

ΝΟΜΟΣ ΠΟΥ ΤΡΟΠΟΠΟΙΕΙ ΤΟΝ ΠΕΡΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
(ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΜΕΝΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ
ΜΗΚΟΥΣ ΕΙΚΟΣΙΤΕΣΣΑΡΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ) ΝΟΜΟ ΤΟΥ 2002

Για σκοπούς -

- (α) εναρμόνισης με την πράξη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τίτλο «Οδηγία 2002/35/ΕΚ της Επιτροπής της 25^{ης} Απριλίου 2002 για την τροποποίηση της οδηγίας 97/70/ΕΚ του Συμβουλίου για τη θέσπιση εναρμονισμένου καθεστώτος για τα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 μέτρων και άνω» (ΕΕ L 112 της 27.4.2002, σ. 21),
- (β) εναρμόνισης με το Άρθρο 6 της πράξης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τίτλο «Οδηγία 2002/84/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Νοεμβρίου 2002 για την τροποποίηση των οδηγιών για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία» (ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 53),
- (γ) ορθότερης εναρμόνισης με το Άρθρο 1(1) της πράξης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τίτλο «Οδηγία 97/70/ΕΚ του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 1997 για θέσπιση εναρμονισμένου καθεστώτος για τα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 μέτρων και άνω» (ΕΕ L 34 της 9.2.1998, σ. 1),
- (δ) συμβατότητας με τη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο με βάση την οποία το πεδίο εφαρμογής των αναφερομένων στις υποπαραγράφους (α) και (β) πράξεων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας διευρύνθηκε για να καλύπτει όχι μόνο τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά όλα τα συμβαλλόμενα μέρη στην προαναφερόμενη Συμφωνία, και

- (ε) τροποποίησης του βασικού νόμου με σκοπό την πιο ευέλικτη εφαρμογή αυτού και των δυνάμει αυτού εκδιδόμενων κανονισμών και διαταγμάτων,

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως:

Συνοπτικός
τίτλος.

56(I) του 2002.

1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Εναρμονισμένο Καθεστώς Ασφάλειας για τα Αλιευτικά Σκάφη Μήκους Εικοσιτεσσάρων Μέτρων και Άνω) (Τροποποιητικός) Νόμος του 2003 και θα διαβάζεται μαζί με τον περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Εναρμονισμένο Καθεστώς Ασφάλειας για τα Αλιευτικά Σκάφη Μήκους 24 Μέτρων και Άνω) Νόμο του 2002 (που στο εξής θα αναφέρεται ως «ο βασικός νόμος») και ο βασικός νόμος και ο παρών Νόμος θα αναφέρονται μαζί ως οι περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Εναρμονισμένο Καθεστώς Ασφάλειας για τα Αλιευτικά Σκάφη Μήκους Εικοσιτεσσάρων Μέτρων και Άνω) Νόμοι του 2002 και 2003.

Τροποποίηση
του άρθρου 2
του βασικού
νόμου.

2. Το άρθρο 2 του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:

- (α) Με την αντικατάσταση του ορισμού του όρου «κράτος μέλος» με τον ακόλουθο νέο ορισμό:

««κράτος μέλος» σημαίνει κράτος που είναι συμβαλλόμενο μέρος στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο η οποία υπογράφηκε στο Πόρτο την 2α Μαΐου 1992, όπως εκάστοτε τροποποιείται»·

- (β) με την αντικατάσταση του ορισμού του όρου «Πρωτόκολλο Torremolinos» με τον ακόλουθο νέο ορισμό:

«<Πρωτόκολλο Torremolinos> σημαίνει το Πρωτόκολλο

του Torremolinos του 1993 σχετικά με τη Διεθνή Σύμβαση του Torremolinos 1977 για την Ασφάλεια των Αλιευτικών Σκαφών, καθώς και τις τροποποιήσεις του, όπως περιέχεται στο ενοποιημένο κείμενο που εκδίδεται εκάστοτε από τον IMO, το κείμενο του οποίου είναι κατατεθειμένο στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας και στο οποίο θα έχει πρόσβαση το κοινό:

Νοείται ότι στον παρόντα ορισμό δεν περιλαμβάνονται οι τροποποιήσεις του εν λόγω Πρωτοκόλλου, οι οποίες, κατά ή μετά την έναρξη ισχύος της Συνθήκης Προσχώρησης της Δημοκρατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, κατ' εφαρμογή του Άρθρου 5 της πράξης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τίτλο «Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002, για την επιτροπή ασφαλείας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS)» (ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1) ως αυτή η πράξη εκάστοτε τροποποιείται, αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής της πράξης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τίτλο «Οδηγία 97/70/ΕΚ του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 1997 για θέσπιση εναρμονισμένου καθεστώτος για τα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 μέτρων και άνω» (ΕΕ L 34 της 9.2.1998, σ. 1), ως αυτή η πράξη εκάστοτε τροποποιείται· το κείμενο του εν λόγω Πρωτοκόλλου, το οποίο είναι κατατεθειμένο στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας και στο οποίο θα έχει πρόσβαση το κοινό, συνοδεύεται από αντίγραφα των σχετικών πράξεων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας δια των οποίων διενεργείται ο προαναφερόμενος αποκλεισμός·»

(γ) με την προσθήκη στην ακόλουθη αλφαβητική σειρά του

ακόλουθου νέου ορισμού «Συνθήκη Προσχώρησης της Δημοκρατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση»:

35(III) του 2003.

«<Συνθήκη Προσχώρησης της Δημοκρατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση> σημαίνει τη Συνθήκη που κυρώθηκε δια του περί της Συνθήκης Προσχώρησης της Τσέχικης Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Εσθονίας, της Κυπριακής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Λετονίας, της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, της Δημοκρατίας της Ουγγαρίας, της Δημοκρατίας της Μάλτας, της Δημοκρατίας της Πολωνίας, της Δημοκρατίας της Σλοβενίας και της Σλοβακικής Δημοκρατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Κυρωτικού) Νόμου του 2003».

Τροποποίηση του άρθρου 4 του βασικού νόμου.

3. Το εδάφιο (1) του άρθρου 4 του βασικού νόμου τροποποιείται με την αντικατάσταση της φράσης «εφόσον πρόκειται για κυπριακά αλιευτικά σκάφη ή για αλιευτικά σκάφη, τα οποία αλιεύουν εντός των χωρικών υδάτων της Δημοκρατίας ή εκφορτώνουν τα αλιεύματά τους σε λιμένα της Δημοκρατίας.» με την ακόλουθη φράση:

«εφόσον πρόκειται -

- (α) Για κυπριακά αλιευτικά σκάφη οπουδήποτε και αν ευρίσκονται· ή
- (β) για αλιευτικά σκάφη τα οποία δεν είναι κυπριακά και τα οποία αλιεύουν εντός των χωρικών υδάτων της Δημοκρατίας ή εκφορτώνουν τα αλιεύματά τους σε λιμένα της Δημοκρατίας.».

Τροποποίηση του άρθρου 14

4. Το εδάφιο (2) του άρθρου 14 του βασικού νόμου τροποποιείται με την αντικατάσταση της φράσης «οι Κανονισμοί δημοσιεύονται

του βασικού νόμου.

στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας και τίθενται σε ισχύ από την ημέρα της δημοσίευσής τους.» με τη φράση «οι Κανονισμοί δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας και, εκτός αν προβλέπεται σ' αυτούς διαφορετικά, τίθενται σε ισχύ από την ημέρα της δημοσίευσής τους.».

Αντικατάσταση του άρθρου 15 του βασικού νόμου.

5. Το άρθρο 15 του βασικού νόμου αντικαθίσταται από το ακόλουθο νέο άρθρο 15:

«Τροποποίηση Παραρτημάτων του παρόντος Νόμου και Παραρτημάτων Κανονισμών.

15.-(1) Ο Υπουργός έχει εξουσία να τροποποιεί με διάταγμα οποιοδήποτε Παράρτημα του παρόντος Νόμου και οποιοδήποτε Παράρτημα των δυνάμει του παρόντος Νόμου εκδιδόμενων Κανονισμών.

(2) Κάθε διάταγμα, το οποίο εκδίδεται από τον Υπουργό δυνάμει του εδαφίου (1), δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας και, εκτός αν προβλέπεται σ' αυτό διαφορετικά, τίθεται σε ισχύ από την ημέρα της δημοσίευσής του.».

Αντικατάσταση του Παραρτήματος Α του βασικού νόμου.

6. Το Παράρτημα Α του βασικού νόμου αντικαθίσταται από το νέο Παράρτημα Α το οποίο παρατίθεται στον Πίνακα του παρόντος Νόμου.

Έναρξη της ισχύος του παρόντος Νόμου.

7. Ο παρών Νόμος τίθεται σε ισχύ με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου που δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ

(άρθρο 6)

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

(άρθρο 5(1))

Προσαρμογή διατάξεων του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου Torremolinos

ΜΕΡΟΣ Α

**Προσαρμογές εφαρμοστέες σε όλα τα σκάφη στα οποία εφαρμόζεται
ο παρών Νόμος**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι: ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Κανονισμός 2: **Ορισμοί**

Η παράγραφος 1 περί «νέου σκάφους» αντικαθίσταται από τον ορισμό του όρου «νέο αλιευτικό σκάφος» που περιέχεται στο άρθρο 2 του παρόντος Νόμου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V: ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ, ΠΥΡΑΝΙΧΝΕΥΣΗ, ΠΥΡΟΣΒΕΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ

Κανονισμός 2 : **Ορισμοί**

Το τέλος της παραγράφου 2 περί «τυποποιημένης δοκιμής πυρός» τροποποιείται, όσον αφορά την τυποποιημένη καμπύλη θερμοκρασίας, ως εξής:

«... Η τυποποιημένη καμπύλη χρόνου-θερμοκρασίας καθορίζεται με ομαλή καμπύλη συνδέουσα τα ακόλουθα σημεία θερμοκρασίας στο εσωτερικό του κλιβάνου:

- αρχική εσωτερική θερμοκρασία κλιβάνου: 20 °C
- στο τέλος των 5 λεπτών: 576 °C

—	στο τέλος των 10 λεπτών:	679 °C
—	στο τέλος των 15 λεπτών:	738 °C
—	στο τέλος των 30 λεπτών:	841° C
—	στο τέλος των 60 λεπτών:	945 °C».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII: ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Κανονισμός 1: Εφαρμογή

Η παράγραφος 2 αναδιατυπώνεται ως εξής: «Οι κανονισμοί 13 και 14 εφαρμόζονται επίσης στα υπάρχοντα σκάφη μήκους 45 μέτρων και άνω.».

ΜΕΡΟΣ Β

Προσαρμογές εφαρμοστέες σε νέα αλιευτικά σκάφη

Το υπάρχον κείμενο των ακόλουθων κανονισμών αναδιατυπώνεται ως εξής:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I: ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Κανονισμός 2: Ορισμοί

Υποπαράγραφος 22 στοιχείο (α) σημείο (ii):

«Το διάφραγμα πρέπει να είναι τοποθετημένο σε απόσταση από την κατακόρυφη της πλώρης: όχι μικρότερη από 0,05L και όχι μεγαλύτερη από 0,05L πλέον 1,35 μέτρα για σκάφη μήκους μικρότερου των 45 μέτρων.».

Κανονισμός 6: Επιθεωρήσεις

Υποπαράγραφος 1 στοιχείο (γ):

«Επιπλέον της περιοδικής επιθεώρησης η οποία απαιτείται στο

στοιχείο (β) σημείο (i), πρέπει να διενεργούνται ενδιάμεσες επιθεωρήσεις που θα αφορούν το σκελετό και τη μηχανή του σκάφους, ανά διαστήματα δύο ετών συν/πλην τρεις μήνες για σκάφη ναυπηγημένα από υλικά εκτός του ξύλου, και ανά διαστήματα που καθορίζονται από την αρμόδια αρχή για σκάφη ναυπηγημένα από ξύλο. Οι επιθεωρήσεις θα είναι επίσης τέτοιου είδους ώστε να εξασφαλίζουν ότι δεν έχουν γίνει μετασκευές, οι οποίες θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του σκάφους ή του πληρώματος.».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II: **ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΥΔΑΤΟΣΤΕΓΑΝΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ**

Κανονισμός 1: **Κατασκευή**

Παράγραφος 1:

«Η αντοχή και η κατασκευή του κύτους, των υπερκατασκευών, των υπερστεγασμάτων, των περιβλημάτων των μηχανημάτων, των κλιμάκων και κάθε άλλης κατασκευής και εξοπλισμού του σκάφους πρέπει να είναι επαρκείς για να αντέξουν σε όλες τις αναμενόμενες συνθήκες της προβλεπόμενης υπηρεσίας και σύμφωνες με τους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού.».

Κανονισμός 2: **Υδατοστεγείς θύρες**

Παράγραφος 1:

«Ο αριθμός των ανοιγμάτων σε υδατοστεγή διαφράγματα, όπως απαιτείται από τον κανονισμό 1 παράγραφος 3, πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο συμβατό με τις γενικές διατάξεις και τις λειτουργικές ανάγκες του σκάφους. Στα ανοίγματα πρέπει να προσαρμόζονται υδατοστεγείς συσκευές κλεισίματος συμμορφούμενες με τους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού. Οι υδατοστεγείς θύρες πρέπει να είναι αντίστοιχης αντοχής με την παρακείμενη μη διάτρητη κατασκευή.».

Κανονισμός 2: **Υδατοστεγείς θύρες**

Υποπαράγραφος 3 στοιχείο (α):

«Σε σκάφη μήκους ίσου ή μεγαλύτερου των 45 μέτρων, οι υδατοστεγείς θύρες πρέπει να είναι ολισθαίνουσες σε χώρους όπου προορίζονται να ανοίγουν στη θάλασσα και εάν είναι τοποθετημένες με τα κατώφλια τους κάτωθεν της ανώτατης πλεύσης ισάλου, εκτός εάν η Αρμόδια Αρχή θεωρεί ότι αυτό δεν είναι πρακτικά εφικτό ή απαραίτητο, λαμβάνοντας υπόψη τον τύπο και τη λειτουργία του σκάφους.

Εξαιρέσεις από τον κανονισμό αυτό τις οποίες επιτρέπει η Αρμόδια Αρχή, υπόκεινται στη διαδικασία του άρθρου 6 του παρόντος Νόμου.».

Κανονισμός 5: **Στόμια κύτους**

Παράγραφος 3:

«Πρέπει να προβλέπονται διατάξεις για την καιροστεγή ασφάλιση των ξύλινων καλυμμάτων των στομιών κύτους σύμφωνα με τα πρότυπα όπως παρουσιάζονται στους κανονισμούς 14 και 15 του παραρτήματος I της Διεθνούς Σύμβασης επί των Γραμμών Φορτώσεως του 1966.¹».

Κανονισμός 9: **Ανεμιστήρες**

Παράγραφος 1:

«Σε σκάφη μήκους ίσου ή μεγαλύτερου των 45 μέτρων, το ύψος του τμήματος των αγωγών ανεμιστήρων που υπερβαίνει το κατάστρωμα, εξαιρουμένων των αγωγών ανεμιστήρων

¹ Διεθνής σύμβαση επί των Γραμμών Φορτώσεως του 1966, όπως θεσπίστηκε από τη διεθνή διάσκεψη για τις γραμμές φόρτωσης στις 5 Απριλίου 1966 και εγκρίθηκε από τον IMO με το ψήφισμα του A.133(V) της 25ης Οκτωβρίου 1967, η οποία κυρώθηκε δια των περί της Διεθνούς Συμβάσεως επί των Γραμμών Φορτώσεως του 1966 (Κυρωτικών) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμων του 1969 μέχρι 1997.

μηχανοστασίου, πρέπει να είναι τουλάχιστον 900 mm στο κατάστρωμα εργασίας και τουλάχιστον 760 mm στο κατάστρωμα υπερκατασκευής. Σε σκάφη μήκους μικρότερου των 45 μέτρων, το ύψος των αγωγών αυτών πρέπει να είναι 760 και 450 mm, αντίστοιχα. Το ύψος που υπερβαίνει το κατάστρωμα των ανοιγμάτων ανεμιστήρων μηχανοστασίου, που είναι απαραίτητοι για τη συνεχή τροφοδότηση του μηχανοστασίου, και, κατ' απαίτηση, την άμεση τροφοδότηση του θαλάμου της ηλεκτρογεννήτριας, γενικώς πρέπει να συμμορφώνεται με τον κανονισμό II/9(3). Ωστόσο, όπου, εξαιτίας του μεγέθους των σκαφών και των διατάξεων, αυτό δεν είναι πρακτικώς εφικτό, δύνανται να γίνουν αποδεκτά μικρότερα ύψη, όμως σε καμία περίπτωση μικρότερα των 900 mm πάνω από το κατάστρωμα εργασίας και το κατάστρωμα υπερκατασκευής, υπό την προϋπόθεση της ύπαρξης καιροστεγών μέσων κλεισίματος σύμφωνα με τον κανονισμό II/9(2) σε συνδυασμό με άλλες αρμόζουσες ρυθμίσεις, προκειμένου να εξασφαλιστεί η κατάλληλη αδιάκοπη παροχή εξαερισμού στους χώρους.».

Κανονισμός 12: Παραφωτίδες

Παράγραφος 6

«Η Αρμόδια Αρχή δύναται να αποδεχθεί παραφωτίδες και παράθυρα χωρίς επικαλύμματα εντός και εκτός διαφραγμάτων υπερστεγασμάτων τα οποία βρίσκονται στο κατάστρωμα εργασίας ή υπεράνω αυτού, εφόσον κρίνει ότι η ασφάλεια του σκάφους δεν τίθεται σε κίνδυνο, λαμβάνοντας υπόψη τους κανόνες αναγνωρισμένων οργανισμών βάσει των σχετικών προτύπων του Διεθνούς Οργανισμού Τυποποίησης (International Organisation for Standardization).».

Κανονισμός 15: Εξοπλισμός άγκυρας

«Πρέπει να προβλέπεται εξοπλισμός άγκυρας σχεδιασμένος για

ταχεία και ασφαλή λειτουργία, ο οποίος θα αποτελείται από εξοπλισμό αγκυροβολίας, αλυσίδες άγκυρας ή συρματόσχοινα, αγκυροδέτες, και έναν εργάτη άγκυρας ή άλλες διατάξεις για την πόντιση και την ανέλκυση της άγκυρας, καθώς και για τη διατήρηση του σκάφους σε αγκυροβολία σε όλες τις αναμενόμενες συνθήκες υπηρεσίας. Τα σκάφη πρέπει επίσης να είναι εφοδιασμένα με τον κατάλληλο εξοπλισμό πρυμνοδέτησης για ασφαλή πρυμνοδέτηση σε όλες τις συνθήκες λειτουργίας. Ο εξοπλισμός άγκυρας και πρυμνοδέτησης πρέπει να πληροί τους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού.».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III: **ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΗΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ**

Κανονισμός 1: **Γενικά**

«Τα σκάφη πρέπει να είναι σχεδιασμένα και ναυπηγημένα έτσι ώστε να πληρούνται οι απαιτήσεις αυτού του κεφαλαίου στις συνθήκες λειτουργίας που αναφέρονται στον κανονισμό 7. Οι υπολογισμοί των καμπύλων του μοχλοβραχίονα ανόρθωσης πρέπει να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τον κώδικα περί ευστάθειας στην άθικτη κατάσταση για όλους τους τύπους πλοίων του IMO².».

Κανονισμός 2: **Κριτήρια ευστάθειας**

Παράγραφος 1:

«Πρέπει να πληρούνται τα κάτωθι ελάχιστα κριτήρια ευστάθειας, εκτός εάν η Αρμόδια Αρχή κρίνει ότι η εμπειρία της λειτουργίας δικαιολογεί παρέκκλιση από αυτά. Κάθε παρέκκλιση από τα απαιτούμενα ελάχιστα κριτήρια ευστάθειας, την οποία επιτρέπει η Αρμόδια Αρχή, υπόκειται στη διαδικασία του άρθρου 6 του παρόντος Νόμου³.».

² Ο κώδικας περί ευστάθειας στην άθικτη κατάσταση για όλους τους τύπους πλοίων που καλύπτονται από τις ρυθμίσεις του IMO εγκρίθηκε από τον IMO με την Απόφαση Α. 749(18) της 4ης Νοεμβρίου 1993, όπως τροποποιήθηκε από την Απόφαση MSC. 75(69).

³ Τα κριτήρια ευστάθειας για σκάφη ανοικτής θαλάσσης στα σημεία 4.5.6.2.1 έως 4.5.6.2.4 του Κώδικα περί ευστάθειας στην άθικτη κατάσταση για όλους τους τύπους πλοίων του IMO μπορεί να θεωρηθούν αντίστοιχα των κριτηρίων ευστάθειας που αναφέρονται στον κανονισμό 2, παράγραφος 1 στοιχεία (α) έως (γ). Η

Υποπαράγραφος 1 στοιχείο (δ):

«Το αρχικό μετακεντρικό ύψος GM δεν πρέπει να είναι μικρότερο των 350 mm για σκάφη ενός καταστρώματος. Σε σκάφη με πλήρη υπερκατασκευή, το μετακεντρικό ύψος δύναται να μειωθεί κατά την κρίση της Αρμόδιας Αρχής αλλά σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να είναι μικρότερο των 150 mm. Η μείωση του απαιτούμενου μετακεντρικού ύψους, που θα επιτραπεί από την Αρμόδια Αρχή, υπόκειται στη διαδικασία του άρθρου 6 του παρόντος Νόμου.»

Παράγραφος 3:

«Όπου προβλέπεται έρμα για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση προς την παράγραφο 1, η φύση και οι διατάξεις αυτού πρέπει να είναι στην κρίση της Αρμόδιας Αρχής. Σε σκάφη μήκους μικρότερου των 45 μέτρων, το έρμα αυτό πρέπει να είναι μόνιμο. Όπου το έρμα είναι μόνιμο, πρέπει να είναι συμπαγές και στερεωμένο ασφαλώς στο σκάφος. Η Αρμόδια Αρχή δύναται να αποδεχθεί υγρό έρμα, αποθηκευμένο σε πλήρως γεμάτες δεξαμενές οι οποίες δεν συνδέονται με κανένα σύστημα αντλήσεως του σκάφους. Εάν υγρό έρμα χρησιμοποιείται ως μόνιμο έρμα για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση προς την παράγραφο 1, σχετικές λεπτομέρειες πρέπει να περιλαμβάνονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης, το οποίο εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 8 του παρόντος Νόμου, και στο εγχειρίδιο ευστάθειας.

Το μόνιμο έρμα δεν πρέπει να απομακρυνθεί από το σκάφος ή να μετατοπιστεί χωρίς την έγκριση της Αρμόδιας Αρχής.»

Κανονισμός 4: **Ιδιαίτερες μέθοδοι αλιείας**

«Σκάφη, τα οποία δραστηριοποιούνται σε ιδιαίτερες μεθόδους αλιείας λόγω των οποίων ασκούνται στο σκάφος πρόσθετες

αντιστοιχία αυτή δύναται μόνο να εφαρμοστεί, κατά την κρίση της Αρμόδιας Αρχής, για αλιευτικά σκάφη που έχουν μορφή κύτους παρόμοια με εκείνη των σκαφών εφοδιασμού ανοικτής θαλάσσης.

εξωτερικές δυνάμεις κατά τη διάρκεια της αλιευτικής δραστηριότητας, πρέπει να πληρούν τα κριτήρια ευστάθειας του κανονισμού 2 παράγραφος 1, αυξημένα, εφόσον είναι αναγκαίο, κατά την κρίση της Αρμόδιας Αρχής. Σκάφη που δραστηριοποιούνται σε αλιεία με δοκότρατες πρέπει να πληρούν τα ακόλουθα αυξημένα κριτήρια ευστάθειας:

- (α) τα κριτήρια για τις περιοχές κάτωθεν του μοχλοβραχίονα ανόρθωσης και για τους μοχλοβραχίονες ανόρθωσης, όπως αυτά ορίζονται στον Κανονισμό 2 παράγραφος 1 στοιχεία (α) και (β), πρέπει να αυξηθούν κατά 20 %.
- (β) το μετακεντρικό ύψος δεν πρέπει να είναι κατώτερο των 500 mm.
- (γ) τα κριτήρια που ορίζονται στο στοιχείο (α) είναι εφαρμοστέα μόνο σε σκάφη με εγκατεστημένη ισχύ προώσεως που δεν υπερβαίνει την τιμή σε kilowatts όπως ορίζεται από τους ακόλουθους τύπους:
 - $N = 0,6 L_s^2$ για σκάφη μήκους ίσου ή μικρότερου των 35 μέτρων, και
 - $N = 0,7 L_s^2$ για σκάφη μήκους ίσου ή μεγαλύτερου των 37 μέτρων,
 - στα σκάφη ενδιάμεσου μήκους ο συντελεστής για το L_s βρίσκεται με παρεμβολή μεταξύ 0,6 και 0,7,
 - L_s είναι το ολικό μήκος του σκάφους.

Εάν η εγκατεστημένη ισχύς προώσεως υπερβαίνει τις τιμές της πρότυπης ισχύος προώσεως την οποία δίνουν οι παραπάνω τύποι, τα κριτήρια που αναφέρονται στο στοιχείο (α) πρέπει να αυξάνονται απευθείας ανάλογα με την υψηλότερη ισχύ προώσεως.

Η Αρμόδια Αρχή κρίνει εάν τα παραπάνω αυξημένα κριτήρια ευστάθειας για τις δοκότρατες πληρούνται στις συνθήκες λειτουργίας που αναφέρονται στον κανονισμό 7(1) του παρόντος κεφαλαίου.

Για τον υπολογισμό της ευστάθειας, οι δοκοί πρέπει να θεωρηθούν ανυψωμένες σε γωνία 45 μοιρών με την οριζόντια.».

Κανονισμός 5: **Δριμύς άνεμος και διατοίχιση**

«Τα σκάφη πρέπει να είναι σε θέση να αντισταθούν στις επιδράσεις δριμύς ανέμου και διατοίχισης σε αντίστοιχες συνθήκες θαλάσσης, λαμβάνοντας υπόψη τις εποχιακές καιρικές συνθήκες, τις καταστάσεις θαλάσσης στις οποίες το σκάφος θα δραστηριοποιηθεί, τον τύπο του σκάφους και τον τρόπο λειτουργίας του. Οι σχετικοί υπολογισμοί πρέπει να γίνονται σύμφωνα με τον κώδικα περί ευστάθειας στην άθικτη κατάσταση για όλους τους τύπους πλοίων του IMO.».

Κανονισμός 8: **Επικάθηση πάγου**

«Ο Κανονισμός αυτός ισχύει εκτός όπου η τροποποίηση της επιτρεπόμενης επικάθησης πάγου, η οποία σύμφωνα με τη σύσταση 2⁴ ανήκει στην κρίση της Αρμόδιας Αρχής, δεν επιτρέπεται από την τελευταία».

Κανονισμός 9: **Πείραμα ευστάθειας**

Παράγραφος 2:

«Τα σκάφη τα οποία έχουν υποστεί μετασκευές οι οποίες

⁴ Για θαλάσσιες περιοχές όπου μπορεί να προκύψει επικάθηση πάγου και για τις οποίες προτείνονται τροποποιήσεις της επιτρεπόμενης επικάθησης πάγου, βλέπε τις οδηγίες σχετικά με την επικάθηση πάγου οι οποίες περιέχονται στη σύσταση 2 του προσαρτήματος 3 στην τελική πράξη της διάσκεψης Torremolinos.

επιηρεάζουν την κατάσταση αφόρτου εκτοπίσματος του σκάφους ή/και τη θέση του κέντρου βάρους, πρέπει, εφόσον η Αρμόδια Αρχή το θεωρεί απαραίτητο λαμβάνοντας υπόψη τα περιθώρια ευστάθειας του σκάφους, να υποβάλλονται εκ νέου σε πείραμα ευστάθειας και να αναθεωρούνται τα στοιχεία ευστάθειάς τους. Ωστόσο, εάν η απόκλιση του αφόρτου εκτοπίσματος από το αρχικό άφορτο εκτόπισμα υπερβαίνει το 2% και δεν μπορεί να αποδειχθεί υπολογιστικά ότι το σκάφος εξακολουθεί να πληροί τα κριτήρια ευστάθειας, το σκάφος πρέπει να υποβληθεί εκ νέου σε πείραμα ευστάθειας.».

Κανονισμός 12: Ύψος πλώρας

«Το ύψος πλώρας πρέπει να είναι επαρκές ώστε να αποτρέπεται η υπερβολική κατάκλιση του καταστρώματος με νερό.

Για πλοία που δραστηριοποιούνται σε περιορισμένες περιοχές όχι μακρύτερα των 10 μιλίων από την ακτή, το ελάχιστο ύψος πλώρας πρέπει να ικανοποιεί την Αρμόδια Αρχή και να καθορίζεται λαμβάνοντας υπόψη τις εποχιακές καιρικές συνθήκες, τις καταστάσεις θαλάσσης στις οποίες το σκάφος θα δραστηριοποιηθεί, τον τύπο του σκάφους και τον τρόπο λειτουργίας του.

Για σκάφη που δραστηριοποιούνται σε όλες τις άλλες περιοχές:

1. όπου, κατά τη διάρκεια των αλιευτικών εργασιών, τα αλιεύματα πρέπει να στοιβαχτούν στα αμπάρια αλιευμάτων μέσω στομίων κύτους, τα οποία βρίσκονται σε εκτεθειμένο κατάστρωμα εργασίας εμπρός από το υπερστέγασμα ή την υπερκατασκευή, το ελάχιστο ύψος πλώρας πρέπει να υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο υπολογισμού που περιλαμβάνεται στη σύσταση 4 του προσαρτήματος 3 στην τελική πράξη της διάσκεψης Torremolinos·

2. όπου τα αλιεύματα πρέπει να στοιβαχτούν στα αμπάρια αλιευμάτων μέσω ενός στομίου κύτους, το οποίο βρίσκεται σε εκτεθειμένο κατάστρωμα εργασίας, προστατευόμενο από ένα υπερστέγασμα ή μια υπερκατασκευή, το ελάχιστο ύψος πλώρας πρέπει να είναι σύμφωνο με τον κανονισμό 39 του παραρτήματος I της Διεθνούς Σύμβασης επί των Γραμμών Φορτώσεως του 1966, δεν πρέπει όμως να είναι μικρότερο από 2000 mm. Σχετικά με αυτό, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το μέγιστο επιτρεπτό λειτουργικό βύθισμα αντί του ύψους των εξάλων θέρους.».

Κανονισμός 14: Υποδιαίρεση και ευστάθεια σε περίπτωση βλάβης

«Σκάφη μήκους ίσου ή μεγαλύτερου των 100 μέτρων, τα οποία μεταφέρουν συνολικά 100 ή περισσότερα πρόσωπα, πρέπει να είναι ικανά να παραμείνουν στην επιφάνεια με θετική ευστάθεια, μετά την κατάκλιση οποιουδήποτε διαμερίσματος το οποίο θεωρείται ότι έχει υποστεί βλάβη, λαμβάνοντας υπόψη τον τύπο του σκάφους, την προβλεπόμενη υπηρεσία και την περιοχή δραστηριοποίησης.⁵ Οι υπολογισμοί πρέπει να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις οδηγίες που αναφέρονται στην υποσημείωση.».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV: ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΔΙΚΩΣ ΜΗ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΟΙ ΧΩΡΟΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ

Κανονισμός 3: Γενικά

Παράγραφος 1:

«Κύρια πρόωση, όργανα ελέγχου, ατμαγωγοί σωλήνες, καύσιμο

⁵ Βλέπε τις οδηγίες περί υποδιαίρεσης και υπολογισμού ευστάθειας σε περίπτωση βλάβης, που περιέχονται στη σύσταση 5 του προσαρτήματος 3 στην τελική πράξη της διάσκεψης Torremolinos.

πετρέλαιο, πεπιεσμένος αέρας, ηλεκτρικά και ψυκτικά συστήματα, βοηθητικές μηχανές, λέβητες και λοιπά δοχεία πίεσεως, διατάξεις σωληνώσεων και άντλησης, εξοπλισμός πηδαλίου και μηχανισμοί κινήσεως, ελικοφόροι άξονες και σύνδεσμοι για τη μετάδοση ισχύος πρέπει να σχεδιάζονται, να κατασκευάζονται, να δοκιμάζονται, να εγκαθίστανται και να χρησιμοποιούνται σύμφωνα με τους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού. Αυτά τα μηχανήματα και ο εξοπλισμός, καθώς και οι μηχανισμοί ανυψώσεως, τα βίντσια, ο εξοπλισμός για τη διαλογή και την επεξεργασία των αλιευμάτων, πρέπει να προστατεύονται, προκειμένου να μειώνεται στο ελάχιστο κάθε κίνδυνος για τους επιβαίνοντες στο σκάφος. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στα κινούμενα μέρη, στις θερμές επιφάνειες και σε άλλους κινδύνους.».

Παράγραφος 7:

«Η Αρμόδια Αρχή πρέπει να ικανοποιείται ότι οι κανονισμοί 16 έως 18 εφαρμόζονται ομοιόμορφα και σύμφωνα με τους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού⁶.».

Παράγραφος 9:

«Πρέπει να λαμβάνονται ικανοποιητικά για την Αρμόδια Αρχή μέτρα που να εξασφαλίζουν ότι ο εξοπλισμός λειτουργεί με αξιόπιστο τρόπο σε όλες τις συνθήκες λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων των ελιγμών, και ότι υπάρχουν διατάξεις, σύμφωνα με τους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού, για τακτικές επιθεωρήσεις και συνηθισμένες δοκιμές προκειμένου να εξασφαλίζεται συνεχής αξιόπιστη λειτουργία.».

Παράγραφος 10:

«Τα σκάφη πρέπει να διαθέτουν τεκμηρίωση, σύμφωνη με τους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού, σχετικά με τη δυνατότητα τους να λειτουργούν με περιοδικά αφύλακτους χώρους

⁶ Βλέπε επίσης τη σύσταση που δημοσίευσε η Διεθνής Ηλεκτροτεχνική Επιτροπή (International Electrotechnical Commission) και ιδίως τη δημοσίευση 92 (ηλεκτρικές εγκαταστάσεις σε πλοία).

μηχανοστασίου.».

Κανονισμός 6: Ατμολέβητες, συστήματα τροφοδοσίας και διατάξεις ατμαγωγών σωληνώσεων

Παράγραφος 1:

«Για κάθε ατμολέβητα και κάθε ατμογεννήτρια πρέπει να προβλέπονται τουλάχιστον δύο βαλβίδες ασφαλείας κατάλληλης δυναμικότητας. Ωστόσο, η Αρμόδια Αρχή δύναται, όσον αφορά την απόδοση ή οποιοδήποτε άλλο χαρακτηριστικό οποιουδήποτε ατμολέβητα ή οποιασδήποτε ατμογεννήτριας, να επιτρέψει την τοποθέτηση μίας μόνο βαλβίδας ασφαλείας, εφόσον κρίνει ότι υπάρχει κατάλληλη προστασία κατά της υπερπίεσης σύμφωνα με τους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού.».

Κανονισμός 8: Έλεγχος από το θάλαμο πηδαλιουχίας

Υποπαράγραφος 1 στοιχείο (β):

«Όπου παρέχεται η δυνατότητα από το οιακιστήριο για εξ' αποστάσεως έλεγχο των κινητήρων προώσεως, πρέπει να ισχύουν τα ακόλουθα: ο εξ' αποστάσεως έλεγχος που αναφέρεται στο στοιχείο (α) πρέπει να εκτελείται με ένα μηχανισμό ελέγχου ο οποίος να είναι σύμφωνος με τους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού και να συνοδεύεται, όπου είναι απαραίτητο, από μέσα πρόληψης της υπερφόρτωσης των κινητήρων προώσεως.».

Κανονισμός 10: Διατάξεις για καύσιμο πετρέλαιο, έλαιο λιπάνσεως και λοιπά εύφλεκτα πετρελαιοειδή

Παράγραφος 4:

«Οι σωλήνες καυσίμου πετρελαίου, οι οποίοι, εάν υποστούν βλάβη θα επιτρέψουν τη διαφυγή πετρελαίου από δεξαμενή αποθηκεύσεως, καθιζήσεως ή ημερήσιας καταναλώσεως που

ευρίσκεται άνωθεν του διπυθμένου, πρέπει να εφοδιάζονται με στρόφιγγα ή βαλβίδα επί της δεξαμενής, ικανή να κλείνεται από μια ασφαλή θέση εκτός του εν λόγω χώρου, σε περίπτωση πυρκαγιάς στο χώρο στον οποίο βρίσκονται αυτές οι δεξαμενές. Στην ειδική περίπτωση δεξαμενών μεγάλου βάθους που βρίσκονται σε σήραγγα άξονα ή σωληνώσεων ή σε παρόμοιο χώρο, πρέπει να τοποθετούνται βαλβίδες επί των δεξαμενών αυτών, όμως ο έλεγχος σε περίπτωση πυρκαγιάς δύναται να πραγματοποιείται με τη βοήθεια μιας πρόσθετης βαλβίδας τοποθετημένης στον ή στους σωλήνες εκτός της σήραγγας ή του παρόμοιου χώρου. Εάν τέτοια πρόσθετη βαλβίδα τοποθετηθεί στο μηχανοστάσιο, πρέπει να μπορεί να τεθεί σε λειτουργία από μία θέση εκτός αυτού του χώρου.».

Παράγραφος 7 στοιχείο (α):

«Οι σωλήνες καυσίμου πετρελαίου, οι βαλβίδες και τα εξαρτήματα τους πρέπει να είναι από χάλυβα ή άλλο αντίστοιχο υλικό, υπό την προϋπόθεση ότι επιτρέπεται μια ελάχιστη χρήση εύκαμπτων σωλήνων. Αυτοί οι εύκαμπτοι σωλήνες και οι τελικές συνδέσεις τους πρέπει να είναι επαρκούς αντοχής και πρέπει να είναι κατασκευασμένοι από εγκεκριμένα πυρίμαχα υλικά ή να έχουν πυρίμαχη επικάλυψη, σύμφωνα με τους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού. Η εγκατάσταση των εύκαμπτων αυτών σωλήνων πρέπει να γίνεται σύμφωνα με την εγκύκλιο 647 MSC του IMO (κατευθυντήριες γραμμές για μείωση των διαρροών από συστήματα εύφλεκτων υγρών).».

Παράγραφος 10:

«Οι διατάξεις για την αποθήκευση, τη διανομή και τη χρήση του ελαίου που χρησιμοποιείται στα συστήματα λιπάνσεως υπό πίεση πρέπει να είναι σύμφωνες με τους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού. Οι διατάξεις αυτές σε μηχανοστάσια κατηγορίας Α και, εφόσον είναι πρακτικώς εφικτό, σε άλλα μηχανοστάσια πρέπει

τουλάχιστον να συμμορφώνονται με τις διατάξεις των παραγράφων 1, 3, 6 και 7 και, όσο αυτό είναι απαραίτητο σύμφωνα με τους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού, με τις παραγράφους 2 και 4. Αυτό δεν αποκλείει τη χρήση οπτικών δεικτών ροής σε συστήματα λίπανσης, υπό την προϋπόθεση ότι αποδεικνύεται με δοκιμή ότι διαθέτουν κατάλληλο βαθμό αντοχής στην πυρκαγιά.».

Παράγραφος 11:

«Οι διατάξεις για την αποθήκευση, τη διανομή και τη χρήση εύφλεκτων πετρελαιοειδών που χρησιμοποιούνται υπό πίεση στα συστήματα μετάδοσης ισχύος, εκτός του ελαίου που αναφέρεται στην παράγραφο 10, στα συστήματα ελέγχου και ενεργοποίησης και στα συστήματα θερμάνσεως, πρέπει να είναι σύμφωνες με τους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού. Σε θέσεις όπου υπάρχουν μέσα αναφλέξεως, οι διατάξεις αυτές πρέπει να συμμορφώνονται τουλάχιστον με τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 6 και με τις διατάξεις των παραγράφων 3 και 7 όσον αφορά την αντοχή και την κατασκευή.».

Κανονισμός 12: Προστασία κατά του θορύβου

«Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για τον περιορισμό των επιπτώσεων του θορύβου στο προσωπικό των μηχανοστασίων σε επίπεδα που ορίζονται από τον κώδικα περί επιπέδων θορύβου σε πλοία του IMO⁷.».

Κανονισμός 13: Μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου

Παράγραφος 1:

«Τα σκάφη πρέπει να είναι εξοπλισμένα με έναν κύριο μηχανισμό κινήσεως πηδαλίου και ένα βοηθητικό μέσο κινήσεως του πηδαλίου σύμφωνα με τους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού. Ο κύριος

⁷ Βλέπε τον κώδικα περί επιπέδων θορύβου σε πλοία τον οποίο ενέκρινε ο IMO με την Απόφαση του Α.468(XII) της 19ης Νοεμβρίου 1981.

μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου και το βοηθητικό μέσο κινήσεως του πηδαλίου πρέπει να είναι σε τέτοια διάταξη ώστε, στα όρια του λογικού και του πρακτικώς εφικτού, ενδεχόμενη βλάβη σε έναν εκ των δύο να μη θέσει τον άλλο εκτός λειτουργίας.».

Κανονισμός 16: **Κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας**

Υποπαράγραφος 1 στοιχείο (α):

«Όπου η ηλεκτρική ισχύς αποτελεί το μοναδικό μέσο για τη διατήρηση των βοηθητικών υπηρεσιών που είναι απαραίτητες για την πρόωση και την ασφάλεια του σκάφους, πρέπει να υπάρχει μια κύρια πηγή ηλεκτρικής ισχύος, η οποία θα περιλαμβάνει τουλάχιστον δύο ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη, ένα εκ των οποίων μπορεί να κινείται από την κύρια μηχανή. Άλλες διατάξεις με αντίστοιχη δυνατότητα παραγωγής ηλεκτρικής ισχύος δύνανται να γίνουν αποδεκτές σύμφωνα με τους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού.».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V: **ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ. ΠΥΡΑΝΙΧΝΕΥΣΗ, ΠΥΡΟΣΒΕΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ**

Κανονισμός 1: **Γενικά**

Στοιχείο (γ):

«Μέθοδος III F: πρόκειται για εγκατάσταση ενός αυτόματου συστήματος ανιχνεύσεως και συναγερμού πυρκαγιάς σε όλους τους χώρους όπου ενδέχεται να εκδηλωθεί πυρκαγιά, συνήθως χωρίς περιορισμούς στον τύπο των εσωτερικών διαχωριστικών διαφραγμάτων, εκτός του ότι σε καμία περίπτωση δεν πρέπει η επιφάνεια οποιουδήποτε χώρου ή χώρων ενδiciaθήσεως που οριοθετούνται από χώρισμα κατηγορίας «Α» ή «Β» να υπερβαίνει τα 50 m². Ωστόσο, η Αρμόδια αρχή δύναται να αυξήσει την επιφάνεια

αυτή για τους δημόσιους χώρους έως τα 75 m².».

Κανονισμός 2: **Ορισμοί**

Παράγραφος 1:

«<Άκαυστο υλικό> είναι ένα υλικό που ούτε καίγεται ούτε εκλύει εύφλεκτους ατμούς σε επαρκή ποσότητα για αυτανάφλεξη όταν θερμαίνεται σε θερμοκρασία περίπου 750 °C, όπως ορίζεται σύμφωνα με τον κώδικα περί διαδικασιών δοκιμών πυρός του IMO⁸. Κάθε άλλο υλικό είναι καύσιμο υλικό.».

Η παράγραφος 2 περί «τυποποιημένης δοκιμής πυρός» τροποποιείται ως εξής:

«<Τυποποιημένη δοκιμή πυρός> είναι εκείνη στην οποία τα δείγματα των διαφραγμάτων ή καταστρωμάτων εκτίθενται σε δοκιμαστικό κλίβανο σε θερμοκρασίες αντίστοιχες περίπου με εκείνες της τυποποιημένης καμπύλης θερμοκρασίας. Οι μέθοδοι δοκιμής είναι σύμφωνες με τον κώδικα περί διαδικασιών δοκιμών πυρός του IMO.».

Παράγραφος 3 (τελευταία πρόταση):

«Η Αρμόδια Αρχή πρέπει να απαιτεί δοκιμή ενός πρωτότυπου διαφράγματος ή καταστρώματος, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι πληροί τις ανωτέρω απαιτήσεις όσον αφορά την ακεραιότητα και την άνοδο της θερμοκρασίας σύμφωνα με τον κώδικα περί διαδικασιών δοκιμών πυρός του IMO.».

Παράγραφος 4 (τελευταία πρόταση):

«Η Αρμόδια Αρχή πρέπει να απαιτεί δοκιμή ενός πρωτότυπου χωρίσματος, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι πληροί τις ανωτέρω

⁸ Ο διεθνής κώδικας για την εφαρμογή διαδικασιών δοκιμών πυρός, όπως εγκρίθηκε από την επιτροπή ναυτικής ασφαλείας του IMO με το ψήφισμα MSC.61 (67).

απαιτήσεις όσον αφορά την ακεραιότητα και την άνοδο της θερμοκρασίας σύμφωνα με τον κώδικα περί διαδικασιών δοκιμών πυρός του IMO.».

Παράγραφος 6 (τελευταία πρόταση):

«Η Αρμόδια Αρχή πρέπει να απαιτεί δοκιμή ενός πρωτότυπου διαχωριστικού, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι πληροί τις ανωτέρω απαιτήσεις όσον αφορά την ακεραιότητα και την άνοδο της θερμοκρασίας σύμφωνα με τον κώδικα περί διαδικασιών δοκιμών πυρός του IMO.».

Παράγραφος 9:

«Χαμηλή εξάπλωση φλόγας σημαίνει ότι η κατά τον τρόπο αυτό περιγραφόμενη επιφάνεια περιορίζει επαρκώς την εξάπλωση της φλόγας, όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με τον κώδικα περί διαδικασιών δοκιμών πυρός του IMO.».

Κανονισμός 4: **Διαφράγματα στους χώρους ενδιαίτησεως και υπηρεσίας**

Παράγραφος 4:

«Μέθοδος IIIF: δεν πρέπει να υπάρχει περιορισμός στην κατασκευή των διαφραγμάτων για τα οποία δεν απαιτείται, από τον παρόντα ή από άλλους κανονισμούς του παρόντος τμήματος, να είναι χωρίσματα κλάσης «Α» ή «Β». Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει η επιφάνεια οποιουδήποτε χώρου ή χώρων ενδιαίτησεως, που οριοθετούνται από συνεχόμενο χωρίσμα κλάσης «Α» ή «Β», να υπερβαίνει τα 50 m², εκτός από συγκεκριμένες περιπτώσεις όπου απαιτούνται διαφράγματα κλάσης «Γ» σύμφωνα με τον πίνακα 1 του κανονισμού 7. Ωστόσο, η Αρμόδια Αρχή δύναται να αυξήσει την επιφάνεια αυτή για τους δημόσιους χώρους έως τα 75 m².».

Κανονισμός 7: Πυροστεγανότητα των διαφραγμάτων και των καταστρωμάτων

Τελευταία σημείωση στους πίνακες:

«(*) Ο αστερίσκος στους πίνακες σημαίνει ότι το χώρισμα πρέπει να είναι κατασκευασμένο από χάλυβα ή ισοδύναμο υλικό, αλλά δεν απαιτείται να πληροί προδιαγραφές κλάσης «Α».

Τα σημεία στα οποία το κατάστρωμα διαπερνάται για τη διέλευση ηλεκτρικών καλωδίων, σωλήνων και αγωγών εξαερισμού, πρέπει να στεγανοποιούνται για να αποφευχθεί η διέλευση φλόγας ή καπνού.».

Κανονισμός 8: Λεπτομέρειες κατασκευής

Παράγραφος 3, μέθοδοι IF, IIF και IIIF:

«(α) Τα μονωτικά υλικά, που χρησιμοποιούνται σε χώρους εκτός των χώρων φορτίου και των ψυκτικών θαλάμων των χώρων υπηρεσίας, πρέπει να είναι άκαυστα. Τα φράγματα ατμών και οι συγκολλητικές ύλες που χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό με τη μόνωση, καθώς και η μόνωση των εγκαταστάσεων σωληνώσεων για ψυχρά συστήματα υπηρεσίας, δεν απαιτείται να είναι κατασκευασμένα από άκαυστα υλικά, αλλά η ποσότητά τους πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο πρακτικώς εφικτό και οι εκτιθέμενες επιφάνειές τους πρέπει να έχουν χαρακτηριστικά χαμηλής εξάπλωσης φλόγας, όπως ορίζεται σύμφωνα με τον κώδικα περί διαδικασιών δοκιμών πυρός του IMO. Σε χώρους όπου είναι πιθανή η διείσδυση προϊόντων πετρελαίου, η επιφάνεια της μόνωσης πρέπει να είναι αδιαπέραστη από πετρέλαιο ή ατμούς πετρελαίου.».

Κανονισμός 9: Συστήματα εξαερισμού

Υποπαράγραφος 1 στοιχείο (α):

«Οι αγωγοί εξαερισμού πρέπει να είναι κατασκευασμένοι από άκαυστο υλικό. Οι κοντοί αγωγοί, ωστόσο, που γενικά δεν υπερβαίνουν τα δύο μέτρα σε μήκος και έχουν διατομή που δεν υπερβαίνει τα 0,02 m², δεν χρειάζεται να είναι άκαυστοι, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- (i) οι αγωγοί αυτοί θα είναι κατασκευασμένοι από υλικό με χαρακτηριστικά χαμηλής εξάπλωσης φλόγας, όπως καθορίζεται σύμφωνα με τον κώδικα περί διαδικασιών δοκιμών πυρός του IMO.».

Κανονισμός 11: Διάφορα

Παράγραφος 2:

«Τα χρώματα, βερνίκια και λοιπά τελικά επιχρίσματα που χρησιμοποιούνται σε εκτεθειμένες εσωτερικές επιφάνειες δεν πρέπει να έχουν δυνατότητα παραγωγής υπέρμετρων ποσοτήτων καπνού, τοξικών αερίων ή ατμών. Οι ποσότητες αυτές πρέπει να ορίζονται σύμφωνα με τον κώδικα περί διαδικασιών δοκιμών πυρός του IMO.».

Κανονισμός 12: Αποθήκευση κυλίνδρων αερίων και επικίνδυνων υλικών

Παράγραφος 4:

«Οι ηλεκτρικοί αγωγοί και οι ηλεκτρικές εγκαταστάσεις δεν πρέπει να επιτρέπονται εντός των διαμερισμάτων που χρησιμοποιούνται για την αποθήκευση ιδιαίτερα εύφλεκτων υγρών ή υγροποιημένων

αερίων, εκτός εάν απαιτούνται για υπηρεσία εντός του χώρου. Όπου υπάρχουν τέτοιες ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, πρέπει να είναι εγκεκριμένου τύπου για ασφαλή χρήση και να πληρούν τις σχετικές διατάξεις της δημοσίευσης 79 της Διεθνούς Ηλεκτροτεχνικής Επιτροπής για τα διεθνή πρότυπα (ηλεκτρικές συσκευές για ατμόσφαιρες εκρηκτικών αερίων). Οι πηγές θερμότητας πρέπει να παραμένουν μακριά από τέτοιους χώρους και ειδοποιητικές πινακίδες με τις ενδείξεις «Απαγορεύεται το κάπνισμα» και «Απαγορεύεται ο γυμνός φωτισμός» πρέπει να αναρτώνται σε εμφανές σημείο.».

Κανονισμός 13: **Μέσα διαφυγής**

Παράγραφος 1:

«Οι κλίμακες και οι κατακόρυφες κλίμακες, που οδηγούν από και προς όλους τους χώρους ενδιαίτησεως και εντός του χώρου όπου απασχολείται συνήθως το πλήρωμα, εκτός των μηχανοστασίων, πρέπει να έχουν τέτοια διάταξη ώστε να παρέχουν γρήγορη οδό διαφυγής προς το ανοικτό κατάστρωμα και από εκεί προς τις σωστικές λέμβους. Ιδιαίτερα, όσον αφορά τους χώρους αυτούς:

- (ε) η συνέχεια των μέσων διαφυγής είναι στην κρίση της Αρμόδιας Αρχής. Οι κλίμακες και οι διάδρομοι που χρησιμοποιούνται ως μέσα διαφυγής δεν πρέπει να έχουν καθαρό πλάτος μικρότερο των 700 mm και πρέπει να έχουν χειραγωγό στη μία τουλάχιστον πλευρά. Τα ανοίγματα θυρών που παρέχουν πρόσβαση σε κλίμακα δεν πρέπει να έχουν καθαρό πλάτος μικρότερο των 700 mm.».

Παράγραφος 2:

«Πρέπει να προβλέπονται δύο μέσα διαφυγής από κάθε μηχανοστάσιο κατηγορίας Α, με έναν από τους ακόλουθους τρόπους:

- (α) είτε δύο ασφάλινες κατακόρυφες κλίμακες, όσο το δυνατόν περισσότερο απομακρυσμένες μεταξύ τους, που να οδηγούν σε θύρες του ανώτερου τμήματος του χώρου, βρισκόμενες σε αντίστοιχη απόσταση μεταξύ τους, και από τις οποίες υπάρχει πρόσβαση στο ανοικτό κατάστρωμα. Γενικά, μία από αυτές τις κατακόρυφες κλίμακες πρέπει να προσφέρει συνεχές καταφύγιο σε περίπτωση πυρκαγιάς, από το κατώτερο τμήμα του χώρου προς μια ασφαλή θέση έξω από αυτόν. Ωστόσο, η Αρμόδια Αρχή δύναται να μην απαιτήσει τέτοιο καταφύγιο εάν, λόγω ειδικών ρυθμίσεων ή διαστάσεων του μηχανοστασίου, προβλέπεται μια ασφαλής οδός διαφυγής από το κατώτερο τμήμα του χώρου αυτού. Το καταφύγιο αυτό πρέπει να είναι κατασκευασμένο από ασάλι, να είναι μονωμένο σύμφωνα με προδιαγραφές κλάσης «A-60» και να είναι εφοδιασμένο με μια ασάλινη αυτοκλειόμενη πόρτα κλάσης «A-60» στο κατώτερο άκρο.».

Κανονισμός 14: Αυτόματα συστήματα ραντιστήρων και ανιχνεύσεως και συναγερμού πυρκαγιάς (μέθοδος IIF)

Παράγραφος 11:

«Πρέπει να προβλέπονται εφεδρικές κεφαλές ραντιστήρων για κάθε τομέα ραντιστήρων.

Οι εφεδρικές κεφαλές ραντιστήρων θα πρέπει να καλύπτουν όλους τους τύπους και τις κατηγορίες που υπάρχουν στο σκάφος και θα προβλέπονται ως εξής:

- έως 100 κεφαλές ραντιστήρων: 3 εφεδρικές κεφαλές,
- έως 300 κεφαλές ραντιστήρων: 6 εφεδρικές κεφαλές,
- 301 έως 1000 κεφαλές ραντιστήρων: 12 εφεδρικές

κεφαλές.».

Κανονισμός 15: Αυτόματα συστήματα ανιχνεύσεως και συναγερμού πυρκαγιάς (μέθοδος III F)

Παράγραφος 4:

«Το σύστημα θα ενεργοποιηθεί από μία μη φυσιολογική θερμοκρασία, από μία μη φυσιολογική συγκέντρωση καπνού ή από άλλους παράγοντες ενδεικτικούς για έναρξη πυρκαγιάς σε οποιονδήποτε από τους προστατευόμενους χώρους. Τα συστήματα που είναι ευαίσθητα στη θερμοκρασία αέρος δεν πρέπει να ενεργοποιούνται σε λιγότερους από 54 °C και πρέπει να ενεργοποιούνται σε θερμοκρασία που δεν ξεπερνά τους 78 °C όταν η θερμοκρασία αυξάνεται προς τα επίπεδα αυτά με ρυθμό που δεν ξεπερνά τον 1 °C ανά λεπτό. Κατά την κρίση της Αρμόδιας Αρχής, η επιτρεπτή θερμοκρασία ενεργοποίησης δύναται να αυξηθεί μέχρι 30 °C πάνω από τη μέγιστη θερμοκρασία του άνω μέρους του καταστρώματος σε χώρους στεγνωντηρίων και ανάλογους χώρους όπου συνήθως επικρατούν υψηλές θερμοκρασίες. Τα συστήματα που είναι ευαίσθητα στη συγκέντρωση καπνού πρέπει να ενεργοποιούνται με τη μείωση της έντασης μιας εκπεμπόμενης δέσμης φωτός. Πρέπει να πιστοποιείται ότι οι ανιχνευτές καπνού ενεργοποιούνται πριν η πυκνότητα του καπνού υπερβεί το 12,5 % της σκότισης ανά μέτρο, όχι όμως πριν η πυκνότητα του καπνού υπερβεί το 2 % της σκότισης ανά μέτρο. Η Αρμόδια Αρχή δύναται να κάνει αποδεκτές κατά την κρίση της άλλες μεθόδους ενεργοποίησης ισάξιας αποτελεσματικότητας. Το σύστημα ανίχνευσης δεν πρέπει να χρησιμοποιείται για σκοπούς άλλους από την ανίχνευση πυρκαγιάς.».

Κανονισμός 17: Πυροσβεστικές αντλίες

Παράγραφος 2:

«Σε περίπτωση που όλες οι πυροσβεστικές αντλίες τεθούν εκτός λειτουργίας λόγω πυρκαγιάς σε οποιοδήποτε διαμέρισμα, πρέπει να υπάρχει εναλλακτικό μέσο παροχής ύδατος για πυροσβεστικούς σκοπούς. Σε σκάφη μήκους ίσου ή μεγαλύτερου των 75 μέτρων, αυτό το εναλλακτικό μέσο πρέπει να είναι μια σταθερή πυροσβεστική αντλία κινδύνου ανεξάρτητης λειτουργίας. Αυτή η πυροσβεστική αντλία κινδύνου πρέπει να έχει τη δυνατότητα να παρέχει δύο προβολές ύδατος με ελάχιστη πίεση 0,25 N/mm².».

Κανονισμός 20: Πυροσβεστήρες

Παράγραφος 2:

- «1. Για κάθε τύπο πυροσβεστήρα του πλοίου, ο οποίος μπορεί να αναγομωθεί επί του πλοίου, πρέπει να υπάρχουν 100 % εφεδρικές γομώσεις για τους 10 πρώτους πυροσβεστήρες και 50 % για τους υπόλοιπους πυροσβεστήρες, χωρίς όμως να υπερβαίνεται ο αριθμός των 60.
2. Για τους πυροσβεστήρες που δεν μπορούν να αναγομωθούν επί του πλοίου, αντί για εφεδρικές γομώσεις, πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον 50 % πρόσθετοι πυροσβεστήρες του ίδιου τύπου και της ίδιας δυναμικότητας.
3. Οδηγίες για την αναγόμωση πρέπει να υπάρχουν στο σκάφος. Για την αναγόμωση πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο ανταλλακτικά εγκεκριμένα για τους συγκεκριμένους πυροσβεστήρες.».

Παράγραφος 4:

«Οι πυροσβεστήρες πρέπει να ελέγχονται ετησίως από αρμόδιο πρόσωπο, εξουσιοδοτημένο από την Αρμόδια Αρχή. Κάθε πυροσβεστήρας πρέπει να φέρει μία ένδειξη που να αποδεικνύει ότι έχει υποβληθεί σε έλεγχο. Πρέπει να ελέγχεται ανά δεκαετία η

υδραυλική πίεση όλων των δοχείων των πυροσβεστήρων που βρίσκονται μονίμως υπό πίεση, καθώς και οι προωθητικές φιάλες των πυροσβεστήρων που δεν βρίσκονται υπό πίεση.».

Κανονισμός 21: Φορητοί πυροσβεστήρες σε σταθμούς ελέγχου και χώρους ενδιαίτησεως και υπηρεσίας

Παράγραφος 2:

- «1. Για τους πυροσβεστήρες που μπορούν να αναγομωθούν επί του πλοίου, πρέπει να υπάρχουν 100 % εφεδρικές γομώσεις για τους 10 πρώτους πυροσβεστήρες και 50 % για τους υπόλοιπους πυροσβεστήρες, χωρίς όμως να υπερβαίνεται ο αριθμός των 60.
2. Για τους πυροσβεστήρες που δεν μπορούν να αναγομωθούν επί του πλοίου, αντί για εφεδρικές γομώσεις, πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον 50 % πρόσθετοι πυροσβεστήρες του ίδιου τύπου και της ίδιας δυναμικότητας.
3. Οδηγίες για την αναγόμωση πρέπει να υπάρχουν στο σκάφος. Για την αναγόμωση πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνον ανταλλακτικά εγκεκριμένα για τους συγκεκριμένους πυροσβεστήρες.».

Κανονισμός 24: Πυροσβεστικές εξαρτήσεις

Παράγραφος 1:

«Πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον δύο πυροσβεστικές εξαρτήσεις. Οι πυροσβεστικές εξαρτήσεις πρέπει να είναι σύμφωνες με τον κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας του ΙΜΟ, κεφάλαιο III, κανονισμοί 2.1, 2.1.1 και 2.1.2. Πρέπει να υπάρχουν δυο εφεδρικές γομώσεις για κάθε απαιτούμενη αναπνευστική συσκευή.».

Κανονισμός 25: Σχεδιάγραμμα ελέγχου πυρκαγιάς

«Πρέπει να υπάρχει ένα σχεδιάγραμμα ελέγχου πυρκαγιάς σε μόνιμη έκθεση. Τα περιεχόμενα του σχεδίου αυτού πρέπει να είναι σύμφωνα με την Απόφαση A.654(16) του ΙΜΟ (γραφικά σύμβολα για σχεδιαγράμματα ελέγχου πυρκαγιάς) και την Απόφαση A.756(18) του ΙΜΟ (κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται από σχεδιαγράμματα ελέγχου πυρκαγιάς).».

Κανονισμός 28: Κατασκευαστική πυροπροστασία

Υποπαράγραφος 2 στοιχείο (α):

«Στα σκάφη, το κύτος των οποίων είναι κατασκευασμένο από άκαυστα υλικά, τα καταστρώματα και τα διαφράγματα, που απομονώνουν μηχανοστάσια της κατηγορίας «Α» από χώρους ενδιαιτήσεως, υπηρεσίας και σταθμούς ελέγχου, πρέπει να είναι κατασκευασμένα ώστε να πληρούν τις προδιαγραφές κλάσης «Α-60», όπου το μηχανοστάσιο κατηγορίας Α δεν είναι εξοπλισμένο με μόνιμο σύστημα πυρόσβεσης, και τις προδιαγραφές κλάσης «Α-30», όπου είναι εγκατεστημένο τέτοιο σύστημα. Καταστρώματα και διαφράγματα, που απομονώνουν άλλους χώρους μηχανοστασίου από χώρους ενδιαιτήσεως, υπηρεσίας και σταθμούς ελέγχου, πρέπει να είναι κατασκευασμένα ώστε να πληρούν τις προδιαγραφές κλάσης «Α-0».

Καταστρώματα και διαφράγματα, που απομονώνουν σταθμούς ελέγχου από χώρους ενδιαιτήσεως και υπηρεσίας, πρέπει να είναι κατασκευασμένα ώστε να πληρούν τις προδιαγραφές κλάσης «Α» σύμφωνα με τους πίνακες 1 και 2 του κανονισμού 7 του παρόντος κεφαλαίου. Κατ' εξαίρεση, η Αρμόδια Αρχή δύναται να επιτρέψει την

εγκατάσταση χωρισμάτων κλάσης «B-15» για την απομόνωση χώρων όπως η καμπίνα του καπετάνιου από το οιακιστήριο, όπου ο χώρος αυτός θεωρείται τμήμα του οιακιστηρίου.».

Κανονισμός 31: **Διάφορα**

Παράγραφος 1:

«Οι εκτεθειμένες επιφάνειες στο εσωτερικό των χώρων ενδιαιτήσεως, των χώρων υπηρεσίας, των σταθμών ελέγχου, των διαδρόμων και των κλιμακοστασίων καθώς και οι καλυμμένες επιφάνειες πίσω από διαφράγματα, οροφές, ξυλοεπενδύσεις και επενδύσεις σε χώρους ενδιαιτήσεως, χώρους υπηρεσίας και σταθμούς ελέγχου, πρέπει να έχουν χαρακτηριστικά χαμηλής εξάπλωσης φλόγας, όπως ορίζεται σύμφωνα με τον κώδικα περί διαδικασιών δοκιμών πυρός του IMO.».

Παράγραφος 3:

«Τα χρώματα, βερνίκια και λοιπά τελικά επιχρίσματα που χρησιμοποιούνται σε εκτεθειμένες εσωτερικές επιφάνειες δεν πρέπει να έχουν δυνατότητα παραγωγής υπέρμετρων ποσοτήτων καπνού, τοξικών αερίων ή ατμών. Οι ποσότητες αυτές πρέπει να ορίζονται σύμφωνα με τον κώδικα περί διαδικασιών δοκιμών πυρός του IMO.».

Κανονισμός 32: **Αποθήκευση κυλίνδρων αερίων και επικίνδυνων υλικών**

Παράγραφος 4:

«Οι ηλεκτρικοί αγωγοί και οι ηλεκτρικές εγκαταστάσεις δεν πρέπει να επιτρέπονται εντός των διαμερισμάτων που χρησιμοποιούνται για την αποθήκευση ιδιαίτερα εύφλεκτων υγρών ή υγροποιημένων αερίων, εκτός εάν απαιτούνται για υπηρεσία εντός του χώρου. Όπου υπάρχουν τέτοιες ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, πρέπει να είναι

εγκεκριμένου τύπου για ασφαλή χρήση και να πληρούν τις σχετικές διατάξεις της δημοσίευσης 79 της Διεθνούς Ηλεκτροτεχνικής Επιτροπής για τα διεθνή πρότυπα (ηλεκτρικές συσκευές για ατμόσφαιρες εκρηκτικών αερίων). Οι πηγές θερμότητας πρέπει να παραμένουν μακριά από τέτοιους χώρους και ειδοποιητικές πινακίδες με τις ενδείξεις «Απαγορεύεται το κάπνισμα» και «Απαγορεύεται ο γυμνός φωτισμός» πρέπει να αναρτώνται σε εμφανές σημείο.».

Κανονισμός 38: Πυροσβεστήρες

Παράγραφος 2:

- «1. Εκτός των περιπτώσεων που αναφέρονται στο σημείο 2 (κατωτέρω), για κάθε τύπο πυροσβεστήρα του πλοίου που μπορεί να αναγομωθεί επί του πλοίου, πρέπει να υπάρχουν 100% εφεδρικές γομώσεις για τους 10 πρώτους πυροσβεστήρες και 50% για τους υπόλοιπους πυροσβεστήρες, χωρίς όμως να υπερβαίνεται ο αριθμός των 60.
2. Για σκάφη μήκους μικρότερου των 45 μέτρων και για πυροσβεστήρες που δεν μπορούν να αναγομωθούν επί του πλοίου, αντί για εφεδρικές γομώσεις, πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον 50% πρόσθετοι πυροσβεστήρες του ίδιου τύπου και της ίδιας δυναμικότητας.
3. Οδηγίες για την αναγόμωση πρέπει να υπάρχουν στο σκάφος. Για την αναγόμωση πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο ανταλλακτικά εγκεκριμένα για τους συγκεκριμένους πυροσβεστήρες.».

Παράγραφος 4:

«Οι πυροσβεστήρες πρέπει να ελέγχονται ετησίως από αρμόδιο

πρόσωπο, εξουσιοδοτημένο από την Αρμόδια Αρχή. Κάθε πυροσβεστήρας πρέπει να φέρει μια ένδειξη που να αποδεικνύει ότι έχει υποβληθεί σε έλεγχο. Πρέπει να ελέγχεται ανά δεκαετία η υδραυλική πίεση όλων των δοχείων των πυροσβεστήρων που βρίσκονται μονίμως υπό πίεση καθώς και οι προωθητικές φιάλες των πυροσβεστήρων που δεν βρίσκονται υπό πίεση.».

Κανονισμός 39: Φορητοί πυροσβεστήρες σε σταθμούς ελέγχου και χώρους ενδιαίτησεως και υπηρεσίας

Παράγραφος 2:

- «1. Εκτός των περιπτώσεων που αναφέρονται στο σημείο 2 (κατωτέρω), για κάθε τύπο πυροσβεστήρα του πλοίου που μπορεί να αναγομωθεί επί του πλοίου, πρέπει να υπάρχουν 100% εφεδρικές γομώσεις για τους 10 πρώτους πυροσβεστήρες και 50% για τους υπόλοιπους πυροσβεστήρες, χωρίς όμως να υπερβαίνεται ο αριθμός των 60.
2. Για σκάφη μήκους μικρότερου των 45 μέτρων και για πυροσβεστήρες που δεν μπορούν να αναγομωθούν επί του πλοίου, αντί για εφεδρικές γομώσεις, πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον 50% πρόσθετοι πυροσβεστήρες του ίδιου τύπου και της ίδιας δυναμικότητας.
3. Οδηγίες για την αναγόμωση πρέπει να υπάρχουν στο σκάφος. Για την αναγόμωση πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο ανταλλακτικά εγκεκριμένα για τους συγκεκριμένους πυροσβεστήρες.».

Κανονισμός 41: Πυροσβεστικές εξαρτήσεις

«Σε σκάφη μήκους ίσου ή μεγαλύτερου των 45 μέτρων πρέπει να

υπάρχουν τουλάχιστον δυο πυροσβεστικές εξαρτήσεις οι οποίες να είναι αποθηκευμένες σε θέσεις εύκολα προσβάσιμες, που να βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση μεταξύ τους και που να μην είναι πιθανό να αποκοπούν σε ενδεχόμενο πυρκαγιάς. Οι πυροσβεστικές εξαρτήσεις πρέπει να είναι σύμφωνες με τον κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας του IMO, κεφάλαιο III, κανονισμοί 2.1, 2.1.1 και 2.1.2.

Πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον δύο εφεδρικές γομώσεις για κάθε απαιτούμενη αναπνευστική συσκευή.».

Κανονισμός 42: **Σχεδιάγραμμα ελέγχου πυρκαγιάς**

«Πρέπει να υπάρχει ένα σχεδιάγραμμα ελέγχου πυρκαγιάς σε μόνιμη έκθεση.

Τα περιεχόμενα του σχεδιαγράμματος αυτού πρέπει να είναι σύμφωνα με την Απόφαση A.654(16) του IMO (γραφικά σύμβολα για σχεδιαγράμματα ελέγχου πυρκαγιάς) και την Απόφαση A.756(18) του IMO (κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται από σχεδιαγράμματα ελέγχου πυρκαγιάς).

Για σκάφη μήκους μικρότερου των 45 μέτρων, η Αρμόδια Αρχή δύναται να καταργήσει αυτή την απαίτηση.».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI: **ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ**

Κανονισμός 3: **Κουπαστές, κάγκελα και προστατευτικά**

Παράγραφος 2:

«Η ελάχιστη κατακόρυφη απόσταση από την ανώτατη λειτουργική ίσαλο στο κατώτατο σημείο της κορυφής της κουπαστής, ή στην

άκρη του καταστρώματος εργασίας, εφόσον έχουν εγκατασταθεί χειραγωγοί, πρέπει να εξασφαλίζει κατάλληλη προστασία του πληρώματος από τα κύματα που μπορεί να σκεπάσουν το κατάστρωμα, λαμβάνοντας υπόψη τις καταστάσεις θαλάσσης και τις καιρικές συνθήκες στις οποίες δραστηριοποιείται το σκάφος, τις περιοχές δραστηριοποίησης, τον τύπο του σκάφους και τη μέθοδο αλιείας που χρησιμοποιεί. Τα έξαλα που υπολογίζονται στο μέσον του πλοίου από την άκρη του καταστρώματος εργασίας από το οποίο πραγματοποιείται η αλιεία δεν πρέπει να είναι λιγότερα από 300 mm ή λιγότερα από τα έξαλα που αντιστοιχούν στο μέγιστο επιτρεπτό βύθισμα, όποια τιμή είναι μεγαλύτερη. Σε σκάφη με προφυλαγμένα καταστρώματα εργασίας, τα οποία έχουν τέτοια διάταξη ώστε να μην εισέρχεται νερό στους προφυλαγμένους χώρους εργασίας δεν απαιτούνται ελάχιστα έξαλα άλλα από αυτά που αντιστοιχούν στο μέγιστο επιτρεπτό βύθισμα.».

Κανονισμός 4: **Κλίμακες και κατακόρυφες κλίμακες**

«Για την ασφάλεια του πληρώματος, πρέπει να υπάρχουν κλίμακες και κατακόρυφες κλίμακες κατάλληλου μεγέθους και αντοχής, εφοδιασμένες με χειραγωγούς και αντιολισθητικά σκαλοπάτια, οι οποίες θα είναι κατασκευασμένες σύμφωνα με τις σχετικές προδιαγραφές του Διεθνούς Οργανισμού Τυποποίησης.».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII: **ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

Κανονισμός 3: **Υπολογισμός, δοκιμή και έγκριση των σωστικών μεσών και διατάξεων**

Παράγραφος 2:

«Πριν εγκρίνει σωστικά μέσα και διατάξεις, η Αρμόδια Αρχή πρέπει να διασφαλίσει ότι αυτά τα σωστικά μέσα και οι διατάξεις έχουν υποβληθεί σε δοκιμή, προκειμένου να επιβεβαιωθεί ότι συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου, σύμφωνα με τον περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Εξοπλισμός Πλοίων)

55(I) του 2002. Νόμο του 2002 ο οποίος περιλαμβάνει τις συστάσεις του IMO περί δοκιμής σωστικών μέσων.».

Παράγραφος 6:

«Τα σωστικά μέσα που απαιτούνται από το παρόν κεφάλαιο και για τα οποία λεπτομερείς προδιαγραφές δεν περιλαμβάνονται στο τμήμα Γ πρέπει να υπόκεινται στην κρίση της Αρμόδιας Αρχής, λαμβάνοντας υπόψη τις λεπτομερείς προδιαγραφές, όπως αυτές ορίζονται για τα συγκεκριμένα μέσα στο κεφάλαιο III της Solas του 1974⁹, όπως εκάστοτε τροποποιείται, και στον διεθνή κώδικα περί σωστικών μέσων του IMO.».

Κανονισμός 6: Διαθεσιμότητα και στοιβασία σωστικών σκαφών και λέμβων περισυλλογής

Υποπαράγραφος 4 στοιχείο (α):

«Κάθε σωστικό σκάφος πρέπει να είναι στοιβαγμένο:

- έτσι ώστε ούτε το σωστικό σκάφος ούτε οι διατάξεις στοιβασίας του να επηρεάζουν τη λειτουργία οποιουδήποτε άλλου σωστικού σκάφους ή λέμβου περισυλλογής σε κάθε άλλη θέση καθαιρέσεως,
- όσο πλησιέστερα στην επιφάνεια του νερού είναι ασφαλές και πρακτικά εφικτό και, στην περίπτωση σωστικού σκάφους εκτός των σωσίβιων σχεδίων που προορίζονται για καθαίρεση με ρίψη στη θάλασσα, σε θέση τέτοια ώστε το σωστικό σκάφος στη θέση επιβιβάσεως να μη βρίσκεται σε απόσταση μικρότερη των δύο μέτρων πάνω από την ίσαλο γραμμή με το πλοίο στο μέγιστο βύθισμα σε αντίξοες συνθήκες διαγωγής έως 10° και με κλίση έως 20° προς οποιαδήποτε πλευρά, ή υπό τη γωνία στην οποία βυθίζεται το εκτεθειμένο στον καιρό κατάστρωμα του πλοίου, όποια

⁹ Η Διεθνής Σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974 (SOLAS 74) η οποία κυρώθηκε δια των περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Κυρωτικών) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμων του 1985 έως 2001.

- κλίση είναι η μικρότερη,
- σε κατάσταση συνεχούς ετοιμότητας, έτσι ώστε δύο μέλη του πληρώματος να δύνανται να προβούν σε προετοιμασία προς επιβίβαση και καθαίρεση εντός πέντε λεπτών,
 - πλήρως εφοδιασμένο σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.».

Κανονισμός 23: **Λέμβοι περισυλλογής**

Υποπαράγραφος 1 στοιχείο (β):

«Οι λέμβοι περισυλλογής μπορεί να είναι είτε άκαμπτες είτε φουσκωτές είτε συνδυασμός των δυο και πρέπει:

- (i) να μην έχουν μήκος μικρότερο των 3,8 μέτρων και μεγαλύτερο των 8,5 μέτρων, με εξαίρεση για τα σκάφη μήκους μικρότερου των 45 μέτρων για τα οποία, είτε εξαιτίας του μεγέθους του σκάφους, είτε για άλλους λόγους για τους οποίους η μεταφορά τέτοιων λέμβων θεωρείται παράλογη ή πρακτικά ανέφικτη, η Αρμόδια Αρχή δύναται να δεχθεί λέμβο περισυλλογής μικρότερου μήκους, όχι όμως μικρότερου των 3,3 μέτρων,
- (ii) να έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν τουλάχιστον πέντε πρόσωπα καθιστά και ένα πρόσωπο ξαπλωμένο θέση ή, για σκάφη μήκους μικρότερου των 45 μέτρων, σε περίπτωση λέμβων περισυλλογής μήκους μικρότερου των 3,8 μέτρων, να έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν τουλάχιστον τέσσερα πρόσωπα καθιστά και ένα πρόσωπο ξαπλωμένο.».

Υποπαράγραφος 1 στοιχείο (γ):

«Ο αριθμός των προσώπων τα οποία θα επιτραπεί να μεταφέρει μια λέμβος πρέπει να ορίζεται από την Αρμόδια Αρχή με τη διενέργεια μιας δοκιμής χωρητικότητας. Η ελάχιστη δυνατότητα μεταφοράς πρέπει να είναι όπως ορίζεται από τον κανονισμό 23

παράγραφος 1 στοιχείο (β) σημείο (ii). Το κάθισμα για τους επιβαίνοντες, εκτός από τον πηδαλιούχο, δύναται να προβλέπεται στο πάτωμα. Δεν πρέπει να επιτρέπεται το κάθισμα στους πλευρικούς διαδρόμους, στα δοκάρια της πρύμνης ή στους φουσκωτούς πλωτήρες στις πλευρές της λέμβου.».».

