.

Upravna Vlast svake države preduzeće sve mere koje nađe za shodno, kako bi se obezbedila, da će vest o opasnostima navedenim u prvoj stavci, brzo saznati oni kojih se to tiče, kao i da će biti javljena drugim zainteresovanim Upravnim vlastima.

Prenošenje vesti o ovim opasnostima besplatno je za zainteresovane brodove.

Čl. 35

Metereološka služba.

Vlade ugovornice obavezuju se, da će podupirati sređivanje metereoloških podataka koje šalju brodovi u plovidbi, da će se starati o njihovom proučavanju, širenju i saopštavanju na najefikasniji način, u cilju olakšanja plovidbe.

Vlade ugovornice naročito se obavezuju, da će saradivati na što je moguće jačoj primeni sledećih metereoloških propisa:

a) na obaveštavanju brodova o udarima vetra, oluja i tropskih oluja, kako prenošenjem radiotelegrafskih vesti, tako i upotrebom naročitih znakova na određenim mestima na obali;

b) na dnevnom prenošenju radiotelegrafskim putem vremenskih izveštaja koji mogu da interesuju plovidbu i koji pružaju podatke o postojećim vremenskim prilikama kao i vremenska predviđanja;

c) na određivanju mera da izvesni naročito označeni brodovi vrše u određenim satima metereološka osmatranja i da prenose ova osmatranja radiotelegrafijom u interesu drugih brodova i različitih zvaničnih metereoloških službi, kao i na davanju mogućnosti izvesnim stanicama da primaju ove vesti;

d) da daju potstreka svim zapovednicima brodova, da obaveštavaju brodove u blizini kada nađu na vetar snage 10 ili više — po tablici Beauford (snage 8 ili iznad, decimalna tablica.)

Saopštenja pomenuta u tačkama a) i b) ovoga Člana, biće prenošena na način određen u članovima 31 (§§ 1, 3 i 5) i u članu 19 (§ 25) opšteg Pravilnika pridodatog Vašingtonskoj Međunarodnoj Radiotelegrafskoj Konvenciji od 1927 g., a za vreme trajanja metereoloških izveštaja, oglasa i vremenskih predviđanja „svim stanicama“, sve brodske stanice moraju da postupaju po Čl. 31 (§ 2) ovoga Pravilnika.

Vremenska osmatranja koja daju brodovi nacionalnim metereološkim službama, uživaće prvenstvo otpravljanja, kako je propisano u čl. 3 Pravilnika pridodatog Vašingtonskoj Međunarodnoj Radiotelegrafskoj Konvenciji od 1927 godine.

Vremenska predviđanja, obaveštenja, sinoptički izveštaji i ostali metereološki izveštaji za upotrebu brodova, moraju biti otpremljeni i propagirani od strane nacionalne službe na najpodesnijem mestu, kako bi mogli služiti različitim zonama i predelima prema međusobnim sporazumima između zainteresovanih zemalja.

Sva nastojanja biće upravljena na to, da se dođe do jednoobraznog međunarodnog postupka u pogledu međunarodne metereološke službe određene u ovom Članu i da se u granicama mogućnosti postupi po preporukama Međunarodne Metereološke Organizacije, kojoj će moći da se obraćaju za proučavanje ili za mišljenje sve Vlade Ugovornice po svim pitanjima metereološke prirode, koja bi mogla nastati kod primenjivanja ove Konvencije.

Čl. 36

Istraživanje leda. Brodske olupine.

Vlade ugovornice obavezuju se, da će vršiti službu istraživanja leda i službu proučavanja kretanja leda u Severnom Atlantiku. Sem toga, one se obavezuju, da će preduzeti sve moguće mere, da bi bile uništene ili odstranjene brodske olupine u Severnom delu Atlantskog Okeana, na istok od linije koja ide od Cap Sable do tačke na 34 stepenu severne širine i 70 stepenu zapadne dužine, ako bi korisnost ovog uništavanja ili odstranjivanja bila potrebna.

Vlade ugovornice obavezuju se, da će dati najviše tri broda za obavljanje ovih triju službi. Za vreme cele sezone leda ovi

brodovi moraju biti upotrebljeni za nadziranje jugoistočnih, južnih i jugozapadnih granica predela u kojima se kreću ledenjaci u blizini velikoga spruda Newfoundlanda, da bi obaveštavali o domaku opasnoga predela transatlantske i ostale brodove koji prolaze; da bi izučavali i posmatrali kretanje leda; da bi uništavali i odstranjivali brodske olupine; i da bi ukazivali pomoć brodovima i posadama koji bi zatrebali pomoć u zoni kretanja stražarskih brodova.

Za vreme preostalog doba godine, izučavanje i posmatranje leda mora biti prema potrebi nastavljeno, a jedan brod mora da je uvek u pripremi za iznalaženje, uništavanje ili odstranjivanje brodskih olupina.

Cl. 37

Iznalaženje leda. Vršenje službe i troškovi.

Vlada Sjedinjenih Država poziva se, da nastavi vršenje ovih triju službi: istraživanja leda; proučavanja i posmatranja kretanja leda; uništavanja i odstranjivanja brodskih olupina. Vlade ugovornice koje su naročito zainteresovane u ovim službama i čija imena slede, obavezuju se, da će doprinositi za troškove izdržavanja i funkcionisanja ovih službi u sledećoj srazmeri:

	od sto
Nemačka	10
Belgija	2
Kanada	3
Danska	2
Španija	1
Sjedinjene Države Amerike	18
Francuska	6
Velika Britanija i Severna Irska	40
Italija	6
Japan	1
Norveška	3
Nizozemska	5
Švedska	2
Savez Sovjetskih Socijalističkih Republika	1

Svaka od Vlada ugovornica može prestati da daje svoj doprinos za izdržavanja i funkcionisanje ovih službi posle 1 septembra 1932. Ali, Vlada ugovornica koja se bude koristila ovom povlasticom, biće obavezna na gornje troškove do idućega 1 septembra posle dana objavljivanja svoje namere da prestane davati svoj doprinos. Da bi se koristila pomenutom povlasticom, moraće da dostavi svoju nameru ostalim Vladama ugovornicama najmanje 6 meseci pre pomenutog 1-og septembra, tako da kada bi htela da bude oslobođena 1-og septembra 1932, morala bi da dostavi svoju nameru najdalje do 1-og marta 1932, i tako za svaku godinu u buduće.

Za slučaj da u bilo kojem času Vlada Sjedinjenih Država ne bi više želela da vrši ove službe ili da jedna od Vlada ugovornica izjavi, da neće više da snosi teret gore označenog novčanog doprinosa ili da želi da joj se njen postotak izmeni, Vlade ugovornice regulisaće pitanje na način koji bude najbolje odgovarao njihovim recipročnim interesima.

Vlade ugovornice koje doprinose troškovima za gore navedene tri službe, imaju pravo da ovom Članu kao i Članu 36 sporazumno i u svako doba, donesu izmene koje će biti ocenjene kao poželjne.

Čl. 38

Brzina u blizini leda.

Kada je javljeno da je primećen led na plovidbenom pravcu ili blizu pravca koga se treba držati, zapovednik svakog broda dužan je da za vreme noći smanji brzinu svoga broda ili da izmeni pravac, tako da se dobro udalji od opasne zone.

Čl. 39

Plovidbeni pravci u Severnom Antlantiku.

Postojeća praksa da se ide određenim plovidbenim pravcima kod prelaženja Severnog Atlantika u oba smera, doprinela je bezbednosti ljudskog života na moru; ali rezultati korišćenja ovih pravaca morali bi biti predmet anketa i dubljih proučavanja, koji bi omogućili da se u sadanju praksu unesu izmene čiju bi potrebu iskustvo pokazalo.

Izbor plovidbenih pravaca kao i inicijativa za mere koje bi trebalo u tom pogledu preduzeti, prepušteni su brizi zainteresovanih brodarskih preduzeća. Vlade ugovornice pružiće ovim preduzećima svoju saradnju, ako ova bude zatražena, tako da će im dati na raspoloženje sve one podatke o plovidbenim pravcima koje imaju. Vlade ugovornice obavezuju se, da će nametnuti preduzećima dužnost, da objavljuju redovne plovidbene pravce kojima misle da upućuju svoje brodove kao i svaku promenu tih pravaca. One će tako isto uložiti svoj upliv, da potaknu brodovlasnike svih brodova koji prelaze Antlantik, da se drže, u koliko okolnosti to dopuštaju, određenih plovidbenih pravaca, i da potaknu brodovlasnike svih brodova koji prelaze Atlantik za luke ili iz luka Sjedinjenih Država, kada prolaze u blizini velikoga spruda Newfoundlanda, da izbegavaju, u koliko je moguće, za vreme sezone ribolova, lovišta Newfoundlanda severno od 43 stepena severne širine, kao i da plove izvan predela gde ima ili se pretpostavlja da ima opasnih ledenjaka.

Vlast koja upravlja službom nadziranja leda poziva se da javi zainteresovanoj Vlasti svaki brod koji bude primećen izvan jednog redovnog priznatog ili najavljenog plovidbenog pravca, ili koji za sezone ribolova krstari gore pomenutim lovištem, ili koji ploveći za ili iz jedne luke Sjedinjenih Država, prolazi predelima gde ima ili se pretpostavlja da ima opasnih ledenjaka.

Čl. 40

Pravila o sudaru.

Vlade ugovornice slažu se, da su izmene koje bi trebalo uneti u međunarodni pravilnik o izbegavanju sudara na moru, kako ih predviđa Dodatak II, poželjne i da bi morale biti donete. Vlada Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Severne Irske umoljena je, da dostavi potpune pojedinosti ovih izmena ostalim Vladama koje su prihvatile međunarodni Pravilnik o izbegavanju sudara na moru, da se osvedoči, da li ih ove usvajaju, da obavesti Vlade pretstavljene na Konferenciji o daljem toku stvari, kao i da nastoji da izmenjeni Pravilnik stupi na snagu 1 jula 1931 god.

Čl. 41

Zapovesti za kormilo.

Vlade ugovornice slažu se, da od ponoći 30 juna 1931 g. zapovesti na kormilu, t.j. zapovesti koje se davaju kormilaru, moraju biti date na svim brodovima na direktan način, t.j. da kod broda koji plovi napred, reč „desno“ ili svaka druga reč koja znači desnu stranu, ima da se izgovori — kod brodova kako su danas u glavnome građeni i udešeni — samo onda kad postoji namera da se manevriše put desne strane, i to da ujedno kormilarsko kolo, list kormila i pravac broda kreću put desne strane.

Čl. 42

Neopravdana upotreba znakova za nuždu.

Zabranjena je za sve brodove upotreba međunarodnog signala za nuždu, sem ako treba javiti da je neki brod u nevolji, ili upotreba kakvog signala koji bi mogao da se razume kao međunarodni signal za nesreću.

Čl. 43

Znakovi za uzbunu, nuždu i za hitnost.

Znakove za uzbunu i nuždu mogu da upotrebe samo brodovi u stvarnoj i neminovnoj opasnosti koji trebaju hitnu pomoć. U svima ostalim slučajevima gde je potrebna pomoć, ili kada brod hoće da upozori da će docnije možda biti potrebno da upotrebi signal za uzbunu ili nuždu, ima biti upotrebljen signal za hitnost (XXX), propisan u Međunarodnoj Radiotelegrafskoj Konvenciji u Vašingtonu 1927 godine.

Ako je brod dao znak za uzbunu ili nuždu, pa ako iza toga smatra da mu pomoć nije više potrebna, mora to odmah da pojavi svima zainteresovanim stanicama, kako je predviđeno u važećoj Radiotelegrafskoj Konvenciji.

Čl. 44

Brzina davanja znakova za nuždu.

Brzina davanja znakova za nuždu, hitnost ili sigurnost ne sme da prelazi 16 reči u minutu.

Čl. 45

Znakovi u nuždi. Postupak.

1) Zapovednik broda koji primi od drugog broda znak o nuždi, dužan je da svom brzinom krene u pomoć licima koja su u nevolji, sem u slučaju da mu je to nemoguće ili ako, obzirom na naročite okolnosti u kojima se nalazi, smatra da nije ni razumno ni korisno da to učini, ili pak ako je oslobođen ove obaveze prema propisima tač. 3 i 4 ovoga Člana.

2) Zapovednik broda koji je u nuždi, pošto se je posavetovao, u koliko je to moguće, sa zapovednicima brodova koji su odgovorili na njegov poziv u pomoć, ima pravo da odabere ovaj ili onaj brod koji mu se čini da je najpodesniji da mu pruži pomoć, a zapovednik ili zapovednici odabranih brodova dužni su da se podvrgnu ovome izboru i da se upute svom brzinom u pomoć licima koja su u nuždi.

3) Zapovednik jednoga broda oslobođen je obaveze iz t. 1 ovoga Člana, čim je obavešten od zapovednika odabranog broda, ili, ako je više brodova odabrano, od zapovednika odabranih brodova, da se odabrani zapovednik ili zapovednici podvrgavaju izboru od strane broda u nuždi.

4) Zapovednik jednoga broda oslobođen je obaveze iz t. 1 ovoga Člana, a, ako je njegov brod bio odabran, obaveze iz tačke 2 ovoga Člana, ako je obavešten od strane nekog broda koji je stigao do lica koja su u nuždi, da pomoć nije više potrebna.

5) Ako je zapovednik jednog broda, u času kada prima poziv za pomoć od drugog broda, u nemogućnosti ili, obzirom na naročite okolnosti u kojima se nalazi, smatra da nije ni razumno ni korisno da pođe u pomoć drugome brodu, mora odmah da obavesti o ovome zapovednika drugog broda i da naznači u svome brodskom dnevniku razloge zbog kojih nije pošao u pomoć licima koja su u nuždi.

6) Propisi ovoga člana ne pretstavljaju odstupanje od odredaba Međunarodne Konvencije za izjednačenje izvesnih pravila u pitanju pomoći i spasavanja na moru, potpisane u Brislu 23 septembra 1910, naročito u pogledu obaveze dolaženja u pomoć, propisane članom 11 pomenute Konvencije.

Čl. 46

Signalizaciono svetlo.

Svi brodovi iznad 150 tona bruto zapremine koji vrše međunarodna putovanja, moraju da imaju na brodu jedno efikasno signalizaciono svetlo.

Čl. 47

Radiogoniometar.

Svaki putnički brod od 5000 i više tona bruto zapremine mora, u roku od dve godine od stupanja na snagu ove Konvencije, biti snabdeven jednim radiogoniometrom (radiokompasom) priznatoga tiga shodno odredbama Člana 31 ove Konvencije.

Čl. 48

Posada.

Vlade ugovornice obavezuju se, da će se u pogledu svojih nacionalnih brodova pridržavati, ili, ako je potrebno, da će primeniti, sve mere u cilju da se obezbedi, da u pogledu bezbednosti na moru, na svim brodovima ukrcana posada zadovoljava u pogledu broja i svoje spreme.

GLAVA VI

UVERENJA.

Čl. 49

Izdavanje uverenja.

Uverenje, zvano *Uverenje o bezbednosti*, mora biti izdato, posle inspekcije i pregleda, svakom putničkom brodu koji bude potpuno udovoljio propisima Glave II, III i IV ove Konvencije.

Uverenje, zvano *Uverenje o radiotelegrafskoj bezbednosti*, ima biti izdato posle inspekcije svakom brodu koji nije putnički a koji udovoljava potpuno propisima Glave IV ove Konvencije.

Uverenje, zvano *Uverenje o oslobođenju*, ima biti izdato svakom brodu koji je bio od strane jedne od Vlada ugovornica oslobođen primene, a u saglasnosti sa propisima Glava II, III i IV ove Konvencije.

Nadzor i pregled brodova, u koliko se tiče primene odredaba ove Konvencije i pridodatih Pravila, kojima su oni podređeni, kao i davanje oslobođenja koja bi im mogla biti odobrena, vrše organi one zemlje gde je brod upisan. Međutim, Vlada svake Države može da poveri nadzor i pregled brodova dotične države ili za ovo određenim veštacima ili od nje priznatim ustanovama. U svim slučajevima zainteresovana Vlada potpuno jamči za integritet i efikasnost nadzora i pregleda.

Uverenje o bezbednosti, uverenje o radiotelegrafskoj bezbednosti i uverenje o oslobođenju izdaje Vlada države gde je brod upisan, ili bilo koje drugo lice ili ustanova koja je punovažno ovlašćena od strane ove Vlade. U svim slučajevima punu odgovornost za uverenje snosi ova potonja.

Čl. 50

Davanje uverenja od strane druge Vlade.

Svaka Vlada ugovornica može, na traženje Vlade jedne države u kojoj je upisan brod koji potpada pod odredbe ove Konvencije, izvršiti pregled toga broda, i, ako konstatuje da je zahtevima ove Konvencije udovoljeno, izdati, pod svojom odgovornošću, uverenje o bezbednosti ili uverenje o radiotelegrafskoj bezbednosti. Svako, pod ovim uslovima izdato, uverenje mora da sadrži napomenu, da je izdato na traženje Vlade one države gde je brod upisan. Ovo uverenje ima istu važnost kao i uverenje izdato prema Čl. 49 ove Konvencije i mora da bude jednako priznato.

Čl. 51

Oblik uverenja.

Sva uverenja moraju biti pisana na zvaničnom jeziku ili jezicima zemlje u kojoj su izdata. Oblik uverenja mora da je saobrazan uzornim oblicima datim u Pravilu XLVII. Tipografski raspored ovih propisanih uzoraka mora biti tačno reprodukovati, a rukom pisani podaci u izdatim uverenjima ili overenim prepisima moraju biti napisani latinicom i arapskim brojkama.

Vlade ugovornice obavezuju se, da će jedna drugoj dostaviti dovoljan broj primeraka svojih uverenja radi obaveštavanja svojih službenika. Ova razmena moraće biti izvršena, u koliko je moguće, pre 1 januara 1932 godine.

Čl. 52

Rok važenja uverenja.

Uverenja ne mogu biti izdata za duži rok važenja od dva naest meseci.

Brodu koji se ne nađe u luci zemlje gde je upisan na dan kada mu ističe rok važenja uverenja, može da produži važnost uverenja punovažno ovlašteni službenik države kojoj brod pripada. Ovakvo produženje sme biti učinjeno samo za toliko, da brod može dovršiti svoje povratno putovanje u otadžbinu, i samo onda ako ova mera izgleda celishodna i umesna.

Nikakvo uverenje ne sme da bude produženo za vreme duže od pet meseci, a brod kome je ovo produženje dato, nema na osnovu toga pravo, da po povratku u otadžbinu, ponova ostavi svoju zemlju ako nije obnovio svoje uverenje.

Čl. 53

Priznavanje uverenja.

Uverenja izdata u ime jedne od Vlada ugovornica moraju biti priznavana od strane ostalih Vlada ugovornica u svemu što sačinjava predmet ove Konvencije. Biće smatrana od ostalih Vlada ugovornica kao da imaju istu valjanost kao i uverenja izdata od njih samih svojim brodovima.

Čl. 54

Kontrola.

Svaki brod koji ima uverenje izdato na osnovu Čl. 49 ili Čl. 50, podleži u lukama ostalih država ugovornica kontroli punovažno ovlašćenih službenika od strane ovih vlada u toliko, da se ovom kontrolom proveriti, da li brod ima valjano uverenje, i ako ureba, da se obezbedi da sposobnost plovljenja broda odgovara u suštini podacima toga uverenja, to jest, da se nalazi u takovome stanju da može da otplovi bez opasnosti za putnike i posadu.

Za slučaj da ova kontrola povlači bilo kakovu intervenciju, službenik koji tu kontrolu vrši, mora neposredno da obavesti konzula one države gde je brod upisan, o svima okolnostima koje su bile povod ove intervencije.

Čl. 55

Pogodnost Konvencije.

Ne može biti tražena pogodnost ove Konvencije za brod koji nema uredno i nezastarelo uverenje.

Čl. 56

Dodatno uverenje.

Ako je za vreme jednog posebnog putovanja broj lica (posade i putnika) na brodu manji od najvećega broja koji taj brod može da primi, i ako prema tome, ovaj brod sme prema propisima ove Konvencije da ima manji broj čamaca za spasavanje ili ostalih sredstava za spasavanje nego što je naznačeno u uverenju, službenici ili ostala opunomoćena lica gorepomenuta u Članovima 49 i 52, mogu da izdadu jedan dodatak uverenju.

U ovome dodatnom uverenju mora biti istaknuto, da ovim okolnostima nije izmenjen nijedan propis ove Konvencije: ono je samo dodatak uverenju i zamenjuje ga, ali samo u koliko se tiče sredstava za spasavanje. Ono važi samo za ovo naročito putovanje za koje je izdato.

GLAVA VII

OPŠTE ODREDBE.

Čl. 57

Jednako važenje.

Kada je ovom Konvencijom predviđeno, da mora biti namešteno ili da se mora nalaziti na brodu neko postrojenje, neki uređaj ili koja mu drago sprava, iliti određena vrsta postrojenja, uređaja ili sprave, ili pak, kada je predviđeno da mora biti primenjen jedan određeni postupak, svaka Upravna vlast može da prihvati u zamenu neko drugo postrojenje, uređaj ili spravu, iliti neku drugu vrstu određenog postrojenja, uređaja ili sprave, ili bilo koji drugi postupak, pod uslovom, da se je ta

Upravna Vlast dovoljnim opitima uverila, da izmenjeno postrojenje, uređaj, sprava, ili vrsta postrojenja, uređaja, sprave, ili izmenjeni postupak, imaju u najmanju ruku efikasnost koja se traži u ovoj Konvenciji.

Svaka Upravna vlast koja prihvati pod ovim uslovima neko novo postrojenje, uređaj, spravu ili neki novi tip postrojenja, uređaja ili sprave, ili novi postupak, mora o tome da obavesti upravne vlasti drugih država i na traženje da im dostavi detaljan opis skupa sa izveštajem o izvršenim opitima.

Čl. 58

Zakoni. Pravilnici. Izveštaji.

Vlade ugovornice obavezuju se, da će jedna drugoj saopštavati:

- 1) tekst zakona, pravilnika i naredaba, koji budu doneti o različitim predmetima koji ulaze u okvir ove Konvencije;
- 2) sve zvanične izveštaje ili zvanične izvode izveštaja kojima bi raspolagali, u koliko bi ovi dokumenti pokazivali rezultate propisa ove Konvencije, i razume se, pod uslovom da ovi izveštaji ili izvodi izveštaja nisu poverljive prirode.

Vlada Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Severne Irske pozvana je da posluži kao posrednik za prikupljanje svih ovih podataka i za njihovo dostavljanje ostalim Vladama ugovornicama.

Čl. 59

Mere preduzete po sporazumima.

Za slučaj kada ova Konvencija predviđa da neka mera može biti preduzeta posle sporazuma između svih Vlada ugovornica ili samo između nekih od njih, Vlada Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Severne Irske pozvana je, da stupi u pregovore sa drugim vladama ugovornicama, da li prihvataju predloge koje bi mogla da postavi neka od Vlada ugovornica u cilju ostvarenja ovakvih mera, kao i da obavesti ostale Vlade ugovornice o rezultatu ovakvog konsultovanja.

Čl. 60

Raniji ugovori i konvencije.

1) Ovom Konvencijom zamenjena je i prestaje da važi Londonska konvencija o zaštiti ljudskog života na moru od 20 januara 1914.

2) Ostali ugovori, konvencije ili sporazumi koji se tiču zaštite ljudskog života na moru ili pitanja sa tim u vezi, a koji sada važe između Vlada učesnica u ovoj Konvenciji, ostaju u punoj snazi i važenju za predviđeno im vreme u koliko se tiču:

- a) brodova na koje se ova Konvencija ne primenjuje;
- b) brodova na koje se ova Konvencija primenjuje samo u pogledu onih tačaka koje nisu predmet izričitih odredaba u ovoj Konvenciji.

Međutim, kada bi ovi ugovori, konvencije i sporazumi bili u protivnosti s odredbama ove Konvencije, propisi ove potonje imaju preimućstvo.

3) Sve ono što nije predmet izričitih odredaba u ovoj Konvenciji ostaje podložno zakonodavstima Vlada ugovornica.

Čl. 61

Izmene, buduće konference.

1) Izmene ove Konvencije, koje bi mogle biti smatrane kao korisna ili potrebna poboljšanja, mogu u svako doba da budu predložene od strane svake Vlade ugovornice Vladi Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Severne Irske. Ove će predloge ova potonja saopštiti svima ostalim Vladama ugovornicama i, ako ma koje od ovih izmena budu prihvaćene od svih Vlada ugovornica (računajući tu i Vlade koje su dale svoje ratifikacije ili pristupnice a nisu još punovažne), ova Konvencija mora biti prema tome izmenjena.

2) Biće sazivane konference čiji će predmet biti revizija ove Konvencije, u vreme i u mestima kako se budu sporazumele Vlade ugovornice.

Ovakva konferencija mora biti sazvana od strane Vlade Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Severne Irske svaki put, kad iza pet godina važenja ove Konvencije, trećina Vlada ugovornica izrazi za ovo želju.

GLAVA VIII

ZAVRŠNE ODREDBE

Čl. 62

Primena u kolonijama, i t. d.

1) Jedna Vlada ugovornica može, u času potpisivanja, ratifikovanja ili pristupanja, ili docnije, jednom pismenom izjavom Vladi Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Severne Irske saopštiti svoju nameru da primeni ovu Konvenciju u svima svojim kolonijama, prekomorskim zemljama, protektoratima ili krajevima pod suverenstvom ili mandatom, ili u nekim od ovih. Ova Konvencija ima biti primenjena u svima teritorijama označenim u ovakvoj izjavi, posle dva meseca od dana njenoga prijema, ali ako nema ovakve izjave, ova Konvencija neće biti primenjena ni u jednoj od ovih zemalja.

2) Jedna Vlada ugovornica može u svako doba jednom pismenom izjavom Vladi Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Severne Irske saopštiti svoju nameru da obustavi primenjivanje ove Konvencije u svima svojim kolonijama, prekomorskim zemljama, protektoratima ili krajevima pod suverenstvom ili mandatom, ili u nekim od njih, na koje je morala da bude primenjena za jednu periodu od najmanje pet godina, saobrazno

odredbama prethodne tačke. U tome slučaju ova Konvencija mora prestati da se primenjuje u svima označenim zemljama godinu dana posle dana prijema ove izjave od strane Vlade Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Severne Irske.

3) Vlada Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Severne Irske ima da obavesti ostale Vlade ugovornice o primeni ove Konvencije u svakoj koloniji, prekomorskoj zemlji, protektoratu ili teritoriji pod suverenstvom ili mandatom saobrazno odredbama tačke (1) ovoga Člana, kao i o prestanku ove primene saobrazno odredbama tačke (2), sa naznačenjem u svakom od ovih slučajeva, od kojega datuma ova Konvencija počinje ili prestaje da bude primenjena.

Čl. 63

Autentični tekstovi. Ratifikacija.

Ova Konvencija, čija su oba teksta na engleskom i na francuskom autentična, nosi datum današnjega dana.

Ova Konvencija ima da bude ratifikovana.

Akti ratifikacije imaju da budu deponovani u arhivi Vlade Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Severne Irske, koja će saopštiti svima ostalim Vladama, koje su potpisale ili su pristupile Konvenciji, ove deponovane ratifikacije kao i datum njihovog deponovanja.

Čl. 64

Pristupanje.

Svaka Vlada (sem Vlade koje zemlje na koju se odnosi Čl. 62), u čije ime ova Konvencija nije potpisana, može u svako doba da joj pristupi posle njenoga stupanja na snagu. Pristupanja mogu da se vrše putem pismenoga saopštenja Vladi Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Severne Irske. Ova pristupanja postaju pravomoćna tri meseca posle njihovoga prijema.

Vlada Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Severne Irske mora da obavesti sve Vlade potpisnice kao i one koje su pristupile Konvenciji, o svima primljenim pristupanjima i o datumu njihovoga prijema.

Vlada koja kani da pristupi ovoj Konvenciji, ali želi da nadoda koju zonu onima koje su utvrđene u Dodatku Člana 28, mora, pre nego dostavi svoje pristupanje, da obavesti o svojoj nakani Vladu Ujedinjene Kraljevine i Velike Britanije i Severne Irske, kako bi ova mogla da je saopšti svim Vladama ugovornicama. Ako sve Vlade ugovornice dadu svoju saglasnost na ovo traženje, označena zona ima da se doda onima koje su navedene u Dodatku gorepomenutoga Člana kada ova Vlada dostavi svoje pristupanje.

Čl. 65

Dan stupanja na snagu.

Ova Konvencija stupa na snagu 1 jula 1931 g. za Vlade koje budu toga dana deponovale svoje ratifikacije i pod uslo-

vom da je najmanje pet ratifikacija predano Vladi Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Severne Irske. Za slučaj da do toga dana pet ratifikacija ne bi bilo deponovano, ova će Konvencija stupiti na snagu tri meseca iza kako bude deponovana peta ratifikacija. Ratifikacije koje bi bile deponovane posle dana stupanja na snagu ove Konvencije, biće izvršne po isteku tri meseca od njihovoga deponovanja.

Čl. 66

Otkazivanje.

Ova Konvencija može da bude otkazana u ime bilo koje od Vlada ugovornica u svako doba po isteku roka od pet godina, računajući od dana kada je ova Konvencija stupila na snagu za ovu Vladu. Otkaz biće učinjen pismenom izjavom Vladi Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Severne Irske; ova će obznaniti sve ostale Vlade ugovornice o primljenim otkazima, kao i o datumima njihovoga prijema.

Otkaz postaje izvršan po isteku dvanaest meseci od dana kada ga je primila Vlada Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Severne Irske.

U potvrdu čega punomoćnici stavljaju niže svoje potpise.

Rađeno u Londonu, ovog trideset i prvog dana meseca maja 1929, samo u jednom primerku, koji ima da bude čuvan u Arhivi Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Severne Irske, koja ima da dostavi overene prepise svim Vladama potpisnicama.

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.
GLARENCE S. KEMPF.
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 ABEL.
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.

GUILIO 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 - v.p. - BERG.
PHS. van OMMEREN.
H. G. J. UILKENS.

ERIK PALMSTIERNA.
NILS GUSTAF NILSSON.

J. ARENS.
K. EGGI.

DODATAK I

PRAVILNIK

Brodogradnja.

Pravilo I.

Definicije.

1) *Pregradna teretna linija* je vodena linija prema kojoj je određena podela broda na pregrade.

Najviša pregradna teretna linija jeste ona koja odgovara najvećem gazu broda.

2) *Dužina broda* je dužina merena između okomica na izvanjim krajevima najviše pregradne teretne linije.

3) *Širina broda* je najveća širina između vanjskih strana rebara merena na najvišoj pregradnoj teretnoj liniji ili ispod ove linije.

4) *Pregradna paluba* jeste najviša paluba do koje dopiru poprečne nepromoćive pregrade.

5) *Linija nadvođa* jeste linija povučena na vanjskoj strani brodske oplata 76 mm (3 palca), ispod preseka vanjske strane oplata sa gornjom plohom pregradne palube, a paralelno ovoj palubi.

6) *Gaz* je vertikalna udaljenost gornjeg ruba kobilice do utvrđene pregradne teretne linije u sredini broda.

7) *Mogućnost plavljenja* jednoga prostora izražava se postotkom zapremine ovoga prostora koji može voda da zapremi.

Zapremina prostora koji se nalazi iznad linije nadvođa biće merena samo do visine ove linije.

8) *Mašinski prostor* prostire se između prostora iznad kobilice do linije navoda, s jedne strane, a s druge, između nepromoćnih glavnih poprečnih pregrada koje ograničavaju prostor koji zauzimaju glavne mašine, pomoćne mašine za pogon, kollovi ako ih ima, i sva stalna spremišta ugljena.

9) *Prostorije za putnike* su one koje su određene za smeštaj i potrebe putnika, izuzimajući spremišta za prtljag, magazine, spremišta za poštanske pakete i pisma.

U pogledu primene propisa Pravila III i IV, prostori predviđeni ispod linije nadvođa za smeštaj i potrebe posade, smatraće se kao prostor za putnike.

10) *Zapremine* se u svakom slučaju računaju na vanjskim stranama rebara.

Pravilo II

Dužine koje mogu biti naplavljenе.

1) Za svako mesto dužine broda dužina koja može da bude naplavljenа ima da bude određena takovom računskom metodom koja će uzeti u obzir oblik, gaz i ostale karakteristike broda.

2) Kod brodova čije su poprečne nepromočive pregrade oivičene jednom neprekidnom pregradnom palubom, dužina koja može da bude naplavljenа na izvesnom mestu jeste najveći deo dužine broda, uzimajući kao središte dotično mesto i u koje može prema hipotetičnim uslovima Pravila III da uniđe voda, bez da brod utone iznad linije nadvođa.

3) Kod brodova koji nemaju neprekidne pregradne palube, dužina koja sme da bude naplavljenа na svakome mestu može da se odredi uzimajući jednu neprekidnu liniju nadvođa, do koje su, imajući u vidu utonulost i nagib broda koji mogu da budu posledica jedne havarije, vanjska oplata broda i odgovarajuće pregrade ostali nepromočivi.

Pravilo III

Mogućnost plavljenja.

1) Pretpostavke uzete u Pravilu II odnose se na mogućnost plavljenja zapremina, ispod linije nadvođa.

U određivanju dužina koje mogu da budu plavljene uzima se srednja jednoobrazna promočivost za sva tri sledeća dela broda skupa, ispod linije nadvođa:

- a) za mašinski prostor, kako je definisan u Pravilu I (8);
- b) za deo broda ispred mašinskog prostora, i
- c) za deo broda iza mašinskog prostora.

2) — (a) kod brodova na paru, jednoobrazna srednja mogućnost plavljenja mašinskog prostora biće računata po formuli

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

u kojoj:

a = zapremina prostorâ za putnike prema definiciji Pravila I (9), koji se nalaze ispod linije nadvođa i nalaze se u mašinskom prostoru;

c = zapremina međupalublja određenog za teret, ugljen ili brodske namirnice, koje se nalazi ispod linije nadvođa i obuhvaćeno je u mašinskome prostoru.

v = celokupna zapremina mašinskoga prostora ispod linije nadvođa.

(b) Kod brodova na motor sa unutrašnjim sagorevanjem, srednja jednoobrazna mogućnost plavljenja biće ravna vrednosti dobijenoj po prednjoj formuli uvećanoj za 5.

(c) Ako je moguće prema nahođenju Upravne vlasti, utvrditi da je srednja mogućnost plavljenja, koja bi se dobila neposrednim računom, manja od one koja proizlazi iz formule, moći će da se uzme na mesto ove, neposredno izračunata mogućnost plavljenja. Kod ovog neposrednog načina računanja mogućnost plavljenja prostora namenjenih za putnike i određenih u Pravilu I (9), biće uzeta da je ravna 95. mogućnost plavljenja prostora za teret, ugljen i brodske namirnice da je ravna 60, a dvostrukog dna, tankova tekućeg goriva i drugih rezervoara biće određena u visini predviđenoj za svaki slučaj od strane Upravne vlasti.

3) Prosečna jednoobrazna mogućnost plavljenja na celokupnoj dužini ispred (ili iza) mašinskoga prostora biće određena pomoću formule:

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

u kojoj:

a = zapremina prostorija za putnike prema definiciji Pravila I (9), koje se nalaze ispod linije nadvođa, ispred (ili iza) mašinskoga prostora, i

v = celokupna zapremina broskog prostora ispod linije nadvođa i ispred (ili iza) mašinskog prostora.

4) Ako jedno odeljenje, u međupalublju, između dve poprečne nepromočne pregrade, obuhvaća neku prostoriju namenjenju putnicima ili posadi, smatraće se kao putnički prostor celokupno ovo odeljenje, oduzimajući ipak svaki prostor namenjen nekoj drugoj svrsi, koji bi bio potpuno ograđen stalnim metalnim pregradama. Ako bi međutim pomenuti prostor za putnike ili posadu bio sam potpuno ograđen stalnim metalnim pregradama, samo će ovaj prostor biti uzet kao prostor za putnike.

Pravilo IV

Dozvoljena dužina odeljenja.

1) *Pregradni faktor.* Najveća dozvoljena dužina za odeljenje čiji bi centar bio na bilo kojem mestu brodske dužine, dobije se iz dužine koja može da bude naplavljenа, množeći ovu sa jednim posebnim faktorom, zvanim *pregradni faktor*.

Pregradni faktor mora zavisiti od dužine broda i, u datoj dužini, menja se prema prirodi službe za koju je brod predviđen. Ovaj faktor srazmerno i postepeno biva manji:

a) u koliko se dužina broda povećava, i

b) od faktora A, koji se primenjuje na brodove koji služe prvenstveno za prevoz robe, do faktora B, koji se primenjuju na brodove koji prvenstveno služe za prevoz putnika.

Varijacije faktora A i B date su u sledećim formulama (i) i (ii), u kojima je L dužina broda definisana po Pravilu I (2).

L u metrima.

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

L u stopama.

$$A = \frac{190}{L - 198} + 0,18 \quad (L = 430 \text{ i više}). \quad \dots\dots\dots (i)$$

L u metrima.

$$B = \frac{30,3}{L - 42} + 0,18 \quad (L = 70 \text{ i više}).$$

L u stopama.

$$B = \frac{100}{L - 138} + 0,18 \quad (L = 260 \text{ i više}). \quad \dots\dots\dots (ii)$$

2) *Merilo službe*. Kod jednog broda određene dužine, odgovarajući pregradni faktor određuje se pomoću vrednosti Merila službe (nazvanog otsad samo Merila) dobijenog iz formula (iii) i (iv) koje slede, a u kojima:

C_s = Merilo;

L = dužina broda, definisana po Pravilu I (2);

M = zapremina mašinskog prostora, definisana po Pravilu I (8), ali dodajući tome zapremine svih stalnih tankova za tečno gorivo, smeštenih izvan dvostrukog dna a ispred ili iza mašinskog prostora;

P = celokupna zapremina prostora za putnike ispod linije nadvođa prema definiciji Pravila I (9);

V = celokupna zapremina broda ispod linije nadvođa;

P_1 = Produkt KN;

N = broj putnika za koji je predviđeno da dotični brod bude ovlašten; i

K = 0,056 L, ako su L i V mereni u metrima, odnosno u kubnim metrima (0.6 L, ako su L i V mereni u stopama, odnosno u kubnim stopama).

Ako je vrednost produkta KN veća od vrednosti sume P i celokupne stvarne zapremine namenjene putnicima, iznad linije nadvođa, može da se uzme kao P_1 ona od dve vrednosti koja je manja, s tim da ova vrednost ne bude niža od dve trećine produkta KN.

Ako je P_1 veći nego P imaćemo

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

a u ostalim slučajevima

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

Kod brodova koji nemaju neprekidne pregradne palube, zapremine biće računane do linije nadvođa koja je stvarno uzeta u računu dužine koja može da bude naplavljena.

3) Propisi o pregrađivanju.

(a) *Pregrađivanja iza sudarne pregrade* kod brodova dugih 131 m (430 stopa) i više, i čije merilo iznosi najviše 23, mora biti određeno faktorom A dobijenim pomoću formule (i); kod onih čije merilo iznosi najmanje 123, biće određeno faktorom B dobijenim pomoću formule (ii); konačno kod onih čije se merilo kreće između 23 i 123, biće određeno posebnim faktorom F dobijenim linearnom interpolacijom, pomoću formule.

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

Ako je faktor F manji od 0.40 i ako je dokazano, po nalaženju Upravne vlasti, da je praktično nemoguće primeniti kod izvesnog broda ovaj faktor za neko odeljenje mašinskog prostora, pregrađivanje ovoga odeljenja može da bude određeno pomoću jednog većeg faktora, ali da ovaj faktor ipak ne bude veći od 0.40.

b) *Pregrađivanje iza sudarne pregrade* kod brodova koji imaju manje od 131 m (430 stopa), ali ne manje od 79 m (260 stopa) dužine, čije će merilo imati vrednost S prema formuli:

$$S = \frac{3574 - 25 L}{13} \quad (L \text{ u metrima}) = \frac{9382 - 20 L}{34} \quad (L \text{ u stopama})$$

mora biti određeno pomoću faktora jednakog jedinici, kod onih kod kojih merilo iznosi 123 ili više, pomoću faktora B dobijenog iz formule (ii), konačno, kod kojih visina merila iznosi između S i 223, biće određeno pomoću posebnog faktora dobijenog linearnom interpolacijom između jedinice i faktora B, posredstvom formule:

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

c) *Pregrađivanje iza sudarne pregrade* kod brodova koji imaju manje od 131 m (430 stopa) dužine, ali ne manje od 79 m (260 stopa), čije je merilo manje od S, i kod svih brodova koji imaju manje od 79 m (260 stopa) dužine, ima da se odredi pomoću faktora jednakog jedinici, sem ako bi se našlo po pristanku

Upravne vlasti, da je praktično nemoguće zadržati ovaj faktor za ceo brod ili jedan njegov deo; u ovome slučaju Upravna će vlast moći da odobri odstupanja koja će joj izgledati opravdana prema okolnostima.

d) Propisi stavke (c) biće isto tako primenjeni, bez obzira na dužinu, na brodove koji budu namenjeni da prevoze više od dvanaest (12) putnika, ali ne prevazilazeći manji od dva broja

$$\frac{L^2 \text{ (L u metrima)}}{650} \left(\frac{L^2 \text{ (L u stopama)}}{7000} \right) \text{ ili } 50.$$

Pravilo V

Specijalni propisi o pregrađivanju.

1) Jedno odeljenje može da prevaziđe dozvoljenu dužinu utvrđenu propisima Pravila IV, samo ako dužina svakoga od dva para susednih prilježćih odeljenja, uzimajući u obzir kod svakoga i odeljenje u pitanju, ne prede ni dužinu koja može da bude naplavljena, niti dvaput dozvoljenu dužinu.

Ako se jedno od dva prilježća odeljenja nalazi u mašinskom prostoru a drugo izvan toga prostora, i ako srednja mogućnost plavljenja onoga dela broda gde se drugo odeljenje nalazi nije jednaka onoj mašinskog prostora, kombinovana dužina dvaju prostora mora da se ispravi uzimajući kao bazu srednju mogućnost plavljenja dvaju brodskih delova kojima dotična odeljenja pripadaju.

Ako dva prilježća odeljenja imaju različite pregradne faktore, kombinovana dužina ovih dvaju odeljenja ima da bude srazmerno određena.

2) Kod brodova od najmanje 131 m (430 stopa) dužine, treba da postoji jedna glavna poprečna pregrada iza sudarne pregrade, čija udaljenost od prednje okomice mora biti jednaka najviše dozvoljenoj dužini.

3) Jedna glavna poprečna pregrada može da bude udubljena, pod uslovom da nijedna tačka udubljenja ne prevaziđe prema vanjskom delu broda dve vertikalne površine, položene sa svake strane broda na udaljenosti od vanjske oplata za $\frac{1}{5}$ širine broda definisane u Pravilu 1 (3). računajući ovu udaljenost okomito na središnjicu broda a u horizontalnom preseku najviše pregradne teretne linije.

Ako koji deo udubljenja prede ovako postavljene granice, ovaj će deo biti smatran kao stepenice i biće na nj primenjeni propisi idućega stava.

4) Jedna glavna poprečna pregrada može da bude i u obliku stepenice, pod uslovom:

a) da kombinovana dužina dvaju odeljenja odvojenih ovom pregradom nije veća od 90 odsto dužine koja može da se naplavi; ili pak

b) da je pregradom u obliku stepenice predviđeno dodatno pregrađivanje koje će pružiti isti stepen bezbednosti kao kad bi pregrada bila ravna.

5) Kada je jedna poprečna glavna pregrada udubljena ili u obliku stepenice, u određivanju pregrađivanja biće zamenjena odgovarajućom ravnom pregradom.

6) Ako je razdaljenost između dve susledne glavne poprečne pregrade, ili između odgovarajućih ravnih pregrada, ili konačno razdaljenost između dve okomite plohe koje prolaze kroz najbliže tačke stepenice pregrade, ako ih ima, manja od 3,05 m (10 stopa) više 2 odsto dužine broda, biće priznata samo jedna od ovih pregrada kao deo pregrađivanja broda koje je propisano u Pravilu IV.

7) Kad je jedan glavni poprečni nepromočivi prostor i sam pregrađen, ako je po pristanku Upravne vlasti moguće dokazati, da, pod pretpostavkom jedne havarije koja bi se protezala u dužini od 3,05 m (10 stopa) više 2 odsto dužine broda, celokupna zapremina glavnog pregradnog prostora ne može biti ispunjena, jedno srazmerno uvećanje može da se dozvoli preko dozvoljive dužine, koja je određena bez obzira na ovo prekobrojno pregrađivanje.

U ovome slučaju, zapremina rezervnog uzgona, za koju se pretpostavlja da je sačuvana na strani suprotnoj od havarije, neće smeti da bude veća od zapremine za koju se pretpostavlja da je očuvana na strani havarije.

8) Ako bude predloženo da se grade nepromočive palube, dvostruka korita, uzdužne nepromočive ili obične pregrade, Upravna Vlast uveriće se, da bezbednost broda nije ni u kakvom pogledu umanjena, naročito vodeći računa o nagibu broda koji može da nastupi u slučaju prodora u ove delove korita.

Pravilo VI

Krajnje pregrade, pregrade koje omeđuju mašinski prostor, tuneli osovina, itd.

1) Svaki brod mora da je snabdeven jednom pramčanom ili sudarnom pregradom koja mora da je nepromočiva sve do pregradne palube. Ova pregrada ima biti postavljena na udaljenost od pramčane okomice najmanje za 5 odsto dužine broda, a najviše za 3,05 m (10 stopa) više 5 odsto dužine broda.

Ako na pramcu broda postoji duže nadgrade, mora postojati iznad sudarne pregrade, a između pregradne palube i palube koja je odmah nad ovom, jedna nepromočiva pregrada protiv nevremena. Produženje sudarne pregrade ne mora biti postavljeno direktno iznad ove, pod uslovom da se ovo produženje nalazi od pramčane okomice najmanje na 5 odsto dužine broda i da deo pregradne palube koji je u obliku stepenice bude odista prema škropcu talasa nepromočiv.

2) Mora postojati također i jedna krmna pregrada kao i pregrade koje odvajaju mašinski prostor, kako je definisan u

Pravilu 1 (8), od prostora za putnike i teret, koji se nalaze ispred i pozadi; ove pregrade moraju biti nepromočive do pregradne palube. Ipak krmena pregrada može da bude prekinuta i ispod ove palube, ako stepen bezbednosti broda u koliko se tiče pregrađivanja nije usled ovoga umanjen.

3) U svim slučajevima, cevi u statvama moraju da budu zatvorene u nepromočivim prostorima. Brtvenica osovina mora da bude postavljena u unutrašnjosti jednog nepromočivog tunela ili u nekom drugom prostoru tako malene zapremine da se može poplaviti ako procuri brtvenica, a da linija nadvođa pri tome ne uroni.

Pravilo VII

Određivanje, beleženje i upisivanje pregradnih teretnih linija.

1) Pregradne teretne linije određene i povučene prema propisima Čl. 5 Konvencije moraju da budu naznačane u Uverenju bezbednosti, i to tako da znak C_1 označava slučaj kad je brod namenjen prvenstveno za putničku službu, a oznake C_2 , C_3 , itd. označavaju ostale slučajeve upotrebe broda.

2) Nadvođe koje odgovara svakoj od ovih teretnih linija i koje je naznačeno u Uverenju bezbednosti, mora da bude mereno na istome mestu i od iste palubne linije kao i kod nadvođa utvrđenog prema priznatim domaćim propisima.

3) Ni u jednom slučaju oznaka jedne pregradne teretne linije ne sme da bude postavljena iznad maksimalne teretne linije u slanoj vodi, utvrđene prema čvrstoći broda ili prema priznatim domaćim propisima o nadvođu.

4) Ma na kome se mestu znaci pregradne teretne linije nalazili, brod ne sme nikada da bude toliko krcat, da uroni teretna linija koja odgovara godišnjem dobu i geografskom položaju, obeležena prema priznatim domaćim propisima o nadvođu.

Pravilo VIII

Konstrukcija i početna ispitivanja nepromočivih pregrada, dvostrukih dna, itd.

1) Nepromočive pregrade, bilo da su poprečne ili uzdužne, moraju da budu tako konstruisane da mogu da podnesu, sa dovoljnim koeficijentom sigurnosti, pritisak proizveden od jednog vodenog stuba koji ide do iznad linije nadvođa svake od njih. Konstrukcija ovih pregrada ima da bude takva da zadovoljava Upravnu vlast.

2) Pregrade građene u obliku stepenice i udubina moraju da budu nepromočive i moraju da budu iste otpornosti kao i susedni delovi pregrade.

Ako rebra ili sponje prolaze kroz koju nepromočivu palubu ili nepromočivu pregradu, ova paluba i pregrada moraju da budu nepromočive po svojoj sopstvenoj konstrukciji, bez upotrebe drva ili cementa.

3) Pokus sa punjenjem glavnih prostora nije obavezan. Iscrpan pregled pregrada ima da izvrši jedan osposobljeni nadzornik; ovaj pregled ima da bude u svakom slučaju upotpunjen jednom probom štrcanjem.

4) Pramčani prostor ima da bude podvrgnut jednoj probi punjenjem, i to tako da površina vode dosegne do najviše pregradne teretne linije.

5) Dvostruka dna, podrazumevajući tu i žlebne kobilice i unutrašnje oplata dvostrukih korita, moraju da budu ispitana pod pritiskom vode, koja dosiže do linije nadvođa.

6) Tankovi koji imaju da sadrže tečnosti, a sastavni su deo brodskih pregradnih odelenja, moraju da budu ispitani proveravanjem njihove nepromočivosti pod pritiskom vode koji odgovara ili visini do najviše pregradne teretne linije, ili dvema trećinama visine od iznad kobilice do linije nadvođa, preko tanka uzimajući veći od ova dva pritiska, ali ni u kom slučaju visina pritiska iznad gornje platforme tanka ne sme da bude manja od 0, 92 m (3 stope).

Pravilo IX

Otvori u nepromočivim pregradama.

1) Broj otvora u nepromočivim pregradama treba da bude sveden na minimum, vodeći pri tom računa o opštem rasporedu kao i o najboljem korišćenju broda; ovi otvori moraju biti snabdeveni zadovoljavajućim postrojenjem za njihovo zatvaranje.

2) a) Ako cevovodi, odvodne cevi, električni kablovi, itd. prelaze kroz nepromočive pregrade, treba da budu preduzete mere da se obezbedi potpuna nepromočivošt ovih pregrada.

b) Ne smeju se staviti na nepromočivim pregradama klizni zasunci.

3) a) Ne sme da bude ni vrata, ni utlina, niti ikakvih prolaza:

(i) na nepromočivoj sudarnoj pregradi, ispod linije nadvođa;

(ii) na poprečnoj nepromočivoj pregradi koja deli jedan prostor za teret od susjednog prostora za teret ili od stalnog iliti od privremenog spremišta za ugljen, sem u izuzecima predviđenim niže u stavu (7).

b) Može da prolazi kroz sudarnu pregradu ispod linije nadvođa najviše jedna cev za crpljenje tečnosti iz pramčanog prostora, ako je ova cev snabdevena ventilom sa zatvaračem na vijak, koji se pokreće sa jednog mesta iznad pregradne palube, a pričvršćen je na sudarnoj pregradi u unutrašnjosti pramčanoga prostora.

4) a) Nepromočiva vrata na pregradama koja dele stalna spremišta ugljena od pomoćnih, moraju da su uvek pristupačna, sem izuzetka predviđenog u stavu 9 (b) za vrata spremišta ugljena u međupalublju.

b) Moraju da budu preduzete zadovoljavajuće mere, upotrebom štita ili drukčije, da se onemogući da bi ugljen zaprečio zatvaranje nepromočivih vrata za spremišta ugljena.

5) U mašinskom prostoru, sem vrata spremišta za ugljen i tunela za osovine, na svakoj poprečnoj glavnoj pregradi mogu da postoje samo jedna vrata za prolaz. Ova vrata treba da budu tako smeštena da im pragovi budu što je praktično moguće viši.

6) — (a) Kao nepromočiva vrata smatraju se samo preklopna vrata na baglame i sklizna vrata ili ovima sličnoga tipa, isključujući vrata sa vratnicama pričvršćenim samo pomoću svornjaka.

b) Preklopna vrata na baglame moraju da budu snabdevena zatvaračima sa polugama kojima se može rukovati sa svake strane pregrade.

c) Sklizna vrata mogu da se pokreću vertikalno ili horizontalno. Ako se ona pokreću samo rukom, mehanizam ima da bude tako udešen, da se mogu pokretati na mestu gde su vrata kao i sa jednog pristupačnog mesta iznad pregradne palube.

d) Vrata koja se zatvaraju dejstvom svoje sopstvene težine ili padanjem izvesne težine, moraju biti snabdevena podesnom napravom za regulisanje njihovoga zatvaranja; mehanizam treba da je takav, da se vrata mogu otvoriti sa svoga mesta kao i sa jednog pristupačnog mesta iznad pregradne palube. Tako isto mora da postoji i jedan ručni pokretač kojim će moći da se otvaraju vrata sa mesta gde se nalaze i sa jednog mesta iznad pregradne palube; konačno mehanizam vrata, iza kako je bio iskopčan da bi se vrata otvorila, mora biti u stanju da bude brzo ukopčan sa jednog ili sa drugog mesta rukovanja.

e) Kada je predviđeno da će se vrata zatvarati pomoću nekog izvora energije sa jednog središnjeg mesta rukovanja, mehanizam mora biti tako podešen, da omogućava pomicanje vrata i sa mesta gde se vrata nalaze pomoću te iste energije. Ako su negde vrata, iza kako su zatvorena sa središnjeg mesta rukovanja, bila otvorena na mestu gde se nalaze, moraju i ovde da se automatski ponovno zatvore. Sem toga, na mestu gde se vrata nalaze mora da postoji mogućnost da se vrata zadrže zatvorena, bez mogućnosti da se otvore sa središnjeg mesta rukovanja. Konačno, svaka vrata koja se pokreću pomoću neke energije, moraju biti snabdevena jednim ručnim pokretačem, kojim se može rukovati na samome mestu kod vratiju ili sa jednog pristupačnog mesta iznad pregradne palube.

f) Vrata svih kategorija moraju biti snabdevena pokazivačima zatvaranja, pomoću kojih će biti moguće utvrditi sa svakog mesta rukovanja, koje nije na onome samih vrata, da li su vrata otvorena ili zatvorena.

7) a) Nepromočiva preklopna vrata na baglame mogu biti postavljena u delovima broda namenjenim za putnike i za posadu, kao i u prostorijama za rad, pod uslovom da se ona nalaze iznad jedne palube, čija se donja površina na svojem naj-

nižem mestu na boku broda, nalazi najmanje za 2, 13 m (7 stopa) iznad najviše pregradne teretne linije; ova vrata u ovim delovima i prostorijama broda nisu dozvoljena ispod pomenute palube.

b) Preklopna nepromočiva vrata na baglame zadovoljavajuće konstrukcije mogu da budu postavljena na pregradama međupalublja koje dele dve prostorije za smeštaj robe, i to u visini koja je dozvoljena za otvore za krcanje na bokovima prema Pravilu X (11). Ova vrata moraju da se zatvore pre polaska broda i moraju biti zatvorena za vreme celoga putovanja; čas njihovoga otvaranja po dolasku u luku i njihovoga zatvaranja pre odlaska iz luke moraju biti naznačeni u propisanom broskom dnevniku. Ako je traženo postavljanje ovakvih vrata, njihov broj i pojedinosti njihovoga smeštanja biće predmet naročitog ispitivanja od strane Upravne vlasti. Ova će tražiti od brodovlasnika uverenje, da je ova instalacija apsolutna potreba za službu.

8) Sva druga nepromočiva vrata moraju biti sklizna.

9)-a) Ako ima nepromočivih vrata koja moraju ponekad da budu otvorena za vreme plovidbe izuzimajući ulazna vrata u tunele, i ako se ta vrata nalaze na glavnim poprečnim nepromočivim pregradama, tako da je njihov prag ispod najviše pregradne teretne linije, primenjuju se ova pravila:

I) Ako broj ovih vrata prelazi 5, sva nepromočiva sklizna vrata moraju biti pokretana pomoću jednog izvora energije, i moraju biti tako udešena da mogu da se zatvore jednovremeno sa jednog mesta upravljanja smeštenog na mostu, i to tako da jednovremenom zatvaranju ovih vrata treba da prethodi jedan zvučni signal opomene.

II) Ako broj ovih vrata ne prelazi 5:

(i) ako merilo ne prelazi 30, sva nepromočiva sklizna vrata mogu samo rukama da se pomiču;

(ii) ako merilo prelazi 30, a ne prelazi 60, sva nepromočiva sklizna vrata mogu biti takova, da se zatvaraju težinom i da su snabdevena jednim otkidačem i jednim ručnim pokretačem kojim može da se rukuje kako na mestu samih vrata tako i sa nekog mesta iznad pregradne palube, ili pak takva da se pokreću pomoću jednog izvora energije;

(iii) ako brojno merilo prelazi 60, sva nepromočiva sklizna vrata moraju biti pokretana pomoću jednog izvora energije.

b) Ako između spremišta za ugljen koja se nalaze u međupalublju ispod pregradne palube ima nepromočivih vrata koja moraju za vreme plovidbe da budu prema potrebi otvorena zbog premeštanja ugljena, za pokretanje ovih vrata mora postojati jedan izvor energije. Otvaranje i zatvaranje treba da bude beleženo u broski dnevnik.

c) Isto tako potreban je jedan izvor energije za pokretanje vrata na prolazima hodnika u spremišta za hlađenje, ako ovi hodnici prolaze kroz više nego jednu glavnu poprečnu nepromočivu pregradu i, ako se pragovi ovih vrata nalaze najmanje 2,13 m (7 stopa) iznad najviše pregradne teretne linije.

10) Upotreba limova na pregradama, udešenih za skidanje, dozvoljena je samo u mašinskom prostoru. Ovi limovi moraju da su na svome mestu pre svakoga odlaska broda; ne smeju se skidati kada je brod u plovidbi sem u slučaju neophodne nužde. Kod svakog ponovnog nameštenja ovih limova moraju biti preduzete sve mere predostrožnosti, da bi nepromočivost na mestu sastavljanja bila potpuna.

11) Sva nepromočiva vrata moraju biti zatvorena za vreme plovidbe ili pak mogu biti otvorena samo kad to služba zahteva. U ovom slučaju moraju biti uvek spremna da budu odmah zatvorena.

12) Ako kroz glavne nepromočive poprečne pregrade prolaze izbe ili tuneli koji vezuju prostor za posadu sa ložionicom, ili su postavljeni da prekrivaju cevi ili za bilo koju drugu svrhu, ove izbe ili tuneli moraju biti nepromočivi i moraju da odgovaraju Pravilu XII. Pristup bar jednome kraju ovih izba ili tunela, ako je potreban kao prolaz za vreme plovidbe, ima biti udešen kao nepromočivi bunar dovoljno visok, tako da njegov izlaz bude iznad linije nadvođa. Prilaz drugome kraju može da bude pomoću nepromočivih vratiju tipa propisanog prema položaju istih na brodu. Nijedna od ovih izba ili tunela ne sme da prolazi kroz pregradni prostor koji se nalazi neposredno iza sudarne pregrade.

Ako su predviđeni tuneli i izbe za veštačku promaju koji prolaze kroz glavne poprečne nepromočive pregrade, slučaj ima da bude naročito ispitan od Upravne vlasti.

Pravilo X

Otvori na vanjskoj oplati ispod linije nadvođa.

1) Uređaj i efikasnost sredstava za zatvaranje svih otvora na vanjskoj oplati broda moraju da odgovaraju svrsi i mestu na kome su: oni uopšte moraju da zadovoljavaju Upravnu vlast.

2)-a) Ako se na jednom međupalublju donji deo otvora bilo kojeg bočnog prozora nalazi ispod jedne linije povučene na vanjskoj oplati paralelno liniji pregradne palube na boku, čija je najniža tačka na $2\frac{1}{2}$ odsto širine broda iznad najviše pregradne teretne linije, svi bočni prozori ovog međupalublja moraju biti čvrsto ugrađeni, da se ne mogu otvarati.

b) Ako se na jednom međupalublju, donji deo otvora bilo kojega bočnog prozora, sem onih koji moraju biti čvrsto ugrađeni da se ne mogu otvarati prema propisu gornjega stava (a), nalazi ispod jedne linije paralelne liniji pregradne palube na boku i čija je najniža tačka na 3,66 m (12 stopa) plus $2\frac{1}{2}$

odsto širine broda iznad najviše pregradne teretne linije, svi bočni prozori ovog međupalublja moraju biti tako građeni, da ih ne može niko otvoriti bez ovlašćenja zapovednika broda.

c) Svi ostali bočni prozori mogu da budu običnoga tipa otvaranja.

d) Ako se na jednom međupalublju donji deo otvora bilo kojega bočnog prozora, pomenutog ranije u stavu b), nalazi ispod jedne linije paralelne liniji pregradne palube i čija je najniža tačka na 1,37 m ($4\frac{1}{2}$ stope) plus $2\frac{1}{2}$ odsto širine broda, iznad linije gaza broda, kod odlaska broda iz luke svi bočni prozori ovog međupalublja imaju biti zatvoreni nepromočivo na ključ pre izlaska broda iz luke i ne smeju biti otvarani za vreme vožnje.

Čas zatvaranja ovih bočnih prozora u luci kao i zatvaranja ključem pre odlaska, biće naznačen u propisanom brodskom dnevniku.

Upravna vlast može da odredi srednji maksimalni gaz kod kojeg će bočnim prozorima u pitanju donji deo otvora biti iznad linije određene u ovom paragrafu i kod koje, sledstveno, biće dozvoljeno da budu otvoreni za vreme plovidbe pod odgovornošću zapovednika broda. U tropskim morima, po lepom vremenu, ovaj gaz može da bude povećan za 305 milimetara (1 stopu).

3) Preklopni poklopci na baglame takovog modela da mogu biti dobro zatvoreni i nepromočivi, moraju biti namešteni na svim bočnim prozorima:

a) koji prema propisu moraju biti ugrađeni da se ne mogu otvarati;

b) koji se nalaze na osmini dužine broda, računajući od prednje okomice;

e) koji zauzimaju mesta definisana gore u stavu (2) b);

d) koji nisu pristupačni za vreme vožnje;

e) koji se nalaze u prostorima namenjenim za smeštaj mornara ili ložača;

f) koji se nalaze u prostorima namenjenim za smeštaj putnika međupalublja.

4) Bočni prozori koji se nalaze ispod pregradne palube, sem onih predviđenih u prethodnoj tački, moraju biti snabdeveni efikasnim unutrašnjim poklopcima; ovi smeju da budu dignuti s mesta i mogu da se ostave blizu bočnih prozora.

5) Bočni prozori i njihovi poklopci koji nisu pristupačni za vreme vožnje moraju biti zatvoreni i zaklopljeni pre odlaska.

6) Nijedan bočni prozor ne sme da bude u prostorima namenjenim isključivo prevozu robe ili ugljena.

7) Nijedan bočni prozor na automatsku ventilaciju ne sme da bude na vanjskoj oplati broda ispod linije nadvođa, bez posebne dozvole Upravne vlasti.

8) Svi propusti ili izlevi vode na vanjskoj oplati moraju biti tako izvedeni, da je isključeno svako slučajno ulaženje vode u brod.

9) Broj otvora za izmetine, cevi za ispirine i ostalih sličnih otvora na vanjskoj oplati, mora biti sveden na minimum, ili tako što će se koristiti svaki otvor za ispirine za što veći broj tih ili sličnih sprovodnih cevi, ili na bilo koji drugi zadovoljavajući način.

10) Sprovodnici za odliv na koritu broda, čiji je donji otvor ispod linije nadvođa, moraju biti snabdeveni efikasnim i pri ručnim napravama koje će sprečiti ulaženje vode u brod. Može se, za svaki sprovodnik posebno, upotrebiti ili jedan automatski nepovratni ventil, snabdeven jednim direktnim zatvaračem, kojim se može rukovati sa jednog mesta iznad pregradne palube, ili pak — po volji — dva automatska nepovratna ventila, bez mogućnosti direktnog zatvaranja, s tim da onaj viši bude smešten iznad najviše pregradne teretne linije tako da bude uvek pristupačan, kako bi mogao biti pregledan pod normalnim okolnostima službe.

Ako su za zatvaranje upotrebljeni ventili za neposredno rukovanje, mesta sa kojih se njima rukuje i koja se nalaze iznad pregradne palube, moraju biti uvek lako pristupačna i moraju da imaju pokazivače, da li su ventili otvoreni ili zatvoreni.

11) Brodski silazni otvori, grotla i okna za ugljen koji se nalaze ispod linije nadvođa, moraju da budu dovoljno otporni. Moraju biti uvek efikasno zatvoreni i učvršćeni pre odlaska i moraju da ostanu zatvoreni za vreme plovidbe.

Grotla za utovar i okna za ugljen koji se delomice ili potpuno nalaze ispod najviše pregradne teretne linije, moraju da budu specijalno ispitani od Upravne vlasti.

12) Unutrašnji otvori žlebova za izbacivanje pepela, odliva za nečistoću, itd., moraju biti snabdeveni jednim efikasnim poklopcem

Ako se ovi otvori nalaze ispod linije nadvođa, poklopac mora biti nepromočiv i u odlivu mora k tome biti ugrađen jedan nepovratni ventil, smešten na pristupačnom mestu, iznad najviše pregradne teretne linije. Kad odliv nije u upotrebi, poklopac i ventil moraju da budu zatvoreni i na mestu pričvršćeni.

Pravilo XI

Konstrukcija i probno ispitivanje nepromočivih vrata, bočnih prozora, itd.

1) Nacrt, upotrebljeni materijal kao i sama konstrukcija nepromočivih vrata, bočnih prozora, okana za ugljen, tovarnih grotala, izlaznih otvora, ventila, cevovoda, žlebova i odliva za izbacivanje pepela i za nečistoću, predviđenih u ovom Pravilniku, moraju biti na zadovoljstvo Upravne vlasti.

2) Sva nepromočiva vrata moraju da budu podvrgnuta ispitivanju vodom pod pritiskom koji odgovara visini vode do linije nadvođa. Ovaj pokus mora biti izveden pre nego brod uđe u službu i to pre ili posle nameštanje vrata na brodu.

Pravilo XII

Konstrukcija i početno ispitivanje nepromočivih paluba, rovova, i t. d.

Ako su palube, rovovi, tuneli, žlebne kobilice, ili sprovodnici vazduha, nepromočivi, moraju da budu iste otpornosti kao i odgovarajući delovi nepromočivih pregrada. Upotrebljeni način za obezbeđenje nepromočivosti ovih elemenata, kao i uređaji za zatvaranje otvora u njima, moraju da zadovoljavaju Upravnu Vlast. Sprovodnici za vazduh, kao i nepromočivi rovovi, moraju da dopiru u najmanju ruku do nivoa linije nadvođa.

2) Ako su palube, rovovi, tuneli i sprovodnici za vazduh nepromočivi, moraju da budu podvrgnuti posle svoga konstruisanja jednom ispitivanju nepromočivosti štrcanjem. Ispitivanje palube može da se izvede polevanjem vode.

Pravilo XIII

Pokretanja i povremeni pregledi nepromočivih vrata, i t. d.

Na svakom postojećem ili novom brodu, mora se jedanput nedeljno vršiti pokretanje organa za nepromočivo zatvaranje vrata, bočnih prozora, poklopaca, ventila, žlebova za izbacivanje pepela i nečistoće. Na brodovima koji vrše putovanja duža od nedelje dana, pre odlaska mora biti izvršena jedna puna vežba, a posle ostale za vreme vožnje i to najmanje jedna u nedelju dana; ipak, vrata kojima se rukuje jednim izvorom energije kao i preklopna vrata na baglame glavnih poprečnih pregrada, moraju da budu svakodnevno pokretana ako se upotrebljavaju za vreme plovidbe.

Nepromočiva vrata, podrazumevajući tu i postrojenja i pokazivače koji su sa njima u vezi, kao i ventili čije je zatvaranje potrebno da bi se postigla nepromočivost jednoga prostora, moraju povremeno biti nadzirani za vreme plovidbe i to najmanje jedanput sedmično.

Pravilo XIV

Beleške u propisanom brodskom dnevniku.

Na svakom brodu postojećem ili novom, preklopna vrata, limovi pregrada udešeni za skidanje, bočni prozori, izlazni otvori, grotla za krcanje, okna za ugljen i ostali otvori, koji moraju primenom prethodećih propisa biti zatvoreni za vreme plovidbe, moraju se zatvoriti pre isplovljenja.

U propisanom brodskom dnevniku mora biti zabeležen sat zatvaranja svih ovih tela, kao i satovi kada su otvoreni oni čije otvaranje dozvoljava ovaj Pravilnik.

Zabeleška o svim vežbama kao i svim pregledima propisanim gore u Pravilu XIII, mora biti učinjena u propisanom broskom dnevniku; konstatacija svake manjkavosti mora izričito biti uneta.

Pravilo XV

Dvostruka dna.

1) Brodovi, čija dužina iznosi najmanje 61 m (200 stopa) a manja je od 76 m (249 stopa), moraju imati dvostruko dno, koje se proteže najmanje od ispred mašinskog prostora do sudarne pregrade ili što je bliže moguće ovoj pregradi.

2) Brodovi čija dužina iznosi najmanje 76 m (249 stopa), a manja je od 100 m (330 stopa), moraju da imaju dvostruko dno barem izvan mašinskoga prostora. Ovo dvostruko dno ima da doseže što je bliže moguće do sudarne i krmene glavne pregrade.

3) Brodovi čija dužina iznosi 100 m (330 stopa) ili više, moraju po sredini da imaju dvostruko dno, koje doseže do sudarne i krmene glavne pregrade, ili što je praktično bliže moguće ovim pregradama.

4) Onde gde se traži dvostruko dno, ono mora da se proteže prema vanjskoj broskoj oplati, tako da efikasno štiti uzvoj kaljuže.

Ova će zaštita biti smatrana dovoljnom, ako nijedna tačka linije gde vanjski obod bočne ploče seče vanjski bok broda, ne dolazi ispod vodoravne površine koja prolazi kroz zamišljenu tačku, gde je presek glavnog rebra presečen jednom diagonalom nagnutom za 25° na horizontalnu liniju i koja vodi iz vanjskog donjeg ugla pravougaonika opisanog oko preseka glavnog rebra.

5) Bunari koji se nalaze u dvostrukom dnu da primaju usise sisaljki, ne smeju da budu niže nego što je potrebno, a u svakom slučaju, ne smeju da budu na manje nego 457 milimetara (18 palaca) od vanjskoga boka ili nutarnjeg oboda bočne ploče. Međutim bunari koji dosežu do boka, mogu biti dozvoljeni na zadnjem kraju tunela osovina kod brodova na vijke.

Pravilo XVI

Pregrade protiv požara.

Brodovi moraju imati, iznad pregradne palube, pregrade protiv požara, koje se protežu bez prekida sa jednog boka do drugog i koje su smeštene na zadovoljstvo Upravne Vlasti.

One moraju da budu iz metala ili ma koje druge substance koja odoleva vatri, i moraju biti efikasne da spreče za vreme od jednog sata, pod okolnostima za koje je instalacija ovih pregrada predviđena, širenje požara koji razvija u blizini pregrade temperaturu od 815°C (1500°F).

I pregrade građene u obliku udubljenja i stepenica, kao i sve naprave za zatvaranje na njima, moraju također biti ispitane da odelevaju i da ne puštaju plamen.

Srednja razdaljina između dve susedne pregrade protiv požara, na ma kojem delu nadgrađa, sme da bude u glavnom najviše 40 m (131 stopa).

Pravilo XVII

Bočni prozori i ostali otvori, itd., iznad linije nadvođa.

1) Bočni prozori, silazna vrata, grotla za krcanje, okna za ugljen i ostale naprave koje zatvaraju otvore na zidovima broda iznad linije nadvođa moraju biti na prikladan način projektovani i građeni i moraju da raspolažu dovoljnom otpornošću, imajući u vidu prostor u kome se nalaze i njihov položaj prema najvišoj pregradnoj teretnoj liniji.

2) Pregradna paluba, ili neka druga paluba iznad ove, mora biti nepromočiva u tome smislu, da pod redovnim okolnostima na moru, ne dozvoljava da voda prodiere kroz nju na niže. Svi otvori na palubi koji su izloženi moru, moraju biti snabdeveni praznicama dovoljne visine i otpornosti, sa efikasnim sredstvima za zatvaranje, koji omogućuju da se mogu brzo zatvarati i da mogu postati nepromočivi.

3) Moraju postojati otvori za slevanje u more ili okna za brzo evakuisanje vode sa paluba izloženih moru pod svim prilikama na moru.

Pravilo XVIII

Izlazi iz nepromočivih odelenja.

1) U delovima broda namenjenim za putnike i za posadu, svaki nepromočivi prostor mora biti snabdeven jednim podesnim izlazom, koji će omogućiti licima koja se tu nalaze da brzo izađu na otvorenu palubu.

2) Svaki mašinski prostor, svaki tunel osovina, svaka kotlarica i svaki drugi službeni prostor mora biti snabdeven podesnim izlazom koji će pružiti osoblju jedan izlazni put, a da ne mora da prođe kroz nepromočiva vrata

Pravilo XIX

Drenažni uređaj.

Parni brodovi.

1) Svaki brod ima biti snabdeven efikasnim drenažnim uređajem koji omogućava da se može isisati i osušiti, u praktično mogućoj meri, kao posledica avarije, ma koji nepromočivi prostor, bilo da brod stoji uspravno ili da je nagnut. U tu svrhu uopšte potrebni su bočni usisi, sem na tesnim delovima pramca i kreme. Kada je unutarinja oplata prižlebljena za kaljužu, dovod

vode mora biti izveden do usisne cevi. Efikasna sredstva moraju biti predviđena za isušivanje vode iz spremišta za hlađenje.

2) Pored obične kaljužne sisaljke koju goni glavna mašina ili pored neodvisne sisaljke koja je zamenjuje, biće još dve nezavisne kaljužne sisaljke gonjene samostalnim izvorom energije. Ipak, na brodovima manjim od 91.50m (300 stopa) dužine, kojima je brojno merilo ispod 30, jedna od dve neodvisne sisaljke može da bude zamenjena ili dvema efikasnim ručnim sisaljka od kojih će jedna biti smeštena na pramcu a druga na krmi, ili jednom prenosnom sisaljkom koju pokreće jedan izvor energije.

Sisaljka za nečistoću, sisaljke za sovrnju ili za redovnu upotrebu, mogu biti smatrane kao samostalne kaljužne sisaljke, ako su udešene tako da mogu biti priključene mreži kaljužnih cevi.

3) Kada treba da postoje barem dve samostalne sisaljke koje pokreće posebni izvor energije, njihov smeštaj mora biti takav, da barem jedna može da služi u redovnim prilikama kada je brod pretrpeo prodor vode. Jedna od ovih samostalnih sisaljki mora prema tome biti sisaljka za nuždu oprobano podvodnog tipa. Jedan izvor energije smešten iznad pregradne palube mora biti na raspoloženju da pokreće ovu sisaljku u svim slučajevima.

4) Ako je moguće, kaljužne sisaljke koje pokreće neki izvor energije, moraju biti smeštene u odvojenim nepromočivim prostorima i tako postavljene, da ista havarija verovatno neće moći da poplavi oba ta prostora. Ako se mašine i kotlovi nalaze u dva ili više nepromočivih odeljenja, sisaljke upotrebljive kao kaljužne sisaljke moraju biti koliko je moguće raspodeljene po ovim raznim odeljenjima.

5) Svaka kaljužna sisaljka, ručna ili mehanička, sem onih koje su predviđene za pramčani i krmeni pregradni prostor, mora biti tako udešena da crpe iz koje mu drago kaljuže ili kojeg mu drago odeljenja mašinskoga prostora.

6) Svaka kaljužna samostalna mehanička sisaljka mora biti u stanju da razvije kod vode u glavnoj drenažnoj cevi brzinu od najmanje 122 m (400 stopa) u minuti; ona mora imati direktno i odvojeno usisavanje u odeljenju gde je smeštena i to sa diametrom koji je u najmanju ruku jednak onome glavne kaljužne cevi. Direktna usisavanja svake samostalne mehaničke sisaljke moraju biti razmeštena tako da mogu usisavati sa svake strane broda.

7) Glavne razvodne sisaljke moraju imati direktno usisavanje, snabdeveno nepovratnim ventilom, na najnižem mestu mašinskoga prostora i čiji diametar iznosi najmanje dve trećine glavnog sprovednika morske vode. Ako je gorivo ugljen, ili može to do bude, te ako nema nepromočive pregrade između mašina i kotlova, barem jedna razvodna sisaljka mora biti u stanju da izbacuje direktno u more ili pak mora biti instalisan direktni cevovod koji ide glavnom mestu izbacivanja i koji je snabdeven zasunom.

8)-a) Cevi koje poslužuju sisaljke potrebne za drenažu mašinskih prostorija ili teretnih skladišta, moraju se potpuno razlikovati od cevi za punjenje ili praznjene odeljenja za vodu ili tekuće gorivo.

b) Zabranjena je upotreba olovnih cevi u spremištima za ugljen ili u tankovima tekućeg goriva, ili u prostorijama za mašine ili kotlarnicama, podrazumevajući ovde i prostorije u kojima se nalaze sisaljke za tekuće gorivo ili tankovi za pročišćavanje ulja.

9) Upravna vlast mora da donese Pravila za izračunavanje diametra glavnog voda i ogranaka kaljužnih cevi, vodeći računa o razmerama broda i prostornosti odeljenja koja imaju biti isušena.

10) Raspored kaljužnih cevi i onih u sovrnji mora biti takav, da voda ne može da pređe iz mora ili iz sovrnje u mašinske prostorije ili teretna skladišta, niti iz jednog odeljenja u drugo. Naročito moraju biti preduzete mere, da se ne bi dogodilo, da jedan tank za vodu koji ima usis na kaljužnoj cevi ili na sovrnji, usled nepažnje, bude ispunjen morskom vodom kada se u njemu nalazi tečna sovrnja.

11) Moraju biti preduzete mere, za slučaj kad bi neko odeljenje u kome se nalaze kaljužne cevi bilo napunjeno vodom, da voda ne pređe u drugo odeljenje i kada bi odnosna cev za isisavanje i sama bila usled sudara ili nasukanja oštećena. Stoga, ako cev na bilo kome mestu svoga puta prolazi blizu vanjske oplata broda ili žlebne kobilice, u odeljenju gde se nalazi slobodni kraj cevi mora da je na ovome namešten ili jedan nepovratni ventil, ili jedan zasun sa vretenom na vijak kojim će se moći upravljati s nekog mesta iznad pregradne palube.

12) Sve ventilne stanice, ventili, pipci koji pripadaju uređaju za isušivanje kaljuža, moraju biti smešteni na takvim mestima gde će biti uvek pod normalnim okolnostima pristupačni. Moraju biti tako raspoređeni, da u slučaju kada je jedno odeljenje poplavljeno, može biti stavljena u pokret pomoćna sisaljka na bilo kome odeljenju. Ako postoji samo jedna mreža cevi, zajednička za sve sisaljke, ventile i pipce, kojima treba rukovati da bi se regulisalo isisavanje iz kaljuža, moraju biti tako udešene da se njima može upravljati sa jednog mesta iznad pregradne palube. Ako postoji pored normalne mreže skladišnih cevi i pomoćna mreža, ona mora biti nezavisna od glavne mreže i tako udešena, da sisaljka za nuždu može sisati u bilo kojem odeljenju u slučaju poplavljenja jednoga odeljenja.

Motorni brodovi.

13) Uređaj za isušivanje kaljuže na motornim brodovima mora, u koliko je to praktično moguće i izuzimajući ono što se odnosi na razvodne sisaljke, biti jednak onome koji bi se tražio za jedan parobrod istih dimenzija.

Pravilo XX

Vožnja „krmom“.

Mašinska snaga za vožnju krmom mora biti dovoljna da obezbeđuje brodu odgovarajuća svojstva manevrisanja u svim prilikama.

Pravilo XXI

Pomoćni kormilarski uređaj.

Brodovi moraju imati pomoćni kormilarski uređaj, koji može biti slabiji od glavnog kormilarskog uređaja; nije potrebno da ovaj pomoćni kormilarski uređaj pokreće para ili neki drugi izvor energije, ako je samo preduzeto sve potrebno da se može manevrisati rukom. Stroj identičan glavnom stroju kormila smatraće se kao pomoćni kormilarski uređaj u smislu ovoga Pravila.

Pravilo XXII

Prvi i sledeći pregledi brodova.

1) Na svakom novom ili postojećem brodu moraju se izvršiti ovde označeni pregledi:

- a) prethodni pregled pre puštanja u saobraćaj;
- b) povremeni pregled svakih 12 meseci;
- c) naknadni pregledi od slučaja do slučaja.

2) Pregledi o kojima je reč u prethodnoj tački moraju se obavljati pod sledećim uslovima:

a) *Prethodni pregled pre puštanja u saobraćaj* sadrži iscrpan pregled broskog korita, mašinskog uređaja opreme, naročito pregled podvodnog dna na suvom kao i unutrašnji i vanjski pregled kotlova. Ovaj pregled mora biti takav, da je moguće utvrditi, da brod u pogledu osnovne raspodele, u pogledu materijala i vezova broskog trupa, u pogledu kotlova i sporednih njihovih delova, glavnih i pomoćnih mašina, sredstava za spasavanje i u pogledu opreme, potpuno odgovara propisima ove Konvencije kao i propisima posebnih pravilnika o primeni ove, izdatih od Države kojoj brod pripada, za brodove u onoj službi za koju je dotični brod namenjen. Pored toga ovim pregledom mora biti ustanovljeno da stručna izrada broda i njegove opreme odgovaraju u svakom pogledu.

b) *Povremeni pregled* sadrži jedan opšti pregled broskog trupa, kotlova, mašinskog uređaja i opreme, pored toga i pregled broskog dna na suvom. Ovaj pregled mora biti takav, da je moguće utvrditi, da brod, što se tiče trupa, kotlova i njihove armature, glavnih i pomoćnih mašina, kao i sredstava za spasavanje i celokupne opreme, zadovoljava i da odgovara službi za koju je namenjen,

kao i da odgovara, k tome, propisima ove Konvencije i propisima posebnih pravilnika izdatih od Države kojoj brod pripada, a za primenu iste.

c) *Jedan opšti ili delomični pregled*, prema okolnostima, mora biti obavljen svaki put kad se dogodi brodu kakvo oštećenje ili kad se pojavi kakav nedostatak koji se tiče bilo bezbednosti broda, bilo celine ili efikasnosti sredstava za spasavanje ili druge opreme. To isto ima da se obavi i svaki put, kad je na brodu izvršena neka opravka ili kada su na njemu izmenjeni važniji delovi. Pregled mora biti takav, da se može utvrditi, da su potrebni opravci ili izmene izvršeni dobro, da upotrebljeni materijal, kao i primenjeni postupak u izvršenju, potpuno zadovoljavaju, i da brod u svakom pogledu odgovara propisima ove Konvencije kao i onima posebnih pravilnika za primenu iste, izdatih od Države kojoj brod pripada.

3) Posebni Pravilnici, gorepomenuti u tački 2), određuju pravila kojih se treba pridržavati za hidrostatične pokuse pre i posle uvođenja u saobraćaj, a koja se tiču glavnih i pomoćnih kotlova, njihove armature, sprovodnika pare, rezervoara visokog pritiska, rezervoara za tečno gorivo za strojeve na unutrašnje sagorevanje. Oni moraju predviđati pokusni pritisak kao i razmak vremena između dva susledna pokusa.

Glavni i pomoćni kotlovi, njihove armature, različiti rezervoari i sprovodnici za paru od iznad 76 milimetara (3 palca) unutrašnjeg diametra moraju uspešno da izdrže hidraulični pokus pre svoga uvođenja u redovnu službu. Sprovodnici pare čiji je unutrašnji diameter veći od 76 milimetara (3 palca), biće podvrgavani povremenim hidrauličnim pokusima.

Pravilo XXIII

Propisi o izmenama učinjenim na brodu u razdoblju između izvršenih pregleda.

Posle dovršenja pregleda broda predviđenog u Pravilu XXII, nikakva izmena neće smeti da bude doneta bez odobrenja Upravne vlasti na uređenju broskog trupa, na strojevima, opremi, itd., koji podležu nadzoru.

Sredstva za spasavanje, itd.

Pravilo XXIV

Propisni tipovi čamaca za spasavanje.

Propisani tipovi čamaca za spasavanje klasirani su kako sledi:

I) Klasa — Otvoreni čamci sa čvrstim bokom, (a) sa samo unutrašnjim plutalima, (b) sa unutrašnjim i vanjskim plutalima.

II) Klasa — (a) otvoreni čamci sa unutrašnjim i vanjskim plutalima sa savitljivim gornjim delom boka; (b) pokriveni čamci, sa nepromočivim razmama čvrstim ili savitljivim.

Ne odobravaju se čamci čija plovnost zavisi od prethodnog udešavanja nekog od glavnih delova korita, ili čija je kubna zapremina manja od 3.500 m³ (125 kubnih stopa).

Ne odobravaju se čamci čija težina pod punim teretom sa svima osobama koje sme da primi i sa opremom, iznosi više od 20300 kgr (20 engleskih tona).

Pravilo XXV

Čamci za spasavanje I klase.

Čamci za spasavanje I klase moraju imati srednju krivinu palube u uzdužnom smeru barem četiri odsto svoje dužine.

Vazdušni sanduci čamaca za spasavanje I klase moraju biti tako raspoređeni da obezbeđuju stabilnost potpuno opterećenog čamca u nepovoljnim vremenskim prilikama.

U čamcima koji smeju da nose 100 ili više osoba, zapremina plutala mora biti uvećana prema nalaženju Upravne vlasti.

Čamci za spasavanje I klase moraju da odgovaraju još i sledećim uslovima:

a) Čamci za spasavanje samo sa unutrašnjim plutalima.

Plovnost jednog drvenog čamca ovoga tipa mora biti obezbeđena nepromočivim vazdušnim sanducima sa sveukupnom zapreminom od bar jedne desetine kubne zapremine samoga čamca.

Plovnost jednog metalnog čamca ovoga tipa ne sme biti manja od one koja se traži gore za drveni čamac iste kubne zapremine; zapremina vazdušnih nepromočivih sanduka mora sledstveno da bude uvećana.

b) Čamci za spasavanje sa unutrašnjim i vanjskim plutalima.

Unutrašnja plovnost jednog drvenog čamca ovoga tipa mora biti obezbeđena vazdušnim nepromočivim sanducima čija sveukupna zapremina iznosi barem sedam i po odsto kubne zapremine čamca.

Vanjska plutala mogu biti iz pluta ili iz koje bilo druge materije koja je ovome bar jednaka. Ne dozvoljavaju se plutala koja su ispunjena rogozom, strugotinom ili zrnjem od pluta, ili ma kojom drugom zdrobljenom substancom bez sopstvene kohezije, kao ni plutala koja treba puniti vazduhom.

Ako su plutala od pluta, njihova zapremina, za jedan drveni čamac, ne sme biti manja od trideset i tri tisućine kubne zapremine čamca; ako su od neke druge materije nego što je pluto, njihova zapremina i njihov smeštaj moraju biti takvi, da plovnost i stabilnost čamca ne budu manje nego kod sličnog čamca koji ima plutala od pluta.

Plovnost jednog metalnog čamca ne sme biti manja od one koja se gore traži za drveni čamac iste kubne zapremine; zapremina sanduka i zapremina spoljašnjih plutala moraju sledstveno da budu veće.

Pravilo XXVI

Čamac za spasavanje II Klase.

Čamci za spasavanje moraju da odgovaraju sledećim uslovima:

a) Otvoreni čamci kojima je gornji deo boka savitljiv, sa unutrašnjim i vanjskim plutalima.

Čamac ove vrste mora imati jednovremeno i nepromočive vazdušne sanduke i vanjska plutala. Njihova sveukupna zapremina, za svaku osobu koju je čamac sposoban da primi, mora da iznosi najmanje ovoliko:

	Decimetara kubnih	Kubnih stopa engleskih
Nepromočivih sanduka	43	1,5
Vanjskih plutala (ako su od pluta)	6	0,2

Vanjska plutala mogu biti sačinjena od pluta ili od bilo koje druge materije koja mu je barem jednaka. Ne primaju se plutala koja su ispunjena rogozom, strugotinom ili sitnim plutom, ili ma kojom drugom zdrobljenom substancom bez sopstvene kohezije, kao ni plutala koja treba puniti vazduhom.

Ako plutala nisu od pluta, njihova zapremina i njihov smeštaj moraju biti takvi, da plovnost i stabilitet čamca ne budu slabiji nego kod sličnih čamaca koji imaju plutala od pluta.

Metalni čamac za spasavanje ovoga tipa mora da ima vanjska i unutrašnja plutala koja mu obezbeđuju bar takvu plovnost kakvu ima drveni čamac.

Najmanje nadvođe čamaca za spasavanje ovoga tipa mora biti utvrđeno prema njihovoj dužini; ono se meri na sredini dužine čamca, i vertikalno na bokovima, od gornjeg ruba čvrstog dela bokova do površine vode, pri opterećenom čamcu.

Nadvođe u slatkoj vodi ne sme da bude manje od niže navedenog:

Dužina čamca za spasavanje.		Najmanje nadvođe.	
Metri	Engleske stope	Millimetri	Engl. palci
7,90	26	200	8
8,50	28	225	9
9,15	30	250	10

Nadvođe za čamce čija je dužina između gornjih cifara, dobija se interpolacijom.

Savitljive razme moraju biti nepromočive.

b) Pokriveni čamci za spasavanje sa nepromočivim razmama, čvrstim ili savitljivim.

i) Pokriveni čamci sa neravnom palubom. — Niži deo palube jednog čamca za spasavanje ovoga tipa ne sme da ima površinu manju od 30 odsto celokupne površine palube. Visina ove niže palube mora, iznad linije najvećeg opterećenja, biti na svima

tačkama jednaka bar jednoj polovini odsto dužine čamca; ova granica povećava se na jedan i po odsto za krajeve ove palube.

Nadvođe jednoga čamca ovoga tipa mora biti takvo da mu obezbeđuje rezervu plovnosti bar za 35 odsto.

ii) *Pokriveni čamci sa ravnom palubom.* — Najmanje nadvođe čamaca ovoga tipa nezavisno je od njihove dužine i određuje se isključivo po njihovoj dubini. Mere se uzimaju na sredini dužine čamca i vertikalno, od gornje strane palube bočno do ispod prvog reda oplata koji se drži kobilice — za dubinu, a do ispod vodene linije opterećenog čamca — za nadvođe.

Nadvođe u slatkoj vodi ne sme biti manje od cifara koje su niže naznačene i koje se imaju primeniti bez ispravljanja na čamce čija srednja uzdužna krivina palube iznosi tri stota dela njihove dužine:

Dubina čamca za spasavanje		Najmanje nadvođe	
Millimetri	Eng. palci	Millimetri	Eng. palci
310	12	70	$2\frac{3}{4}$
460	18	95	$3\frac{3}{4}$
610	24	130	$5\frac{1}{8}$
760	30	165	$6\frac{1}{2}$

Nadvođe čamaca za spasavanje, čija je dubina između ovih cifara, dobija se interpolacijom.

Ako je uzdužna krivina palube manja nego što je normalna gore definisana krivina, najmanje dozvoljeno nadvođe dobija se dodajući ciframa gornjeg merila sedmi deo razlike između normalne uzdužne krivine palube i srednje vrednosti stvarnih krivina merenih na krmenoj i na pramčanoj statvi; nikakvo smanjenje nadvođa nije dozvoljeno za uzdužnu krivinu palube koja je veća od normalne ni za poprečnu krivinu palube.

iii) Svi pokriveni čamci za spasavanje moraju biti snabdeveni efikasnim sredstvima za oticanje vode sa palube.

Pravilo XXVII

Motorni čamci za spasavanje.

Da bi se jedan motorni čamac mogao brojiti među brodska sredstva za spasavanje, bilo to obavezno u smislu Pravila XXXVI (2) ili ne, on mora da odgovara sledećim uslovima:

a) Mora da odgovara propisima postavljenim za čamce za spasavanje I Klase, a treba da je snabdeven podesnim napravama za brzo spuštanje u vodu.

b) Treba da sadrži dovoljnu količinu goriva i da bude neprekidno u pripravnom stanju za pokret.

c) Motor sa pripadajućom opremom treba da je valjano zatvoren, da bi mu bio obezbeđen rad u nepovoljnim vremenskim prilikama, i treba da pod istim prilikama može voziti krmom.

d) Brzina treba da iznosi najmanje 6 čvorova, sa punim teretom i po mirnoj vodi.

Zapremina unutrašnjih plutala, odnosno i vanjskih ako ih ima, treba da bude uvećana u nužnoj meri, da bi se vodilo ra-

čuna o razlici između težine motora, projektora, radiotelegrafskog uređaja, sa svim pripadajućim delovima, i težine preko-brojnih osoba koje bi čamac mogao primiti, kada bi ostao raspoloživ prostor što ga zauzima motor, projektor, radiotelegrafski uređaj i njihovi pripadajući delovi.

Pravilo XXVIII

Splavovi za spasavanje.

Ne može se odobriti tip splavova za spasavanje koji ne odgovara sledećim uslovima:

a) Mora da je odobrenog materijala i konstrukcije.

b) Splav treba da je upotrebljiv i stabilan, bez obzira na stanje površine po kojoj plovi.

c) Treba da je sa oba lica snabdeven čvrstim ili savitljivim razmama od drveta, platna ili drugog podesnog materijala.

d) Treba da ima jedan konop u obliku venca dobro pričvršćen oko vanjskih strana.

e) Treba da ima dovoljno otpornosti da može biti porinut ili bačen sa brodske palube a da se ne ošteti, i, ako je određen za bacanje, treba da je takovih razmera i težine da se može njime lako rukovati.

f) Ne sme imati manje od 85 kub. dcm (3 kub. stope) vazdušnih sanduka ili odgovarajućih plutala, za svaku osobu koju može nositi.

g) Treba da ima površinu palube od najmanje 3720 četvornih centimetara (4 četv. stope) za svaku osobu koju može nositi, a osobe koje nosi moraju biti stvarno izvan vode.

h) Vazdušni sanduci ili odgovarajuća plutala treba da budu smešteni što je više moguće uz krajeve; ne može se dozvoliti nikakvo plutalo koje bi trebalo naduvati vazduhom.

Pravilo XXIX

Plivajuće naprave.

Svaka plivajuća naprava, bila to plivajuća klupa sa palube, plivajući palubni stolac, ili bilo koja naprava koja može da drži na površini vode, ima se smatrati u pogledu plutanja kao da odgovara onom broju lica koji se dobija delenjem kroz 14,5 broja kilograma željeza koje može ta naprava na slatkoj vodi da nosi (jednako za težinu u funtama, razdeljeno kroz 32). Ako je za održavanje plutanja naprave upotrebljen vazduh, ne sme biti potrebno da se pristupa u slučaju nužde naduvanju vazduhom pre upotrebe ove naprave.

Broj osoba za koje se smatra da je naprava upotrebiva, jeste onaj manji od dva broja koji se dobiju ili snagom plutanja kako je gore rečeno, ili deleći opseg, izražen u centimetrima sa 30,5 (1 stopa).

Svaka od priznatih plivajućih naprava treba da odgovara sledećim uslovima:

1. Mora da je od odobrenog materijala i konstrukcije;
2. Mora da je upotrebiva i stabilna na bilo kojoj strani da pliva;
3. Mora da ima takove dimenzije, otpornost i težinu, da se može rukovati njome bez pomoći mehaničkih aparata, i, ako je potrebno, da se može baciti na more sa palube broda gde je smeštena, a da se ne ošteti;
4. Vazdušni sanduci ili odgovarajuća plutala treba da su smešteni što je više moguće sa strana naprave;
5. Treba da ima solidno pričvršćen konop u obliku venca oko vanjskih strana.

Pravilo XXX

Kubni kapacitet čamaca za spasavanje I Klase.

1. Kubni kapacitet jednog čamca za spasavanje I Klase ima da se utvrdi prema pravilu Simpson (Stirling), ili na bilo koji drugi način koji pruža jednaku tačnost. Kapacitet jednog čamca sa pljosnatom krmom, ima da se izračuna kao da je čamac sa šiljatom krmom.

2. Radi primera, kapacitet u kubnim metrima (ili engl. stopama) jednoga čamca, sračunat pomoću Simpsonovog pravila, može se smatrati da je utvrđen ovom formulom:

$$\text{Kapacitet} = \frac{l}{12} \times (4 A + 2 B + 4 C)$$

l označuje dužinu čamca izmerenu u metrima (ili engl. stopama) s unutrašnje strane brodske oplata od drva ili lima, od pramčane do krmene statve; u slučaju jednoga čamca sa pljosnatom krmom, dužina se ima računati do unutrašnjeg lica njene plohe.

A , B , C označuju odnosne površine poprečnih preseka, na četvrtini dužine od pramca, u sredini i na četvrtini dužine od krme, koji odgovaraju trima tačkama, dobijenim deljenjem vrednosti l na četiri jednaka dela. (Površine s oba kraja čamca smatra se da nisu od važnosti).

Površine A , B , C imaju se smatrati kao izražene u četv. metrima (ili četv. engl. stopama) sukcesivnom primenom sledeće formule za svaki od tri poprečna preseka:

$$\text{Površina} = \frac{h}{12} \times (a + 4 b + 2 c + 4 d + e)$$

h označuje dubinu merenu u metrima (ili engl. stopama), u unutrašnjosti oplata od drva ili lima, od kobilice do razine platnice (plat-bord) ili, u izvesnim slučajevima, do niže razine, određene na način kako je niže rečeno.

a , b , c , d , e označuju vodoravne širine čamca merene u metrima (ili engl. stopama) na dvema krajnjim tačkama dubine, kao i na trima tačkama dobijenim deljenjem vrednosti h na četiri jednaka

dela (a i e odgovaraju dvema krajnjim tačkama, a i c sredini veličine h).

3. Ako uzdužna krivina platnice, merene na dvema tačkama koje se nalaze na četvrtini dužine, računajući od krajeva, prelazi stoti deo dužine čamca, dubina koja se ima upotrebiti za računanje odgovarajućeg poprečnog preseka A ili C , ima se uzeti da je jednaka dubini u sredini, povećanoj za jedan stoti deo dužine čamca.

4. Ako dubina čamca u sredini prelazi 45 stotinki širine, dubina koja se ima upotrebiti za računanje poprečnog preseka u sredini B , uzima se da iznosi 45 stotinki širine, a dubine koje se imaju upotrebiti za računanje poprečnih preseka A i C , koji se nalaze na prednjoj i stražnjoj četvrtini, dobijaju se povećavajući dubinu upotrebljenu za računanje sekcije B , za jedan stoti deo dužine čamca, ali s tim da se ne prekorače stvarne dubine na tim tačkama.

5. Ako je dubina čamca veća od 122 cm (4 stope), broj osoba koji se može dozvoliti primenom ovih pravila, ima biti smanjivan u razmeru te granice prema stvarnoj dubini, sve dok jedan pokus na vodi, sa rečenim brojem ukrcanih osoba, snabdevenih pojasa za spasavanje, ne dopusti konačno utvrđenje toga broja.

6. Svaka Upravna vlast mora odrediti shodnim propisima ograničenje broja osoba za čamce sa vrlo ostrim krajevima i za takove koji pokazuju naročito pune oblike.

7. Svaka Upravna vlast pridržava pravo da prizna jednom čamcu kapacitet jednak produktu triju dimenzija množenih sa 0,6, ako je očito, da taj način računa ne daje veći kapacitet nego što bi se dobio po gornjoj metodi; dimenzije biće tada merene na sledeći način:

Dužina: s vanjske strane oplata, između njenih preseka sa pramčanom odnosno krmom statvom; u slučaju da je čamac s plosnatom krmom, sve do vanjskog lica njene plohe;

Širina: s vanjske strane oplata, u tački najveće širine čamca;

Dubina: u sredini, u unutrašnjosti oplata, počevši od kobilice pa do razme platnice. Ali dubina koja ulazi u obzir kod računanja kub. kapaciteta, ne može, ni u kojem slučaju, da prelazi onih 45 stotinki širine.

U svakom slučaju brodovlasnik ima pravo da zahteva da se kubatura čamca tačno izvrši.

8. Kubni kapacitet jednog motornog čamca izvodi se iz bruto-kapaciteta, odbivši od ovog prostor jednak onome koji zaprema motor sa pripadajućim delovima i, ako postoji, radiotelegrafski uređaj i projektor sa pripadajućim im delovima.

Pravilo XXXI

Površina čamaca II Klase.

1. Površina palube jednog pokrivenog čamca ima se utvrditi kako je niže rečeno, ili na bilo koji drugi način koji daje

jednaku tačnost; isti propis ima da se primeni i kod određivanja površine sa unutrašnje strane čvrste oplata jednog čamca II (a) Klase.

2. Na primer, može se smatrati da je površina jednog čamca, u četvr. metrima (ili u četvr. engl. stopama) izražena ovom formulom:

$$\text{Površina} = \frac{l}{12} \times (2a + 1,5b + 4c + 1,5d + 2e)$$

l označuje dužinu merenu u metrima (ili engl. stopama) na izvanjoj strani oplata, od njenog preseka sa pramčanom statvom do njenog preseka sa krmenom statvom.

a, b, c, d, e označuju vodoravne širine, merene u metrima (ili engl. stopama), izvan oplata, na tačkama dobijenim deljenjem veličine l na četiri jednaka dela i beleženjem sredina krajnjih četvrtina (a i e odgovaraju krajnjim podrazdelima, c sredini dužine, b i d međurazdelima).

Pravilo XXXII

Napisi na čamcima, splavovima za spasavanje i plivajućim napravama.

Dimenzije čamca, kao i broj osoba koje sme da primi, imaju biti označeni na čamcu lako čitljivim i neizbrisivim slovima. Ti napisi treba da su posebno odobreni od strane službenika kojima je poveren nadzor nad brodom.

Napisi o broju osoba na splavovima za spasavanje i plivajućim napravama opreme treba da su učinjeni na isti način.

Pravilo XXXIII

Kapacitet nosivosti čamaca.

1. Broj osoba koji je sposoban da primi jedan čamac propisnoga tipa, jednak je najvećem celom broju, sadržanom u količniku kapaciteta u kub. metrima (ili engl. stopama), ili površine čamca u četv. metrima (ili stopama), podeljenih sa propisnom vrednošću zapreminske jedinice ili (prema prilikama) površinske jedinice koja je niže utvrđena za svaki tip.

2. Propisne vrednosti zapreminskih i površinskih jedinica za određivanje broja lica jesu ove:

Zapreminske jedinice.	U kub. metr.	U kub. engl. stopama.
Otvoreni čamci, Klase I (a)	0.283	10
Otvoreni čamci, Klase II (b)	0.255	9

Površinske jedinice.	U četvr. metr.	U četvr. stop. engl.
Klasa II	0.325	$3\frac{1}{2}$

3. Upravna vlast može usvojiti, umesto 0.325 ili $3\frac{1}{2}$ prema prilikama, i neki slabiji delitelj, ako se je pokusom uverila, da je broj mesta za sedenje u odnosnom pokrivenom čamcu veći od onoga koji proizlazi iz upotrebe prvog delitelja; ipak uzeta vrednost u zamenu za 0,325, ili prema prilikama, $3\frac{1}{2}$ ne može biti niža od 0,280, odnosno 3, prema prilikama.

Upravna vlast koja se bude koristila ovom mogućnošću dostaviće izveštaj ostalim Upravnim vlastima o izvršenom pokusu, popraćen planovima dotičnog pokrivenog čamca.

Pravilo XXXIV

Granice kapaciteta.

Ni na jednom čamcu ne sme da bude označen broj osoba veći od onoga koji se dobije primenom metoda navedenih u ovom Pravilniku.

Taj se broj ima smanjiti:

1) ako je veći od broja osoba koje imaju prikladno mesto za sedenje, i to sedenje ima biti podešeno tako, da osobe koje sede ni u koliko ne smetaju rukovanju veslima;

2) kod drugih čamaca nego što su oni I Klase, ako je nadvođe kod punog opterećenja niže od nadvođa određenih za razne tipove. U tom slučaju, broj o kome se radi treba da bude smanjen u tolikoj meri, da kod punog opterećenja nadvođe bude bar jednako gorenavedenim propisnim nadvođima.

U čamcima II Klase (b) (i), može se smatrati da uzdignuti deo palube sa strane pruža mesta za sedenje.

Pravilo XXXV

Smeštaj i težina osoba.

Kod pokusa kojima je cilj da se izračuna broj osoba koje može da primi čamac ili splav za spasavanje, svaka jedinica odgovara jednoj odrasloj osobi, snabdevenoj pojasom za spasavanje.

Kod proveravanja nadvođa, pokriveni čamci moraju biti opterećeni sa 75 kg (165 engl. funti) najmanje za svako odraslo lice za koje je ustanovljeno da pokriveni čamac može da primi.

Dvoje dece mlađe od 12 godina računa se po pravilu kao jedna osoba.

Pravilo XXXVI

Oprema čamaca i splavova za spasavanje.

1) Normalna oprema svakog čamca je ova:

a) dovoljan broj vesala za pojedinačno veslanje na klu-pama i dva rezervna vesla, te jedno veslo za krmarenje; jedna i po garnitura palaca za veslo ili rašlji za veslo; jedna čaklja;

b) dva zapušača za svaku rupu (ne traže se zapušači za rupe koje su snabdevene shodnim automatskim ventilima); jedan ispolac; jedan čabar od galvanizovanog željeza;

c) kormilo snabdeveno slobodnim rudom ili uzdama;

- d) dve sekirice;
- e) jedan opremljeni fenjer;
- f) jedan ili više jarbola, sa bar jednim jakim jedrom i odgovarajućom opremom;
- g) jedan upotrebljiv kompas;
- h) jedno vanjsko uže vezano poput venca;
- i) jedno plivajuće sidro;
- j) jedan konop za bacanje (bacalo);
- k) jedan sud sa četiri i po litra (jedan engl. galon) biljnog ili životinjskog ulja. Sud mora biti tako namešten, da dopusti da se ulje lako prelije preko vode, i tako napravljen da se može privezati uz ploveće sidro;
- l) jedan sud sa životnim namirnicama, nepropustiv za vazduh, računajući 1 kg (2 engl. funte) po osobi;
- m) jedan nepromočivi sud, sa jednim vrčem privezanim uzicom, a sadržavajući 1 litar (1 engl. kvart) pitke vode po osobi;
- n) najmanje jedno tucе automatskih crvenih signala sa kutijom šibica, sve u nepromočivim sudovima;
- o) 500 gr. (1 engl. funta) kondenzovanog mleka po osobi;
- p) jedan prikladni kovčeg za sitni opremni materijal;
- r) čamac koji sme da primi 100 ili više osoba, mora biti snabeven motorom i ispunjati uslove Pravila XXVII.

Čamci za spasavanje na motor ne trebaju imati jarbole i jedra, a dovoljna im je i polovina redovne opreme vesala, ali treba da imaju dve čaklje.

Pokriveni čamci za spasavanje ne smeju imati rupu, ali moraju imati najmanje dve kaljužne sisaljke.

Kod putničkih brodova koji plove u Severnom Antlantiku (severno od 35 stepeni severne širine) samo jedan deo čamaca mora biti snabdeven jarbolima i jedrima, a količina kondenzovanog mleka ima da se smanji za polovinu.

2) Ako ima više od 13 čamaca, jedan će od njih biti na motor, a ako ih je više od 19, dva moraju biti na motor. Ovi motorni čamci moraju biti snabdeveni radiotelegrafskim uređajem i projektorom.

Svaka Upravna vlast treba da odredi uslove domašaja i jakosti, kojima mora odgovarati radiotelegrafski uređaj.

Projektor mora da se sastoji od svetiljke od najmanje 80 watt-a, od valjanog reflektora i od izvora električne energije sposobnog da osvetljava jedan predmet svetle boje na području od okruglo 18 metara (60 stopa) širine, a na udaljenosti od 180 metara (200 jarda), u sveukupnom trajanju od 6 sati, a radeći bez prekida najmanje tri sata.

Kad su radiotelegrafski uređaj i projektor snabdevani iz istog izvora, ovaj treba da je dovoljno snažan da obezbedi istovremeni rad jedne i druge sprave.

3) Redovna oprema svakog odobrenog splava za spasavanje sadrži:

- a) četiri vesla;
- b) pet rašlji za vesla;
- c) jedan samoupaljivi signal na kolutu za spasavanje;
- d) jedno ploveće sidro;
- e) jedan konop za bacanje;
- f) jedan sud sa četiri i po litra (1 engl. galon) biljnog ili životinjskog ulja; sud mora da je tako smešten, da se ulje može lako razliti preko vode, i treba da je građen tako, da se može privezati uz ploveće sidro;
- g) jedan sud nepropustiv za vazduh sa životnim namirnicama, računajući po osobi jedan kilogram (2 engl. funte) životnih namirnica;
- h) jedan nepromočivi sud, sa vrčem privezanim uzicom, a sadržavajući jedan litar (1 engl. kvart) pitke vode po osobi;
- i) najmanje jedno tucе crvenih automatskih signala sa kutijom šibica, sve to u nepromočivim sudovima.

4) Kad se radi o brodu kratke međunarodne plovidbe, Upravna vlast može čamce osloboditi dužnosti da nose opremu propisanu alineama (f), (l) i (o) tačke 1, i da udovolje propisu tačke 2; ona može takođe i splavove za spasavanje osloboditi nošenja opreme propisane alineom (g) tačke 3.

Pravilo XXXVII

Instalacija i rukovanje čamcima i splavovima za spasavanje.

1) Uz pridržavanje uslova Pravila XXXVIII, čamci za spasavanje mogu biti smešteni jedan iznad drugoga, ili, pod izvesnim uslovima koje će moći da odredi Upravna vlast, mogu biti položeni jedan u drugom, ali, ako ovako smeštene čamce treba podizati pre spuštanja na vodu, oni neće biti dopušteni sem ako je za njihovo podizanje predviđen mašinski uređaj.

2) Čamci i splavovi za spasavanje, određeni kao dopuna čamcima smeštenim na sohama, mogu biti razmešteni po palubi, srednjem ili krmenom nadgrađu i pričvršćeni tako, da će, za slučaj kada ne bi bilo vremena da budu položeni na vodu, najverovatnije zaplutati čim se oslobode broda.

3) Što je moguće veći broj dopunskih čamaca, na koje se odnosi tačka 2, treba da je moguće položiti na vodu sa bilo koje strane broda, pomoću odobrenih naprava koje omogućuju njihov prenos s jedne strane palube na drugu.

4) Čamci ne mogu biti smešteni na više paluba, sem ako su preduzete mere sigurnosti, da čamci smešteni na nižoj palubi neće biti oštećeni od čamaca smeštenih na gornjoj palubi.

5) Čamci se ne smeju smestati na krajnji prednji deo broda, ni na mesta gde bi mogli doći, u času svoga spuštanja na vodu, u opasnu blizinu propelera,

6) Sohe moraju imati odobreni oblik i treba da su poredane na jednoj ili više paluba, tako da čamci smešteni ispod njih mogu biti spušteni na vodu sa sigurnošću da ne smetaju rukovanju ostalih soha.

7) Sohe, koloturnici, potegače i ostali pribor, treba da su dovoljno otporni za sigurno spuštanje na vodu čamaca sa punim opterećenjem osoba i materiala, čak i u slučaju da je brod nagnut za 15 stepeni na bilo koju stranu. Potegače moraju biti dovoljno dugačke, da mogu doseći do vode i kod najmanjeg gaza broda i kod nagnuća za 15 stepeni k tome.

8) Sohe treba da su snabdevene dovoljno jakim spravama za isturanje čamaca s njihovom posadom i punom opremom, ali bez putnika, i kod najvećeg nagiba broda na suprotnu stranu kod kojeg je nagiba spuštanje čamaca još moguće.

9) Čamci zakačeni o sohe treba da imaju svoje potegače spremne za upotrebu, i treba da su preduzete mere za brzo oslobodenje čamaca od potegača, a da se pri tome ne mora istovremeno rukovati sa dve potegače.

10) Kada ista garnitura soha služi za više od jednog čamca, za svaki čamac treba da postoji posebna potegača ako su užeta od konoplje; ne traže se posebne potegače, ako su upotrebljena čelična užad, sa mehaničkom napravom za njihovo vraćanje. Upotrebljena postrojenja treba da dopuštaju uredno i brzo spuštanje čamaca na vodu.

Ako je upotrebljena mehanička naprava za vraćanje potegača, ona mora biti dopunjena i jednom efikasnom ručnom napravom za kretanje.

11) Kod kratkih međunarodnih putovanja, ako visina palube čamaca iznad površine vode, koja odgovara najslabijem gazu broda na moru, ne prelazi 4.50 metra (15 stopa), neće se primeniti propisi prednjih tačaka 7, 8 i 10.

Pravilo XXXVIII

Broj i kapacitet čamaca i splavova za spasavanje, itd... Sohe.

1) Svaki brod treba da ima utvrđeni broj garnitura soha prema svojoj dužini, u smislu Stupca A tablice koja se nalazi u Pravilu XXXIX, podrazumevajući da se neće tražiti broj garnitura soha veći od broja čamaca potrebnih za prijem svih na brodu nalazećih se lica.

O svaku garnituru soha treba da bude privezan po jedan čamac I Klase. Ako o sohe privezani čamci za spasavanje ne pružaju dovoljno mesta za prijem svih lica koja se na brodu nalaze, onda moraju biti namešteni dopunski čamci jednog od propisanih tipova. Pre svega ispod svakog od čamaca pričvršćenih uz sohe, ima biti smešten jedan dopunski čamac. Kada ovi budu smešteni, ostatak čamaca biće smešten pozadi. Ipak razne Upravne vlasti, ako drže da su splavovi za spasavanje u slučaju

nužde brže upotrebivi i inače pogodniji od čamaca za spasavanje, moći će dozvoliti, da se nameste takvi splavovi, pod uslovom da sveukupni kapacitet brodskih čamaca bude jednak bar minimumu utvrđenome u Stupcu C tablice koja se nalazi u Pravilu XXXIX.

Kad po mišljenju Upravne Vlasti, nije ni praktično moguće ni umesno da se na brod postavi broj garnitura soha, kako iziskuje Stupac A tablice koja se nalazi u Pravilu XXXIX, ta Upravna Vlast može, u izvesnim izuzetnim slučajevima, odobriti sniženje broja garnitura soha, ali tako da taj broj ne bude manji od smanjenog broja određenog u Stupcu B, a da sveukupni kapacitet brodskih čamaca bude bar jednak minimumu prema Stupcu C.

2) Brod namenjen kratkim međunarodnim putovanjima treba da ima broj garnitura soha odgovarajući njegovoj duljini, prema Stupcu A tablice iz Pravila XXXIX. O svaku garnituru soha treba je pričvršćen jedan čamac I Klase. Ako čamci za spasavanje privezani o sohe nemaju najmanji kapacitet koji se traži prema Stupcu D tablice iz Pravila XXXIX, i ako ne sadržavaju po jedno mesto za svako lice koje se na brodu nalazi, postaviće se dodatni čamci za spasavanje jednog od propisanih tipova, odobreni splavovi za spasavanje ili druge odobrene plivajuće naprave, i to tako da bude dovoljno mesta za sve osobe koje se na brodu nalaze.

Kad po mišljenju neke Upravne Vlasti, nije ni praktično moguće ni umesno da se na brod koji vrši kratka međunarodna putovanja, postavi broj garnitura soha kako se traži prema Stupcu A tablice iz Pravila XXXIX, Upravna Vlast može, u izvesnim izuzetnim slučajevima, dozvoliti da se smanji broj garnitura soha, ali pod uslovom, da taj broj ne bude niži od smanjenoga broja predviđenog u Stupcu B, kao i da sveukupni kapacitet brodskih čamaca bude jednak bar minimumu predviđenom u Stupcu D.

Pravilo XXXIX

Tablica o sohama i o kapacitetu čamaca za spasavanje.

Donja tablica utvrđuje prema dužini broda:

(A) *najmanji broj garnitura soha* koji treba namestiti i ispod svake od kojih treba privezati po jedan čamac I Klase saobrazno gornjem Pravilu XXXVIII;

(B) *smanjeni broj garnitura soha* koji izuzetno može da bude dozvoljen, saobrazno Pravilu XXXVIII;

(C) *najmanji kapacitet* koji se traži za čamce za spasavanje, računajući tu i čamce pod sohama i dodatne čamce, saobrazno Pravilu XXXVIII;

(D) *najmanji kapacitet* koji se traži za čamce za spasavanje na brodu koji vrši kratka međunarodna putovanja.

REGISTROVANA DUŽINA BRODA				(A) Najma- nji broj garnitura sohâ	(B) Smanjeni broj garni- tura sohâ ko- ji sme izu- zetno da bude dozvoljen	(C) Najmanji ka- pacitet ča- maca za spasavanje		(D) Najmanji ka- pacitet ča- maca za spasavanje	
Metri	Engleske stope					Kubni metri	Engleske kubne stope	Kubni metri	Engleske kubne stope
31 (i ispod)	37	100 (i ispod)	120	2	2	28	980	11	400
37	43	120	140	2	2	35	1.220	17	600
43	49	140	160	2	2	44	1.550	24	850
49	53	160	175	3	3	53	1.880	33	1.150
53	58	175	190	3	3	68	2.390	37	1.300
58	63	190	205	4	4	78	2.740	41	1.450
63	67	205	220	4	4	94	3.330	45	1.600
67	70	220	230	5	4	110	3.900	48	1.700
70	75	230	245	5	4	129	4.560	52	1.850
75	78	245	255	6	5	144	5.100	60	2.100
78	82	255	270	6	5	160	5.640	68	2.400
82	87	270	285	7	5	175	6.190	76	2.700
87	91	285	300	7	5	196	6.930	85	3.000
91	96	300	315	8	6	214	7.550	94	3.300
96	101	315	330	8	6	235	8.290	105	3.700
101	107	330	350	9	7	255	9.000	116	4.100
107	113	350	370	9	7	273	9.630	125	4.400
113	119	370	390	10	7	301	10.650	133	4.700
119	125	390	410	10	7	331	11.700	144	5.100
125	133	410	435	12	9	370	13.060	156	5.500
133	140	435	460	12	9	408	14.430	170	6.000
140	149	460	490	14	10	451	15.920	185	6.550
149	159	490	520	14	10	490	17.310	201	7.100
159	168	520	550	16	12	530	18.720	217	7.650
168	177	550	580	16	12	576	20.350		
177	186	580	610	18	13	620	21.900		
186	195	610	640	18	13	671	23.700		
195	204	640	670	20	14	717	25.350		
204	213	670	700	20	14	766	27.050		
213	223	700	730	22	15	808	28.560		
223	232	730	760	22	15	854	30.180		
232	241	760	790	24	17	908	32.100		
241	250	790	820	24	17	972	34.350		
250	261	820	855	26	18	1.031	36.450		
261	271	855	890	26	18	1.097	38.750		
271	282	890	925	28	19	1.160	41.000		
282	293	925	960	28	19	1.242	43.880		
293	303	960	995	30	20	1.312	46.350		
303	314	995	1.130	30	20	1.380	48.750		

Beleška za (A) i (B). — Kada dužina broda prelazi 314 metara (što odgovara 1.030 engl. stopa), Upravna Vlast treba da odredi broj garnitura soha koje mora dotični brod da primi. Prepis odluke treba da bude dostavljen ostalim Upravnim Vlastima.

Beleška za (C) i (D). — Za primenu ove tablice kapacitet jednog čamca II klase do-
bija se množeći broj osoba za koji je čamac osposobljen sa 0,283, da bi se dobio kapacitet
u kubnim metrima, a sa 10, da bi se dobio kapacitet u kubnim stopama.

Beleška za (D). — Kada je dužina broda manja od 31 metar (što odgovara 100 stopa)
ili kada prelazi 168 metara (što odgovara 550 stopa), kubni kapacitet čamca za spasavanje
mora da bude određen od Upravne Vlasti.

Pravilo XL

Pojasi za spasavanje i koluti za spasavanje.

- Pojas za spasavanje mora da ispunjava sledeće uslove:
 - mora da bude od odobrenog materijala i konstrukcije;
 - da je sposoban da drži na slatkoj vodi, za vreme od 24 sata, a da ne utone, željezo težine 7,5 kilograma (16,5 engl. funti);
 - da se može nositi sa obe strane.

Zabranjeni su pojasi čija je plovnost osigurana pomoću vazdušnih komora.

- Kolut za spasavanje mora da ispunjava sledeće uslove:
 - da je ili od masivnog pluta, ili od kojeg drugog odgovarajućeg materijala;
 - da je sposoban da drži na slatkoj vodi, za vreme od 24 sata, a da ne utone, željezo težine od najmanje 14,5 kilograma (32 engl. funte).

Zabranjeni su koluti za spasavanje koji su ispunjeni rogozom, strugotinom ili zrnjem od pluta, ili bilo kojom drugom drobljenom substancom bez sopstvene kohezije, kao i koluti čija je plovnost osigurana pomoću vazdušnih komora koje iziskuju prethodno naduvanje.

- Najmanji broj koluta za spasavanje kojima brodovi moraju biti snabdeveni, utvrđen je sledećom tablicom:

Metara.	Dužina broda.	Engl. stopa.	Najmanji broj koluta.
Ispod 61		Ispod 200	8
61 i ispod 122		200 i ispod 400	12
122 i ispod 183		400 i ispod 600	18
183 i ispod 244		600 i ispod 800	24
244 i iznad		800 i iznad	30

- Svi koluti moraju biti snabdeveni solidno privezanim konopcima u obliku venaca. Treba također da bude, na svakoj strani broda, bar jedan kolut snabdeven konopcem za spasavanje dugačkim najmanje 27,50 m (15 hvati-fathoms). Broj svetlećih koluta za spasavanje ne sme biti manji od polovine ukupnog broja koluta za spasavanje, a ni u kojem slučaju ne sme da bude manji od šest. Odgovarajuće svetleće rakete moraju da budu samoupaljive, efikasne i ne smeju u vodi da se pogase; one moraju da budu smeštene u blizini svojih koluta, sa potrebnim napravama za njihovo pričvršćivanje.

- Svi pojasi i koluti za spasavanje moraju biti smešteni na brodu tako, da budu neposredno na dohvat svih ukrcanih osoba; njihovo mesto mora da bude jasno označeno, tako da bude poznato zainteresovanim.

Koluti za spasavanje treba da se mogu uvek brzo otk-
čiti i ne smeju imati nikakove naprave za trajno pričvršćivanje.

Pravilo XLI

Osposobljeni mornari za čamce za spasavanje.

Da bi dobio naročito svedočanstvo osposobljenog mornara za čamce, predviđeno Članom 22 ove Konvencije, molilac mora da dokaže, da je izvežban u svim manevrima oko spuštanja na vodu čamaca za spasavanje i u rukovanju veslima; da ima znanje i iskustvo u manevrisanju samim čamcima; i osim toga, da je sposoban razumeti i izvršivati zapovedi koje se odnose na posluživanje čamaca za spasavanje.

Za svaki čamac ili splav za spasavanje mora postojati određeni broj osposobljenih mornara koji mora biti bar jednak ovome predviđenome u sledećoj tablici:

Ako je broj osoba:	Najmanji broj osposobljenih mornara čamaca za spasavanje mora biti:
Manji od 41 osobe	2
Od 41 do 61 osobe	3
Od 62 do 85 osoba	4
Iznad 85 osoba	5

Pravilo XLII

Posada čamaca za spasavanje.

Svaki čamac ili splav za spasavanje treba da se poveri jednom palubnom oficiru ili osposobljenom mornaru za čamac, a njima će takođe biti dodeljen zamenik. Onaj kome je poveren čamac, mora da ima spisak svoga osoblja i mora biti siguran, da njegovi podređeni poznaju svoja mesta i određene im dužnosti.

Za svaki motorni čamac treba da je određen čovek koji je vešt rukovanju motorom.

Čovek koji poznaje rukovanje radiotelegrafskim uređajem i projektorom, mora da je dodeljen svakom čamcu koji ima te sprave.

Jednome ili nekolicini oficira ima se poveriti staranje da čamci, splavovi za spasavanje, plivajuće naprave i ostale naprave za spasavanje budu uvek spremni za upotrebu.

Pravilo XLIII

Pronalazak i gašenje požara.

1) Mora biti organizovana tako efektivna obilazna služba, da svaki početak požara bude odmah otkriven. Sem toga, jedan sistem sprava za uzbunu na požar ili požarnih detektora mora da bude instalisan, za automatsko javljanje ili beleženje na jednome ili više mesta ili stanica, na kojima ovi znaci mogu biti lako primećeni od oficira i od posade, postojanje ili označavanje požara u svim onim delovima broda koji nisu pristupačni za obilaznu službu na brodu.

2) Svaki brod treba da raspolaže snažnim vatrogasnim šmrkovima na parni ili neki drugi pogon. Brodovi manji od 4000 bruto tona moraju imati najmanje dva, a veći brodovi tri takva šmrka. Ovi moraju biti dovoljno snažni, da svaki od njih može bacati dovoljnu količinu vode istodobno u dva snažna mlaza na bilo koju tačku broda. Oni moraju pre odlaska broda da budu dovedeni u stanje da mogu bezodložno proraditi.

3) Vatrogasni cevovod treba da omogućuje brzo i istovremeno upravljanje dvaju snažnih mlazeva vode na bilo koje mesto nastanjenog međupalublja, čija su nepromočiva vrata i vrata protiv požara zatvorena. Vatrogasna creva i cevi treba da su dovoljno široki i napravljeni od prikladnog materijala. Spojnice za cevi treba da su na svakoj palubi smeštene tako da se creva mogu lako na njih spojiti.

4) Na svaki teretom zauzeti prostor treba da je moguće brzo i istovremeno upravljati bar dva snažna mlaza vode. Osim toga moraju biti preduzete mere, da se pomoću stalnih cevi, u svaku robom zapremljenu prostoriju brzo dovede plin za gašenje u tolikoj količini, da zapremina slobodnog plina bude jednaka bar 30% zapremine najvećeg brodskog prostora za teret. Za parobrode može da bude odobrena i para u odgovarajućoj količini. Instalacija za gašenje plinom ili parom nije obavezna za brodove manje od 1000 bruto tona.

5) Ručne sprave za gašenje vatre tečnošću treba da budu predviđene u dovoljnom broju. Svaka prostorija mašinskog prostora treba da ih ima bar dve.

6) Na brodu treba da postoje dve vatrogasne opreme, od kojih se svaka sastoji od jednog šlema ili od jedne sprave za disanje i od jednog sigurnosnog fenjera. Ove opreme treba da budu smeštene na dva razna mesta na brodu.

7) Na parobrodima, na kojima su glavni kotlovi grejani tečnim gorivom, sem naprava koje omogućuju brzo i istovremeno dovođenje dvaju jakih mlazeva vode do svake tačke mašinskog prostora, mora još da bude instalisano sledeće:

a) prskalice udešene za prskanje vode u vidu kišnih kapljica na tečno gorivo, bez naročitog uskomešavanja površine;

b) u svakom prostoru za loženje u kotlarnici, jedna posuda sadržavajuća 283 kub. decimetara (10 kub. stopa) peska, pilotine od drva impregnirane sodom, ili kojeg drugog odobrenog suhog materijala, i lopate za zasipanje.

c) u svakoj kotlarnici i u svakom prostoru za strojeve gde se nalazi jedan deo instalacije tečnog goriva, dve ručne sprave za gašenje, tipa za prskanje pene ili kojeg drugog odobrenog sredstva, sposobnog za gašenje upaljenog tečnog goriva;

d) naprave za brzo proizvođenje i rasprostranjivanje pene po celoj donjoj površini kotlarnice, ili svake od njih kada ih je više, i svih delova strojeva u kojima se nalaze si-

saljke za gorivo ili čistioci za gorivo. Količina pene koja se ima proizvesti mora biti dovoljna da pokrije slojem od 15,24 centimetra (6 palaca) debljine čitavu površinu željeznog lima, koja sačinjava u bilo kojem odeljenju pokrov vodenog tanka za pritegu, ili površinu vanjske oplata gde nema tanka dvostrukog dna. Ako odeljenje za strojeve nije potpuno odeljeno od kotlarice, i, ako tečno gorivo može da prelazi iz kaljuže kotlarice u kaljužu prostora za strojeve, smatraće se kao da sačinjavaju jedno odeljenje. Potrebno je, da se sprava može staviti u pogon i nadzirati izvan odeljenja u kome požar može da izbiće;

e) osim napred navedenoga, na parobrodima koji imaju samo jednu kotlaricu, treba da se nalazi jedna sprava za gašenje penom, a na parobrodima sa više kotlarnica, dve takve sprave za penu, sa kapacitetom od najmanje 136 litara (30 galona). Ove sprave za gašenje treba da su snabdevene crevima na vitlovima, tako da mogu da dopru do svih delova kotlarnica i prostorija u kojima su pumpe za gorivo. Mesto sprava za gašenje od 136 litara (30 galona) mogu biti uzete druge sprave odgovarajuće sposobnosti.

f) sve posude i ventili koji služe za njihovo stavljanje u delatnost, mora da su lako pristupačni i tako smešteni, da neće biti lako isključeni od upotrebe kada bukne požar.

8) Na brodovima na motore s unutrašnjim sagorevanjem, sem naprava za brzo i istovremeno dovođenje dvaju snažnih mlazeva vode na sve tačke mašinskog prostora, kao i prskalice za vodu, treba da se postave u svaki prostor za strojeve sledeće sprave za gašenje penom:

a) bar jedna odobrena sprava za gašenje od 45 litara (10 galona), i, k tome, za svakih 1,000 K. S. na kočnicama strojeva, jedna odobrena sprava za gašenje od 9 litara (2 galona), s tim da sveukupni broj sprava od 9 litara ne sme da bude manji od dve, ali nije potrebno da bude veći od šest;

b) kad u mašinskom prostoru postoji pomoćni kotao, na mesto gore pomenute sprave za gašenje od 45 litara (10 galona), treba da se postavi jedna takva sprava od 136 litara (30 galona) sa odgovarajućim cevima ili bilo koja druga odobrena sprava za rasprskavanje pene.

9) Na parobrodima koji upotrebljavaju tečno gorivo, ako prostor za strojeve i kotlarnica nisu međusobno potpuno odeljeni čeličnom pregradom i, ako tečno gorivo može prelaziti iz kaljužne kotlarnice u onu prostorâ za strojeve, jedna vatrogasna pumpa mora da bude smeštena u tunelu ili u kojem drugom prostoru izvan mašinskog prostora. Ako se traže više od dve vatrogasne sisaljke, one ne smeju biti smeštene u istoj prostoriji.

10) Kada je određen neki naročiti tip za sprave, za sredstva za gašenje ili za uređaj, može se odobriti i svaki drugi tip, ako nije manje uspešan od određenog tipa. Na pr. može se dozvoliti sprava sa ugljičnom kiselinom mesto sprave sa penom (tačka 7, alineje (d) i (e)), samo ako je nošena količina ugljične kiseline dovoljna da zasiti sa 25% plina bruto zapreminu kotlarnice, merenu približno do vrška kotlova.

11) Svi vatrogasni uređaji treba da budu godišnje jedanput temeljito pregledani od nadzornika određenog od Upravne Vlasti.

Pravilo XLIV

Raspored za uzbunu.

Raspored za uzbunu ustanovljava funkcije raznih članova posade u pogledu:

- a) zatvaranja nepromoćivih vrata, ventila, i t. d.
- b) opreme čamaca, splavova za spasavanje i uopšte plivajućih naprava;
- c) spuštanja na vodu čamaca privezanih o sohe;
- d) opšteg pripremanja ostalih čamaca, splavova za spasavanje i plivajućih naprava;
- e) prikupljanja putnika;
- f) gašenja požara.

Raspored za uzbunu ustanovljava funkcije koje imaju da izvrše na znak uzbune članovi opšte službe u pogledu putnika. Ove funkcije sadržavaju naročito:

- a) davanje uputstava putnicima;
- b) staranje da putnici navuku i valjano nameste pojase za spasavanje;
- c) njihovo prikupljanje na mestima prozivke;
- d) službu reda na prolazima i lestvama, i uopšte sve što se tiče kretanja putnika.

Raspored za uzbunu predviđa naročite signale za poziv čitave posade na mesta za čamce ili na mesta za slučaj požara. On mora da sadrži tačan opis tih signala.

Pravilo XLV

Prozivke i vežbe.

Jedna prozivka posade na vežbu sa čamcima mora da bude po mogućnosti izvršena svake sedmice, a na brodovima koji će ploviti duže od sedmice dana, pre nego što isplove. Dani kada se budu održale ove vežbe, biće upisani u propisani brodski dnevnik, a, ako u toku jedne sedmice nije održana nijedna vežba, moraće u dnevniku da budu navedeni razlozi zbog kojih ta vežba nije mogla da se održi.

Kada putovanje ima da traje više od jedne sedmice, trebalo bi na početku putovanja izvršiti jednu praktičnu vežbu s putnicima.

Vežbe čamcima moraju se vršiti upotrebljavajući redom razne grupe čamaca. Nadzor i vežbe moraju se vršiti tako, da posada savršeno upozna i da se uvežba u dužnostima koje ima da izvrši, i da svi brodski čamci i sve naprave za spasavanje, kao i njihov pribor, budu uvek spremni za hitnu upotrebu.

Signal za poziv putnika na zborna mesta davaće se sa više od šest kratkih zvukova sirene ili zviždaljke, iz kojih će slediti jedan dugačak zvuk. Pored toga, na svim brodovima osim onih koji vrše kratka međunarodna putovanja, moraće da se postave po čitavom brodu i signali na električno upravljanje sa mosta. Značenje svih signala koji se tiču putnika, treba da je razgovetno rezjašnjeno na više jezika na objavama izloženim u kabinama i u ostalim prostorijama za putnike.

BEZBEDNOST PLOVIDBE.

Pravilo XLVI

Odašiljanje obaveštenja.

Obavezno je slanje izveštaja o ledu, o olupinama, o tropskim olujama ili o bilo kojoj neposrednoj opasnosti za plovidbu. Nije određen nikakav naročiti oblik za transmisiju obaveštenja. Vest može da bude odaslan ili na nekom jasnom jeziku (prvenstveno engleskom), ili pomoću Međunarodnog Kodeksa signala (radiotelegrafski signali). Njoj imaju da prethode znaci CQ i da se upravi svima brodovima, a isto tako da se pošalje prvome mestu na obali sa kojim je moguće stupiti u vezu, uz molbu da se dostavi nadležnoj vlasti.

Svim porukama poslatim u smislu Člana 34 ove Konvencije, prethodiće signal sigurnosti TTT, iza kojega će slediti obaveštenje o prirodi opasnosti, na primer: TTT Led; TTT Olupina TTT Oluja; TTT Plovidba.

Obavezna obaveštenja.

Ovo su obaveštenja koja se moraju dostavljati, uzimajući označeno vreme, u svima slučajevima, prema srednjem vremenu po Greenwich-u:

a) **Led, olupine i ostale neposredne opasnosti za plovidbu.**

- 1) priroda leda, olupine ili primećene opasnosti;
- 2) pozicija leda, olupine ili opasnosti, kad su poslednji put zapažene;
- 3) dan i sat, kada je zapažanje učinjeno.

b) **Tropske oluje.** — (Uragani na Antilima, tajfuni u Kitajskim morima, cikloni u Indiskom Oceanu i oluje iste prirode u drugim krajevima).

1) **Obaveštenja o susretu tropske oluje.** — Ova obaveza ima se shvatiti u širokom smislu, i izveštaj treba da bude odaslan svaki put kad kapetan ima razloga da veruje, da u njegovoj blizini besni tropska oluja.

2) **Meteorološki izveštaji.** — Obzirom na dragocenu pomoć koju pružaju tačna meteorološka obaveštenja, određujući poziciju i kretanje centara oluje, svaki kapetan broda trebaće da svojoj poruci za opasnost nadoda što mu je više moguće sledećih meteoroloških obaveštenja:

- a) barometarski pritisak (milibari, engl. palci ili milimetri);
- b) promena barometarskog pritiska (promena koja je nastupila u roku dva do četiri prethodna sata);
- c) pravac vetra (pravi, ne magnetički);
- d) jačina vetra (lestvica Beaufort, ili decimalna lestvica);
- e) stanje mora (mirno, umereno, uzburkano, burno);
- f) jačina vala (umerena, srednja, jaka) i smer odakle dolazi.

Kad se javlja barometarski pritisak, odnosno reči „milibari, engl. palci ili milimetri“, prema slučaju, moraju biti dodane pročitane izveštaju, *i trebaće svaki put da se naglasi, da li je čitanje ispravljeno ili nije.*

Kad se šalju vesti o barometarskim promenama, trebaće uvek da se označe smer i brzina broda.

Svi navedeni plovidbeni pravci moraju biti pravi, a ne magnetski.

3) **Vreme, dan i pozicija broda.** — Ova obaveštenja imaju se odnositi na vreme i poziciju kada su izvršena meteorološka zapažanja, a ne na vreme i poziciju kada je izveštaj pripreman ili odaslan. U svima slučajevima vreme ima biti srednje po Greenwich-u.

4) **Naknadna zapažanja.** — Kada je neki kapetan javio tropsku oluju, poželjno je, ali ne obavezno, da preduzima i druga zapažanja, i da ih odašilje u razmacima od tri sata, doklegod bude brod stajao pod uticajem nepogode.

Primeri.

Led.

TTT Led. Primećeno veliko ledeno brdo na 4605 N., 4410 W., na 0800 G M T. 15 maja.

Olupina broda.

TTT Olupina. Primećena gotovo potonula olupina na 4006 N., 1243 W., na 1630 G M T. 21 aprila.

Opasnost za plovību.

TTT Plovība. Brod-svetionik Alfa nije na svome mestu 1800 G M T. 3 januara.

Tropska oluja.

TTT Oluja. Zadesila nas tropska oluja. Ispravljen barometar 994 milibara, pada naglo. Vetar N W, jačina 9 Beaufort, jako nadiranje vetra. Valovi od E. Plovibdeni pravac ENE., 5 uzlova, 2204 N., 11354 E., 0030 GMT. 18 augusta.

TTT Oluja. Pojave ukazuju na približavanje uragana. Ispravljeni barometar; 29.64 palaca u padanju. Vetar NE., jačina 8 Beaufort. Val srednje jačine od NE. Česti kišni pljuskovi. Plovibdeni pravac 35 stupnjeva, 9 uzlova. 2200 N., 7236 W. 1300 G M T. 4 septembra.

TTT Oluja. Pojave ukazuju na spremanje jednog snažnog ciklona. Vetar S. $\frac{1}{4}$ SW., jačina 5 Beaufort, Neispravljeni barometar 753 $\frac{m}{m}$ u opadanju za 5 $\frac{m}{m}$ za vreme od tri poslednja sata. Plovibdeni pravac N. 60 W., 8 uzlova. 1620 N., 9302 E. 0200 GMT. 4 maja.

TTT. Oluja. Tajfun na SE. Vetar u porastu sa severa a barometar naglo pada. Položaj 1812 N., 12605 E., 0300 G M T. 12 juna.

UVERENJA.

Pravilo XLVII

Oblik uverenja o bezbednosti za putničke brodove.

UVERENJE O BEZBEDNOSTI.

(Zvanični žig)

(Narodnost)

Za jedno međunarodno putovanje.
jedno kratko

Izdato na osnovu propisa

Međunarodne Konvencije za zaštitu ljudskog života na moru, 1929

Ime broda	Broj ili znak raspoznavanja broda	Luka pripadnosti	Bruto tonaža

Vlada

Ja, dole potpisani,

(Naziv) tvrdi

(Ime) tvrdim

I. Da je gore označeni brod bio valjano pregledan prema propisima gore pomenute Međunarodne Konvencije.

II. Da je na osnovu toga pregleda konstatovano, da brod odgovara propisima pomenute Konvencije što se tiče:

- (1) trupa, stroja, glavnih i pomoćnih kotlova;
- (2) odredaba i posebnih propisa koji se odnose na nepromoćive pregrade;
- (3) pregradnih teretnih linija.

Pregradne teretne linije utvrđene i zabeležene na vanjskoj oplati na sredini broda. (Čl. 5 Konvencije)	Nadvođe	Da se upotrebi kad prostori namenjeni za putnike sadrže sledeće zapremine koje mogu da zauzmu ili putnici ili teret.
C. 1		
C. 2		
C. 3		

(4) čamaca za spasavanje, splavova i plivajućih naprava za spasavanje koji su dovoljni za maksimalni broj od lica (posade i putnika), i to:

..... čamaca za spasavanje koji mogu da prime lica.
 splavova „ „ „ „ „ lica.
 plivajućih naprava koje „ „ nose lica.
 koluta za spasavanje.
 pojasa za spasavanje.
 osposobljenih mornara za čamce za spasavanje.

(5) radiotelegrafskih postrojenja:

—	Propisi Članova pomenute Konvencije	Primenjeni uređaji na brodu
Satovi radioprijemne službe . .	...	...
Postoji li jedan priznati automatski prijemnik za uzbunu?	...	...
Postoji li jedan samostalni pomoćni uređaj za nuždu? . . .	...	...
Najmanji broj operatera . . .	...	...
Prekoredni operateri ili primaoci. Postoji li radiogoniometar? . .	...	..

III. Da brod odgovara svim ostalim propisima pomenute Konvencije u koliko se oni na nj odnose.

Ovo uverenje izdano je u ime Vlade.....

Važi do 19.....

Izdano u dana 19....

(Staviti ovde pečat ili potpis vlasti koja je uponomoćena da izda ovo Uverenje).

(Pečat)

Ako je ovaj dokument potpisan, dodaje se sledeći stav:

Potpisani izjavljuje, da je pravovaljano opunomoćen od pomenute Vlade da izda ovo Uverenje.

(Potpis)

Oblik uverenja o radiotelegrafskoj bezbednosti.

UVERENJE O RADIOTELEGRAFSKOJ BEZBEDNOSTI.

(Zvanični pečat)

(Narodnost)

Izdano na osnovu propisa

Međunarodne Konvencije za zaštitu ljudskog života na moru, 1929.

Ime broda	Broj ili znak raspoznavanja broda	Luka pripadnosti	Bruto tonaža

Vlada (Naziv) tvrdi
Ja, dole potpisani, (Ime) tvrdim

I. Da gore označeni brod odgovara propisima gore pomenute Međunarodne Konvencije što se tiče radiotelefografije:

— —	Propisi Članova pomenute Konvencije	Primenjeni uređaj na brodu
Satovi prijemne službe Postoji li jedan priznati automatski prijemnik za uzbunu? Postoji li jedan samostalni po- moćni uređaj za nuždu? Najmanji broj operatera Prekoredni operateri ili primaoci Postoji li radiogoniometar?		

Ovo Uverenje izdato je u ime Vlade

Važi od 19

Izdano u dana 19

(Staviti ovde pečat ili potpis vlasti koja je opunomoćena da izda ovo Uverenje)

(Pečat)

Ako je ovaj dokument potpisan, dodaje se sledeći stav:

Potpisani izjavljuje, da je pravovaljano opunomoćen od pomenute Vlade da izda ovo Uverenje.

(Potpis)

Oblik uverenja o oslobođenju.

UVERENJE O OSLOBOĐENJU.

(Zvanični pečat)

(Narodnost)

Izdato na osnovu propisa predviđenih u

Međunarodnoj Konvenciji za zaštitu ljudskog života na moru, 1929.

Ime broda	Broj ili znak raspoznavanja broda	Luka pripadnosti	Bruto tonaža

Vlada (Naziv) tvrdi
Ja, dole potpisani, (Ime) tvrdim

Da je gore označeni brod oslobođen, na osnovu Člana
gorepomenute Međunarodne Konvencije, propisa
Konvencije† za putovanje od do

* Naznačiti ovde
uslove, pod kojima
je Uverenje o oslo-
bođenju izdato, ako
ih ima.

*

Uverenje je izdato u ime Vlade

Važi do

Izdano u dana 19

(Ovde staviti pečat ili potpis vlasti koja je opunomoćena da izda ovo Uverenje).

(Pečat)

Ako je ovaj dokument potpisan, dodaje se sledeći stav:

Potpisani izjavljuje, da je punovažno opunomoćen od pomenute Vlade da izda ovo uverenje.

(Potpis)

† Ovde naznačiti odgovarajuće Članove i Pravila kao i odnosne tačke i stavove.

DODATAK II

MEĐUNARODNI PRAVILNIK ZA IZBEGAVANJE SUDARA NA MORU.

Uvod.

Ovih se pravila imaju držati svi brodovi koji plove po moru i po vodama u vezi sa morem, plovnim za morske brodove.

Prema ovim pravilima, svaki brod, imao on i parni pogon, ako ne plovi na paru nego na jedra, ima se smatrati kao jedrenjak, a svaki brod kada plovi na paru, bilo da ima jedra ili da ih nema, ima se smatrati kao parobrod.

Reč „parobrod“ ima da obuhvati svaki brod koji je teran kakvim strojem.

Izraz „na parni pogon“ ili „na paru“ ima da znači bilo koji mehanički pogon.

Brod „plovi“, u smislu ovih pravila, ako nije ni usidren, ni vezan uz kraj, ni nasukan.

Kao dužina broda važi dužina koja je ubeležena u njegovom Upisnom listu.

Pravila o svetlima, i t. d.

Izraz „vidljiv“ u ovim pravilima kada je reč o svetlima, znači: vidljiv u tamnoj noći i pri čistoj atmosferi.

Član 1.

Pravila o svetlima moraju se primenjivati po svakom vremenu, od zalaza do izlaza sunca; u ovome razmaku vremena ne smeju se pokazivati nikakva druga svetla, koja bi mogla da budu pogrešno uzeta kao propisana svetla, ili koja bi mogla da smetaju vidljivosti propisanih svetala.

Član 2.

Parobrod kada plovi mora da nosi:

(a) Na prednjem jarbolu, ili pred njim, ili — ako brod nema tog jarbola — na prednjem delu broda, jedno živo belo svetlo tako podešeno, da pokazuje jedno besprekidno svetlo svuda unaokolo u luku obzorja od 20 vetrova, t.j. od po 10 vetrova sa svakog boka broda, računajući od smera pramca do 2 vetra preko prečnice oba boka put krme. Ovo svetlo mora da bude vidljivo na daljini od najmanje 5 nautičkih milja.

(b) Ispred belog svetla predviđenog u tački (a) ovoga Člana, ili iza njega, drugo belo svetlo iste gradnje i svojstva kao ono pod (a).

Ovo drugo belo svetlo nije obavezno za brodove čija je dužina manja od 45.75 m, ali mogu da ga nose.

(c) Oba ova bela svetla moraju biti smeštena u uzdužnici broda ili uporedo sa njom, tako da jedno bude najmanje 4.57 m poviše drugoga i u takvom položaju, da niže svetlo bude ispred višega, a iznad svetala pomenutih u tačkama (d) i (e) ovoga Člana. Okomita udaljenost između ova dva bela svetla mora biti manja od njihove vodoravne udaljenosti. Belo svetlo pod (a), kada ima samo jedno svetlo, ili niže svetlo, kada brod ima dva svetla, mora biti najmanje 6.10 m nad trupom (plat-bord); ako pak širina broda prelazi 6.10 m, svetlo mora da stoji barem toliko visoko iznad trupa koliko je brod širok, ali ne treba da bude na većoj visini od 12.19 m.

(d) Na desnom boku, jedno zeleno svetlo, tako podešeno da baca besprekidno svetlo unaokolo u luku obzorja od 10 vetrova, i to od smera pramca do 2 vetra put krme preko prečnice desne strane. Svetlo mora imati takvu jakost, da bude vidljivo na daljini od najmanje 2 nautičke milje.

(e) Na levom boku, jedno crveno svetlo, tako podešeno da baca besprekidno svetlo u naokolo u luku obzorja od 10 vetrova, i to od smera pramca do 2 vetra put krme preko prečnice leve strane. Svetlo mora imati takvu jakost da bude vidljivo na daljini od najmanje 2 nautičke milje.

(f) Pomenuta bočna svetla, zeleno i crveno, moraju imati sa strane broda zaslon koji se pruža od svetla put pramca najmanje 0.91 m, tako da se crveno ne može videti s desne strane smera pramca, ni zeleno s leve.

Na ratnim brodovima naročite konstrukcije, na kojima nije moguće saobraziti se potpuno svima odredbama ovog Člana u pogledu položaja svetala ili daljine njihove vidljivosti, ove će odredbe biti primenjivane u koliko to bude moguće; ratni brodovi nisu dužni nositi ni drugo belo svetlo iz tač. (b), ako im to nije provedivo.

Član 3.

Kada parobrod tegli kakav drugi brod, mora, pored svojih bočnih svetala, nositi dva živa bela svetla, okomito iedno nad drugim, u razmaku od najmanje 1.83 m; ako pak tegli više od jednog broda, a dužina teglene vuče iznosi preko 183 m, računajući od krme teglećeg broda do krme zadnjeg teglenog broda, mora dometnuti još jedno treće živo belo svetlo, postavljeno na 1.83 m iznad ili ispod pomenuta dva svetla.

Svako od ovih svetala mora da je iste konstrukcije i svojstva kao belo svetlo pomenuto u tački (a) Člana 2; jedno od njih mora da stoji na istome mestu gde i ovo poslednje, a najniže svetlo mora se nalaziti na visini od najmanje 4.57 m nad trupom broda.

Brod koji tegli i tegleni brodovi, sa izuzetkom zadnjeg, mogu nositi umesto svetla propisanog u Čl. 10, jedno malo belo svetlo iza dimnjaka ili zadnjeg jarbola, da tegleni brodovi mogu po njemu kormilariti, ali ovo svetlo ne sme da bude vidljivo preko prečnice oba boka prema pramcu.

Član 4.

(a) Brod koji nije sposoban da manevriše, mora nositi noću, na položaju na kojem se mogu najbolje videti, — a ako je parobrod, umesto svetala propisanih u Čl. 2 (a) i (b), — dva crvena svetla, jedno nad drugim, u okomitom razmaku od najmanje 1.83 m, postavljena tako da je donje svetlo najmanje 4.57 m iznad trupa broda. Oba svetla imaju biti jaka, da se mogu videti sa svih strana sa daljine od najmanje 2 nautičke milje. Danju takav brod mora nositi, na položaju na kojem se mogu najbolje videti, dve crne lopte ili dva crna kruta znaka čiji će diameter biti 0.61 m, okomito jedan nad drugim, u razmaku od najmanje 1.83 m.

(b) Brod koji polaže ili diže podmorski kabel, mora noću nositi, mesto svetala propisanih u Članu 2 (a) i (b), tri svetla, okomito jedno nad drugim, u razmaku od najmanje 1.83 m, postavljena tako da najniže od ovih svetala ne bude na manje od 4.57 m iznad trupa broda. Gornje i donje svetlo mora biti crveno, a srednje belo. Sva tri moraju biti tolike jačine, da se mogu videti sa svih strana na daljini od najmanje 2 nautičke milje. Danju mora takav brod nositi, na položaju na kojem se mogu najbolje videti, okomito jedan nad drugim, u razmaku od najmanje 1.83 m, tri kruta znaka, od kojih svaki mora imati diameter najmanje 0.61 m. Gornji i donji od ovih znakova mora biti okrugao i crvene boje, a srednji u obliku oktaedra i bele boje.

(c) Brodovi na koje se odnosi ovaj Član, ne smeju nositi bočna svetla ako se ne kreću sa mesta, ali ako se kreću s mesta, treba da ih nose.

(d) Svetla i znakovi za dan, propisani ovim Članom, biće smatrani od drugih brodova kao znakovi koji pokazuju da brod

koji ih nosi nije u stanju da manevriše i da ne može prema tome da se ukloni s puta.

Ovo nisu znakovi broda koji se nalazi u opasnosti i traži pomoć. Ovi znakovi određeni su u Članu 31.

Član 5.

Svaki jedrenjak kada plovi i svaki tegleni brod moraju nositi svetla propisana u Čl. 2 za parobrod koji plovi, izuzevši bela svetla pomenuta u istome Članu, koja oni ne smeju nikada da imaju.

Član 6.

Kada se bočna svetla, zeleno i crveno, ne mogu pričvrstiti na svoja mesta, kao što se dešava na malim brodovima kada plove po rdavim vremenima, ona moraju ipak biti držana pri ruci, užgana i spremna da budu pokazana; ako se brod približava kojem drugom brodu, ili ako se primeti da se jedan brod približava, svetla moraju na vreme da budu pokazana sa odnosnih strana, kako bi se sprečio sudar, i to tako da budu dobro vidljiva i da se zeleno svetlo ne vidi s leve, ni crveno s desne strane od smeru pramca, a po mogućnosti da se ne vide više od dva vetra put krme preko prečnice boka broda na odnosnom boku.

Da bi upotreba ovih prenosnih svetala bili što sigurnija i što lakša, njihove svetiljke moraju biti bojadisane izvana određenom bojom svetla i snabdevene odgovarajućim zaslonima.

Član 7.

Parobrodi manji od 40 i brodovi na vesla ili na jedra manji od 20 tona bruto zapremine, kao i čamci na vesla, kada plove, ne moraju da nose svetla propisana u Čl. 2, ali, ako ih ne nose, onda moraju biti snabdeveni sledećim svetlima:

1. Parobrodi manji od 40 tona bruto zapremine moraju nositi:

(a) Na prednjoj strani broda, ili na dimnjaku, ili pred njim, na položaju na kojem sa najbolje može videti, jedno živo belo svetlo najmanje na 2.75 m iznad platnice broda, udešeno i postavljeno kako je propisano u Članu 2(a), i takove jačine da se može videti sa daljine od najmanje 3 nautičke milje.

(b) Bočna svetla, zeleno i crveno, udešena i postavljena kako je propisano u Članu 2(d) i (e), i takve jačine da se mogu videti sa daljine od najmanje 1 nautičke milje, ili pak jedan kombinovani (dvobojni) fenjer, koji pokazuje zeleno i crveno svetlo sa odnosnih strana od smeru pramca do 2 vetra preko prečnice odnosnog boka put krme. Ovaj fenjer mora biti smešten najmanje 0,91 m ispod belog svetla

2. Brodići na paru, kao što su čamci kojima su opremljeni morski brodovi, mogu belo svetlo nositi na visini manjoj od

2.74 m iznad platnice, ali u svakom slučaju iznad bočnih svetala ili kombinovanog fenjera pomenutog u tački 1(b).

3. Mali brodovi na vesla ili na jedra, manji od 20 bruto tona, ako ne nose bočna svetla, moraju nositi na položaju na kojem se najbolje može videti, jedan fenjer, koji pokazuje zeleno svetlo s jedne, a crveno s druge strane od smeru pramca, dovoljne jačine da se može videti sa daljine od najmanje 1 nautičke milje i to tako, da se zeleno svetlo ne vidi s leve, ni crveno s desne strane broda. Ako taj fenjer ne može da bude stalno pričvršćen, mora se držati pri ruci, užgan i spreman za upotrebu, i mora biti blagovremeno pokazivan, da bi se izbegao sudar.

4. Mali čamci na vesla, kada plove na vesla ili na jedra, moraju samo imati pri ruci užgan i spreman za upotrebu jedan fenjer sa belim svetlom, koji će biti pokazivan povremeno, ali uvek blagovremeno, da bi se izbegao sudar.

Brodovi na koje se odnosi ovaj Član, nisu dužni da nose svetla propisana u Članu 4 (a) i u zadnjem stavu Člana 11.

Član 8.

Pilotski brodovi na jedra, kada su u službi pilotaže u svojim stanicama i kada nizu usidreni, neće pokazivati svetla propisana za druge brodove; oni će nositi na vrhu jarbola jedno belo svetlo vidljivo sa svih strana na daljini od najmanje 3 nautičke milje, i osim toga pokazivače, u kratkim razmacima vremena, koji ne smeju nikada da budu duži od 10 minuta, jedno ili više bleskajućih svetala bilo koje vrste (flare-up light).

Ako se približe na kraće otstojanje drugome brodu ili vide da se drugi brod njima primiće, moraju imati užgana i spremna za upotrebu svoja bočna svetla, te ih otkrivati i pokrivati u kratkim razmacima, da time naznače smer svoga pramca; ali moraju paziti, da se zeleno svetlo ne pojavi s leve strane, ni crveno s desne strane broda.

Pilotski brod na jedra, čija je dužnost da pristaje uz bok jednog broda da na nj prekrca pilota, može da pokazuje belo svetlo mesto da ga nosi na vrhu jarbola, i može, umesto gore pomenutih bočnih svetala, držati pri ruci, spreman za upotrebu, jedan fenjer, koji ima s jedne strane zeleno, a s druge crveno staklo, i da ga upotrebi kako je gore propisano.

Pilotski brod na paru, kada je u službi pilotaže u svojoj stanici i nije usidren, mora uz svetla i bleskajuća svetla, propisana za sve pilotske brodove na jedra, nositi 2.40 m ispod belog svetla koje je na vrhu jarbola, još jedno crveno svetlo vidljivo sa svih strana sa daljine od 3 nautičke milje najmanje, a mora nositi također i bočna svetla, propisana za brodove koji plove.

Svi pilotski brodovi, kad su u službi pilotaže u svojim stanicama i kad su tu usidreni, moraju nositi svetla i pokazivati bleskajuća svetla kako je gore propisano, izuzimajuća bočna svetla koja ne smeju pokazivati.

Pilotski brodovi kada nisu u svojim stanicama u službi pilotaže, moraju nositi svetla propisana za sve ostale brodove svoje vrste i tonaže.

Član 9. †) *)

Ribarski brodovi i čamci kada plove, u koliko prema ovome Članu ne bi bili obavezni da nose i pokazuju dole naznačena svetla, moraju nositi i pokazivati svetla što su propisana za druge brodove njihove tonaže kada plove.

(a) Otvoreni čamci (naime oni koje ne brani od mora jedna neprekidna paluba), kada za vreme trajanja noćnog ribolova imaju neki alat ispušten u moru i koji se ne proteže više od 45,72 m horizontalne udaljenosti od čamca, moraju nositi jedno belo svetlo vidljivo sa svih strana.

Otvoreni čamci kada ribareći imaju ispušteni alat u moru, koji se proteže i prelazi 45,72 m horizontalne udaljenosti od čamca prema vani, moraju nositi jedno belo svetlo vidljivo sa svih strana i još, kada se približuju drugim brodovima ili se drugi približuju njima, moraju pokazivati i drugo belo svetlo, najmanje na 0,91 m ispod prvoga i horizontalno udaljeno od njega najmanje za 1,50 m, u smeru gde je ispušteni alat na čamcu pričvršćen.

Svetla određena u ovoj tački moraju biti tako jaka da budu vidljiva sa udaljenosti od 2 nautičke milje najmanje.

1) (b) Brodovi i čamci, izuzevši otvorene čamce opisane u tački (a), kada plove sa plovećim mrežama, dok su im mreže sasvim ili delimično u vodi, moraju da imaju dva bela svetla na položaju na kojemu se mogu najboje videti. Ova se svetla moraju postaviti tako da između njih bude okomiti razmak od 1,80 m najmanje, a najviše 4,50 m, a horizontalna daljina, uzduž broda, da bude najmanje 1,50 m, a najviše 3,0 m. Donje svetlo mora biti u pravcu mreže, a oba tako udešena da se mogu videti sa svih strana sa daljine od najmanje 3 nautičke milje.

U Sredozemnome Moru i uz obale Japana, kao i u obalnim vodama SSSR, u koliko se radi o sovjetskim brodovima (isključujući obale Baltičkoga Mora), ribarski brodovi na jedra, manji od 20 tona bruto zapremine nisu dužni da nose ovo potonje — više navedeno svetlo (donje); ali, ako ga ne nose, moraju, u slučaju kad im se približava drugi brod ili oni njemu, pokazati na istom mestu (u pravcu mreže ili alata) jedno belo svetlo vidljivo iz daljine najmanje 1 nautičke milje.

(c) Brodovi i čamci, izuzevši otvorene čamce opisane u tački (a), kada ribare izbačenim i uz brod privezanim tunjama ili ih dižu, a nisu usidreni ili zaustavljeni (u smislu tačke (h), moraju nositi ista svetla koja su propisana za brodove koji love sa plovećim mrežama. Kad ispuštaju uzice ili love tegleći ih, moraju prema svojoj vrsti nositi svetla propisana za parobrode odnosno za jedrenjake kada plove.

†) Ovaj Član ne odnosi se na kineske i sijamske brodove.

*) Izraz „Sredozemno More“ u tačkama (b) i (c) ovoga Člana obuhvata i Crno More i ostala unutrašnja obližnja mora koja sa njim u vezi.

1) Nizozemski brodovi i čamci kada love ribu sa tunjama „Kol“, pokazivaće svetla određena za brodove koji ribare plovećim mrežama.

U Sredozemnome Moru i u obalnim vodama Japana, kao i u obalnim vodama SSSR u koliko se radi o sovjetskim brodovima (isključujući obale Baltičkoga Mora), ribarski brodovi na jedra, manji od 20 tona bruto zapremine, nisu dužni da nose ono drugo — gorepomenuto svetlo (donje); ali, ako ga ne nose, moraju, u slučaju kad im se približava drugi brod ili oni njemu, pokazati na istome mestu (u pravcu tunje, uzica) jedno belo svetlo vidljivo iz daljine najmanje 1 nautičke milje.

(d) Brodovi koji love potezačom, tj. kada vuku po morskom dnu koju spravu, moraju nositi:

1. Ako su to parobrodi, na položaju beloga svetla pomenutog u Članu 2 (a), jedan trobojni fenjer tako podešen i smešten, da se od smera pravca po 2 vetra desno i levo, pokazuje belo svetlo, a od 2 do 10 vetrova na desnu stranu zeleno i na levu stranu crveno svetlo. Osim toga, na 1,80 m najmanje, a najviše 3,60 m ispod trobojnog fenjera, jedan drugi fenjer, koji pokazuje jasno, jednako i besprekidno belo svetlo vidljivo za svih strana.

2. Ako su to jedrenjaci, jedan fenjer koji pokazuje jasno, jednako i besprekidno belo svetlo vidljivo sa svih strana, a kad im se približava drugi brod, moraju na vreme da pokažu sa položaja na kojem se najbolje vidi, jedno bleskajuće svetlo ili baklju, i to pravovremeno da bi se izbegao sudar.

Sva svetla pomenuta u tački (d) 1 i 2, moraju biti vidljiva sa daljine od barem 2 nautičke milje.

(e) Brodovi koji love teglećim mrežama za hvatanje kamenica i drugi brodovi kada ribare sa mrežama koje vuku po dnu, moraju nositi i pokazivati ista svetla kao i brodovi koji love potezačom.

(f) Ribarski brodovi i čamci mogu, uz svetla koja su dužni nositi i pokazivati po ovom Članu, pokazivati u svako doba bleskajuća svetla; oni mogu također da upotrebljavaju i svetla za rad (working lights).

(g) Svaki ribarski brod i ribarski čamac kraći od 45,72 m, kada je usidren, mora pokazivati jedno belo svetlo, vidljivo sa svih strana na daljini od 2 nautičke milje najmanje.

Svaki ribarski brod dužine 45,72 m ili više, kada je usidren, mora pokazivati jedno belo svetlo vidljivo sa svih strana na daljini od 2 nautičke milje najmanje i drugo belo svetlo kako je određeno za brodove ove dužine u Članu 11.

Ako je brod dužine manje od 45,72 m, ili dužine od 45,72 m i veće, privezan za mrežu ili za bilo koji drugi alat za ribanje, mora, u slučaju da mu se približava drugi brod, pokazati još jedno dodatno belo svetlo, barem 0,90 m ispod svetla određenog za brod na sidru, a horizontalno udaljeno od ovoga bar 1,50 m u pravcu mreže ili ribarskog alata.

(h) Ako se ribarski brod ili čamac loveći zaustavi usled toga što mu je alat zapeo o kakvu hrid ili drugu zapreku, mora danju podignuti znak određen u tački (k), a noću istaći svetlo ili svetla

određena za brod na sidru; a za maglovita ili tmurna vremena, kada sneži ili pljušti kiša, mora davati znak za maglu određen za brod na sidru. (Vidi tačku (d) i zadnju tačku Člana 15).

(i) Za maglovita i tmurna vremena, te kad sneži ili pljušti kiša, brodovi od 20 ili više tona bruto zapremine, kada love plovecima mrežama za koje su privezani, zatim kada love potezačem ili tegljenom mrežom kao i ispuštenim uzicama, moraju u razmacima vremena od najviše jednog minuta, davati zvučni znak, i to parobrodi zviždaljkom ili sirenom, a jedrenjaci rogom za maglu; iza svakog znaka ima da se zvoniti zvonom. Ribarski brodovi i čamci, manji od 20 tona bruto zapremine, nisu dužni davati ove znakove, ali ako ih ne daju, moraju u razmacima vremena od najviše jednog minuta davati bilo koji drugi efikasan zvučni znak.

k) Svi ribarski brodovi ili čamci, kada plove i love mrežama, uzicama ili potezačama, moraju po danu označavati taj svoj posao tako, da na položaju na kome se može najbolje videti, izvese jednu košaru. Ako su ovi brodovi ili čamci usidreni i sa spravama u moru, moraju, kad im se približava drugi brod, pokazati taj isti znak s one strane sa koje taj brod može proći.

Brodovi o kojima je reč u ovome Članu, nisu dužni nositi svetla određena u Članu 4 tačka (a) i u zadnjoj tački Čl. 11.

Član 10

Brod koji plovi, mora nositi odostraga jedno krmeno belo svetlo udešeno i pričvršćeno, te opskrbljeno zaslonima, tako da baca neprekidno svetlo na luk obzorja od 12 vetrova, t.j. po 6 vetrova od smera krme put pramca sa oba boka broda. Ovo svetlo mora imati tako jaku svetlost, da se može videti na daljini od barem 2 nautičke milje i treba da bude postavljeno po mogućnosti na istoj visini kao i bočna svetla.

Na manjim brodovima, ako nije moguće zbog nevremena ili drugih opravdanih razloga držati ovo svetlo stalno izloženo, ono se mora držati pri ruci užgano i spremno za upotrebu, da se može na vreme pokazati brodu koji ih dostiže, da bi se izbegao sudar. Na ratnim brodovima naročite konstrukcije, na koje se ne mogu tačno primeniti odredbe ovoga Člana u pogledu položaja ili daljine vidljivosti svetla, vršiće se ovi propisi isto tako tačno u koliko to prilike dozvoljavaju.

Za brodove koji tegle i teglene brodove vrede odredbe poslednje tačke Člana 3.

Član 11

Brod kraći od 45,72 m, kada je usidren, mora nositi na pramcu, na položaju na kojem se može najbolje primetiti, a najviše na 6.10 m iznad platnice, jedno belo svetlo u fenjeru tako udešeno, da daje jasno i jednako svetlo bez prekida, vidljivo sa svih strana na 2 nautičke milje najmanje.

Brod dug 45,72 m ili više, kad je usidren, mora nositi na pramcu svetlo kako je gore pomenuto, na visini ne manjoj od 6.10 m, a na većoj od 12.19 m iznad platnice, a na krmi ili u blizini krme, drugo jednako svetlo postavljeno bar za 4,57 m niže od svetla na pramcu.

Između izlaza i zalaza sunca svi brodovi usidreni na polo, žajima gde brodovi često prolaze ili u blizini takovih prolaza moraju nositi na pramcu, na položaju na kojem se može najbolje videti, jednu crnu loptu, čiji je diameter 0.61 m.

Brod nasukan na položaju gde brodovi često prolaze ili u blizini takvog prolaza, mora nositi noću svetlo ili svetla gore naznačena, kao i dva crvena svetla određena u Članu 4 (a); a danju na najvidnijem mestu, tri crne lopte okomito jednu nad drugom, svaku od 0.61 m diametra.

Član 12

Svaki brod sme, ako nađe za potrebno, da bi na sebe svratio pozornost, pokazati pored svetala što ih je po ovim pravilima dužan nositi, još i bleskajuće svetlo ma koje vrste, ili može dati kakav mu drago znak pucanjem ili koji drugi efikasno-zvučni signal, ali takav koji ne može biti shvaćen kao jedan od određenih znakova koji znače opasnost ili maglu.

Član 13

Ova pravila ne smeju ni u koliko da smetaju izvršivanju kakovih naročitih pravila izdatih od strane neke Vlade, u pogledu većeg broja pozicionih ili dodatnih signalnih svetala na dva ili više ratnih brodova ili brodove koji plove u sastavu, kao i u pogledu upotrebe znakova za raspoznavanje brodova, usvojenih od brodovlasnika a priznatih od strane njihovih Vlada, koji su bili prethodno propisno registrovani i oglaseni.

Član 14

Svaki brod koji plovi na jedra, a istovremeno je teran i parom ili kojim drugim mehaničkim pogonom, mora nositi danju na pramcu, na najvidnijem položaju, jedan crni čunj, čija podnica ima diameter 0.61 m, sa vrhom u vis.

Zvučni znakovi za vreme magle, i t. d.

Član 15

Sve znakove određene u ovome Članu davaće brodovi kada plove:

1. „Parobrodi“ — zviždaljkom ili sirenom;
2. „Jedrenjaci“ i tegleni brodovi — rogom za maglu.

Reči „dugi zvuk“ upotrebljene u ovome Članu, znače zvuk koji traje 4 do 6 vremenskih sekundi.

Svaki parobrod mora imati jednu dovoljno glasnu zviždaljku ili sirenu, koja zvuči pomoću pare ili kojeg drugog sredstva mesto pare, a smeštenu tako da se zvuk može širiti bez ikakve zapreke; zatim, jedan dovoljno glasan rog za maglu, koji se stavlja u pogon mehaničkim sredstvom, i konačno jedno dovoljno glasno zvono*). Jedrenjak od 20 ili više tona bruto zapremine mora imati takav sličan rog za maglu i zvono.

*) U svima slučajevima kad se po ovim pravilima ima upotrebljavati zvono, može se na turskim brodovima upotrebljavati bubanj ili gong, kao i na malim morskim brodovima gde se ovi instrumenti upotrebljavaju.

Za maglovita ili tmurna vremena, kada sneži ili pljušti kiša, bilo danju ili noću, davaće se znakovi navedeni u ovome članu ovako:

(a) Parobrod kada plovi i kada se kreće, davaće, u razmacima od najviše dva minuta, jedan dugi zvuk.

(b) Parobrod kada plovi, ali je zaustavio stroj i ne kreće se, mora, u razmacima od najviše dva minuta, davati dva duga zvuka, u razmaku od oko jedne sekunde.

(c) Jedrenjak kada plovi, mora u razmacima vremena od najviše jednog minuta, davati: ako jedri sa desnim oglavama, jedan zvuk, ako jedri sa levim oglavama, dva zvuka — jedan za drugim, a kada jedri s vetrom koji mu dolazi iz smera od prečnice oba boka put krme, tri zvuka jedan za drugim.

(d) Usidren brod mora u razmacima od najviše jednog minuta, brzo zvoniti zvonom po pet sekundi otprilike.

Na brodovima dužim od 106,75 m zvonice se na pramčanom delu broda zvonom, a osim toga davaće se zvukovi na krmenom delu broda, u razmacima od najviše 1 minuta, gongom ili kojom drugom spravom, čiji se zvuk neće moći zameniti zvukom zvona.

(e) Brod koji tegli ili koji je zaposlen spuštanjem ili dizanjem podmorskog kabela, zatim brod koji plovi ali nije u stanju ukloniti se s puta drugome brodu koji se približava, jer nikako ne može manevrisati ili ne može kako to zahteva ovaj Pravilnik, mora mesto znakova određenih pod tačkama a), b) i c) ovoga Člana davati, u razmacima od najviše dva minuta, tri zvuka jedan za drugim, i to: jedan dugi, a za ovim dva kratka.

Tegleni brod ili zadnji brod u vuči, ako je više teglenih brodova, mora u razmacima od najviše dva minuta, davati četiri zvuka jedan za drugim, to jest jedan dugi zvuk, a za ovim tri kratka zvuka; ovaj znak nije obavezan u slučaju kad nije moguće na tegleni brod ukrcati posadu.

U koliko je moguće, tegleni brod davaće navedeni znak neposredno iza znaka datog od broda koji tegli.

(f) Brod nasukan na položaju gde brodovi često prolaze, ili u blizini takvog prolaza, davaće neposredno pre i posle svakog znaka pod d) još po tri jasno odeljena udarca u zvono.

Brodovi na jedra i čamci manji od 20 tona bruto zapremine nisu dužni davati gore pomenute znakove, ali ako ih ne daju, moraju davati kakav drugi dovoljno jak zvučni signal u razmacima od najviše jednog minuta.¹⁾

¹⁾ Nizozemski pilotski parobrodi, kad su u službi pilotaže, u svojim stanicama, imaju za maglovita i tmurna vremena, kada sneži ili pljušti kiša, davati u razmacima od najviše 2 minuta jedan dugi znak sirenom i posle jedne sekunde jedan dugi znak zviždaljkom i opet posle jedne sekunde jedan dugi znak sirenom. Kada ovi brodovi nisu u svojim stanicama u službi pilotaže, moraju davati iste znakove kao i ostali parobrodi.

Smanjivanje brzine za vreme magle, i t. d.

Član 16

Svaki brod za maglovita ili tmurna vremena, kada sneži ili pljušti kiša, mora ploviti umerenom brzinom i budno paziti na sve postojeće okolnosti i prilike.

Kad parobrod čuje otprilike u smerovima od prečnice prema pramcu, znak za maglu s kakvog drugog broda, čiji je položaj neizvestan, mora, u koliko mu dopuštaju okolnosti, zaustaviti svoj stroj, te zatim oprezno manevrisati dok ne prođe opasnost sudara.

Pravila za kormilarenje i plovidbeni pravac.

Uvodna pravila — Opasnost sudara.

Opasnost sudara može se ustanoviti, kada to okolnosti dopuštaju, pomnijim osmatranjem kompasne snimke broda koji se približava. Ako se snimak primetno ne menja, ima se po tome zaključiti da opasnost postoji.

Član 17

Kada se dva jedrenjaka približavaju jedan drugome, tako da može postojati opasnost od sudara, mora jedan od njih da se ukloni s puta drugome, i to ovako:

a) Brod koji jedri povoljnim vetrom (od prečnice oba boka put krme), mora da se ukloni s puta brodu koji jedri uz vetar.

b) Brod koji jedri uz vetar sa levim oglavama, mora da se ukloni s puta brodu koji jedri uz vetar sa desnim oglavama.

c) Kada dva broda jedre povoljnim vetrom, a vetar nije s iste strane, brod koji ima vetar s leve strane, mora da se ukloni s puta drugome.

d) Kada dva broda jedre povoljnim vetrom, a vetar je sa iste strane, brod koji se nalazi u privetrini, mora da se ukloni s puta brodu koji se nalazi u zavetrini.

e) Brod koji jedri vetrom u krmu, mora da se ukloni s puta drugom brodu.

Član 18

Ako se dva parobroda susreću jedan prema drugome u čisto protivnim ili u skoro protivnom plovidbenom pravcu, tako da može postojati opasnost sudara, mora svaki od njih skrenuti na svoju desnu stranu, tako da jedan prođe drugome s leve strane.

Ovaj se Član ima primeniti samo u slučajevima, kada se brodovi susreću u čisto protivnom ili skoro protivnom plovidbenom pravcu na takav način, da može postojati opasnost sudara, a neće se primeniti na dva broda, koji

slobodno mogu proći jedan mimo drugoga, ako svaki od njih zadrži svoj odnosni plovidbeni pravac.

Slučajevi, u kojima se ovaj Član ima primenjivati, jesu samo oni, kada svaki od dva broda drži pramac pravo ili skoro pravo na onaj drugi brod, drugim rečima, u slučajevima kada po danu svaki od njih vidi jarbole drugoga gde se pokrivaju ili približno pokrivaju sa pravcem vlastitoga pramca, a po noći, u slučajevima kada je svaki od njih na takvom položaju da vidi istovremeno oba bočna svetla drugoga.

Nema se primenjivati u slučajevima kada po danu jedan brod vidi pred sobom drugi koji mu preseca put, ili po noći, u slučajevima kada crveno svetlo jednog broda stoji prema crvenome svetlu drugoga, ili kada zeleno svetlo jednog broda stoji prema zelenome drugoga, ili kad jedan brod vidi ispred sebe samo crveno svetlo bez zelenoga ili samo zeleno svetlo bez crvenoga, ili napokon kad se oba svetla, crveno i zeleno, vide istodobno u ma kojem drugom smeru, samo ne ravno ili skoro ravno ispred sebe.

Član 19

Kada dva parobroda plove u plovidbenim pravcima koji se ukrštavaju, tako da može postojati opasnost sudara, onaj parobrod koji vidi drugog na svojoj desnoj strani, mora da se ovome drugome ukloni s puta.

Član 20

Kada parobrod i jedrenjak plove u takvim plovidbenim pravcima da može postojati opasnost sudara, mora se parobrod ukloniti s puta jedrenjaku.

Član 21

Kada zbog ma koje odredbe gore pomenutih pravila jedan od dva broda mora da skrene s puta, drugi brod mora da zadrži svoj plovidbeni pravac i brzinu.

Napomena. — Može se desiti da su zbog tmurne vremena ili drugih razloga dva broda došla jedan drugome tako blizu, da se ne može sprečiti sudar samim manevrisanjem onog broda koji je dužan ukloniti se s puta; u ovom slučaju mora i drugi brod manevrisati tako, kako će najbolje doprineći da se spreči sudar (Vidi Članove 27 i 29).

Član 22

Svaki brod koji ima po odredbama ovih pravila da se ukloni s puta drugome brodu, mora, ako okolnosti to dopuštaju, izbegavati da preseca put drugome brodu pred njegovim pramcem.

Član 23

Svaki parobrod koji ima po odredbama ovih pravila da se ukloni s puta drugome brodu, mora, ako mu se približava, umanjiti prema potrebi svoju brzinu ili čak zaustaviti se, ili voziti krmom, ako to okolnosti zahtevaju.

Član 24

Bez obzira na odredbe sadržane u gornjim Članovima, svaki brod koji prestiže drugog, mora da se ukloni s puta dostignutome brodu.

Svaki brod koji se približava drugom iz jednoga pravca koji je više od 2 vetra od prečnice ovoga put njegove krme, to jest, kad je u takvom položaju prema brodu koga prestiže, da po noći ne bi mogao videti ni jedno od oba bočna svetla toga broda, ima se smatrati kao brod koji prestiže drugog; i nikakva naknadna promena, koja bi mogla nastupiti u položajnom odnosu ovih dvaju brodova, ne može učiniti, da se onaj brod koji prestiže, smatra brodom koji preseca plovidbeni pravac drugome u smislu ovih pravila, niti ga može osloboditi dužnosti da se ukloni s puta prestizavanom brodu sve dok ga konačno ne mimoide i dok se ne udalji od njega.

Ako po danu brod koji prestiže drugog ne može sa jednakom stalnošću znati, da li se nalazi prema pramcu ili prema krmi toga položaja prema drugome brodu, on mora, u sumnji, smatrati sebe brodom koji prestiže i ukloniti se s puta.

Član 25.

U tesnim prolazima svaki parobrod, ako može učiniti bez pogibelji, mora se držati desne strane plovnog puta ili desne strane sredine prolaza.

Član 26.

Jedrenjaci kada plove, moraju se ukloniti s puta jedrenjaka ili čamcima koji ribaju mrežama, tunjama ili potezačama. Ovo pravilo ne daje pravo brodovima ili čamcima koji su zaposleni ribanjem da zakrče plovni put drugim brodovima koji ne ribaju.

Član 27.

Držeći se gore pomenutih pravila i tumačeći ih, mora se uvek misliti na sve opasnosti kako plovidbe tako i sudara, a isto tako i na sve one osobite okolnosti koje mogu primorati na otpustanje od ovih pravila, u svrhu da se izbegne neka neposredna opasnost.

Zvučni znakovi brodova koji su jedan drugome na vidiku.

Član 28.

Reči „kratak zvuk“ upotrebljene u ovom Članu, označuju zvuk koji traje otprilike jednu sekundu.

Kada su brodovi jedan drugome na vidiku, parobrod koji plovi mora, uzimajući drugi plovidbeni pravac na koji je ovlašćen ili primoran po propisima ovih pravila, naznačiti drugome brodu ovu promenu plovidbenog pravca svojom zviždaljkom ili sirenom, i to ovako:

Jedan kratki zvuk znači: Skrećem na desno.

Dva kratka zvuka znače: Skrećem na levo.

Tri kratka zvuka znače: Vozim svom snagom krmom.

Apsolutna obaveza pridržavati se u svim okolnostima osnovne opreznosti.

Član 29.

Ništa od onoga što je u ovim pravilima propisano, ne može da oslobodi ni brod, ni vlasnika, ni kapetana, ni posadu broda, od posledica za ma koji nemar bilo u upotrebi svetala i znakova, bilo u vršenju dužne straže, bilo konačno za nemar ma koje opreznosti, koju zahteva opšte pomorsko iskustvo i osobite okolnosti u kojima se u danome slučaju brod nalazi.

Ograničenje obzirom na propise za navigaciju u lukama i za unutrašnju plovidbu.

Član 30.

Nijedan propis u ovim pravilima ne sme da smeta primeni naročitih pravila, propisno izdatih od mesne vlasti, o plovidbi u nekoj luci, reci ili unutrašnjim vodama.

Znakovi pogibelji.

Član 31.

Kada se brod nađe u pogibelji i traži pomoć od drugih brodova ili sa kopna, davaće zajedno ili napose ove znakove:

Danju:

1. Paljbu iz topa ili paljbu kakvog drugog praskavog signala u razmacima od jednog minuta otprilike.
2. Znak pogibelji po Međunarodnom Kodeksu.
3. Znak za veliku udaljenost, koji se sastoji od jedne četverokutne zastave, poviše koje ili ispod koje je jedna kugla ili kakav drugi predmet sličan kugli.
4. Neprestano zvučanje bilo kojom spravom za znakove u magli.
5. Međunarodni znak pogibelji dat radiotelegrafski ili radiotelefonski, ili bilo kojim drugim sistemom signalizacije na velike udaljenosti.

Noću:

1. Paljbu iz topa ili paljbu nekog drugog praskavog signala u razmacima od jednog minuta otprilike.
2. Plamenove na brodu, kao od zapaljene bačve od katrana, ulja, i td.
3. Pojedinačno paljenje, u malim razmacima vremena, raketa ili bomba praskavica iz kojih iskaču zvezde pada-vice raznih boja i vrsta.
4. Neprestano zvučanje bilo kojom spravom za znakove u magli.
5. Međunarodni znak pogibelji dat radiotelegrafski, ili radiotelefonski, ili bilo kojim drugim sistemom signalizacije na velike udaljenosti.

Zabranjeno je davanje ovih znakova u druge svrhe osim za označavanje, da se brod nalazi u pogibelji, kao i davanje bilo kojega znaka koji bi mogao biti zamenjen nekim od gornjih znakova.

**ZAKLJUČNI PROTOKOL
MEĐUNARODNE KONFERENCIJE ZA ZAŠTITU LJUDSKOG
ŽIVOTA NA MORU, 1929**

Vlade Nemačke, Commonwealth-a Australije, Belgije, Kanade, Danske, Španije, Slobodne Države Irske, Sjedinjenih Država Amerike, Finske, Francuske, Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Severne Irske, Indije, Italije, Japana, Norveške, Nizozemske, Švedske, Saveza Sovjetskih Socijalističkih Republika,

Želeći da utvrde po zajedničkom sporazumu načela i propise u cilju zaštite ljudskog života na moru,

Pošto su odlučile da učestvuju na jednoj međunarodnoj konferenciji, koja se prema pozivu Vlade Ujedinjene Kraljevine, Velike Britanije i Severne Irske, održava u Londonu,

Određile su sledeće delegacije:

Nemačka.

Delegati.

- | | |
|----------------------------|---|
| G. Dr. Friedrich STHAMER | Izvanredni i opunomoćeni ambasador Nemačke u Londonu. |
| G. KOENIGS | Ministerialdirigent u Reichsverkehrsministerium-u, Geheimer Regierungsrat, Berlin. |
| G. WERNER | Oberregierungsrat u Reichsverkehrsministerium-u, Geheimer Justizrat, Berlin. |
| G. LAAS | Profesor, Direktor Klasifikacionog Društva „Germanischer Lloyd“, Berlin. |
| G. Dr. RIESS | Direktor u penziji Reichsschiffsvermessungsamt-a, Geheimer Regierungsrat, Neubrandenburg. |
| G. GIESS | Ministerialrat u Reichspostministerium-u, Berlin. |
| G. Viceadmiral DOMINIK . . | Pretsednik „Deutsche Seewarte“ Hamburg. |

Eksperti.

- | | |
|-------------------------|--|
| G. BEHNER | Direktor „Deutsche Betriebsgesellschaft fuer drahtlose Telegraphie“, Berlin. |
| G. ELINGIUS | Kapetan, Hamburg-Suedamerika Linie, Hamburg. |
| G. BIEDERMANN | Direktor, Norddeutscher Lloyd, Bremen. |
| G. FREYER | Kapetan, Hamburg. |
| G. HEBERLING | Diplomirani inženjer, Klasifikaciono Društvo „Germanischer Lloyd“, Berlin. |

- G. Dr JÄGER Oberpostrat u Reichspostministerium-u, Berlin.
 G. KÖHLER Hamburg.
 G. KUNSTMANN Brodovlasnik, Konzul Španije i Japana, Stettin.
 G. LUENSEE. Kapetan. Regierungsrat u „Deutsche Seewarte“, Hamburg.
 G. REICHENBÄCHER Direktor, Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.
 G. SÜCHTING Direktor, Blohm & Voss, Hamburg.

Sekretar.

- G. KANBERG Postinspektor u Reichspostministerium-u, Berlin.

Commonwealth Australije.*Delegati.*

- G. Kapetan bojnog broda Henry James FEAKES Royal Australian Navy, Pomorski ataše Commonwealth-a u Londonu.
 G. Kapetan korvete u penziji Thomas FREE Royal Naval Reserve.
 G. Kapetan bojnog broda J. K. DAVIS Direktor Navigacije.

Belgija.*Delegati.*

- G. Baron de GERLACHE DE GOMERY Generalni Direktor Pomorske Uprave.
 G. Gustave DE WINNE Inženjer-šef, Direktor Odeljenja Pomorske Uprave.
 G. Georges GOOR Savetnik Pomorske Uprave.
 G. Gerard VINCENT Inženjer.

Kanada.*Delegati.*

- G. Alexander JOHNSTON Potsekretar Mornarice.
 G. Lucien PACAUD Sekretar Visokog Komesariata u Londonu.

Eksperti.

- G. Kapetan korvete C. B. EDWARDS Sekretar Radiotelegrafske službe, Odeljenja za Mornaricu.
 G. Frank McDONNELL Predsednik Komisije Inspekcije brodova, Odeljenja za Mornaricu.

- G. Kapetan L. G. DIXON Direktor Pomorske službe.
 G. J. W. BAIN Inženjer Radiotelegrafije, Odeljenja za Mornaricu.
 G. Kapetan J. GILLIES Pretstavnik „Canadian Pacific Steamships Ltd.“ u Londonu.
 G. Kapetan A. S. M. NICHOLLS Pretstavnik „Canadian National Steamship Company“ u Londonu.

Sekretar

- G-dica N. FRERICKS Sekretar Drž. Potsekretara za Mornaricu.

Danska.*Delegati.*

- G. Emil KROGH Šef Ureda u Ministarstvu Industrije, Trgovine i Plovidbe.
 G. V. TOPSÖE-JENSEN Sudija Vrhovnog Suda.
 G. Kapetan V. LORCK Direktor Plovidbe.
 G. J. A. KÖRBING Direktor Brodarskog Društva „Det Forenede Dampskibsselskab“.
 G. Aage H. LARSEN Inženjer-instruktor u Ministarstvu Industrije, Trgovine i Plovidbe.
 G. Arnold POULSEN Inženjer u Ministarstvu Industrije, Trgovine i Plovidbe.

Ekspert.

- G. HAGELBERG Predsednik Danskog Udruženja Brodarskih kapetana.

Sekretar.

- G. P. VILLADSEN Ministarstvo Industrije, Trgovine i Plovidbe.

Španija.*Delegati.*

- G. Kontraadmiral Don Francisko Javier de SALAS Y GONZALES Šef Brodarske Komisije u Evropi.
 G. Inženjer - Komandant Don José RUBI y RUBI Brodarska Komisija u Evropi.
 G. Kapetan korvete Eduardo GARCIA RAMIREZ

Slobodna Država Irska.*Delegati.*

- G. J. W. DULANTY Komesar za trgovinu Slobodne Države Irske u Velikoj Britaniji.
 G. E. C. FOSTER Glavni Inspektor Pomorske Službe, Ministarstvo Industrije i Trgovine.

Sjedinjene Države Amerike.

Delegati.

- Uv. G. Wallace H. WHITE, Mlađi Član Kongresa, Pretsednik Komisije za Trgovačku Mornaricu i Ribarstvo.
- G. Arthur J. TYRER Komesar za Plovidbu, Ministarstva Trgovine.
- G. Charles M. BARNES Šef Uprave Ugovora, Pretsedništva Vlade.
- G. Kontraadmiral GEORGE H. ROCK Brodarsko - građevinske struke, Pomoćnik šefa Odeljenja za konstrukcije i popravke, Ministarstva Mornarice.
- G. Kapetan bojnog broda Clarence S. KEMPF United States Navy, Hidrograf, Ministarstvo Mornarice.
- G. Dickerson N. HOOVER Generalni Inspektor, Kontrolor Odeljenja Inspekcije parobroda, Ministarstvo Trgovine.
- G. William D. TERRELL Šef Odeljenja za Radioelektricitet, Ministarstvo Trgovine.
- G. Kontraadmiral u penziji JOHN G. TAWRESEY Brodarsko - građevinske struke, United States Shipping — Board.
- G. Herbert B. WALKER Pretsednik Američkog Udruženja Vlasnika Brodova na paru.
- G. Henry G. SMITH Pretsednik Nacionalnog Američkog Saveta Brodograditelja.
- G. Kapetan Charles A. McALLISTER Pretsednik American Bureau of Shipping.

Eksperti.

- G. Kapetan korvete E. L. COCHRANE Brodarsko - građevinske struke, Odeljenje za konstrukcije i popravke, Ministarstva Trgovine.
- G. J. C. NIEDERMAIR Ministarstvo Mornarice.
- G. J. F. MacMILLAN Theodore E. Ferris, Brodarski inženjer, Američko Udruženje Vlasnika Brodova na paru.
- G. David ARNOTT American Bureau Shipping.
- G. Kapetan William E. GRIFFITH United States Shipping Board.
- G. A. J. SMITH Marine Office of America.
- G. Kapetan N. B. NELSON Odeljenje Inspekcije Parobroda.
- G. Poručnik E. M. WEBSTER United States Coast Guard.

- G. Kapetan fregate C. M. AUSTIN United States Navy, Odeljenje za plovidbu, Ministarstva Mornarice.

- G. E. B. CALVERT United States Weather Bureau.

Sekretar.

- G. Vinton CHAPIN Foreign Service Officer.

Finska.

Delegati.

- G. Baron Gustaf WREDE Pretsednik Shipping Board.
- G. Kapetan Väinö BERGMAN Inspektor Plovidbe.
- G. Konsul Karl KURTEN Direktor Finskog Udruženja Brodovlasnika.

Ekspert.

- G. Kapetan Birger BRANDT Finsko Udruženje Brodskih Kapetana.

Francuska.

Delegati.

- G. RIO Senator, bivši Ministar.
- G. Šef-inženjer Mornarice HAARBLEICHER Direktor Službe za Trgovačku Mornaricu i Plovni Materijal, Ministarstvo Javnih Radova.
- G. Glavni inženjer Mornarice MARIE Direkcija Službe za Trgovačku Mornaricu i Plovni materijal.
- G. Kapetan bojnog broda THOUROUDE Pomorski ataše u Ambasadi Francuske u Londonu.

Eksperti.

- G. de BERLHE Administrator, Delegat Biro-a Veritas.
- G. BRILLIE Šef-inženjer Savetnik Compagnie Générale Transatlantique.
- G. artiljer. kapetan BUREAU Office National Météorologique.
- G. de CATALANO Generalni Inspektor Opreme kod Compagnie Générale Transatlantique.
- G. DALIX Direktor Društva Radio — Maritime.
- G. DUBOIS Inspektor Opreme kod Compagnie des Messageries Maritimes.
- G. FALCOZ Šef — inženjer Compagnie des Messageries Maritimes.
- G. FRICKER Glavni inženjer Biro-a Veritas.
- G. NIZERY Direktor Compagnie des Chargeurs Réunis.

- G. PINCZON Šef-inženjer Savetnik Chantiers de St. Nazaire.
 G. ROSSIGNEUX Šef Tehničke službe Centralnog Komiteta Francuskih Brodovlasnika.

Sekretar:

- G. Kapetan DILLY Inspektor Pomorske plovidbe, Službe za Trgovačku mornaricu, Ministarstva za Javne Radove.

Ujedinjena Kraljevina Velike Britanije i Severne Irske.*Delegati:*

- G. Viceadmiral Sir Herbert W. RICHMOND Royal Navy.
 Sir Westcott ABELL Profesor brodogradnje, Armstrong College, Newcastle-on-Tyne.
 G. A. L. AYRE Potpretsednik Saveza Brodograditelja.
 G. Kapetan F. W. BATE . . . Nautički savetnik, Mercantile Marine Department, Board of Trade.
 G. C. H. BOYD Mercantile Marine Department, Board of Trade.
 Sir William C. CURRIE . . . Pretsednik Chamber of Shipping of the United Kingdom.
 G. A. J. DANIEL Principal Ship Surveyor, Board of Trade.
 Sir Norman HILL Pretsednik Merchant Shipping Advisory Committee.
 Sir Charles HIPWOOD . . . Principal Assistant Secretary, Mercantile Marine Department, Board of Trade.
 G. Kapetan A. R. H. MORRELL . Trinity House.

Eksperti:

- G. G. GUNNING Pomoćni Generalni Sekretar Nacionalnog Saveza Pomoraca.
 G. Kapetan fregate G. S. HORSBURGH Cunard Steamship Company.
 G. Kapetan fregate F. G. LORING Inspektor Radiotelegrafske Službe, General Post Office.
 G. Dr. G. C. SIMPSON . . . Direktor Meteorološke Službe.

Sekretar:

- G. Walter CARTER Board of Trade.

Pomoćni sekretari:

- G. W. G. FERGUSSON . . . Board of Trade.
 G. W. GRAHAM Board of Trade.
 G. A. E. LEE Board of Trade.
 G. W. E. STIMPSON . . . Board of Trade.
 G. F. J. WALLER Board of Trade.
 G. W. J. WILTON Board of Trade.

I n d i j a.*Delegati:*

- Sir Geoffrey L. CORBETT . . Odeljenje za Trgovinu, Indijska Vlada.
 G. Kapetan E. V. WHISH . . Officer de Port, Bombay.
 G. M. MASTER Generalni Direktor Scindia Steam Navigation Company.

I t a l i j a.*Delegati:*

- G. Lieutenant Général de port G. INGIANNI Generalni Direktor Trgovačke Mornarice.
 G. Viceadmiral A. ALESSIO . Šef Tehničke Inspekcije Trgovačke Mornarice.
 Count D. ROGERI di VILLANOVA Savetnik Poslanstva Ambasade u Londonu.
 G. Dr. T. C. GIANNINI . . . Savetnik Emigracije.
 G. Major-Général de port E. MARENA Viceinspektor Lučkih kapetanija.
 G. Ingénieur-Général E. FERRETTI Šef Tehničkog Biroa Talijanskog Brodarskog i Aeronautičkog Registra.
 G. G. GNEME Šef Telegrafske Službe, Generalne Direkcija Pošta i Telegrafa.
 G. Kapetan fregate L. BIANCHERI Royal Italian Navy.

Eksperti:

- Uv. M. I. M. MAGRINI . . . Poslanik u Parlamentu, Pretsednik Fašističke Nacionalne Konfederacije Pomoraca.
 G. M. COSULICH Fašističke Nacionalne Konfederacije Preduzeća za Pomorski i Vazdušni Saobraćaj.

- G. Markiz L. SOLARI Opunomoćeni Savetnik Društva Radio Marittima Italiana.
 G. G. SOLDA Inspektor Brodarskog i Aeronaudičkog Registra.
 G. Kapetan L. ZINO Fašistiške Nacionalne Konfederacije Preduzeća za Pomorski i Vazdušni Saobraćaj.

Sekretari:

- G. Lieutenant-Colonel de port S. GIACCHETTI Šef Sekretarijata Generalne Direkcije Trgovačke Mornarice.
 G. Lučki Poglavar F. FALCOLINI Iz Sekretarijata Generalne Direkcije Trgovačke Mornarice.

J a p a n.*Delegati:*

- G. Yukio YAMAMOTO Generalni Inspektor u Birou za Trgovačku Mornaricu, Ekspert Odeljenja za Saobraćaj.

- G. Kapetan bojnog broda Shi-chihei OTA Imperial Japanese Navy.
 G. Itaro ISHII Sekretar Ambasade I klase.

Eksperti:

- G. Sonoji TSUCHIYA Sekretar Biroa Lokalne Administracije Saobraćaja.
 G. Kazuma MINATO Ekspert u odeljenju za Saobraćaj.
 G. Sozo IKUSHIMA Ekspert u Odeljenju za Saobraćaj.
 G. Kiyoji SENO Ekspert u Odeljenju za Saobraćaj.
 G. Kapetan fregate Princ Tadamashige SHIMADZU Pomorski Ataše u Ambasadi Japana u Londonu.
 G. Toshio TAKIYAMA Ekspert u Birou Lokalne Administracije Saobraćaja.
 G. Kapetan korvete Narasaburo MASUKATA Imperial Japanese Navy.
 G. Toshinaga SAITO Direktor ureda za nacrt Brodogradilišta Kobé Pomorskog Brodogradilišnog Preduzeća Mitsubishi.
 G. Yoshio SAITO Podšef Inspekcije Mašina Nippon Yusen Kabushiki Kaisha.
 G. Motoki MATSUMURA Ataše.
 G. Chuhei ANAZAWA Ekspert u Odeljenju za Saobraćaj.

Norveška.*Delegati:*

- G. B. VOGT Izvanredni Poslanik i Opunomoćeni Ministar u Londonu.
 G. L. T. HANSEN Direktor Odeljenja za Mornaricu, Ministarstva Trgovine i Plovidbe.
 G. J. SCHÖNHEYDER Glavni Kontrolor Ship and Engineer Division, Ministarstva Trgovine i Plovidbe.
 G. Arth H. MATHIESEN Potpredsednik Norveškog Udruženja Brodovlasnika.
 G. Kapetan N. MARSTRANDER Pretsednik Biroa Norveškog Udruženja Zapovednika Brodova.
 G. A. BIRKELAND Direktor Norveškog Saveza Mornara i Ložača.

Eksperti:

- G. E. WETTERGREEN Šef Otseka, Ministarstva Trgovine i Plovidbe.
 G. Kapetan K. S. IRGENS Zapovednik kod Norwegian American Line.
 G. Kapetan fregate Chr. MEYER Pomoćni Sekretar Norveškog Udruženja Brodovlasnika.

Nizozemska.*Delegati:*

- G. Viceadmiral C. FOCK Generalni Inspektor Plovidbe.
 G. C. H. de GOEJE Bivši Generalni Inspektor Plovidbe, Nizozemska Indija.
 G. A. van DRIEL Savetnik Brodogradnje, Otek Pomorske Inspekcije.
 G. J. A. BLAND van den BERG Inspektor Obalne i Pomorske Radiotelegrafije.
 G. Phs. van OMMEREN, Junior Pretsednik Phs. van Ommeren Ltd.
 G. H. G. J. UILKENS Bivši Komodor Netherland Steamship Company.

Sekretar:

- G. Jonkheer H. P. J. BOSCH van DRAKESTEIN Ataše u Poslanstvu Nizozemske u Londonu

Švedska.*Delegati:*

- G. Baron PALMSTIERNA Izvanredni Poslanik i Opunomoćeni Ministar u Londonu.

G. Nils Gustaf NILSSON . . . Šef Oseka u Centralnoj Upravi Trgovine.

G. Kapetan Erik Axel Fredrik EGGERT Ekspert za Pomorske Poslove u Centralnoj Upravi Rada i Socijalne Zaštite.

Eksperti i pomoćni delegati:

G. Axel Sigurd LITSTRÖM . Glavni Inženjer Biroa Uprave Telegrafa.

G. Gunnar MacErik BÖÖS . Sekretar u Centralnoj Upravi Trgovine.

G. Kapetan John Nils Gunnar ANDERBERG Švedsko Udruženje Brodovlasnika.

G. Kapetan Nils Petter LARSSON Direktor Švedskog Udruženja Časnika Trgovačke Mornarice.

G. Nicklas OLSSON Direktor Švedskog Udruženja Mornara.

Savez Sovjetskih Socijalističkih Republika.

Delegati:

G. Jan Lvovitch ARENS . . . Savetnik Poslanstva S.S.S.R. u Parizu.

G. Kapetan Karl Pavlovitch EGGI Zapovednik Ledolomca „Lenin“, Sovjetska Trgovačka Mornarica (Sovtorgilot).

Ekspert i Sekretar:

G. Petar Nikolaevitch MATVEEFF Glavi Inspektor Registra S.S.S.R.

Društvo Naroda, pozvano da pošalje svoje predstavnike kao posmatrača na Konferenciji, imenovalo je u tu svrhu ovu delegaciju:

G. Robert HAAS Generalni sekretar Savetodavne i Tehničke Komisije za Saobraćaj i Tranzit.

G. J.M.F. ROMEIN Sekretar Stalnog Komiteta za Luke i Pomorsku Plovidbu.

Koje su se, prema tome, sastale u Londonu.

G. Viceadmiral Sir Herbert Richmond bio je imenovan Predsednikom Konferencije, a G. Walter Carter bio je imenovan Glavnim Sekretarom.

Za izvršenje svoga zadatka Konferencija je odredila sledeće komisije, sa ovim predsednicima:

Komisija za Brodogradnju: G. Kontraadmiral Rock.

Komisija za Sprave za Spasavanje, itd.: G. Norman Hill.

Komisija za Radiotelegrafiju: G. Giess.

Komisija za Bezbednost Plovidbe: Sir Charles Hipwood.

Komisija za Uverenja: G. General-Major Marena.

Komisija za Opšte Odredbe: Sir Charles Hipwood.

Komisija za Redakciju: G. Senator Rio.

U toku suslednih sastanaka održanih između 16 aprila 1929 i 31 maja 1929, izrađena je Konvencija za zaštitu ljudskog života na moru i datirana 31 maja 1929.

I.

U času kada potpisuju Konvenciju za zaštitu ljudskog života na moru, koja je danas zaključena, potpisani opunomoćenici složili su se u ovome što sledi:

Operateri za bezbednost.

Da bi obezbedili što skoriju primenu međunarodnog sporazuma o obaveznoj instalaciji radiotelegrafije na svim brodovima od 1600 bruto tona i više, i da bi uopšte na taj način pojačali bezbednost ljudskog života na moru, Vlade ugovornice obavezuju se, da će naročito nastojati da se čim bude moguće izmeni Međunarodna Radiotelegrafska Konvencija, gde će moći da se utvrde uslovi, koje moraju da ispunjavaju u pogledu najmanje brzine otpremanja, operateri na brodovima koji moraju biti snabdeveni radiotelegrafskim uređajem, i to ovako:

„Besprekorno davanje i besprekorno primanje sluhom kodeksnih skupina (mešavine slova, brojeva i znakova interpunkcije) brzinom od šesnaest (16) skupina u minuti. Svaka kodeksna skupina mora imati pet (5) slova, a svaka brojka ili znak interpunkcije računa se kao dva (2) slova“.

Ako Međunarodna Radiotelegrafska konferencija ne bi mogla da usvoji gornji predlog, ova Konferencija je mišljenja, da treba ustanoviti jedno novo uverenje koje će sadržavati gore navedenu profesionalnu sposobnost u službi, i lica snabdevena ovim uverenjem biće ovlašćena da obavljaju javnu prepisku na brodskim stanicama treće kategorije, predviđenu Radiotelegrafskom konvencijom u Vašingtonu.

II.

Konferencija prima k znanju sledeće izjave učinjene od niže navedenih delegacija.

(A).

Opunomoćenici Sjedinjenih Država Amerike formalno izjavljuju, da potpisivanje Konvencije o zaštiti ljudskog života na moru pod današnjim datumom, ne može biti shvaćeno kao da Vlada Sjedinjenih Država priznaje neku vladavinu ili ustanovu koje su potpisane ili su pristupile ovoj Konvenciji, ako

ova vladavina ili ustanova nije priznata od strane Vlade Sjedinjenih Država Amerike kao Vlada dotične zemlje.

Sem toga, opunomoćenici Sjedinjenih Država Amerike izjavljuju, da činjenica što Sjedinjene Države Amerike učestvuju u Međunarodnoj Konvenciji za zaštitu ljudskog života na moru, potpisanoj pod današnjim datumom, ne povlači za Sjedinjene Države Amerike nikakvu ugovornu obavezu prema nekoj zemlji koju pretstavlja takva vladavina ili ustanova koju Vlada Sjedinjenih Država ne priznaje kao vladu dotične zemlje, i to sve dotle dok ta zemlja dobije Vladu koju priznaju Sjedinjene Države Amerike.

(B)

Delegacija Saveza Sovjetskih Socijalističkih Republika izjavljuje, da Vlada Saveza Sovjetskih Socijalističkih Republika smatra, da za nju ne važi obaveza iz I dela ovog Zaključnog Protokola, pošto ona nije ugovornica Međunarodne Radiotelegrafske Konvencije od 1937 godine, ali da će posle ratifikovanja Međunarodne Konvencije za zaštitu ljudskog života na moru Vlada Saveza Sovjetskih Socijalističkih Republika primeniti i dati punu važnost Članovima ove Konvencije i njenih Dodataka, kao sastavnom delu Međunarodne Konvencije o zaštiti ljudskog života na moru, onde gde se ova poziva na propise pomenute Radiotelegrafske Konvencije.

III

Konferencija usvaja i sledeće preporuke:

U POGLEDU BRODOGRADNJE:

1. Stabilitet.

Potreba i praktična mogućnost usvajanja izvesnih pravila za stabilitet bile su ispitane na ovoj Konferenciji, i prevladalo je mišljenje, da je za sada jedino praktično moguće usvojiti opšte odredbe sadržane u Čl. 8, o ispitivanju stabiliteta novih putničkih brodova. Konferencija međutim želi da svrati pozornost Vlada ugovornica na činjenicu, da je poželjno da svaka Upravna Vlast prouči pitanje stabiliteta različitih nacionalnih tipova brodova i saobraćaja, te da ove Vlade ugovornice međusobno izmene obaveštenja po ovom predmetu.

2. Otvori na pregradama i oplatama.

Prigovori koji se odnose na otvore koji mogu biti nekad prema moru otvoreni, a nalaze se na brodskim oplatama i glavnim poprečnim nepromočivim pregradama, bili su uvaženi na Konferenciji, ali ova je mišljenja, da još nije vreme da se za ove otvore praktično usvoje stroži međunarodni propisi od onih koji su uneti u Pravila. Konferencija međutim preporučuje, da pojedine Vlade naročito nastoje na tome, da se obezbedi, da će u svakom pojedinom slučaju broj ovih otvora biti sveden na

potrebni minimum, a naročito bočnih otvora na baglame ispod linije nadvođa i vrata smeštenih na donjim delovima pregrada u mašinskom prostoru.

3. Saobraćaj koji pretstavlja naročitu opasnost.

Konferencija za zaštitu ljudskog života na moru mišljenja je, da ima saobraćaja, kao što je onaj putnički između Engleske i susednih kontinentalnih luka, za koje su opasnosti putovanja, usled posebnih okolnosti vremena i prevoza, izuzetne, i za koje, obzirom na mali prevoz robe, može da se postigne veći stepen pregrađivanja od onoga koji propisuje Konvencija. Konferencija, sledstveno, preporučuje, da zainteresovane Vlade ugovornice, za brodove koji su pod ovim okolnostima prvenstveno namenjeni putničkom saobraćaju, ispituju usvajanje jednog većeg stepena pregrađivanja, u koliko bi to bilo opravdano i praktično izvodivo.

U POGLEDU SPRAVA ZA SPASAVANJE, IT.D.

4. Način prilaženja čamcima za spasavanje.

Međunarodna Konferencija za zaštitu ljudskog života na moru preporučuje, da Vlade ugovornice prouče praktično mogući način, kako bi se moglo zahtevati, da čamci za spasavanje na brodovima njihove pripadnosti budu snabdeveni takvim uređajem, koji će omogućiti prilaz u pokrenute čamce za spasavanje bez uvećanja rizika koji već postoji kod spuštanja na vodu.

5. Opasni teret.

Međunarodna Konferencija za zaštitu ljudskog života na moru izražava želju, da budu preduzete sve moguće mere, kako bi se došlo do međunarodnog sporazuma o definiciji opasnog tereta, o kome je reč u Čl. 24 ove Konvencije, i o utvrđivanju jednoobraznih pravila za pakovanje i smeštanje ovoga tereta.

U POGLEDU RADIOTELEGRAFIJE.

6. Signal za uzbunu.

Međunarodna Konferencija za zaštitu ljudskog života na moru, pošto je odobrila upotrebu automatskog prijemnika za uzbunu zbog obezbeđenja prijemne službe, i predviđajući da će za kratko vreme veliki broj ovih prijemnika biti instalisan na putničke i teretne brodove, preporučuje idućoj međunarodnoj radiotelegrafskoj konferenciji, da propiše da „znak za uzbunu mora po pravilu ići ispred znaka za opasnost“.

7. Vest o ciklonima.

Međunarodna Konferencija za zaštitu ljudskog života na moru, smatrajući da je važnije predusresti brodolom nego li

priteći u pomoć pošto se je brodolom zbio, i smatrajući da u izvesnim slučajevima automatski prijemnik za uzbunu može biti korisno upotrebljen u ovu svrhu, preporučuje istodobno, da iduća međunarodna radiotelegrafska konferencija ovlasti Vlade, da dozvole da obalne stanice koje se nalaze pod njihovom jurisdikcijom, daju prvenstvo signalom za uzbunu emisijama koje su namenjene svima o hitnim vestima za ciklone.

8. Dužina talasa.

Međunarodna Konferencija o zaštiti ljudskog života na moru obraća pozornost zainteresovanim Vladama na to, da bi trebalo paziti, da znakovi za opasnost davani na dužini talasa tipa A₂ mogu biti primani na dosta širokoj frekvenciji.

Konferenciji je stalo da privuče pažnju svih Vlada na odredbe Čl. 5 § 11, Pravilnika dodatog Vašingtonskoj Međunarodnoj Radiotelegrafskoj Konvenciji od 1927 godine. Radiotelegrafske transmisije talasa za nevolju na bliskim frekvencijama zaprečile bi funkcionisanje automatskih prijemnika za uzbunu služeći se signalom za uzbunu određenim u Čl. 19 § 21 (e) gore pomenutog Pravilnika.

Konferencija dakle želi, da u interesu bezbednosti ljudskih života na moru, podvuče značaj koji leži u tome, da se izbegne davanje radiotelefonских emisija u blizini talasa za nevolju, sem u hitnim slučajevima.

U POGLEDU BEZBEDNOSTI PLOVIDBE.

9. Pomoć plovitbi od radioelektriciteta.

Međunarodna Konferencija za zaštitu ljudskog života na moru mišljenja je, da bi Vlade ugovornice trebale osnovati i podržavati jednu posebnu organizaciju za pomaganje plovitbi pomoću radioelektriciteta, i da bi morale preduzeti sve potrebne mere, da se obezbedi efikasnost i dobro funkcionisanje ove organizacije.

10. Radioelektrični i podmorski sinhronizovani znakovi.

Međunarodna Konferencija za zaštitu ljudskog života na moru naklonjena je tome da se sve više uvode aparati za određivanje udaljenosti, koji mogu da odašilju radioelektrične i podmorske sinhronizovane znakove do te mere, koliko je potrebno moreplovcima da odrede svoje udaljenosti i svoj položaj.

11. Dubinomeri pomoću zvuka.

Međunarodna Konferencija za zaštitu ljudskog života na moru preporučuje, da Vlade ugovornice treba da potstaknu razvijanje i upotrebu dubinomera pomoću zvuka.

12. Znakovi stanica za spasavanje.

Međunarodna Konferencija za zaštitu ljudskog života na moru mišljenja je, da bi znakovi između stanica za spasavanje i brodova u nevolji, i obrnuto, između brodova u nevolji i stanica za spasavanje, trebali biti internacionalizovani.

13. Svetla na obali.

Međunarodna Konferencija za zaštitu ljudskog života na moru smatra, da interesovane Upravne vlasti trebaju, u koliko je moguće, da preduzmu mere, kako bi se propisalo, gde će biti smeštena i koliko će jačinu imati svetla koja se nalaze na obali u blizini ulaska u luke, i to tako da bude obezbeđeno, da ova svetla neće moći da budu pogrešno zamenjena lučkim svetlima koja služe plovitbi, ili da neće nimalo smetati vidljivosti.

14. Pravilnik o sudarima. — Vazduhoplovi.

Prema Međunarodnom Pravilniku o sudarima, vazduhoplovi na moru potpadaju pod pojam „parobroda“. U tom smislu, oni moraju da nose svetla, da daju zvučne znakove i manevrišu kako prema morskim brodovima tako i prema drugim vazduhoplovima; ali, u izvesnim slučajevima, njima nije to moguće da izvrše zbog nemanja sredstava. S druge strane, ovi vazduhoplovi mogu i moraju da preduzimaju izvesne mere za koje su i odgovorni, da bi izbegli sudare sa brodovima i drugim vazduhoplovima na moru. Potrebno je stoga, da budu utvrđena njihova prava i njihove obaveze kada su na moru.

Da bi se došlo do jednog međunarodnog sporazuma koji bi odgovarao onim odredbama Međunarodnog Pravilnika o sudarima koje se odnose kako na morske brodove tako i na vazduhoplove na otvorenom moru i u dodirnim vodama gde mogu doći morski brodovi, Konferencija preporučuje u interesu bezbednosti na moru, da ovo pitanje bude proučeno od nadležnih vlasti zainteresovanih zemalja i da ove vlasti izmene svoje poglede i nastoje ostvariti jedan međunarodni sporazum. Konferencija moli Vladu Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Severne Irske, da preduzme sve mere oko ostvarenja ovoga cilja.

U POGLEDU UVERENJA.

15. Prihvatanje propisa Konvencije.

Priznavajući važnost primene utvrđenih propisa ove Konvencije u što skorijem roku, preporučuje se, da Vlade ugovornice preduzmu sve korisne mere, da bi obezbedile, u međunarodnom saobraćaju, određivanje brodova koji su se saobrazili utvrđenim propisima Konvencije odmah posle njenog potpisivanja.

U potvrdu čega, potpisani su stavili svoje potpise ispod ovoga Protokola.

Učinjeno u Londonu, trideset i prvoga maja, hiljadu devet sto dvadeset i devete, u ovome primerku, koji će biti sačuvan u Arhivi Vlade Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Severne Irske, a ova će dostaviti njegove overene prepise svima Vladama potpisnicama.

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.
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. TAWRESEY.
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. BRILLIE.
FRICKER.
J. PINCZON.
R. ROSSIGNEUX.
CH. DILLY.
H. W. RICHMOND.
WESTCOTT ABELL.
A. L. AYRE.
F. W. BATE.
G. H. BOYD.
WILLIAM C. CURRIE.
A. J. DANIEL.
NORMAN HILL.
C. HIPWOOD.
A. MORRELL.
WALTER CARTER.
W. G. FERGUSON.
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 FALCOLINI.
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- V.-D. BERG.
PHS. VAN OMMEREN.
H. G. J. UILKENS.
H. BOSCH VAN DRAKESTEIN.
ERIK PALMSTIERNA.
NILS GUSTAF NILSSON.
A. SIGURD LITSTRÖM.
M. MACERIK BÖÖS.
NICKLAS OLSSON.
J. ARENS.
K. EGGL.
P. MATVEEFF.



38483