

Αριθμός 213

Οι περί της Καταμετρήσεως της Χωρητικότητας των Πλοίων Κανονισμοί του 1987, οι οποίοι εκδόθηκαν από το Υπουργικό Συμβούλιο με βάση το άρθρο 6 του περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί της Καταμετρήσεως της Χωρητικότητας των Πλοίων του 1969 (Κυρωτικού) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμου του 1986, κατατεθέντες στη Βουλή των Αντιπροσώπων σύμφωνα με το άρθρο 6(3) του εν λόγω Νόμου, εγκρίθηκαν από αυτή και δημοσιεύονται στην επίσημη εφημερίδα της Δημοκρατίας.

Ο ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ 1969 (ΚΥΡΩΤΙΚΟΣ) ΚΑΙ ΠΕΡΙ ΣΥΝΑΦΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ 1986

Κανονισμοί με βάση το άρθρο 6

Το Υπουργικό Συμβούλιο, ασκώντας τις εξουσίες που του δίδονται από το άρθρο 6 του περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί της Καταμετρήσεως της Χωρητικότητας των Πλοίων του 1969 (Κυρωτικού) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμου του 1986, εκδίδει τους ακόλουθους Κανονισμούς:

11 του 1986.

1. Οι παρόντες Κανονισμοί θα αναφέρονται ως οι περί της Καταμετρήσεως της Χωρητικότητας των Πλοίων Κανονισμοί του 1987.

Συνοπτικός τίτλος.

2. Για τον τρόπο εφαρμογής των διατάξεων της Σύμβασης ακολουθείται το Μέρος I του Πίνακα των παρόντων Κανονισμών, το οποίο βασίζεται στην εγκύκλιο με στοιχεία TM.5/CIRC 1 και ημερομηνία 4 Ιουλίου 1983, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Τρόπος εφαρμογής διατάξεων της Συμβάσεως. Πίνακας. Μέρος I.

3. Για την προσωρινή χρήση της χωρητικότητας για σκοπούς εφαρμογής των διατάξεων της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα η οποία κυρώθηκε με τον περί της Διεθνούς Συμβάσεως Περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1984, του Πρωτοκόλλου αυτής του 1978 και των Αποφάσεων MSC (XLV) και MSC2(XLV) του 1981 (Κυρωτικό) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμο του 1985, ισχύει για ορισμένα πλοία το Μέρος II του Πίνακα των παρόντων Κανονισμών, το οποίο βασίζεται στην Απόφαση με στοιχεία A494(XII) και ημερομηνία 19 Νοεμβρίου, 1981, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Προσωρινή χρήση χωρητικότητας για την εφαρμογή των διατάξεων της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη θάλασσα. 77 του 1985 Πίνακας Μέρος II.

Προσωρινή
χρήση χωρη-
τικότητας
για την
εφαρμογή των
διατάξεων
της Διεθνούς
Συμβάσεως
για την Πρό-
ληψη της
Ρυπάνσεως της
Θάλασσας από
τα Πλοία, 1973
όπως τροποποι-
ήθηκε από το
σχετικό Πρω-
τόκολλο του
1978.
Πίνακας
Μέρος III.

4. Για την προσωρινή χρήση της χωρητικότητας για σκοπούς εφαρμογής των διατάξεων της Διεθνούς Συμβάσεως για την Πρόληψη της Ρυπάνσεως της Θάλασσας από τα Πλοία, 1973 όπως τροποποιήθηκε με το σχετικό Πρωτόκολλο του 1978 για ορισμένα πλοία ισχύει το Μέρος III του Πίνακα των παρόντων Κανονισμών, το οποίο βασίζεται στην Απόφαση με στοιχεία A541(13) και ημερομηνία 17 Νοεμβρίου, 1983, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Μέτρηση
χωρητικότητας
των δεξαμενών
διαχωρισμένου
έρματος.
Πίνακας
Μέρος IV.

5. Για τη μέτρηση της χωρητικότητας των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος (S.B.T.) εφαρμόζεται, ως προς το μέρος αυτής που αναφέρεται στα υπαγόμενα στη Σύμβαση πλοία, το Μέρος IV του Πίνακα των παρόντων Κανονισμών, το οποίο βασίζεται στην Απόφαση με στοιχεία A388 (X) και ημερομηνία 14 Νοεμβρίου, 1977, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Προσωρινή
χρήση χωρη-
τικότητας για
την εφαρμογή
των διατάξεων
της Διεθνούς
Συμβάσεως
περί Προτύπων
Εκπαιδεύσεως,
Εκδόσεως
Πιστοποιητι-
κών και Τηρή-
σεως Φυλακών
των Ναυτικών,
1978
Πίνακας
Μέρος V.

6. Για την προσωρινή χρήση της χωρητικότητας για σκοπούς εφαρμογής των διατάξεων της Διεθνούς Συμβάσεως περί Προτύπων Εκπαιδεύσεως, Εκδόσεως Πιστοποιητικών και Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών, 1978, ισχύει για ορισμένα πλοία το Μέρος V του Πίνακα των παρόντων Κανονισμών, το οποίο βασίζεται στην Απόφαση με στοιχεία A540(13) και ημερομηνία 17 Νοεμβρίου, 1983, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Πιστοποιητικά
καταμετρήσεως
και ανακαταμε-
τρήσεως της
χωρητικότητας
Πίνακας
Μέρος VI.

7. Τα πιστοποιητικά καταμετρήσεως και ανακαταμετρήσεως για πλοία που καταμετρούνται ή ανακαταμετρούνται με βάση τις διατάξεις της Συμβάσεως, εκδίδονται κατά τον τύπο του Μέρους VI του Πίνακα των παρόντων Κανονισμών.

Ανακαταμέ-
τρηση μετά
από αίτηση
του πλοιο-
κτήτη.

8. Πλοίο για το οποίο έχει εφαρμοσθεί η Σύμβαση ανακαταμετρείται, σύμφωνα με τις διατάξεις των Κανονισμών της, κατόπιν αιτήσεως του πλοιοκτήτη και εγκρίσεως της Αρχής, εφόσον βασίμως αμφισβητείται από τον πλοιοκτήτη η ορθότητα των αποτελεσμάτων της γενομένης καταμετρήσεως.

Απαγόρευση
απόπλου.

9.—(1) Απαγορεύεται ο απόπλους κυπριακού πλοίου που υποχρεούται να καταμετρηθεί σύμφωνα με το Νόμο, τη Σύμβαση και τους παρόντες Κανονισμούς και που στερείται έγκυρου πιστοποιητικού καταμετρήσεως της χωρητικότητας ή του οποίου τα κύρια χαρακτηριστικά δεν ανταποκρίνονται προς τα στοιχεία που περιέχονται στο πιστοποιητικό αυτό. Η απαγόρευση αίρεται ευθύς ως το πλοίο εφοδιασθεί με έγκυρο και ακριβές πιστοποιητικό καταμετρήσεως της χωρητικότητάς του.

(2) Τα έξοδα επιθεωρήσεως του πλοίου προς διαπίστωση ότι εφοδιάστηκε με το πιστοποιητικό καταμετρήσεως της χωρητικότητας, βαρύνουν το πλοίο και καταβάλλονται πριν από την άρση απαγορεύσεως απόπλου.

10.—(1) Ο πλοίαρχος κυπριακού πλοίου ο οποίος ενεργεί απόπλου του πλοίου του κατά παράβαση απαγορεύσεως απόπλου επιβληθείσης δυνάμει των παρόντων Κανονισμών διαπράττει αδίκημα και υπόκειται, σε περίπτωση καταδίκης, σε χρηματική ποινή μη υπερβαίνουσα τις χίλιες λίρες.

Αδίκημα.

(2) Ο πλοιοκτήτης, ο έχων την εκμετάλλευση ή ο πράκτορας του κυπριακού πλοίου ή οποιοσδήποτε έτερος που εν γνώσει της απαγορεύσεως του απόπλου του πλοίου, συμπράττει ή παρέχει συνδρομή στον απόπλου του πλοίου είναι ένοχος αδικήματος και υπόκειται, σε περίπτωση καταδίκης, σε χρηματική ποινή μη υπερβαίνουσα τις χίλιες λίρες.

11. Ανεξάρτητα από τις διατάξεις οποιουδήποτε άλλου νόμου οι κατά τον κανονισμό 10 επιβαλλόμενες χρηματικές ποινές συνιστούν επιβάρυνση επί του πλοίου σχετικά με το οποίο διαπράχθηκε το αδίκημα.

Χρηματική ποινή επιβάρυνση επί του πλοίου.

ΠΙΝΑΚΑΣ
ΜΕΡΟΣ Ι
(Κανονισμός 2)

ΕΡΜΗΝΕΙΕΣ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ
ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 1978

Ορισμοί (Άρθρο 2(8))

1. Όταν καθορίζεται το μήκος μιας άνευ πηδαλίου επιπέδου κατά την άνω όψη μάρτζας (BARGE), το μήκος θα πρέπει να υπολογίζεται ίσο προς το 96% του συνολικού μήκους της ισάλου που βρίσκεται στα 85% του ελάχιστου κοίλου, τούτου μετρούμενου από την κορυφή της τρόπιδας.

2. Μονάδες με στήλες ευσταθείας όπως ημιβυθιζόμενες μονάδες πλωτών εξέδρων (SEMI SUBMERSIBLE DRILLING UNITS) θα πρέπει να θεωρούνται καινοφανούς τύπου σκάφη. Επειδή η έννοια του μήκους σύμφωνα με το Άρθρο 2(8) ή το πλάτος σύμφωνα με τον Κανονισμό 2(3) για τέτοια πλοία χάνεται, θα πρέπει σε τέτοιες περιπτώσεις να χρησιμοποιούνται το ολικό μήκος και το πλάτος στα εξωτερικά ελάσματα μεταξύ των σταθερών κατασκευών.

Οι ενδείξεις του μήκους (Άρθρο 2(8)) και του πλάτους (Κανονισμός 2(3)) στα αντίστοιχα πλαίσια του Διεθνούς Πιστοποιητικού Χωρητικότητας (1969) θα πρέπει να διαγράφονται και μια σημείωση στις «Παρατηρήσεις» θα πρέπει να καταχωρείται για την αναγνώριση του πλοίου σαν ειδικού τύπου όπως, για παράδειγμα, μία ημιβυθιζόμενη μονάδα πλωτής εξέδρας (SEMI SUBMERSIBLE DRILLING UNITS).

Εφαρμογή (Άρθρο 3(2)(β))

1. «Μετατροπές ή μετασκευές» θεωρούνται όσες αλλάζουν τις κύριες διαστάσεις ή επιφέρουν κατασκευαστικές αλλαγές. Υπάρχον πλοίων δύναται να συνεχίσει να εργάζεται με την υπάρχουσα χωρητικότητά του άνευ ανακαταμετρήσεως είτε υπό συνθήκες ανοικτού είτε κλειστού τύπου.

2. Όταν κατασκευαστικές μετασκευές είναι αναγκαίες ώστε να επιτρέψουν ένα πλοίο ανοικτού προστατευτικού καταστρώματος να μετατραπεί σε κλειστού προστατευτικού καταστρώματος, το πλοίο θα πρέπει να θεωρείται σαν νέο πλοίο σύμφωνα με τη Σύμβαση.

Το σφράγισμα του στομίου καταμετρήσεως (TONNAGE OPENING) εν τούτοις δεν θα πρέπει να θεωρείται μια κατασκευαστική μετασκευή κατά την έννοια της παρούσης ερμηνείας.

3. Υπάρχοντα πλοία τα οποία απλώς αλλάζουν γραμμή φορτώσεως και χωρητικότητας με σκοπό να αλλάξουν από μεγαλύτερη σε μικρότερη χωρητικότητα και αντιστρόφως, δεν θεωρείται ότι προβαίνουν σε «ουσιαστική μεταβολή» σύμφωνα με το Άρθρο 3(2) (β) της Σύμβασης και ψηλότερη χωρητικότητα θα χρησιμοποιείται για την εφαρμογή της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα.

4. Στην περίπτωση των «μετατροπών ή μετασκευών» εφαρμόζονται τα ακόλουθα:

1. Οι απαιτήσεις εκ της Συμβάσεως εφαρμόζονται όταν η μετατροπή αρχίσει από την ή μετά την 18 Ιουλίου 1982.
2. Όταν αρκετά αδελφά πλοία πρέπει να μετατραπούν ουσιαστικά και η επιπρόσθετη χαλύβδινη εργασία είναι προκατασκευασμένη πριν της 18 Ιουλίου 1982 αλλά η εργασία στο συγκεκριμένο πλοίο άρχισε την ή μετά από την εν λόγω ημερομηνία, η Αρχή θα πρέπει να εξετάζει την εφαρμογή της Συμβάσεως λαμβάνοντας υπ' όψη τις συνθήκες κάθε φορά, αλλά αντιτιθέμενη σε καταχρήσεις τέτοιων μέτρων προκατασκευής τα οποία ίσως εμποδίσουν την εφαρμογή της Συμβάσεως σε πλοία μετατροπόμενα μετά την 18 Ιουλίου 1982.
5. Ο όρος «ουσιαστική μεταβολή» δεν χρειάζεται ερμηνεία λόγω της συνεχιζόμενης χρήσεως των τιμών χωρητικότητας σύμφωνα με τα παρόντα συστήματα καταμετρήσεως για την εφαρμογή των κανονισμών της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα σε ένα μετατραπέν υπάρχον πλοίο μέχρι το 1985 ή αν είναι κάτω των 1600 Κόρων ολικής χωρητικότητας μέχρι το 1994.
6. Υπάρχον πλοίο κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου δεν απαιτείται να καταμετρηθεί σύμφωνα με τους κανόνες της Συμβάσεως μέχρι το 1994.

Ένα υπάρχον πλοίο δύναται να ανακαταμετρηθεί σύμφωνα με τους υπάρχοντες περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Χωρητικότης Πλοίων) Κανονισμούς αν τούτο μετατραπεί και επηρεάζεται η καθαρή χωρητικότητα υπό τον όρο ότι η υπάρχουσα ολική χωρητικότητα δεν αλλάζει ουσιαστικά.

Μορφή του Πιστοποιητικού (Άρθρο 9(2))

1. Η «Ημερομηνία» η οποία θα παρουσιάζεται στην μερυστινή σελίδα του Διεθνούς Πιστοποιητικού Χωρητικότητας (1969) αναφέρεται στο έτος που τέθηκε η τρύπιδα ή το πλοίο βρισκόταν σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής (Άρθρο 2(6)) ή το πλοίο υπέστη μετατροπές ή μετασκευές όπως ορίζεται στο Άρθρο 3(2)(β) αλλά όταν το έτος κατασκευής ή μετατροπής ή μετασκευής είναι το 1982, τότε ο μήνας και η ημερομηνία θα πρέπει να καταχωρούνται.

2. Πληροφορίες καταχωρούμενες στις στήλες «θέση» στην πίσω σελίδα του Διεθνούς Πιστοποιητικού Χωρητικότητας (1969) δεν θα πρέπει να είναι πολύ λεπτομερείς.

3. Η φράση «Ημερομηνία και τόπος αρχικής καταμέτρησης» θα πρέπει να αναφέρονται στην έκδοση του αρχικού Διεθνούς Πιστοποιητικού Χωρητικότητας (1969) και δεν θα πρέπει να γίνεται αναφορά στις καταμετρήσεις σύμφωνα με προ-υπάρχοντα εθνικά συστήματα.

4. Η φράση «Ημερομηνία και τόπος τελευταίας προηγούμενης καταμέτρησης» θα πρέπει να αναφέρεται στην ημερομηνία και τον τόπο έκδοσης του τελευταίου Διεθνούς Πιστοποιητικού Χωρητικότητας (1969).

Ακύρωση του Πιστοποιητικού (Άρθρο 10(2))

Ο όρος «πιστοποιητικό» στο Άρθρο 10(2) αναφέρεται στο Διεθνές Πιστοποιητικό Χωρητικότητας (1969) και υπάρχοντα πλοία όπως ορίζονται στο Άρθρο 2(7) δεν απαιτείται να καταμετρηθούν σύμφωνα με τη Σύμβαση κατά την αλλαγή σημαίας αλλά δύναται να καταμετρηθούν σύμφωνα με τους περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Χωρητικότητας) Πλοίων Κανονισμούς.

Επιθεώρηση (Άρθρο 12)

Ένα αντίγραφο των υπολογισμών της χωρητικότητας δύναται να παρέχεται στον πλοίαρχο του πλοίου μαζί με το Διεθνές Πιστοποιητικό Χωρητικότητας (1969).

Μολονότι δεν είναι απαίτηση, τίποτα στη Σύμβαση δεν εμποδίζει τις Αρχές από τον εφοδιασμό των υπολογισμών σε πλοία φέροντα τις σημαίες τους.

Ορισμοί των όρων που χρησιμοποιούνται στα Παραρτήματα (Κανονισμός 2)

Οι ακόλουθες ερμηνείες εφαρμόζονται για τους όρους που δίδονται στις παραγράφους του Κανονισμού 2:

1. «Ανώτατο κατάστρωμα» (UPPER DECK)—Σε πλοίο με δύο ή περισσότερα καταστρώματα έχοντα ανοίγματα πλευρικά του πλοίου κάτω του ανώτατου καταστρώματος, τα οποία δεν κλείνουν αλλά οριοθετούνται εσωτερικά από καιροστεγείς φρακτές και καταστρώματα, το πρώτο κατάστρωμα κάτω τέτοιων ανοιγμάτων θα πρέπει να λαμβάνεται σαν ανώτατο κατάστρωμα (Σχέδιο 1 στην Προσθήκη 1).
2. «Υδατοστεγές»—Η Αρχή δύναται να αποφασίσει για αυτό τον όρο ότι ένας ειδικός ορισμός για τους σκοπούς της χωρητικότητας δεν απαιτείται.
3. «Μέσον του πλοίου»—Ο όρος αυτός θα πρέπει να θεωρείται σαν το μέρος του μήκους όπως ορίζεται στο Άρθρο 2(8) όπου το πρωαίο άκρο αυτού του μήκους συμπίπτει με την πρωαία πλευρά της πλώρης (στείρας).
4. «Κλειστοί χώροι»—τα κάτωθι θα πρέπει να σημειωθούν:
 - 4.1. Στην παράγραφο (4) δεν υπάρχει αντίφαση μεταξύ του ορισμού των κλειστών χώρων σαν «οι χώροι που περιβάλλονται από περίβλημα του σκάφους, από μόνιμα ή κινητά χωρίσματα» και «. . . . η έλλειψη χωρισμάτων ή φρακτών, δεν αποκλείουν το χαρακτηρισμό ενός χώρου ως κλειστού».

- 4.2. Χώροι που οριοθετούνται από «μόνιμες ή κινητές τέντες σκιάσεως» θα πρέπει να εξετάζονται σύμφωνα με τον Κανονισμό 2(5).
- 4.3. Δεξαμενές μόνιμα τοποθετημένες επί του ανώτατου καταστρώματος υπό την προϋπόθεση ότι με μετακινούμενη σωλήνωση δύναται να συνδεθούν με το σύστημα του φορτίου ή τις γραμμές αερισμού (εξαερισμού) του πλοίου, θα συμπεριλαμβάνονται στο V_C
- 4.4. Ο όγκος των καιροστεγών χαλύβδινων ποντονίων—καλυμμάτων που βρίσκονται επί των πλευρών των στομιών κυτών (HATCHWAY COAMINGS) θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στους υπολογισμούς της συνολικής χωρητικότητας (V) του πλοίου.
 Αν σε τέτοια καλύμματα είναι ανοικτή η κάτω πλευρά, ο όγκος υπολογίζεται επίσης στο V_C
- 4.5. Πολλαπλής χρησιμότητας πλοία (MULTI—PURPOSE VESSELS) τα οποία δύναται να μεταφέρουν φορτίο με ανοικτά ή κλειστά στόμια κυτών θα πρέπει πάντα να καταμετρούνται με τα καλύμματα των στομιών κυτών θεωρούμενα κλειστά.
5. «Εξαιρετέοι χώροι»
- 5.1 Ο χώρος μεταξύ της πλευράς διαμήκους φρακτής ενός υπερστεγάσματος και του δρύφακτου ενός καταστρώματος εκτεινομένου από πλευρά σε πλευρά στηριζόμενου με ορθοστάτες ή κατακόρυφα ελάσματα συνδεόμενα με τα δρύφακτα, θα πρέπει να λαμβάνεται σαν εξαιρούμενος χώρος σύμφωνα με τον Κανονισμό 2(5)(β) και (γ) (Σχέδιο 2 στην Προσθήκη 1).
- 5.2. Στην περίπτωση πλοίου RO-RO, για παράδειγμα, όταν ο χώρος στο τέλος μιας ανυψώσεως (ERECTION) είναι εξοπλισμένος με μέσα για την ασφάλεια του φορτίου, ο χώρος θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται στο V σύμφωνα με τον πρώτο όρο από τους αναφερόμενους στον Κανονισμό 2(5).
6. «Επιβάτης»—Τα N_1 και N_2 ορίζονται από την Αρχή.
7. «Χώροι Φορτίου»
- 7.1. Οι όγκοι των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος (SBT) δε θα πρέπει να περιλαμβάνονται στο V_C υπό τον όρο ότι αυτές δε θα χρησιμοποιούνται για φορτίο.
- 7.2. Οι όγκοι των δεξαμενών καθαρού έρματος (CBT) στα δεξαμενόπλοια θα πρέπει να περιλαμβάνονται στο V_C όταν το πλοίο είναι εξοπλισμένο με σύστημα αποπλύσεως δεξαμενών με πετρέλαιο (CRUDE OIL WASHING SYSTEM) το οποίο θα επιτρέπει τη διπλή χρήση των δεξαμενών αυτών (CARGO CLEAN BALLAST TANK).
- 7.3. Οι όγκοι των δεξαμενών που προορίζονται αποκλειστικά για καθαρό έρμα δεν θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο V_C υπό τον όρο ότι:
1. Οι δεξαμενές δεν χρησιμοποιούνται για φορτίο.

2. Το πλοίο μεταφέρει ένα μόνο Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρυπάνσεως Πετρελαίου (I.O.P.P.) στο οποίο θα αναφέρεται ότι λειτουργεί με δεξαμενές αποκλειστικά καθαρού έρματος (D.C.B.T.) σύμφωνα με τον Κανονισμό 13Α, Παράρτημα 1, της Διεθνούς Συμβάσεως για την Πρόληψη της Ρυπάνσεως της Θάλασσας από Πλοία.

3. Η ακόλουθη σημείωση θα καταχωρείται στη στήλη «Παρατηρήσεις» του Διεθνούς Πιστοποιητικού Χωρητικότητας (1969):

«Το παρόν πλοίο φέρει ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρυπάνσεως Πετρελαίου (I.O.P.P.) σύμφωνα με τον Κανονισμό 13Α, Παράρτημα 1, της Διεθνούς Συμβάσεως για την Πρόληψη της Ρυπάνσεως της Θάλασσας από Πλοία, 1973/78.

Οι ακόλουθες δεξαμενές διατίθενται αποκλειστικά και μόνο για μεταφορά καθαρού έρματος ύδατος: —
—.»

7.4. Ο όγκος των δεξαμενών υπερχειλίσεων (SLOP TANKS) για υπολείμματα φορτίου θα πρέπει να περιλαμβάνεται στο V_C .

7.5. Σε αλιευτικά πλοία, ο όγκος των χώρων επεξεργασίας του αλιεύματος για ιχθυάλευρο, έλαιο ήπατος και κονσερβοποιίας, δεξαμενών για επανάψυξη αλιεύματος, αποθηκών υγρού αλιεύματος, αποθηκών για αλάτι, μπαχαρικών, ελαίου και βίκων (είδος τροφής ζώων) θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο V_C . Αποθήκες των εργαλείων που χρησιμοποιούνται για αλιεία δε θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο V_C .

7.6. Ο όγκος των ψυκτικών μηχανημάτων των χρησιμοποιούμενων για την ψύξη φορτίων και τα οποία ευρίσκονται τοποθετημένα μέσα στα όρια των χώρων φορτίου θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο V_C .

7.7. Ο όγκος των χώρων ταχυδρομείου, διαμερισμάτων αποσκευών ξεχωριστών από τους χώρους ενδιαίτησης επιβατών και χώρων αδασμολογήτων για τους επιβάτες (BONDED STORES) θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο V_C .

Ο όγκος των χώρων προμηθειών για το πλήρωμα ή τους επιβάτες και τις αποθήκες πληρώματος δε θα πρέπει να συμπεριληφθούν στο V_C .

7.8. Σε πλοία μεταφοράς συνδυασμένου φορτίου (COMBINATION CARRIER) όταν οι πλοιοκτήτες ζητούν δεξαμενές διπλής σκοπιμότητας πετρελαίου/έρματος να μετατραπούν σε δεξαμενές έρματος που θα εξαιρούνται από το V_C , θα πρέπει να απαιτηθεί οι δεξαμενές έρματος να αποσυνδεθούν μονίμως από το σύστημα φορτίου και να μη χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά του φορτίου. Το πλοίο θα πρέπει τότε να ανακαταμετρηθεί σύμφωνα με τον Κανονισμό 5(3). Όταν οι δεξαμενές έρματος δεν συμπε-

ρίλαμβάνονται στο V_C θα πρέπει να τοποθετείται αποκλειστικά έρμα σε αυτές, οι οποίες θα συνδέονται με ένα ανεξάρτητο σύστημα έρματος και δεν θα χρησιμοποιούνται στη μεταφορά φορτίου.

- 7.9. Όταν καθορίζεται ο όγκος των χώρων φορτίου, δεν θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τον υπολογισμό ή μόνωση, οι χώροι αποθήκευσης ανταλλακτικών (SPAR-RING) ή η οροφή οι οποίοι αποτελούν εξοπλισμό που βρίσκεται μέσα στα όρια του εξεταζόμενου χώρου. Για πλοία τα οποία έχουν μόνιμες ανεξάρτητες δεξαμενές φορτίου κατασκευασμένες εσωτερικά του πλοίου π.χ. δεξαμενόπλοια αερίου, ο όγκος ο συμπεριλαμβανόμενος στο V_C θα πρέπει να υπολογίζεται στα κατασκευαστικά όρια τέτοιων δεξαμενών ανεξάρτητα των μόνωσεων οι οποίες δύνανται να είναι τοποθετημένες στην εσωτερική ή εξωτερική πλευρά των ορίων των δεξαμενών.
- 7.10. Ο όγκος της διπλής σκοπιμότητας χώρων όπως εκείνων που χρησιμοποιούνται και για έρμα και για φορτίο θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο V_C .

Ολική και Καθαρή Χωρητικότητα (Κανονισμοί 3 και 4)

1. Οι χρησιμοποιούμενοι στους υπολογισμούς της ολικής και καθαρής χωρητικότητας συντελεστές K_1 και K_2 δύνανται να προκύπτουν είτε από τον πίνακα του Προσαρτήματος 2 της Συμβάσεως είτε από τους τύπους των Κανονισμών 3 ή 4, αντίστοιχα κατά τη διακριτική ευχέρεια της Αρχής.

2. Οι τελικές τιμές χωρητικότητας οι οποίες προσδιορίζονται σύμφωνα με τους Κανονισμούς 3 και 4 και παρουσιάζονται στο πιστοποιητικό χωρητικότητας θα πρέπει να δίνονται σε στρογγυλοποιημένους αριθμούς χωρίς δεκαδικά.

3. Χώροι διατιθέμενοι για αυτοκίνητα επιβατών θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο V_C .

Υπολογισμός των Όγκων (Κανονισμός 6)

1. Βολβοί, (FAIRWATERS), προεξοχές άξονος, έλικος ή άλλες κατασκευές θα πρέπει να λαμβάνονται σαν προσαρτήματα.

2. Τα όκκια, εσοχές που ευρίσκονται οι βαλβίδες θαλάσσης, τούνελ προώσεως, κεκλιμένες πρύμνες σε αλιευτικά σκάφη, φρεάτια εκβαθύνσεως σε βυθοκόρους (DREDGERS) και άλλοι παρόμοιοι χώροι εγκατεστημένοι στη γάστρα θα πρέπει να εξετάζονται σαν χώροι ανοικτοί στη θάλασσα.

3. Όσο αφορά τον Κανονισμό 6(2), δυσπρόσιτοι ιστοί, ορθοστάτες, πυργωτές υπερκατασκευές για αερισμό και παρόμοιες εξοχές, ξεχωριστές σε όλες τους τις πλευρές από συμπεριλαμβανόμενους χώρους και οι οποίες έχουν εγκάρσιες τομές των οποίων το εμβαδόν δεν ξεπερνά το ένα τετραγωνικό μέτρο δεν θα πρέπει να καταμετρούνται. Ομοίως άλλοι ανεξάρτητοι συμπεριλαμβανόμενοι χώροι των οποίων ο όγκος δεν ξεπερνά το ένα κυβικό μέτρο δεν θα πρέπει να καταμετρούνται.

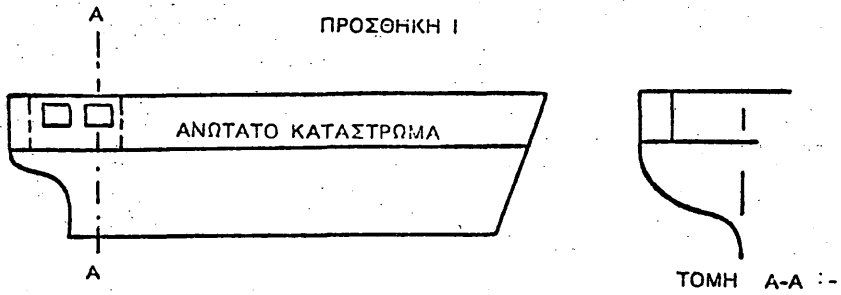
4. Όγκοι μέσα σε γάστρες πλοίων, όπως σε κλαπέ (SPLIT-HULL BARGES) και βυθοκόρους (DREDGERS) θα πρέπει να προσμετρούνται στο V και το V_C παρότι οι χώροι μέσα στη γάστρα παραμένουν προσωρινά ανοικτοί στη θάλασσα όταν εκφορτώνεται το φορτίο (Σχέδιο 3 στην Προσθήκη 1).

Καταμέτρηση και Υπολογισμός (Κανονισμός 7)

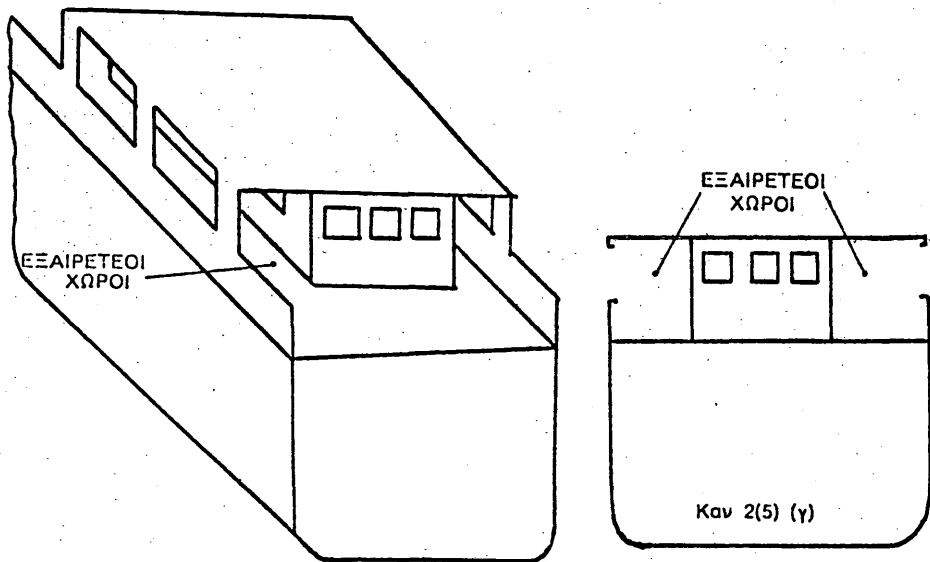
1. Όταν ένα πιστοποιητικό χωρητικότητας και ένα αντίγραφο των υπολογισμών των χωρητικότητων αποστέλλονται σε άλλη Κυβέρνηση σύμφωνα με το Άρθρο 8(2) ή 10(3) της Συμβάσεως, τούτα θα πρέπει να συνοδεύονται από ένα έντυπο όπως δείχνεται στην Προσθήκη 2, στο οποίο θα παρουσιάζονται τα κύρια χαρακτηριστικά των υπολογισμών χωρητικότητας για εύκολη αναφορά σε αυτά.

Στην πινακοποίηση των όγκων κάτω του καταστρώματος, οι όγκοι δύνανται να συνδυάζονται (π.χ. κάτω καταστρώματος/προεκτεινόμενο πρόστεγο κλπ) επί του ανωτέρω εντύπου.

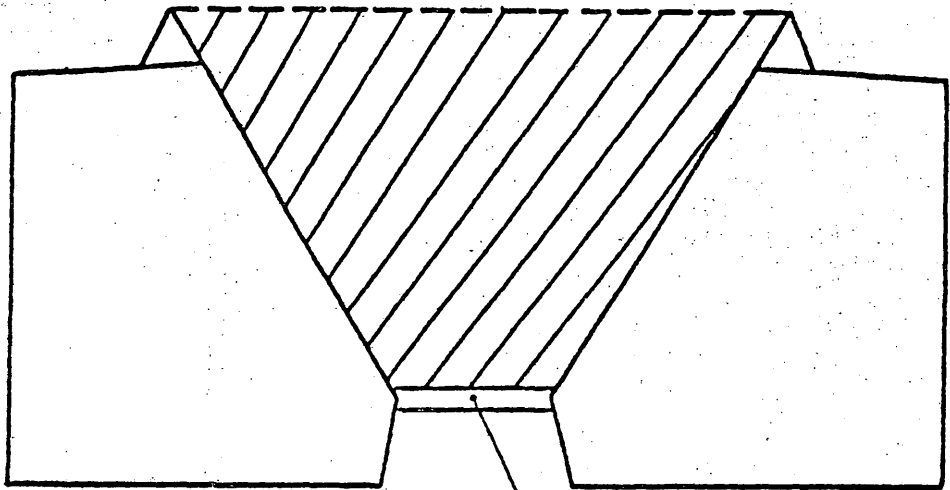
2. Η Αρχή αποφασίζει για το βαθμό ακριβείας που απαιτείται για τους υπολογισμούς χωρητικότητας.



ΣΧΕΔΙΟ Ι

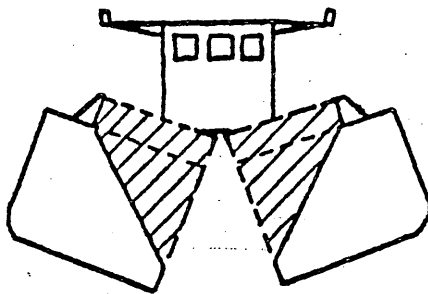


ΣΧΕΔΙΟ 2



ΜΗ ΥΔΑΤΟΣΤΕΓΕΣ
ΣΤΟΜΙΟ ΠΥΘΜΕΝΟΣ

ΕΣΚΙΑΣΜΕΝΟΙ ΟΓΚΟΙ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΟΙ ΕΙΣ V ΚΑΙ V_c



ΣΧΕΔΙΟ 3

ΠΡΟΣΘΗΚΗ 2
ΕΝΤΥΠΟ ΠΑΡΕΧΟΝ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΙΑΙΩΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΩΝ
ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΩΣ

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

Αρ.	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΧΩΡΟΥ	ΘΕΣΗ	ΜΗΚΟΣ	ΚΑΘΑΡΟΣ ΟΓΚΟΣ
	ΚΑΤΩΘΕΝ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ (Underdeck)			
	ΕΠΙΣΤΕΓΟΝ (Poop)			
	ΜΕΣΟΣΤΕΓΟΝ (Bridge)			
	ΠΡΟΣΤΕΓΟΝ (Forecastle)			
	ΥΠΕΡΣΤΕΓΑΣΜΑ (Deckhouses)			
	ΣΤΟΜΙΑ ΚΥΤΩΝ (Hatches)			

ΟΛΙΚΟΣ ΟΓΚΟΣ

ΚΑΘΑΡΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

	ΚΥΤΟΣ No. 1 (No. 1 Hold)			
	ΚΥΤΟΣ No. 2 (No. 2 Hold)			
	ΥΠΟΦΡΑΓΜΑ No. 1 (No. 1 Tween Decks)			
	ΥΠΟΦΡΑΓΜΑ No. 2 (No. 2 Tween Decks)			
	ΣΤΟΜΙΑ ΚΥΤΩΝ (Hatches)			

ΟΛΙΚΟΣ ΟΓΚΟΣ

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

(Κανονισμός 3)

ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑ-
ΜΕΤΡΗΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

1.—(α) Μετά από παράκληση του πλοιοκτήτη η Αρχή μπορεί να επιτρέψει σε πλοίο που χρειάζεται να καταμετρηθεί με τις διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως για την Καταμέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων του 1969 να χρησιμοποιήσει την ολική χωρητικότητα που καταμετρήθηκε με τους περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Χωρητικότητας Πλοίων) Κανονισμούς που εφαρμόζονταν πριν την έναρξη ισχύος της Συμβάσεως, με σκοπό την εφαρμογή των διατάξεων της Διεθνούς Συμβάσεως για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, αυτή η χωρητικότητα όμως δεν θα φαίνεται στο Διεθνές Πιστοποιητικό Χωρητικότητας (1969).

(β) Για ένα τέτοιο πλοίο, το κατάλληλο τετράγωνο στο σχετικό Πιστοποιητικό Ασφάλειας του πλοίου της ισχύουσας Διεθνούς Συμβάσεως περί της Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα ή σε άλλο τέτοιο επίσημο πιστοποιητικό που εκδίδεται από την Αρχή, μπορεί να δείχνει μόνο την ολική χωρητικότητα που καταμετρήθηκε σύμφωνα με τους περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Χωρητικότητας Πλοίων) Κανονισμούς που εφαρμόζοντο πριν την έναρξη ισχύος της Συμβάσεως με την ακόλουθη υποσημείωση:

«Η παραπάνω ολική χωρητικότητα έχει καταμετρηθεί από την Αρχή σύμφωνα με τους περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Χωρητικότητας Πλοίων) Κανονισμούς που εφαρμόζοντο πριν την έναρξη ισχύος της Διεθνούς Συμβάσεως περί της Καταμέτρησεως της Χωρητικότητας των Πλοίων του 1969».

2. Το παρόν σχέδιο δεν θα εφαρμόζεται σε πλοία η τρόπιδα των οποίων τέθηκε μετά τις 31 Δεκεμβρίου του 1985 με τις παρακάτω εξαιρέσεις:

- (α) Όσον αφορά τις απαιτήσεις του Κανονισμού 3 του Κεφαλαίου IV της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα για πλοία των οποίων η τρόπιδα τέθηκε πριν της 18 Ιουλίου 1994, η Αρχή μπορεί να συνεχίσει να εφαρμόζει το σχέδιο, και σ' αυτή την περίπτωση η παραπάνω μνημονευόμενη εγγραφή θα γίνεται στο Πιστοποιητικό Ραδιοτηλεγραφίας μόνο, και
- (β) Όσον αφορά τους Κανονισμούς για φορτηγά πλοία μικρότερα των 1600 κόρων ολικής χωρητικότητας, όπως καταμετρούνται με τους περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Χωρητικότητας Πλοίων) Κανονισμούς, η τρόπιδα των οποίων τέθηκε μετά τις 31 Δεκεμβρίου 1985, η Αρχή μπορεί να συνεχίσει να εφαρμόζει το παρόν σχέδιο μέχρι της 18 Ιουλίου 1994.

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ
(Κανονισμός 4)

ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΣΚΟΠΟΥΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ, 1973, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΤΗΣ, 1978

1.—(α) Μετά από αίτηση πλοιοκτήτη, η Αρχή μπορεί να επιτρέψει σ' ένα πλοίο με ολική χωρητικότητα μικρότερη από 400 κόρους, η καταμέτρηση της οποίας έγινε σύμφωνα με τους περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Χωρητικότης Πλοίων) Κανονισμούς, του οποίου η τρόπιδα τέθηκε την ή πριν από την 31η Δεκεμβρίου, 1985, και το οποίο πρέπει να καταμετρηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης περί της Καταμετρήσεως Χωρητικότητας των Πλοίων του 1969, να χρησιμοποιεί την ολική χωρητικότητα που έχει καταμετρηθεί σύμφωνα με τους περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Χωρητικότης Πλοίων) Κανονισμούς που ίσχυαν πριν να τεθεί σε ισχύ η Σύμβαση περί της Καταμέτρησης της Χωρητικότητας του 1969, προκειμένου να εφαρμοστούν οι απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρυπάνσεως της Θάλασσας από Πλοία 1973/1978. Η χωρητικότητα αυτή ωστόσο δεν θα καταχωρείται στο Διεθνές Πιστοποιητικό Χωρητικότητας (1969).

(β) Για ένα τέτοιο πλοίο, η κατάλληλη θέση στο Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρυπάνσεως Πετρελαίου της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρυπάνσεως της Θάλασσας από Πλοία 1973/1978, ή σε άλλο παρόμοιο επίσημο πιστοποιητικό που εκδίδεται από την Αρχή, μπορεί να δείχνει μόνο την ολική χωρητικότητα που έχει καταμετρηθεί σύμφωνα με τους περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Χωρητικότης Πλοίων) Κανονισμούς με την ακόλουθη υποσημείωση:

«Η παραπάνω ολική χωρητικότητα έχει καταμετρηθεί από την Αρχή σύμφωνα με τους περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Χωρητικότης Πλοίων) Κανονισμούς που εφαρμόζοντο πριν από την έναρξη ισχύος της Διεθνούς Συμβάσεως περί της Καταμετρήσεως της Χωρητικότητας των Πλοίων του 1969.»

2. Το παρόν σχέδιο -δεν θα εφαρμόζεται σε πλοία των οποίων η τρόπιδα τέθηκε μετά τις 31 Δεκεμβρίου 1985, εκτός όσο αφορά τους κανονισμούς για πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω από 400 κόρους καταμετρηθέντα σύμφωνα με τους περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Χωρητικότης Πλοίων) Κανονισμούς των οποίων η τρόπιδα τέθηκε μετά την 31 Δεκεμβρίου 1985, η Αρχή μπορεί να συνεχίσει να εφαρμόζει το παρόν σχέδιο μέχρι της 18 Ιουλίου, 1994.

ΜΕΡΟΣ IV
(Κανονισμός 5)

ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΕΡΜΑΤΟΣ
ΣΕ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΜΕ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΕΝΟ
ΕΡΜΑ (SEGREGATED BALLAST OIL TANKERS)

1. Στο Διεθνές Πιστοποιητικό Χωρητικότητας (1969) κάτω από την επικεφαλίδα «Παρατηρήσεις» μπορεί να γίνει εγγραφή διά τη χωρητικότητα των δεξαμενοπλοίων πετρελαιοειδών διαχωρισμένου έρματος (SEGREGATED BALLAST OIL TANKERS) ως ακολούθως:

«Οι δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος (SEGREGATED BALLAST TANKS) συμμορφούνται με τον Κανονισμό 13 του Παραρτήματος 1 της Διεθνούς Συμβάσεως για την Πρόληψη της Ρυπάνσεως της Θάλασσας από Πλοία, 1973/1978 και η συνολική χωρητικότητα αυτών των δεξαμενών οι οποίες είναι αποκλειστικά προορισμένες για τη μεταφορά υδάτινου έρματος είναι».

2. Η χωρητικότητα των αναφερόμενων παραπάνω δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος (SEGREGATED BALLAST TANKS) θα υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$K_1 \times V_b$$

όπου: $K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (ή όπως στο Προσάρτημα 2 της Διεθνούς Συμβάσεως περί της Καταμετρήσεως της Χωρητικότητας των Πλοίων του 1969).

$V =$ ο συνολικός όγκος όλων των κλειστών χώρων του πλοίου σε κυβικά μέτρα όπως ορίζεται στον Κανονισμό 3 της Διεθνούς Συμβάσεως Περί της Καταμετρήσεως της Χωρητικότητας των Πλοίων του 1969.

$V_b =$ ο συνολικός όγκος των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος (SEGREGATED BALLAST TANKS) σε κυβικά μέτρα που έχει μετρηθεί σύμφωνα με τον κανονισμό 6 της Διεθνούς Συμβάσεως Περί της Καταμετρήσεως της Χωρητικότητας των Πλοίων του 1969.

3. Πληροφορίες για τη χωρητικότητα (που έχει εκφρασθεί με τη μονάδα των 100 κυβικών ποδών ή 2,83 κυβικών μέτρων) των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος (SEGREGATED BALLAST TANKS) που έχουν συμπεριληφθεί στην ολική ή καθαρά χωρητικότητα, μπορούν επίσης να δηλωθούν στα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τους περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Χωρητικότης Πλοίων) Κανονισμούς με την ακόλουθη μορφή:

«Οι δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος (SEGREGATED BALLAST TANKS) συμμορφούνται με τον Κανονισμό 13 του Παραρτήματος 1 της Διεθνούς Συμβάσεως για την Πρόληψη της Ρυπάνσεως της Θάλασσας από Πλοία, 1973/1978 και

(α) η συνολική χωρητικότητα αυτών των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος (SEGREGATED BALLAST TANKS) οι οποίες έχουν συμπεριληφθεί στην ολική χωρητικότητα και είναι προορισμένες αποκλειστικά για τη μεταφορά υδάτινου έρματος είναι κόροι.

- (β) η συνολική χωρητικότητα αυτών των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος (SEGREGATED BALLAST TANKS) που προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά υδάτινου έρματος οι οποίες έχουν συμπεριληφθεί στην ολική χωρητικότητα και δεν έχουν εκπέσει από αυτήν κατά τον καθορισμό της καθαράς χωρητικότητας είναι κόροι.»
4. Η συμμόρφωση πλοίου με τον Κανονισμό 13 του Παραρτήματος Ι της Διεθνούς Συμβάσεως για την Πρόληψη της Ρυπάνσεως της Θάλασσας από Πλοία, 1973/1978 πρέπει να βεβαιώνεται από την Αρχή.

ΜΕΡΟΣ V

(Κανονισμός 6)

ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΕΚΔΟΣΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ, 1978.

Το αναθεωρημένο προσωρινό σχέδιο για την καταμέτρηση της χωρητικότητας ορισμένων πλοίων που εκτίθεται εις το Μέρος II του Πίνακα εφαρμόζεται επίσης και στην εφαρμογή των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης για Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών, 1978.

ΜΕΡΟΣ VI
(Κανονισμός 7)

ΚΥΠΡΙΑΚΗ



ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (1969)

Εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις της
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΤΗΣ
ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ, 1969
με εξουσιοδότηση της Κυβερνήσεως της ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Όνομα Πλοίου	Επίσημος Αριθμός	Διεθνές Διακριτικό Σήμα	Λιμάνι Νηολογήσεως	Ημερομηνία*
--------------	---------------------	-------------------------------	-----------------------	-------------

*Ημερομηνία κατά την οποία τοποθετήθηκε η τρόπιδα ή το πλοίο ήταν σε ανάλογο στάδιο κατασκευής ('Αρθρο 2(6)) ή ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο υπέστη μετατροπές ή μετασκευές μεγάλης έκτασης ('Αρθρο 3(2)(β)) ανάλογα με την περίπτωση.

ΚΥΡΙΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος ('Αρθρο 2 (8))	Πλάτος (Κανονισμός 2 (3))	Ύψος σχεδιάσεως στο μέσο του πλοίου μέχρι το ανώτατο κατάστρωμα (Κανονισμός 2 (2))
--------------------------	------------------------------	--

ΟΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΙΝΑΙ:

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ

ότι οι ανωτέρω χωρητικότητες του πλοίου έχουν προσδιορισθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως περί της Καταμετρήσεως της Χωρητικότητας των Πλοίων, 1969.

Εκδόθηκε στ την 19.....
(Ημερομηνία εκδόσεως)

(Τόπος εκδόσεως πιστοποιητικού)

Ο υπογράφων δηλώνει ότι είναι δεόντως εξουσιοδοτημένος από την Κυβέρνηση της Κυπριακής Δημοκρατίας να εκδώσει το παρόν πιστοποιητικό.

.....
Υπογραφή

ΧΩΡΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ				ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ			
Όνομασία χώρου	Θέση	Μήκος	Όγκος	Όνομασία χώρου	Θέση	Μήκος	Όγκος
Κάτω από το κατάστρωμα							
ΧΩΡΟΙ ΠΟΥ ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ (Κανονισμός 2(5))				ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ (Κανονισμός 4(2))			
Τίθεται αστερίσκος (*) σε εκείνους από τους ανωτέρω αναφερόμενους χώρους που περιλαμβάνουν συγχρόνως κλειστούς και εξαιρούμενους χώρους.				Αριθμός επιβατών σε θαλαμίσκους μέχρι και οκτώ (8) κλινών			
				Αριθμός λοιπών επιβατών.....			
				ΒΥΘΙΣΜΑ ΣΧΕΔΙΑΣΕΩΣ (Κανονισμός 4(2)). . .			
Ημερομηνία και τόπος αρχικής καταμετρήσεως							
Ημερομηνία και τόπος της αμέσως προηγούμενης ανακαταμετρήσεως							
ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:							