

ΟΙ ΠΕΡΙ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΚΑΙ ΆΛΛΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΟΥ 2012

ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ

Κανονισμός

Μέρος Ι
ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1. Συνοπτικός τίτλος.
2. Ερμηνεία.
3. Εφαρμογή και απαγορεύσεις.
4. Σχεδιασμός και υποβολή μελετών.
5. Παρακολούθηση κατασκευής και εγκαταστάσεων.
6. Επιθεωρήσεις και έκδοση Πιστοποιητικού Ασφαλείας.
7. Επιδιορθώσεις, μετασκευές.
8. Περιοχές πλόων.
9. Αριθμός μεταφερόμενων επιβατών.

Μέρος ΙΙ
ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

10. Λειτουργικές απαιτήσεις.
11. Επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών.
12. Προετοιμασία και αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών.
13. Συστήματα προειδοποίησης, αναγγελιών και συναγερμού.
14. Επάνδρωση και προσόντα πληρώματος.
15. Πρώτες βοήθειες.
16. Προστασία του περιβάλλοντος.
17. Σήμανση και πινακίδες.
18. Ατυχήματα.
19. Τηρούμενα έγγραφα.
20. Τέλη.
21. Ισοδύναμες ρυθμίσεις, απαλλαγές.
22. Παραβάσεις – ποινές.

Μέρος ΙΙΙ
ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ –ΓΕΝΙΚΕΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

23. Κατασκευαστική αντοχή.
24. Χώροι επιβατών.
25. Προστασία των επιβατών.
26. Πυροπροστασία.
27. Δίοδοι διαφυγής.
28. Αερισμός.
29. Παράθυρα και παραφωτίδες (φινιστρίνια).
30. Διατάξεις αγκυροβολίας και προσδέσεως.
31. Ύψος εξάλων.
32. Άλλες τεχνικές διατάξεις.

Μέρος ΙV
ΆΘΙΚΤΗ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ – ΕΚΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ

33. Μετακεντρικό ύψος και μελέτη άθικτης ευστάθειας.
34. Άθικτη ευστάθεια ιστιοφόρων.
35. Βιβλιάριο άθικτης ευστάθειας.
36. Εκροή υδάτων.
37. Φορτίο και έρμα.

Μέρος V
ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΚΑΤΟΠΙΝ ΒΛΑΒΗΣ

38. Ερμηνεία.
39. Ευστάθεια ανοικτών λέμβων κατόπιν βλάβης.
40. Στεγανή υποδιαίρεση.
41. Κατακλύσιμο και επιτρεπόμενο μήκος διαμερισμάτων.
42. Ευστάθεια κατόπιν βλάβης.
43. Ακραία διαφράγματα και διαφράγματα χώρου μηχανών.
44. Προσδιορισμός έμφορτων Ισαλων γραμμών υποδιαίρεσης.
45. Κατασκευή και αρχική δοκιμή στεγανών διαφραγμάτων, κλπ.
46. Ανοίγματα σε στεγανά διαφράγματα.

47. Ανοίγματα στο εξωτερικό περίβλημα του σκάφους κάτωθεν της γραμμής ορίου βυθίσσεως.
 48. Στεγανότητα άνωθεν της γραμμής ορίου βυθίσσεως.
 49. Βιβλιόριο ευστάθειας κατόπιν βλάβης και σχέδια ελέγχου βλαβών.

Μέρος VI
 ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ

50. Γενικές απαιτήσεις για μηχανήματα.
 51. Τύπος μηχανών και καύσιμα.
 52. Δεξαμενές και σωληνώσεις καυσίμων.
 53. Αερισμός.
 54. Δίκτυα αποστράγγισης υδροσυλλεκτών.
 55. Συστήματα πηδαλιουχίας.
 56. Προδιαγραφές σωληνώσεων.
 57. Συστήματα ελέγχου.

Μέρος VII
 ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

58. Γενικές απαιτήσεις ηλεκτρικής εγκατάστασης.
 59. Γεννήτριες και κινητήρες.
 60. Πίνακες διανομής.
 61. Καλώδια και σύρματα.
 62. Συσσωρευτές (μπαταρίες).
 63. Γειώσεις.
 64. Συνθήκες έκτακτης ανάγκης.
 65. Λυχνίες.

ΜΕΡΟΣ VIII
 ΜΕΣΑ ΠΥΡΟΣΒΕΣΗΣ

66. Κατασκευή μέσων πυρόσβεσης.
 67. Αντλίες πυρκαγιάς.
 68. Άλλα πυροσβεστικά μέσα.
 69. Μόνιμα συστήματα ανίχνευσης και κατάσβεσης πυρκαγιάς.
 70. Απαιτήσεις σχεδιασμένων μόνιμων συστημάτων ανίχνευσης και κατάσβεσης πυρκαγιάς με αέριο.
 71. Ειδικές απαιτήσεις συστημάτων ανίχνευσης και κατάσβεσης πυρκαγιάς με διοξείδιο του άνθρακα.
 72. Απαιτήσεις προκατασκευασμένων μόνιμων συστημάτων ανίχνευσης και κατάσβεσης πυρκαγιάς με αέριο.
 73. Μόνιμα συστήματα ανίχνευσης και κατάσβεσης πυρκαγιάς με νερό.
 74. Άλλα μόνιμα συστήματα ανίχνευσης και κατάσβεσης πυρκαγιάς σε χώρους μηχανών.
 75. Μαγειρεία.

Μέρος IX
 ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ - ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ - ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

76. Γενικές απαιτήσεις σωστικών μέσων, ναυσιπλοΐας και τηλεπικοινωνιών.
 77. Ατομικά σωσίβια.
 78. Κυκλικά σωσίβια.
 79. Σωστικά σκάφη.
 80. Άλλα σωστικά μέσα.
 81. Ναυσιπλοΐα - τηλεπικοινωνία.
 82. Συντήρηση σωστικών μέσων.

Μέρος X
 ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΟΡΙΣΜΕΝΑ ΣΚΑΦΗ

83. Ειδικές λειτουργικές απαιτήσεις για σκάφη ερασιτεχνικής αλιείας.
 84. Ειδικές λειτουργικές απαιτήσεις για σκάφη μεταφοράς δυτών ή εκπαιδευόμενων δυτών.
 85. Απαιτήσεις για σκάφη εκτέλεσης πλόων μεταφοράς ναυτικών, προσωπικού συνεργείων και άλλων επαγγελματιών μεταξύ λιμένων και αγκυροβολιών ή μεταξύ πλοίων.
 86. Ειδικές απαιτήσεις για φουσκωτά σκάφη.
 87. Ειδικές απαιτήσεις για μικρά επιβατηγά σκάφη.
 88. Κατάργηση Κανονισμών Κ.Δ.Π 342 του 2002.

ΠΡΩΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
 ΔΕΥΤΕΡΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
 ΤΡΙΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθμός 278

Οι περί Ακτοπλοϊκών και Άλλων Επιβατηγών Σκαφών Κανονισμοί του 2012, οι οποίοι εκδόθηκαν από το Υπουργικό Συμβούλιο με βάση το άρθρο 11(β) των περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Κυρωτικών) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμων του 1985 έως 2012, αφού κατατέθηκαν στη Βουλή των Αντιπροσώπων και εγκρίθηκαν από αυτή, δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας σύμφωνα με το εδάφιο (3) του άρθρου 3 του περί Καταθέσεως στη Βουλή των Αντιπροσώπων των Κανονισμών που Εκδίδονται με Εξουσιοδότηση Νόμου, Νόμου (Ν. 99 του 1989 όπως τροποποιήθηκε με τους Νόμους 227 του 1990 μέχρι 3(Ι) του 2010).

ΟΙ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ
ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (ΚΥΡΩΤΙΚΟΙ) ΚΑΙ ΠΕΡΙ ΣΥΝΑΦΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ
ΝΟΜΟΙ ΤΟΥ 1985 ΕΩΣ 2012

Κανονισμοί δυνάμει του άρθρου 11(β)

77 του 1985 Το Υπουργικό Συμβούλιο, ασκώντας τις εξουσίες που του παρέχει το άρθρο 11(β) των περί της
32 του 1989 Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Κυρωτικών) και περί
24(ΙΙ) του 1997 Συναφών Θεμάτων Νόμων του 1985 έως 2012 εκδίδει τους ακόλουθους Κανονισμούς:
10(ΙΙΙ) του 2001
52(ΙΙΙ) του 2004
24(ΙΙ) του 2006
9(ΙΙΙ) του 2009
15(ΙΙΙ) του 2012.

Μέρος Ι
ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

- Συνοπτικός τίτλος. 1. Οι παρόντες Κανονισμοί θα αναφέρονται ως οι περί Ακτοπλοϊκών και Άλλων Επιβατηγών Σκαφών Κανονισμοί του 2012.
- Ερμηνεία. 2. Στους παρόντες Κανονισμούς, εκτός αν από το κείμενο προκύπτει διαφορετική έννοια -
- 45 του 1964. «αιγιαλίτιδα ζώνη» σημαίνει την αιγιαλίτιδα ζώνη της Δημοκρατίας όπως διέπεται από τον περί Αιγιαλίτιδος Ζώνης Νόμο του 1964·
- «ακτοπλοϊκό επιβατηγό σκάφος» ή «σκάφος» σημαίνει πλοίο ή σκάφος που δεν εμπίπτει στις πρόνοιες της Σύμβασης SOLAS και το οποίο εκτελεί πλοίες μεταφέροντας επιβάτες, για εμπορικούς σκοπούς, κατά μήκος των ακτών της Κυπριακής Δημοκρατίας, με σκοπό την θαλάσσια περιήγηση, εκπαίδευση και εξάσκηση στη ναυσιπλοΐα, ερασιτεχνική αλιεία, καταδύσεις, επιβίβαση ή αποβίβαση σε άλλο σκάφος, ναύλωση σκάφους με κυβερνήτη και πλήρωμα και περιλαμβάνει μικρό επιβατηγό σκάφος·
- 128(ι) του 2011. «αναγνωρισμένος οργανισμός» σημαίνει αναγνωρισμένο οργανισμό που έχει εξουσιοδοτηθεί κατά τις διατάξεις του άρθρου 6 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Αναγνώριση και Εξουσιοδότηση Οργανισμών) Νόμου του 2011·
- «αναξιόπλοιο σκάφος» σημαίνει σκάφος που λόγω της ελαττωματικής κατάστασης της κατασκευής, των μηχανημάτων ή του εξαρτισμού του ή λόγω ελλειπών κατ'αριθμό ή προσόντα επάνδρωσης, υπερφόρτωσης ή αντικανονικής φόρτωσης, είναι ακατάλληλο για χρήση στη ναυσιπλοΐα χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή, έχοντας υπόψη τη φύση των πλοίων που εκτελεί·
- «ανοικτή λέμβος» σημαίνει λέμβο που δεν προστατεύεται από εισροή νερών με κατάστρωμα ή συνδυσασμό καταστρώματος και υπερκατασκευής·
- «απαγόρευση απόπλου ή κατακράτηση» σημαίνει ρητή απαγόρευση απόπλου σκάφους λόγω διαπιστωθεισών ελλείψεων που καθιστούν το σκάφος αναξιόπλοιο·
- «Απόφαση 749(18)» σημαίνει την Απόφαση με τη οποία υιοθετήθηκε ο Κώδικας Άθικτης Ευστάθειας για όλους τους τύπους των πλοίων που καλύπτονται από τα Νομοθετήματα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, η οποία υιοθετήθηκε στις 4 Νοεμβρίου 1993 κατά την 18^η Συνέλευση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, όπως η εν λόγω Απόφαση εκάστοτε τροποποιείται·
- «Αρμόδια Αρχή» σημαίνει τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων της Κυπριακής Δημοκρατίας·
- Νοείται ότι, η Αρμόδια Αρχή έχει εξουσία να μεταβιβάζει γραπτώς στον Διευθυντή ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο εργάζεται στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας την άσκηση οποιασδήποτε εξουσίας και την εκτέλεση οποιοδήποτε καθήκοντος που οι παρόντες Κανονισμοί χορηγούν ή αναθέτουν στην Αρμόδια Αρχή·
- «Διευθυντής» σημαίνει τον Διευθυντή του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων της Κυπριακής Δημοκρατίας·

«επαγγελματικό ακτοπλοϊκό σκάφος» σημαίνει σκάφος που κατέχει Πιστοποιητικό Ασφαλείας Ακτοπλοϊκού Επιβατηγού Σκάφους ή Μικρού Επιβατηγού Σκάφους τα τρία τελευταία έτη και στο επίσημο ημερολόγιο του οποίου ανά έτος αποδεικνύονται τουλάχιστον 30 καταχωρήσεις πλόων με επιβάτες·

«επιβαίνων» σημαίνει κάθε άτομο που επιβαίνει του σκάφους, συμπεριλαμβανομένων των μελών του πληρώματος, εξαιρουμένων των παιδιών ηλικίας κάτω του ενός έτους·

«επιβάτης» σημαίνει κάθε άτομο που επιβαίνει του σκάφους έναντι αμοιβής·-

45 του 1963
32 του 1965
82 του 1968
62 του 1973
102 του 1973
42 του 1979
25 του 1980
14 του 1982
57 του 1986
64 του 1987
28(Ι) του 1995
37(Ι) του 1996
138(Ι) του 2003
169(Ι) του 2004
108(Ι) του 2005.

«Επιθεωρητής πλοίων» σημαίνει πρόσωπο το οποίο διορίζεται από το Υπουργικό Συμβούλιο ως Επιθεωρητής Πλοίων δυνάμει του άρθρου 3 των περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγηση, Πώληση και Υποθήκευση Πλοίων) Νόμων του 1963 μέχρι 2005·

«εσοχή» σημαίνει εσοχή στο κατάστρωμα, μήκους μέχρι το ½ του μήκους του σκάφους επί του καταστρώματος·

224 του 1990
106(Ι) του 1992
15(Ι) του 1993
31(Ι) του 1993
53(Ι) του 1993
44(Ι) του 1996
34(Ι) του 1997
15(Ι) του 2002
24(Ι) του 2002
221(Ι) του 2002
19(Ι) του 2003
151(Ι) του 2003
105(Ι) του 2006
61(Ι) του 2009
101(Ι) του 2012.

«ΕΤΕΚ» σημαίνει το Επιστημονικό Τεχνικό Επιμελητήριο Κύπρου που ιδρύθηκε βάσει των περί Επιστημονικού Τεχνικού Επιμελητηρίου Κύπρου Νόμων 1990 έως 2012·

«θέση χειρισμών» σημαίνει τον χώρο ελέγχου και χειρισμών της πορείας του σκάφους·

«καιροστεγές» σημαίνει ότι το νερό δεν εισέρχεται στο σκάφος υπό οποιαδήποτε κατάσταση θάλασσας·

«κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων» είναι το ανώτατο κατάστρωμα μέχρι του οποίου φέρονται τα εγκάρσια στεγανά διαφράγματα·

Επίσημη
Εφημερίδα,
Παράρτημα
Τρίτο (Ι):
18.4.2003
30.4.2004
21.7.2006.

«Κοινοτική Οδηγία 94/25/ΕΚ» σημαίνει την Οδηγία 94/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Ιουνίου 1994 για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών οι οποίες αφορούν τα σκάφη αναψυχής όπως εκάστοτε τροποποιείται, η οποία μεταφέρθηκε στην Κυπριακή Δημοκρατία δυνάμει των περί των Βασικών Απαιτήσεων (Σκάφη Αναψυχής) Κανονισμών του 2003 μέχρι 2006·

«κοινοτικά σκάφη» σημαίνει σκάφη που είναι νηολογημένα και φέρουν τη σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή άλλου κράτους που είναι Συμβαλλόμενο Μέρος στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο που υπογράφηκε στο Οπόρτο τη 2^η Μαΐου 1992 και προσαρμόστηκε από το Πρωτόκολλο το οποίο υπογράφηκε στις Βρυξέλλες την 17^η Μαΐου 1993 όπως αυτή η Συμφωνία εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται·

Εφημερίδα της
Κυβερνήσεως,
Παράρτημα
Τρίτο:
1.12.1955.

«κυπριακό ακτοπλοϊκό επιβατηγό σκάφος» σημαίνει ακτοπλοϊκό επιβατηγό σκάφος που είναι εγγεγραμμένο είτε στο Νηολόγιο Κυπριακών Πλοίων και φέρει τη σημαία της Δημοκρατίας, δυνάμει των διατάξεων των περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγηση, Πώληση και Υποθήκευση Πλοίων) Νόμων του 1963 μέχρι 2005, είτε στο Μητρώο Μικρών Σκαφών που τηρείται από το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας δυνάμει των περί Εκτάκτων Εξουσιών (Έλεγχος Μικρών Σκαφών) Κανονισμών του 1955·

«μήκος» σημαίνει το μήκος του σκάφους που αναγράφεται στο Πιστοποιητικό Νηολόγησης· για σκάφη εγγεγραμμένα στο Μητρώο Μικρών Σκαφών του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας, μήκος σημαίνει το μήκος του σκάφους που αναγράφεται στο Πιστοποιητικό Νηολόγησης του Μικρού Σκάφους·

«μήκος μεταξύ καθέτων» σημαίνει την οριζόντια απόσταση μεταξύ των καθέτων στο πρωραίο και το πρυμναίο σημείο επί της ισάλου γραμμής στο βύθισμα κανονικής λειτουργίας του σκάφους·

«Μηχανικός» σημαίνει διπλωματούχο Ναυπηγό Μηχανικό ή Ναυτικό Μηχανολόγο Μηχανικό που είναι μέλος του ΕΤΕΚ στον οικείο κλάδο ή άλλου αντίστοιχου Επιμελητηρίου ή Επαγγελματικού Συνδέσμου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο οικείο κλάδο·

«μικρό επιβατηγό σκάφος» σημαίνει πλοίο ή σκάφος το οποίο εκτελεί πλόες σε περιοχές πέραν της αιγιαλίτιδας ζώνης της Δημοκρατίας, μεταφέροντας αριθμό επιβατών όχι μεγαλύτερο του 12·

«ναυτικό μίλι» σημαίνει μονάδα μήκους ίση προς 1852 μέτρα·

«νέο σκάφος» σημαίνει κάθε σκάφος που δεν είναι υπάρχον·

«νυκτερινός πλους» σημαίνει πλου ή τμήμα πλου που εκτελείται μετά τη δύση και πριν την ανατολή του ήλιου·

«οργανισμός» σημαίνει αναγνωρισμένο οργανισμό ή άλλο ιδιωτικό οργανισμό που εκτελεί εργασίες αξιολόγησης της ασφάλειας πλοίων εκ μέρους της Αρμόδιας Αρχής·

«πιστοποιητικό ασφαλείας» σημαίνει Πιστοποιητικό Ασφαλείας Ακτοπλοϊκού Επιβατηγού Σκάφους ή Πιστοποιητικό Ασφαλείας Μικρού Επιβατηγού Σκάφους·

«πλους» σημαίνει την πορεία του σκάφους από τον τόπο επιβίβασης των επιβατών του μέχρι τον τόπο τελικής αποβίβασης τους·

«σκάφη υπό σημαία τρίτου κράτους» σημαίνει σκάφη που δεν είναι κοινοτικά·

«στεγανό», όσον αφορά στην κατασκευή, σημαίνει ικανό να προλαμβάνει την εισροή νερού διαμέσου της κατασκευής προς οποιαδήποτε κατεύθυνση κάτωθεν της στήλης νερού που δύναται να προκύψει στην άθικτη κατάσταση ή σε συνθήκες βλάβης·

«Σύμβαση SOLAS» σημαίνει τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, όπως ισχύει στην Κυπριακή Δημοκρατία δυνάμει των περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Κυρωτικών) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμων του 1985 έως 2012·

«τόπος καταφυγής» σημαίνει οποιαδήποτε φυσικά ή τεχνητά προφυλαγμένη περιοχή που μπορεί να χρησιμοποιείται ως καταφύγιο από σκάφος σε συνθήκες που δυνατόν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλειά του·

Επίσημη
Εφημερίδα,
Παράρτημα
Τρίτο (I):
19.7.2002.

«υπάρχον σκάφος» σημαίνει κάθε σκάφος που ναυπηγήθηκε πριν την έναρξη ισχύος των περί Ακτοπλοϊκών και Άλλων Επιβατηγών Σκαφών Κανονισμών του 2002 δηλαδή την 19^η Ιουλίου 2002 και ήταν εφοδιασμένο πριν την ημερομηνία αυτή με Πιστοποιητικό Ασφαλείας Ακτοπλοϊκού Επιβατηγού Σκάφους.

Εφαρμογή και
απαγορεύσεις.

3.-(1) Οι παρόντες Κανονισμοί εφαρμόζονται -

- (α) σε κυπριακά ακτοπλοϊκά επιβατηγά σκάφη, και
- (β) σε ακτοπλοϊκά επιβατηγά σκάφη, υπό σημαία άλλου κράτους μέλους ή άλλης τρίτης χώρας, εφόσον αυτά βρίσκονται στην επικράτεια της Δημοκρατίας.

(2) Απαγορεύεται η διενέργεια πλου -

- (α) σε σκάφος χωρίς ισχύον Πιστοποιητικό Ασφαλείας·
- (β) σε αναξιόπλου σκάφος· και
- (γ) σε σκάφος με αριθμό επιβατών μεγαλύτερο του αριθμού επιβατών που αναγράφεται στο Πιστοποιητικό Ασφαλείας.

Σχεδιασμός
και υποβολή
μελετών.

4. Οι πιο κάτω μελέτες και σχέδια, υπογεγραμμένα από Μηχανικό θα υποβάλλονται στην Αρμόδια Αρχή προς έγκριση-

- (1) Για νέα και για υπάρχοντα σκάφη μήκους 12 μέτρων και άνω -
- (α) σχέδιο γενικής διάταξης με σήμανση ύψους εξάλων
 - (β) μελέτη άθικτης ευστάθειας, μελέτη ευστάθειας κατόπιν βλάβης, όπου αυτό απαιτείται σύμφωνα με τις πρόνοιες των Μερών IV και V, αντίστοιχα των παρόντων Κανονισμών
 - (γ) διαγραμματική απεικόνιση, τεχνική περιγραφή και υπολογισμοί, όπου αυτά απαιτούνται, για τα ακόλουθα:
 - (i) Σύστημα πρόωσης
 - (ii) σύστημα πηδαλιουχίας
 - (iii) σύστημα πρόσδεσης και αγκυροβολίας
 - (iv) δίκτυο αερισμού/ εξαερισμού
 - (v) Δίκτυο αποστράγγισης υδροσυλλεκτών και μόνιμης αντλίας πυρόσβεσης
 - (vi) δίκτυο καυσίμου
 - (vii) δίκτυο λυμάτων και πετρελαιοειδών καταλοίπων
 - (viii) δίκτυο ηλεκτρικής εγκατάστασης και
 - (ix) δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας ανάγκης
 - (δ) σχέδιο πυροσβεστικών και σωστικών μέσων
 - (ε) για ιστιοφόρα σκάφη, σχέδια ιστών, εγκατάσταση ιστών στο σκάφος, σχέδιο ιστίων (πανιών) με κέντρα προστάθειας και συνδέσεις με τον κρεμάμενο εξαρτισμό
 - (στ) για τυποποιημένα σκάφη εργοστασιακής κατασκευής, το εγχειρίδιο του ιδιοκτήτη (owner's manual) και πλήρης τεχνικός φάκελος του κατασκευαστή. Εάν κριθεί απαραίτητο, η Αρμόδια Αρχή δύναται να ζητήσει επιπλέον σχέδια και μελέτες.

(2) Για νέα σκάφη μήκους 12 μέτρων και άνω, πέραν των αναφερομένων στην παράγραφο (1) πιο πάνω θα υποβάλλονται επιπρόσθετα και κατασκευαστικά σχέδια μέσης τομής, διαμήκους τομής και κυρίου καταστρώματος.

(3) Για νέα και υπάρχοντα σκάφη μήκους κάτω των 12 μέτρων -

- (α) σχέδιο γενικής διάταξης με σήμανση ύψους εξάλων, σχέδιο πυροσβεστικών και σωστικών μέσων, σκαριφήματα μέσης τομής, διαμήκους τομής και κύριου καταστρώματος, έκθεση προδιαγραφών μηχανολογικής και ηλεκτρικής εγκατάστασης και μελέτη ευστάθειας σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Μέρους IV των παρόντων Κανονισμών.
- (β) για τυποποιημένα σκάφη εργοστασιακής κατασκευής, το εγχειρίδιο του ιδιοκτήτη (owner's manual) και πλήρης τεχνικός φάκελος του κατασκευαστή. Εάν κριθεί απαραίτητο, η Αρμόδια Αρχή δύναται να ζητήσει επιπλέον σχέδια και μελέτες.

(4) Για τους σκοπούς του παρόντος Κανονισμού, στην περίπτωση ηλεκτρικών ή άλλων ειδικών εγκαταστάσεων, Μηχανικός σημαίνει διπλωματούχο ή αδειούχο Μηχανικό της οικείας ειδικότητας, μέλος του ΕΤΕΚ ή άλλου αντίστοιχου Επιμελητηρίου ή Επαγγελματικού Συνδέσμου Κράτους Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Παρακολούθηση
κατασκευής και
εγκαταστάσεων.

5.-(1) Η παρακολούθηση της κατασκευής, της εγκατάστασης των μηχανημάτων, της ηλεκτρικής εγκατάστασης καθώς και της εγκατάστασης του εξοπλισμού ασφάλειας και ναυσιπλοΐας θα γίνεται από Μηχανικό που θα έχει την επίβλεψη για την τήρηση των εγκεκριμένων σχεδίων και μελετών που απαιτούνται στον Κανονισμό 4. Ο Μηχανικός θα πρέπει να καταθέτει στην Αρμόδια Αρχή βεβαίωση παρακολούθησης των εν λόγω εργασιών και να επισυνάπτεται αναλυτική έκθεση συμμόρφωσης με τις πρόνοιες των παρόντων Κανονισμών. Για νέα σκάφη, απαγορεύεται η έναρξη οποιονδήποτε εργασιών ναυπήγησης πριν την έγκριση από τη Αρμόδια Αρχή των σχεδίων και μελετών που απαιτούνται στον Κανονισμό 4.

(2) Στην παρακολούθηση θα εξακριβώνεται -

- (α) η συμμόρφωση των υλικών, της κατασκευής, των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού με τις εγκριθείσες μελέτες και σχέδια και
- (β) η εφαρμογή ορθών πρακτικών, η τεχνική επάρκεια του προσωπικού και γενικά η ποιότητα των εργασιών και των υλικών.

Ειδικότερα, μετά την ολοκλήρωση της ηλεκτρικής εγκατάστασης του σκάφους, στην παρακολούθηση θα εξακριβώνεται η καταλληλότητα της εγκατάστασης μέσω δοκιμής αντίστασης (megger test) και δοκιμής πλήρωσης (flush test) τα αποτελέσματα των οποίων θα κατατίθενται στην Αρμόδια Αρχή.

(3) Η Αρμόδια Αρχή δυνατόν να απαλλάσσει από την απαίτηση για παρακολούθηση τυποποιημένα μοντέλα εργοστασιακών σκαφών.

(4) Η Αρμόδια Αρχή δυνατόν να ελέγχει την παρακολούθηση της κατασκευής και των εγκαταστάσεων σε οποιοδήποτε στάδιο.

Επιθεωρήσεις
και έκδοση
Πιστοποιητικού
Ασφαλείας.

6.-(1) Τα σκάφη θα υπόκεινται σε αρχική επιθεώρηση, σε περιοδικές και σε έκτακτες επιθεωρήσεις.

(2) Η αρχική και οι περιοδικές επιθεωρήσεις των σκαφών θα γίνονται μετά από γραπτή αίτηση του ιδιοκτήτη ή του εκπροσώπου του. Οι έκτακτες επιθεωρήσεις θα γίνονται χωρίς προειδοποίηση του ιδιοκτήτη ή του εκπροσώπου του.

(3) Σε ακτοπλοϊκά επιβατηγά σκάφη που μετά από επιθεώρηση κριθεί ότι ικανοποιούν τις απαιτήσεις των παρόντων Κανονισμών θα εκδίδεται Πιστοποιητικό Ασφαλείας Ακτοπλοϊκού Επιβατηγού Σκάφους που θα ισχύει για περίοδο που δεν θα υπερβαίνει το ένα έτος και θα είναι στον τύπο που εκτίθεται στο Πρώτο Παράρτημα.

Πρώτο
Παράρτημα.

(4) Σε μικρά επιβατηγά σκάφη που μετά από επιθεώρηση κριθεί ότι ικανοποιούν τις απαιτήσεις των παρόντων Κανονισμών θα εκδίδεται Πιστοποιητικό Ασφαλείας Μικρού Επιβατηγού Σκάφους που θα ισχύει για περίοδο που δεν θα υπερβαίνει το ένα έτος και θα έχει την μορφή που φαίνεται στο Δεύτερο Παράρτημα.

Δεύτερο
Παράρτημα.

(5) Προτού το σκάφος τεθεί για πρώτη φορά σε υπηρεσία εκτέλεσης πλόων για μεταφορά επιβατών θα διενεργείται αρχική επιθεώρηση για-

- (α) διακρίβωση της πιστότητας της κατασκευής και των εγκαταστάσεων του σκάφους βάσει των εγκριθέντων σχεδίων και μελετών, της ποιότητας των εργασιών κατασκευής και εγκατάστασης και της συμμόρφωσης προς τους παρόντες Κανονισμούς,
- (β) δοκιμές εν πλω για διακρίβωση της συμπεριφοράς του σκάφους που θα περιλαμβάνουν έλεγχο της καταλληλότητας της θέσης χειρισμών, της λειτουργίας των μηχανών και του εξοπλισμού, της ικανότητας αναπόδισης και κράτησης και την ικανότητα αγκυροβολίας και πρόσδεσης.

(6) Το Πιστοποιητικό Ασφαλείας θα ανανεώνεται ανά έτος, πριν από την λήξη του, κατόπιν περιοδικής επιθεώρησης που θα διενεργείται με σκοπό την εξακρίβωση συνέχισης της συμμόρφωσης του σκάφους προς τους παρόντες Κανονισμούς.

Ειδικότερα, δύναται να απαιτηθούν τα ακόλουθα-

- (α) Εκτέλεση γυμνασίων για εξακρίβωση της ετοιμότητας του πληρώματος στην αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών καθώς και της καταλληλότητας των εγκαταστάσεων του σκάφους·
- (β) αφαίρεση κατασκευαστικών μελών ή και επενδύσεων για εξέταση ή και υποβολή τους σε δοκιμές προς εξακρίβωση της κατάστασης και των ιδιοτήτων τους·
- (γ) αποσυναρμολόγηση μηχανημάτων ή και δικτύων για εξέταση ή και υποβολή σε δοκιμές προς εξακρίβωση ιδιοτήτων ή απόδοσης λειτουργίας, εξέταση των δεξαμενών και του δικτύου καυσίμων, του αερισμού χώρων μηχανών και δεξαμενών καυσίμων και των συστημάτων αποστράγγισης υδροσυλλεκτών, τηθαλιουχίας και ελέγχου·
- (δ) αποτελέσματα δοκιμής αντίστασης ή και δοκιμής πλήρωσης·
- (ε) δοκιμές εν πλω· και
- (στ) διενέργεια επιθεώρησης υφάλων και πυθμένα του σκάφους έξω από το νερό σε χρονικά διαστήματα που δεν θα απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 12 μήνες για σκάφη κατασκευασμένα από ξύλο και όχι περισσότερο από 24 μήνες για σκάφη κατασκευασμένα από χάλυβα ή πλαστικές ίνες. Η Αρμόδια Αρχή θα ειδοποιείται 2 τουλάχιστον εργάσιμες ημέρες προ της εισαγωγής του σκάφους σε επισκευαστική μονάδα ή άλλο χώρο όπου θα γίνουν επισκευές ή συντήρηση έξω από το νερό.

(7) Τα σκάφη θα υπόκεινται σε έκτακτες επιθεωρήσεις χωρίς προειδοποίηση του ιδιοκτήτη ή του εκπροσώπου του.

(8) Σε περίπτωση που κατά την έκτακτη επιθεώρηση το σκάφος αποδειχθεί αναξίοπλου, ο Επιθεωρητής Πλοίων έχει την εξουσία να αναστέλλει την ισχύ του Πιστοποιητικού Ασφαλείας ή να το ακυρώνει και να απαγορεύει τον απόπλου.

Απαγορεύεται ο απόπλους σε σκάφος που δεν διατίθεται από τον κυβερνήτη, τον ιδιοκτήτη ή τον εκπρόσωπό του, για επιθεώρηση.

(9) Επιπρόσθετα από οποιεσδήποτε άλλες περιπτώσεις απαγόρευσης απόπλου που αναφέρονται στους παρόντες Κανονισμούς, απαγορεύεται ο απόπλους στις περιπτώσεις που υπάρχουν:

- (α) σοβαρές ελλείψεις λειτουργικών απαιτήσεων, επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών, προετοιμασίας και αντιμετώπισης εκτάκτων περιστατικών, συστημάτων προειδοποίησης, αναγγελιών και συναγερμού καθώς και στην επάνδρωση και στα προσόντα του κυβερνήτη και του πληρώματος·
- (β) σοβαρή κατασκευαστική φθορά ή ζημιά στην γάστρα, τα καταστρώματα ή σε κατασκευαστικά μέλη, που επηρεάζει την αξιοπλοΐα του σκάφους·
- (γ) ελλείψεις στις διόδους διαφυγής και στο σύστημα εκροής υδάτων·
- (δ) απουσία ή δυσανάγνωστο γραμμών φορτώσεως ή γραμμών βυθισμάτων·
- (ε) απουσία, φθορά, ακαταλληλότητα ή ελαττωματική λειτουργία μέσων στεγανοποίησης·
- (στ) ανεπαρκής ευστάθεια ή απουσία βιβλιαρίου ευστάθειας·
- (ζ) υπεράριθμοι επιβάτες ή υπερφόρτωση·
- (η) ακαταλληλότητα, μη λειτουργία ή κακή λειτουργία σε βαθμό που να τίθεται σε κίνδυνο η ανθρώπινη ζωή, προσωπηρίων μηχανών, δικτύου καυσίμων, διατάξεων περιορισμού του αερισμού, δικτύου αποστράγγισης υδροσυλλεκτών ή συστήματος ελέγχου μηχανημάτων·
- (θ) ακαταλληλότητα, μη λειτουργία ή φθορά σε βαθμό που να τίθεται σε κίνδυνο η ανθρώπινη ζωή, της ηλεκτρικής εγκατάστασης και της αυτόνομης πηγής ηλεκτρικής ενέργειας ανάγκης·
- (ι) ακαταλληλότητα, απουσία, έλλειψη ή φθορά σε βαθμό που να τίθεται σε κίνδυνο η ανθρώπινη ζωή, των αντλιών πυρκαγιάς, των μόνιμων συστημάτων κατάσβεσης πυρκαγιάς και των μέσων πυρόσβεσης γενικά·
- (κ) απουσία, έλλειψη, φθορά ή ακαταλληλότητα ατομικών σωσιβίων, κυκλικών σωσιβίων, σωστικών σκαφών και μηχανισμών καθάρσεώς τους·
- (λ) απουσία, ακαταλληλότητα ή μη λειτουργία των μέσων τηλεπικοινωνίας σε ότι αφορά την εκπομπή σήματος κινδύνου ή άλλων μηνυμάτων ασφαλείας·
- (μ) απουσία ή μη λειτουργία των μέσων ναυσιπλοΐας·
- (ν) απουσία, έλλειψη, φθορά, ακαταλληλότητα ή μη λειτουργία φανών, σχημάτων και ηχητικών σημάτων.

Επιδιορθώσεις,
μετασκευές.

7.-(1) Ο κυβερνήτης ή ο ιδιοκτήτης του σκάφους θα ειδοποιεί γραπτώς την Αρμόδια Αρχή 2 τουλάχιστον εβδομάδες πριν την έναρξη ευρείας κλίμακας επιδιορθώσεων, μετατροπών ή μετασκευών στην γάστρα ή στα καταστρώματα, διαφοροποίησης των διαστάσεων του σκάφους καθώς και των κυρίων κατασκευαστικών του μελών, άλλων εργασιών που πιθανόν να μεταβάλουν την αντοχή, την κατασκευή πυροπροστασίας, την ευστάθεια, την στεγανότητα ή την υποδιαίρεση ή να επιφέρουν μεταβολές των μηχανημάτων και του συστήματος πρόωσης, των συστημάτων άντλησης, του συστήματος πηδαλιουχίας, της ηλεκτρικής εγκατάστασης και του συστήματος ιστίων που επηρεάζουν το σχεδιασμό του σκάφους με βάση τον οποίο έχει εκδοθεί το Πιστοποιητικό Ασφαλείας.

(2) Για την εκτέλεση των πιο πάνω εργασιών το σκάφος θα θεωρείται νέο σκάφος, θα υποβάλλονται μελέτες και σχέδια υπογεγραμμένα από Μηχανικό και η παρακολούθηση των εργασιών θα γίνεται σύμφωνα με τον Κανονισμό 5.

(3) Εγχειρίδια και βιβλιάρια για χρήση από τον κυβερνήτη και το πλήρωμα που επηρεάζονται από τις πιο πάνω εργασίες θα τροποποιούνται ανάλογα.

- Περιοχές πλώων. 8. Η Αρμόδια Αρχή δύναται να θέσει περιορισμούς στο μήκος, την περιοχή και τη διάρκεια των πλώων λαμβάνοντας υπόψη την γενικότερη ασφάλεια του σκάφους και των επιβαινόντων, τις συνθήκες ναυσιπλοΐας, τις δυνατότητες που του παρέχουν ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η ευστάθεια, η υποδιείρεση, το σύστημα πρόωσης, η ευελιξία και η γενικότερη συμπεριφορά του στη θάλασσα καθώς και η αυτονομία του.
- Αριθμός μεταφερόμενων επιβατών. 9. Ο αριθμός των επιβατών των ακτοπλοϊκών επιβατηγών σκαφών θα καθορίζεται από την Αρμόδια Αρχή και σε καμιά περίπτωση δεν θα υπερβαίνει τους 150. Για τον καθορισμό του αριθμού επιβατών θα λαμβάνονται υπόψη μεταξύ άλλων, ο διαθέσιμος χώρος και η γενική διάταξη του σκάφους, τα μέσα διαφυγής, οι περιοχές πλώων, η φύση της παρεχόμενης υπηρεσίας, η ευστάθεια, η υποδιείρεση, τα σωστικά μέσα, ο αριθμός του πληρώματος και οι κατασκευαστικές προδιαγραφές.

Μέρος II
ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

- Λειτουργικές απαιτήσεις. 10.-(1) Η διακυβέρνηση και οι χειρισμοί του σκάφους θα γίνονται με τρόπο που να εξασφαλίζεται η ασφάλεια των επιβαινόντων και του ιδίου του σκάφους έναντι κινδύνων.
- (2) Απαγορεύεται η απομάκρυνση σκάφους περισσότερο από 3 ναυτικά μίλια από ακτογραμμή όπου μπορούν να αποβιβαστούν ναυαγοί και 6 ναυτικά μίλια από τόπο καταφυγής. Η Αρμόδια Αρχή εξετάζει κατά περίπτωση (και μετά από γραπτή αίτηση του ιδιοκτήτη ή του εκπροσώπου του σκάφους) τη χορήγηση άδειας για πλόες πέραν των πιο πάνω ορίων.
- (3) Απαγορεύεται ο απόπλους σκάφους σε συνθήκες θάλασσας ύψους κύματος μεγαλύτερου του ½ μέτρου και δύναμης ανέμου μεγαλύτερης των 4 μποφόρ ή και συνθήκες περιορισμένης ορατότητας ή σε συνθήκες που προβλέπεται από επίσημο μετεωρολογικό δελτίο ότι θα υπερβούν τα πιο πάνω όρια κατά τη διάρκεια του επιχειρούμενου πλου.
- (4) Απαγορεύεται στον κυβερνήτη και τα μέλη του πληρώματος να εκτελούν καθήκοντα επί σκάφους εφόσον βρίσκονται υπό την επήρεια οινοπνευματωδών ποτών, φαρμακευτικών, ναρκωτικών ή άλλων ουσιών, οι οποίες μπορεί να περιορίσουν τις ικανότητες άσκησης των καθηκόντων τους.
- (5) Προ του απόπλου ο κυβερνήτης θα δοκιμάζει την λειτουργία του πηδαλίου, της σφυρίκτρας, του συστήματος χειρισμών του σκάφους και των μέσων τηλεπικοινωνίας.
- (6) Προ του απόπλου ο κυβερνήτης θα εξακριβώνει ότι το σκάφος δεν έχει εγκάρσια κλίση, το ύψος εξάλων βρίσκεται εντός των προβλεπόμενων ορίων, οι στεγανές θύρες και όλα τα ανοίγματα στην γάστρα έχουν κλειστεί και γενικά θα εξακριβώνει ότι το σκάφος πληροί τις προϋποθέσεις των βιβλιαρίων άθικτης ευστάθειας και ευστάθειας κατόπιν βλάβης.
- (7) Κατά την πρόσδεση του σκάφους θα λαμβάνονται μέτρα προστασίας των επιβατών και αποφυγής ατυχημάτων από κακούς χειρισμούς του σκάφους, των μηχανημάτων και των μέσων πρόσδεσης.
- Επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών. 11.-(1) Θα λαμβάνεται πρόνοια για την ασφαλή επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών σε κρηπίδωμα, αποβάθρα ή άλλο καθορισμένο σημείο, με μέσα που θα παρέχουν προστασία στους επιβάτες.
- (2) Τα σκάφη πρέπει να έχουν διατάξεις ασφαλούς επιβίβασης και αποβίβασης ατόμων με αναπηρίες σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Τρίτου Παραρτήματος.
- Τρίτο Παράρτημα. (3) Χρήση λέμβων επιβίβασης/αποβίβασης επιβατών θα γίνεται μόνο για δρομολόγια διάρκειας μέχρι 15 λεπτών. Οι λέμβοι θα υπόκεινται σε αποδοχή από την Αρμόδια Αρχή, θα έχουν ατομικό σωσίβιο για κάθε επιβαίνοντα και η διακυβέρνηση θα γίνεται από προσοντούχο κυβερνήτη.
- (4) Η μηχανοκίνητη λέμβος εκτάκτου ανάγκης που προβλέπεται από την παράγραφο (2) του Κανονισμού 79 δύναται να χρησιμοποιείται και σαν λέμβος επιβίβασης/αποβίβασης επιβατών.
- (5) Πριν από κάθε απόπλου του σκάφους ο κυβερνήτης θα παραδίδει σε εντεταλμένο αντιπρόσωπο του στο σημείο απόπλου, ενυπόγραφο σημείωμα στο οποίο θα καταγράφονται ο αριθμός του συνόλου των επιβαινόντων (επιβατών, πληρώματος και τυχόν άλλων) και ξεχωριστά ο αριθμός των ανηλικών, βρεφών και ατόμων με αναπηρίες, καθώς επίσης και ονομαστική κατάσταση πληρώματος σύμφωνα με το ναυτολόγιο του σκάφους.
- (6) Ο εντεταλμένος αντιπρόσωπος θα ενημερώνει τον πλησιέστερο Σταθμό Λιμενικής και Ναυτικής Αστυνομίας για το περιεχόμενο του ενυπόγραφου σημειώματος.
- (7) Το ονοματεπώνυμο, η ταυτότητα, η διεύθυνση και ο αριθμός τηλεφώνου του εντεταλμένου αντιπροσώπου θα γνωστοποιούνται στην Αρμόδια Αρχή και στον πλησιέστερο Σταθμό Λιμενικής και Ναυτικής Αστυνομίας.

(8) Το ενυπόγραφο σημείωμα θα είναι διαθέσιμο για άμεση παράδοση σε Επιθεωρητή Πλοίων ή σε εξουσιοδοτημένο προσωπικό της Λιμενικής και Ναυτικής Αστυνομίας.

(9) Ο κυβερνήτης θα ελέγχει τον αριθμό των επιβαινόντων κατά την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών, συμπεριλαμβανομένων και των ενδιάμεσων σταθμών.

Προετοιμασία και αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών.

12.-(1) Σε περίπτωση που παρά το επίσημο μετεωρολογικό δελτίο οι συνθήκες που προβλέπονται στην παράγραφο (3) του Κανονισμού 10 μεταβληθούν σε δυσμενέστερες ο κυβερνήτης Ακτοπλοϊκού Επιβατηγού Σκάφους θα διακόπτει τον πλου και θα κατευθύνει το σκάφος στον πλησιέστερο τόπο καταφυγής.

(2) Τα σωστικά μέσα και τα μέσα πυρόσβεσης θα είναι πάντοτε έτοιμα για χρήση και δεν θα υπάρχουν εμπόδια από άλλο εξοπλισμό ή εξαρτήματα του σκάφους.

(3) Με ευθύνη του κυβερνήτη θα γίνονται οι εξής έλεγχοι-

(α) τα μέσα προειδοποίησης, αναγγελιών και συναγερμού, τα σωστικά μέσα και τα μέσα πυρόσβεσης θα εξετάζονται, περιλαμβανομένης και δοκιμής λειτουργίας όπου ισχύει, τουλάχιστο μια φορά την εβδομάδα και

(β) οι στεγανές θύρες με τους μηχανισμούς και τους ενδείκτες τους, τα επιστόμια, των οποίων το κλείσιμο είναι απαραίτητο για να είναι στεγανά τα διαμερίσματα καθώς και όλα τα επιστόμια των οποίων η λειτουργία είναι απαραίτητη για τις διασυνδέσεις ελέγχου βλαβών, θα ελέγχονται τουλάχιστον μία φορά την εβδομάδα

(4) Ο κυβερνήτης του σκάφους θα εκπαιδεύει κάθε νέο μέλος του πληρώματος, προτού αναλάβει καθήκοντα, στην αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών.

(5) Θα διεξάγονται γυμνάσια διάσωσης ανθρώπου από την θάλασσα, εγκατάλειψης και πυρκαγιάς τουλάχιστον μία φορά κάθε 2 εβδομάδες με ευθύνη του κυβερνήτη και με τη συμμετοχή όλων των μελών του πληρώματος.

(6) Σε σκάφη με αριθμό μελών πληρώματος μεγαλύτερο του 4 θα υπάρχει Πίνακας Διάρθρωσης Πληρώματος για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Στον Πίνακα θα περιγράφονται τα καθήκοντα του κυβερνήτη και κάθε μέλους του πληρώματος σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

(7) Ο κυβερνήτης του σκάφους θα είναι υπεύθυνος για την κατατόπιση, πριν τον απόπλου, των επιβατών για το σήμα γενικού συναγερμού, τις διόδους διαφυγής και τους χώρους φύλαξης των σωσίβιων και τον τρόπο εφαρμογής τους.

(8) Σε περίπτωση κακοκαιρίας, κατάκλυσης, πυρκαγιάς ή άλλου περιστατικού που δυνατόν να οδηγήσει σε εγκατάλειψη του σκάφους, οι επιβάτες θα φορούν ατομικά σωσίβια και το πλήρωμα θα τους παρέχει κάθε σχετική βοήθεια.

Θα προβλέπονται καθορισμένες ενέργειες και μέσα παροχής, από το πλήρωμα, βοήθειας σε άτομα με αναπηρίες.

(9) Ο κυβερνήτης και τα μέλη του πληρώματος θα φορούν ένδυση που να τους καθιστά αναγνωρίσιμους.

Συστήματα προειδοποίησης, αναγγελιών και συναγερμού.

13.-(1) Τα συστήματα προειδοποίησης, αναγγελιών και συναγερμού θα είναι τύπου και σχεδιασμού κατάλληλων για τις ανάγκες του σκάφους και τον σκοπό που εξυπηρετούν.

(2) Σκάφη με περισσότερα από ένα κατάστρωμα ή μήκους 18 μέτρων και άνω θα έχουν σύστημα γενικού συναγερμού και σύστημα αναγγελιών.

(3) Σκάφη μήκους 12 μέτρων και άνω θα έχουν στη θέση Χειρισμών τηλεβόα με εφεδρικές μπαταρίες.

(4) Όταν μεταφέρονται αλλοδαποί επιβάτες οι αναγγελίες θα γίνονται και στην γλώσσα τους και αν αυτό δεν είναι πρακτικά δυνατό θα γίνονται στην αγγλική γλώσσα.

(5) Στη θέση χειρισμών των σκαφών, εξαιρουμένων των ανοικτών λέμβων, θα υπάρχουν-

(α) σύστημα ηχητικής και οπτικής προειδοποίησης για υψηλή στάθμη των υδροσυλλεκτών του μηχανοστασίου, των στεγανών διαμερισμάτων ή άλλων χώρων που δυνατόν να κατακλυσθούν και

(β) σύστημα συναγερμού για πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο με οπτικό και ηχητικό σήμα.

(6) Απαγορεύεται η χρήση συσκευών ενίσχυσης ήχου, οργάνων και συσκευών που έχουν ως αποτέλεσμα ηχορύπανση του περιβάλλοντα χώρου και ανησυχία των περιοίκων, Ανεξάρτητα από τις διατάξεις του Κανονισμού 22, ιδιοκτήτης σκάφους που προκαλεί οχληρία δυνατό να διωχθεί σύμφωνα με τις πρόνοιες του άρθρου 187 του Ποινικού Κώδικα.

Κεφ. 154.

3 του 1962
43 του 1963
41 του 1964
69 του 1964
70 του 1965
5 του 1967
58 του 1967
44 του 1972
92 του 1972
29 του 1973
59 του 1974
3 του 1975
13 του 1979
10 του 1981
46 του 1982
86 του 1983
186 του 1986
111 του 1989
236 του 1991
6(I) του 1994
3(I) του 1996
99(I) του 1996
36(I) του 1997
40(I) του 1998
45(I) του 1998
15(I) του 1999
37(I) του 1999
38(I) του 1999
129(I) του 1999
30(I) του 2000
43(I) του 2000
77(I) του 2000
162(I) του 2000
169(I) του 2000
181(I) του 2000
27(I) του 2001
12(I) του 2002
85(I) του 2002
144(I) του 2002
145(I) του 2002
25(I) του 2003
48(I) του 2003
84(I) του 2003
164(I) του 2003
124(I) του 2004
31(I) του 2005
18(I) του 2006
130(I) του 2006
126(I) του 2007
70(I) του 2008
83(I) του 2008
64(I) του 2009
56(I) του 2011
72(I) του 2011
163(I) του 2011
167(I) του 2011
84(I) του 2012
95(I) του 2012.

Επάνδρωση
και προσόντα
πληρώματος.
105(I) του 2000
162(I) του 2004
64(I) του 2005.

14.-(1) Η ασφαλής επάνδρωση των σκαφών, οι ώρες εργασίας και ανάπαυσης των ναυτικών, η τήρηση φυλακής και η οργανική σύνθεση του πληρώματος θα ρυθμίζονται με βάση τις διατάξεις των περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ασφαλής Επάνδρωση, Ώρες Εργασίας και Τήρηση Φυλακής) Νόμων του 2000 μέχρι 2005.

(2) Το σκάφος θα ευρίσκεται πάντοτε υπό την διακυβέρνηση του κυβερνήτη.

27(I) του 2008.

(3) Ο κυβερνήτης και τα μέλη του πληρώματος θα κατέχουν πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητας και άλλα πιστοποιητικά όπως προβλέπεται στον περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Εκδοση και Αναγνώριση Πιστοποιητικών και Ναυτική Εκπαίδευση) Νόμο του 2008.

(4) Κυβερνήτες ιστιοφόρων σκαφών θα κατέχουν πιστοποιητικό ή βεβαίωση παρακολούθησης ειδικής σειράς μαθημάτων, αποδεκτών από την Αρμόδια Αρχή, για χειρισμό και χρήση σκαφών αυτού του τύπου.

107(ι) του 2000. (5) Ο κυβερνήτης και το πλήρωμα θα είναι εφοδιασμένοι με Πιστοποιητικό Ιατρικής Εξέτασης όπως προβλέπεται στον περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ιατρική Εξέταση Ναυτικών και Έκδοση Πιστοποιητικών) Νόμο του 2000.

(6) Ο κυβερνήτης και το πλήρωμα θα φέρουν επί του σκάφους όλα τα πιστοποιητικά που προβλέπονται από τον παρόντα Κανονισμό.

Πρώτες
βοήθειες.

15.-(1) Τα σκάφη θα είναι εφοδιασμένα με φορητό φαρμακείο για παροχή πρώτων βοηθειών, τοποθετημένο σε μόνιμη και ευδιάκριτη θέση, που θα περιέχει-

- (i) Τριγωνικό επίδεσμο·
- (ii) 3 μέτριες αποστειρωμένες γάζες·
- (iii) 10 αποστειρωμένες γάζες·
- (iv) μεγάλη αποστειρωμένη γάζα·
- (v) 2 ελαστικούς επιδέσμους·
- (vi) Ψαλίδι·
- (vii) Οξυζενέ (Hydrogen Peroxide, H₂O₂)·
- (viii) Ιωδιούχος προβιδόνη 10%·
- (ix) Ποσότητα αντισηπτικού υγρού·
- (x) Ανατομική λαβίδα·
- (xi) 3 ζεύγη χειρουργικά γάντια·
- (xii) 2 λευκοπλάστ σε ρολό·
- (xiii) Μάσκα οξυγόνου·
- (xiv) Φιάλη οξυγόνου·
- (xv) 3 σύριγγες 10 ml (αποστειρωμένες)·
- (xvi) σειρά αντισταμινικών αμπούλων·
- (xvii) 24 δόσεις παυσίπονο αναλγητικό·
- (xviii) 2 συσκευασίες χαπιών ναυτίας· και
- (xix) Σημειωματάριο και στυλό.

(2) Ένα τουλάχιστον μέλος του πληρώματος θα κατέχει Πιστοποιητικό Πρώτων Βοηθειών αποδεκτό από το Υπουργείο Υγείας.

Προστασία του
περιβάλλοντος.

16.-(1) Απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα οιαδήποτε αντικειμένου υγρού ή στερεού συμπεριλαμβανομένων σκουπιδιών, λυμάτων και πετρελαιοειδών καταλοίπων.

(2) Σκάφη με αποχωρητήριο θα έχουν δεξαμενή κατακράτησης λυμάτων χωρητικότητας ίσης προς 4 τουλάχιστο λίτρα ανά επιβαίνοντα και μηχανισμό άντλησης και παράδοσης τους στην ξηρά με διεθνή σύνδεσμο διαμέτρου 38 χιλιοστών.

(3)(α) Τα σκάφη θα έχουν δεξαμενή κατακράτησης πετρελαιοειδών καταλοίπων ελάχιστης χωρητικότητας σύμφωνα με τον Πίνακα II 16(3).

Πίνακας II16(3) – ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ
ΚΑΤΑΚΡΑΤΗΣΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

Μήκος [μ]	Χωρητικότητα [li]
≤12	40
As < ≤18	100
>18	200

(β) Τα σκάφη θα έχουν διάταξη που να επιτρέπει την παράδοση των πετρελαιοειδών καταλοίπων στην ξηρά.

(4) Τα σκάφη θα έχουν επαρκή αριθμό δοχείων σκυβάλων ανάλογα με τον αριθμό των επιβατών. Τα σκύβαλα θα παραδίνονται στην ξηρά.

(5) Το κάπνισμα στους κλειστούς χώρους απαγορεύεται. Στους ανοικτούς χώρους θα υπάρχει επαρκής αριθμός σταχτοδοχείων με άμμο.

(6) Στο Επίσημο Ημερολόγιο του σκάφους θα καταχωρούνται όλες οι παραδόσεις αποβλήτων (όπως λύματα, πετρελαιοειδή κατάλοιπα και σκύβαλα) στην ξηρά. Η καταχώρηση θα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον την ημερομηνία, την ποσότητα και τον παραλήπτη των αποβλήτων.

Σήμανση και
πινακίδες.

17.-(1) Στα σκάφη θα υπάρχουν πινακίδες και σηματοδότηση όπως καθορίζεται πιο κάτω -

(α) Σε εμφανές σημείο του σκάφους θα υπάρχει πινακίδα όπου θα αναγράφεται:
«ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΕΧΕΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ (..) ΑΤΟΜΩΝ/
THIS VESSEL HAS A CARRYING CAPACITY OF (..) PERSONS »

(β) Στα σημεία ανόδου προς καταστρώματα άνωθεν του κυρίου καταστρώματος θα υπάρχει σε εμφανές σημείο πινακίδα όπου θα αναγράφεται ο μέγιστος αριθμός των επιτρεπόμενων στο χώρο επίβατών.

(γ) Η λέμβος επιβίβασης/αποβίβασης θα φέρει στη γάστρα, επιπρόσθετα από την προβλεπόμενη σήμανσή της, σήμανση με το όνομα του σκάφους, το λιμάνι νηολόγησης και τον μέγιστο αριθμό των μεταφερομένων ατόμων.

(δ) Στη θέση που βρίσκεται τοποθετημένο το φαρμακείο για παροχή πρώτων βοηθειών θα υπάρχει πινακίδα όπου θα αναγράφεται:

«ΚΙΒΩΤΙΟ ΠΡΩΤΩΝ ΒΟΗΘΕΙΩΝ / FIRST AID KIT»

(ε) Θα υπάρχει σε εμφανές σημείο πινακίδα όπου θα αναγράφεται:

«ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ η ρίψη οποιωνδήποτε αντικειμένων ή ουσιών σε ξηρά ή υγρά μορφή στη θάλασσα/ The disposal of articles or any substances in solid or liquid form into the sea is PROHIBITED».

(ζ) Και στις δύο πλευρές των διόδων διαφυγής, θα υπάρχουν φωσφορίζουσες πινακίδες όπου θα αναγράφεται:

«ΕΞΟΔΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ – ΤΗΡΗΣΤΕ ΑΠΟΣΤΑΣΗ / EMERGENCY EXIT – KEEP CLEAR».

(η) Και στις δύο πλευρές των υδατοστεγών θυρών, θα υπάρχουν φωσφορίζουσες πινακίδες όπου θα αναγράφεται:

«ΥΔΑΤΟΣΤΕΓΗΣ ΘΥΡΑ – ΝΑ ΜΕΝΕΙ ΚΛΕΙΣΤΗ / WATERTIGHT DOOR – KEEP CLOSED».

(θ) Στη θέση της διάταξης διακοπής κλεισίματος του κρουνοῦ που απαιτείται στην υποπαραγράφο (iv) της παραγράφου (3) του Κανονισμού 52 θα υπάρχει πινακίδα στην οποία θα αναγράφεται:

«ΚΡΟΥΝΟΣ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ / FUEL SHUT-OFF VALVE»

(ι) Οι θέσεις που βρίσκονται τα μέσα πυρόσβεσης θα είναι κατάλληλα σηματοδοτημένες με φωσφορίζοντα σχήματα ή πινακίδες.

(κ) Στη θέση ενεργοποίησης και ελέγχου του συστήματος ανίχνευσης και κατάσβεσης πυρκαγιάς καθώς και στον χώρο φύλαξης των κυλίνδρων αερίου πυρόσβεσης, θα υπάρχει πινακίδα οδηγιών ενεργοποίησης του συστήματος.

(λ) Τα ατομικά σωσίβια θα σηματοδοτούνται με το όνομα του σκάφους. Τα κυκλικά σωσίβια και οι πλευστικές συσκευές θα σηματοδοτούνται με το όνομα του σκάφους και το λιμάνι νηολόγησης.

(μ) Οι χώροι φύλαξης των ατομικών σωσιβίων ενηλίκων καθώς και των παιδικών ατομικών σωσιβίων θα είναι κατάλληλα σηματοδοτημένοι με φωσφορίζοντα σχήματα ή πινακίδα για το είδος και τον αριθμό σωσιβίων που φυλάσσονται εκεί.

Θα υπάρχουν αναρτημένες πινακίδες οδηγιών και σχεδίων χρήσεως των ατομικών σωσιβίων.

(ν) Η μηχανοκίνητη λέμβος έκτακτης ανάγκης θα φέρει στη γάστρα, επιπρόσθετα από την προβλεπόμενη σήμανσή της, σήμανση με το όνομα του σκάφους, το λιμάνι νηολόγησης και τον μέγιστο αριθμό των μεταφερομένων στην λέμβο ατόμων.

(ξ) Στη θέση που είναι εγκατεστημένη η συσκευή ασυρμάτου επικοινωνίας υψηλής συχνότητας (VHF) θα υπάρχει πινακίδα οδηγιών για την εκπομπή σήματος κινδύνου.

(ο) Σε σκάφη που δεν πληρούνται οι πρόνοιες των παραγράφων (2) του Κανονισμού 11 και (11) του Κανονισμού 24 θα υπάρχει σε εμφανές σημείο πινακίδα όπου θα αναγράφεται :

«ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΙ ΓΙΑ ΝΑ ΠΑΡΕΧΕΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΣΕ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΕΣ / THIS VESSEL IS NOT CONSTRUCTED TO PROVIDE FACILITIES TO PEOPLE WITH DISABILITIES».

(2) Η σήμανση θα γίνεται στην ελληνική και την αγγλική γλώσσα χωρίς να αποκλείονται επιπρόσθετες γλώσσες, κατά την κρίση της Αρμόδια Αρχής.

(3)(α) Το ελάχιστο ύψος των ψηφίων θα είναι 5 εκατοστόμετρα με εξαίρεση τα ατομικά σωσίβια όπου θα μπορεί να είναι 2,5 εκατοστόμετρα.

(β) Το ελάχιστο ύψος των ψηφίων σε πινακίδες, με εξαίρεση τις πινακίδες οδηγιών θα είναι 2,5 εκατοστόμετρα.

Ατυχήματα.

18.-(1) Ο κυβερνήτης, ο ιδιοκτήτης ή ο διαχειριστής του σκάφους θα ενημερώνει την Αρμόδια Αρχή αμέσως μόλις το σκάφος, τα μηχανήματα, ο εξοπλισμός του ή οι επιβαίνοντες υποστούν ζημιά ή εμπλακούν σε ατύχημα ή κατάσταση που θα μπορούσε να επηρεάσει την ασφάλεια του σκάφους, των επιβαινόντων ή το θαλάσσιο περιβάλλον.

(2) Ο κυβερνήτης, ο ιδιοκτήτης ή ο διαχειριστής του σκάφους θα υποβάλλει έκθεση των γεγονότων κάθε ατυχήματος και θα παρέχει οποιανδήποτε βοήθεια ζητηθεί από την Αρμόδια Αρχή.

Τηρούμενα έγγραφα.

19.-(1) Το Πιστοποιητικό Ασφαλείας θα είναι αναρτημένο σε εμφανές σημείο του σκάφους.

(2) Στο Επίσημο Ημερολόγιο του σκάφους θα καταχωρούνται σε κάθε πλου, μεταξύ άλλων, ο μεταφερόμενος αριθμός επιβατών, η ακριβής πορεία και διαδρομή του σκάφους, η ώρα και το σημείο απόπλου και κατάπλου καθώς και τυχόν ενδιάμεσο σταθμό και οι ακριβείς χρόνοι κλεισίματος και ανοίγματος των στεγανών θυρών.

(3) Η εκπαίδευση, τα γυμνάσια και οι έλεγχοι που απαιτείται να γίνονται από τον κυβερνήτη και το πλήρωμα θα καταχωρούνται στο Επίσημο Ημερολόγιο του σκάφους.

(4) Σε περίπτωση ατυχήματος ή άλλου περιστατικού που αναφέρεται στην παράγραφο (1) του Κανονισμού 18, ο κυβερνήτης θα διενεργεί εγγραφή του γεγονότος στο Επίσημο Ημερολόγιο του σκάφους.

Τέλη,
44(I) του 2010.

20. Για την καταβολή τελών, εφαρμόζεται ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Τέλη και Φορολογικές Διατάξεις) Νόμος του 2010.

Ισοδύναμες
ρυθμίσεις,
απαλλαγές.

21.-(1) Κατόπιν υποβολής αίτησης από τον ιδιοκτήτη του σκάφους, η Αρμόδια Αρχή, λαμβάνοντας υπόψη τα τεχνικά χαρακτηριστικά και την κατασκευή του σκάφους, το είδος των προσφερομένων υπηρεσιών, την περιοχή και διάρκεια των πλόων και τον προβλεπόμενο χρόνο διάσωσης σε περίπτωση κινδύνου, δύναται να-

- (α) εγκρίνει διατάξεις, εξοπλισμό και όργανα ως ισοδύναμα με τα απαιτούμενα από τους παρόντες Κανονισμούς·
- (β) εγκρίνει προσωρινές απαλλαγές ή και ισοδύναμες ρυθμίσεις λαμβάνοντας πρόνοια να μη μειώνονται τα επίπεδα ασφάλειας του σκάφους και των επιβαινόντων και πρόληψης της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος·
- (γ) εκδίδει, σε εξαιρετικές περιπτώσεις Πιστοποιητικό Ασφαλείας για περισσότερους από 150 επιβάτες, για συγκεκριμένο πλου και
- (δ) απαλλάξει σκάφη μήκους κάτω των 12 μέτρων για μεταφορά μέχρι και 15 επιβατών από απαιτήσεις των Μερών III, V, VI, VII και VIII όταν η εφαρμογή τους δεν κριθεί αναγκαία ή πρακτική, λαμβάνοντας πρόνοια να μη μειώνονται τα επίπεδα ασφάλειας του σκάφους και των επιβαινόντων και πρόληψης της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

(2) Οι απαλλαγές, οι ισοδύναμες ρυθμίσεις και οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες δόθηκαν θα καταγράφονται στο Πιστοποιητικό Ασφαλείας.

Παραβάσεις –
ποινές.

22. Οποιοδήποτε πρόσωπο παραβαίνει τους παρόντες Κανονισμούς είναι ένοχο αδικήματος και σε περίπτωση καταδίκης υπόκειται σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τα οκτώ χιλιάδες πεντακόσια σαράντα τρία ευρώ (€8.543) ή σε ποινή φυλάκισης μέχρι δύο (2) ετών ή και με τις δύο αυτές ποινές.

Μέρος III
ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ – ΓΕΝΙΚΕΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Κατασκευαστική
αντοχή.

23.-(1) Η κατασκευή των σκαφών θα είναι τύπου και σχεδιασμού κατάλληλων για ασφαλή λειτουργία στις συνθήκες των εκτελούμενων πλόων και θα παρέχει στους επιβάτες και το πλήρωμα προστασία από κινδύνους ατυχημάτων.

(2) Τα σκάφη θα είναι κατασκευασμένα σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αναγνωρισμένων οργανισμών ή τεχνικών προτύπων αποδεκτών από την Αρμόδια Αρχή σε ότι αφορά τα υλικά κατασκευής, τις διαστάσεις των κατασκευαστικών μερών, τις συνθήκες πλεύσης και γενικά τη λειτουργία και το σκοπό που θα εξυπηρετούν.

Εναλλακτικά, θα διενεργείται σχεδιασμός με βασικές αρχές της Ναυπηγικής με περιθώρια ασφαλείας που θα ορίζει η Αρμόδια Αρχή.

(3) Η Αρμόδια Αρχή δύναται να ζητήσει δείγματα προς αποδοχή ή και πιστοποιητικά υλικών της κατασκευής νέων σκαφών ή της μετασκευής υπαρχόντων σκαφών. Η Αρμόδια Αρχή επίσης δύναται να ζητήσει έγγραφα πιστοποίησης των ιδιοτήτων των υλικών σε ότι αφορά τις μηχανικές τους ιδιότητες, περιλαμβανομένης και της θερμικής συμπεριφοράς.

(4) Ιδιαίτερη σημασία θα δίδεται στις συνθήκες φύλαξης των υλικών προ της χρήσης τους στην κατασκευή.

Χώροι επιβατών.

24.-(1) Οι χώροι επιβατών θα είναι διαμορφωμένοι και εξοπλισμένοι με τρόπο που να παρέχεται ασφάλεια στους επιβάτες.

(2) Για κάθε επιβάτη θα διατίθεται-

(α) κάθισμα ελάχιστου πλάτους 50 εκατοστών και

(β) ελάχιστη επιφάνεια 0,81 τετραγωνικών μέτρων σε νέα σκάφη και 0,64 τετραγωνικών μέτρων σε υπάρχοντα σκάφη, κατάλληλη για διακίνηση.

Σκάφη μήκους κάτω των 12 μέτρων που εκτελούν πλόες μείζονος διάρκειας 1½ ώρας θα απαλλάσσονται από τις απαιτήσεις ελάχιστης επιφάνειας.

(3) Το ύψος οροφών των κοινόχρηστων χώρων θα είναι τουλάχιστον 2 μέτρα.

(4) Τα δάπεδα θα έχουν αντιολισθητικά χαρακτηριστικά.

(5) Οι χώροι επιβατών δεν θα περιέχουν εξοπλισμό παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, μετασχηματιστές, εξαρτήματα με ψηλή θερμοκρασία, σωληνώσεις και περιστρεφόμενα μηχανήματα εκτός αν έχουν επαρκή προστασία ή μόνωση.

(6) Τα καθίσματα θα είναι τοποθετημένα ώστε να μην αποτελούν εμπόδιο για την διαφυγή των επιβατών προς τις κλίμακες του σκάφους και το χώρο αποβίβασης.

(7) Μπροστά από κάθε κάθισμα θα διατίθεται ανοικτός χώρος τουλάχιστον 40 εκατοστών για άνεση του επιβάτη. Σε περίπτωση που ο χώρος αυτός εφάπτεται διαδρόμου, η απόσταση αυτή θα αυξάνεται σε τουλάχιστον 80 εκατοστά.

(8) Οι διάδρομοι θα έχουν ελάχιστο πλάτος 80 εκατοστών.

(9) Θα υπάρχει ελεύθερος χώρος τουλάχιστον 80 εκατοστών μεταξύ απέναντι καθισμάτων.

(10) Τα σκάφη θα διαθέτουν τουλάχιστον ένα αποχωρητήριο και νιπτήρα ανά 40 επιβάτες. Η επιφάνεια του πατώματος του αποχωρητηρίου θα είναι τουλάχιστον 0,81 τετραγωνικά μέτρα. Για τα αποχωρητήρια και τους νιπτήρες δεν θα χρησιμοποιείται θαλάσσιο νερό.

Σκάφη χωρίς αποχωρητήριο και νιπτήρα δύναται να εκτελούν πλόες μείζονος διάρκειας 1½ ώρας. Σε εμφανές σημείο του σκάφους, ορατό κατά την επιβίβαση, θα αναρτάται πινακίδα διαστάσεων τουλάχιστον 20x15 εκατοστών που θα αναγράφει στα ελληνικά και αγγλικά τα πιο κάτω:

«Το σκάφος δεν διαθέτει χώρους υγιεινής – Μείζονη διάρκεια πλόων 1½ ώρα / There is no toilet on this boat – maximum duration of trip 1½ hour».

(11) Τηρουμένων των όρων της παραγράφου (2) του Κανονισμού 11, οι χώροι επιβατών, περιλαμβανομένων των χώρων υγιεινής, θα είναι διαμορφωμένοι με τρόπο που να διευκολύνει τη διακίνηση ατόμων με αναπηρίες σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Τρίτου Παραρτήματος :

Τρίτο
Παράρτημα.

Νοείται ότι στις περιπτώσεις ορισμένων σκαφών όπου η Αρμόδια Αρχή θα κρίνει ότι κάτι τέτοιο είναι πρακτικά ανεφάρμοστο, τότε θα χορηγείται σχετικό πιστοποιητικό απαλλαγής τους, τηρουμένης της υποχρέωσης που τίθεται στην παράγραφο (1)(ο) του Κανονισμού 17. Δεν απαλλάσσονται από την υποχρέωση παροχής διευκολύνσεων σε άτομα με αναπηρίες-

(α) νέα σκάφη μήκους 24 μέτρων και άνω

(β) σκάφη μήκους 20 μέτρων και άνω τα οποία ναυπηγούνται κατά ή μετά την έναρξη της ισχύος των παρόντων Κανονισμών.

(12) Οι πρόνοιες των παραγράφων (3), (7), (8) και (9) όταν εφαρμόζονται σε υπάρχοντα σκάφη δεν θα πρέπει να προκαλούν εκτεταμένες κατασκευαστικές αλλαγές όταν η αλλαγή της υπάρχουσας διάταξης δεν θα βελτιώνει σημαντικά, κατά την κρίση της Αρμόδιας Αρχής, την ασφάλεια των επιβατών.

Προστασία των επιβατών.

25.-(1) Τα σκάφη θα έχουν προστατευτικό κιγκλιδώμα ή άλλη κατασκευή ισοδύναμης προστασίας των επιβατών όταν αυτοί διακινούνται στο σκάφος, που θα είναι ισχυρής κατασκευής και με ελάχιστο ύψος 100 εκατοστών από το κατάστρωμα. Στην περίπτωση κιγκλιδώματων το διάστημα μεταξύ των ενδιάμεσων οριζόντιων χωρισμάτων δεν θα υπερβαίνει τα 35 εκατοστά. Η απόσταση μεταξύ των κάθετων στηριγμάτων δεν θα υπερβαίνει τα 120 εκατοστά.

(2) Το κατώτατο μέρος του κιγκλιδώματος θα προστατεύεται με πλέγμα ύψους τουλάχιστον 50 εκατοστών σε όλο το μήκος του κιγκλιδώματος.

(3) Σε ιστιοφόρα σκάφη το ύψος των κιγκλιδώματων δύναται, μετά από έγκριση της Αρμόδιας Αρχής, να περιοριστεί μέχρι τα 50 εκατοστά.

Ιστιοφόρα σκάφη που μεταφέρουν επιβάτες αποκλειστικά για εκπαίδευση και εξάσκηση δυνατόν να απαλλάσσονται από τις απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού αν η Αρμόδια Αρχή κρίνει ότι αυτές δυσχεραίνουν τη λειτουργία του σκάφους.

(4) Η κατασκευή ισοδύναμης προστασίας μπορεί να συνίσταται σε συρματόσχοινα ή δρύφρακτα (παραπέτα) αντοχής και στήριξης ισοδύναμης με τα κιγκλιδώματα.

Πυροπροστασία.

26.-(1) Στη γενική κατασκευή του σκάφους θα λαμβάνεται υπόψη ο περιορισμός των κινδύνων πυρκαγιάς στο ελάχιστο.

Η γάστρα, τα καταστρώματα, οι υπερκατασκευές, οι χώροι ενδιαίτησης και τα διαχωριστικά θα κατασκευάζονται από υλικά τα οποία δεν εκλύουν κατά την καύση τους ουσίες που πιθανόν να προκαλέσουν βλάβη κατόπιν εισπνοής.

Σκάφη κατασκευασμένα από πλαστικές ίνες που περιέχουν ρητίνη γενικής χρήσης θα έχουν εγκατάσταση πυρανίχνευσης σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Μέρους VIII και το υλικό θα υπόκειται σε αποδοχή από την Αρμόδια Αρχή.

(2) Οι χώροι μηχανημάτων και δεξαμενών καυσίμων θα είναι ξεχωριστοί από τους χώρους επιβατών.

(3) Χώροι μηχανημάτων που γεινιάζουν με χώρους επιβατών θα χωρίζονται με διαχωριστικά από άκαυστα ή βραδύκαυστα υλικά, αποδεκτά από την Αρμόδια Αρχή.

Για τους χώρους κύριων μηχανών, βοηθητικών μηχανημάτων και σε κουζίνες όπου παρασκευάζεται φαγητό, η ελάχιστη ακεραιότητα έναντι πυρκαγιάς καθορίζεται ως Μόνωση A-60 σε χαλύβδινες, ξύλινες ή πλαστικές επιφάνειες. Οι χώροι θα μονώνονται πλήρως εκτός του πατώματος. Η αναφορά σε A-60 αντιστοιχεί στη μόνωση που επιτυγχάνει τον αντίστοιχο βαθμό προστασίας σύμφωνα με τους Κανονισμούς της Σύμβασης SOLAS.

(4) Καύσιμα υλικά θα φυλάσσονται μακριά από θερμαινόμενες επιφάνειες.

(5) Θερμαινόμενες επιφάνειες θα έχουν μόνωση.

(6) Η φύλαξη στο σκάφος χρωμάτων ή άλλων εύφλεκτων υλικών, όχι απαραίτητων για την κανονική λειτουργία του σκάφους, απαγορεύεται.

(7) Τα σκουβαλοδοχεία θα είναι κατασκευασμένα από άκαυστα υλικά και δεν θα έχουν ανοίγματα στις πλευρές ή στον πυθμένα.

(8) Ο ηλεκτρικός εξοπλισμός και οι ηλεκτρικοί πίνακες θα προστατεύονται από νερά ή υγρά καύσιμα. Ελαστικές σωληνώσεις και σωλήνες καυσίμων θα εγκαθίστανται κατά το δυνατό μακριά από πηγές θερμότητας. Σωληνώσεις εξαγωγής καυσαερίων μηχανών εσωτερικής καύσεως, λεβήτων ή εξαγωγών εστιών παρασκευής τροφής θα είναι μονωμένες και κατά το δυνατό μακριά από εύφλεκτα υλικά.

Δίοδοι διαφυγής. 27.-(1) Σε σκάφη με κατάστρωμα, κάθε κλειστός χώρος προσιτός σε επιβάτες ή στο πλήρωμα θα έχει τουλάχιστον 2 διόδους διαφυγής σε αντίθετη θέση και ικανή απόσταση μεταξύ τους. Κατά την κρίση της Αρμόδιας Αρχής μπορεί να εξαιρεθούν από την απαίτηση για δεύτερη έξοδο διαφυγής, χώροι που λόγω μικρού μεγέθους ή μη συχνής χρήσης δεν είναι πρακτικό ή και κατασκευαστικά εφικτό να εφαρμοστεί.

(2) Οι διαστάσεις και ο αριθμός των διόδων διαφυγής θα είναι επαρκείς για ασφαλή και ταχεία διαφυγή όλων των επιβαινόντων που θα φέρουν ατομικό σωσίβιο, από τον χώρο που εξυπηρετούν.

(3) Οι θύρες και οι δίοδοι διαφυγής δεν θα έχουν πλάτος μικρότερο των 80 εκατοστών και στην περίπτωση χώρων που εξυπηρετούν πέραν των 50 ατόμων όχι μικρότερο των 120 εκατοστών.

Σκάφη μήκους κάτω των 12 μέτρων θα έχουν 2 διόδους διαφυγής με ελάχιστο πλάτος 60 εκατοστών για την μία και 45 εκατοστών για την άλλη.

(4) Τα μέσα κλεισίματος των διόδων διαφυγής θα ανοίγουν εύκολα και γρήγορα, από ένα μόνο άτομο, προς την κατεύθυνση διαφυγής, και από τις δύο πλευρές τους, σε συνθήκες φωτισμού ή σκότους και θα έχουν ικανοποιητική αντοχή.

(5) Για υπάρχοντα σκάφη και προκατασκευασμένα σκάφη, η Αρμόδια Αρχή μπορεί κατά την κρίση της να αποδεχθεί μικρότερες διαστάσεις ή/και αριθμό διόδων διαφυγής σε χώρους που λόγω μικρού μεγέθους ή μη συχνής χρήσης δεν είναι πρακτικό ή και κατασκευαστικά εφικτό να εφαρμοστεί.

Αερισμός. 28.-(1) Οι κλειστοί ή μερικώς κλειστοί χώροι θα αερίζονται επαρκώς.

(2) Δεν θα υπάρχουν σωληνώσεις καυσίμων ή άλλα ξένα υλικά σε αεραγωγούς.

(3) Για κάθε εγκατάσταση μηχανικού αερισμού θα υπάρχει και διακόπτης του στη Θέση Χειρισμών.

(4) Χώροι εγκατάστασης συσσωρευτών (μπαταριών) θα αερίζονται επαρκώς.

Παράθυρα και παραφωτίδες (φινιστρίνια). 29.-(1) Όπου χρησιμοποιείται γυαλί ή άλλο υαλώδες υλικό σε χώρους επιβατών, αυτό δεν θα σπάει σε θρύψαλα σε περίπτωση που υποστεί ζημιά.

(2) Παράθυρα, παραφωτίδες και τα μέσα στερέωσης τους στο σκάφος ή σε υπερκατασκευές θα αντέχουν στο μέγιστο αναμενόμενο φορτίο από κυματισμό και άνεμο.

(3) Τα ανοίγματα στη θέση χειρισμών θα είναι μεγέθους επαρκούς για καλή ορατότητα. Οι υαλοπίνακες θα μεταδίδουν τουλάχιστον το 70% από το φως της ημέρας.

Διατάξεις αγκυροβολίας και προσδέσεως. 30.-(1) Τα σκάφη θα έχουν εξοπλισμό και διατάξεις που θα εξασφαλίζουν ασφαλή αγκυροβολία και πρόσδεση, επαρκή για το μέγεθος τους καθώς και για τα ύδατα στα οποία θα διακινούνται.

(2) Τα σχοινιά πρόσδεσης θα έχουν επαρκή αντοχή και θα τηρούνται σε καλή κατάσταση.

(3) Ελάχιστες απαιτήσεις άγκυρας, αλύσων και σχοινιών καθορίζονται στον Πίνακα III30(3) σύμφωνα με τον αριθμό εξαρτισμού του σκάφους.

Ο αριθμός εξαρτισμού, AE, θα υπολογίζεται με τον τύπο:

$$AE = 0,25LBD + \Sigma \{0,15bh\}$$

Όπου: L το ολικό μήκος του σκάφους

B το μέγιστο πλάτος της γάστρας

D το ύψος της γάστρας στο μέσο από το άνω μέρος τρόπιδας μέχρι την ακμή του κυρίου καταστρώματος στο πλευρό του σκάφους

l, b, h είναι το μήκος, πλάτος και ύψος κάθε υπερκατασκευής, αντίστοιχα, όλες οι διαστάσεις σε μέτρα. Σε περίπτωση που υπάρχουν περισσότερες από μία υπερκατασκευές, αυτές θα αθροίζονται ξεχωριστά.

Πίνακας ΙΙΙ30(3) – ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑΣ

Αριθμός Εξαρτισμού (ΑΕ)	Μάζα Άγκυρας (Χλγ)	Καλώδιο			
		Ολικό Μήκος (μ)	Διάμετρος (Χιλ)		
			Άλυσος	Συρματόσχοινο	Συνθετικό Σχοινί
10	22	55	6	6	9
20	30	55	8	8	11
40	40	100	9	9	12
60	50	110	10	10	15
80	70	120	11	11	18
100	90	140	12	12	18
140	110	150	12	12	-
180	130	150	12	12	-
220	150	150	12	12	-

Αν ο ΑΕ είναι μεταξύ των τιμών του Πίνακα ΙΙΙ30(3) τότε χρησιμοποιείται ο αμέσως μεγαλύτερος ΑΕ. Εάν βρίσκεται εκτός των ακραίων τιμών τότε χρησιμοποιείται ο πλησιέστερος ΑΕ. Εάν χρησιμοποιηθεί συρματόσχοινο ή σχοινί τότε η άγκυρα θα συνδέεται με αυτό μέσω αλύσου ελάχιστου μήκους 120 εκατοστομέτρων.

Για υπάρχοντα σκάφη μέχρι 50% απόκλιση από τον Πίνακα ΙΙΙ30(3) στις τιμές γίνονται αποδεκτά.

Ύψος εξάλων.

31.-(1) Το ελάχιστο επιτρεπόμενο ύψος εξάλων σκαφών που δεν αναφέρονται στις παραγράφους (2) και (3) θα λαμβάνεται ως το μεγαλύτερο από τα ύψη που καθορίζουν οι μελέτες κατασκευής, άθικτης ευστάθειας και ευστάθειας κατόπιν βλάβης αλλά δεν θα είναι μικρότερο από-

- (α) το ύψος που καθορίζεται με γραμμική παρεμβολή μεταξύ 300 και 750 χιλιοστομέτρων σε σκάφη μήκους 6 μέτρων και άνω και μικρότερου των 18 μέτρων·
- (β) 750 χιλιοστόμετρα σε σκάφη μήκους 18 μέτρων και άνω.

(2) Το ελάχιστο επιτρεπόμενο ύψος εξάλων ανοικτών λέμβων θα λαμβάνεται ως το μεγαλύτερο από τα ύψη που καθορίζουν οι μελέτες κατασκευής, άθικτης ευστάθειας και ευστάθειας κατόπιν βλάβης αλλά δεν θα είναι μικρότερο από-

- (α) το ύψος που καθορίζεται με γραμμική παρεμβολή μεταξύ 400 και 800 χιλιοστομέτρων σε σκάφη μήκους 6 μέτρων και άνω και μικρότερου των 18 μέτρων·
- (β) 800 χιλιοστόμετρα σε σκάφη μήκους 18 μέτρων και άνω.

(3) Το ελάχιστο επιτρεπόμενο ύψος εξάλων ιστιοφόρων σκαφών θα λαμβάνεται ως το μεγαλύτερο από τα ύψη που καθορίζουν οι μελέτες κατασκευής, άθικτης ευστάθειας και ευστάθειας κατόπιν βλάβης.

(4)(α) Το ύψος εξάλων θα μετρείται από την Γραμμή Καταστρώματος, η άνω όψη της οποίας θα συμπίπτει με το σημείο όπου η προς τα έξω προέκταση της ανώτερης επιφάνειας του κυρίου καταστρώματος τέμνει την εξωτερική πλευρά της γάστρας.

(β) Σε ανοικτές λέμβους αντί της γραμμής καταστρώματος θα χρησιμοποιείται η ανώτερη όψη της κουπαστής.

(γ) Η σήμανση του ύψους εξάλων θα γίνεται με Γραμμή Φόρτωσης, η άνω όψη της οποίας θα συμπίπτει με την Ισαλο που αντιστοιχεί στο ελάχιστο επιτρεπόμενο ύψος εξάλων.

(δ) Η Γραμμή Καταστρώματος και η Γραμμή Φόρτωσης θα σημαίνονται σε κάθε πλευρά του σκάφους στο μέσον του μήκους του, θα έχουν πάχος 25 χιλιοστόμετρα και μήκος 300 χιλιοστόμετρα και θα χρωματίζονται με λευκό ή κίτρινο χρώμα σε σκούρο χρώμα γάστρας ή με μαύρο χρώμα σε ανοιχτόχρωμο χρώμα γάστρας.

(ε) Τυποποιημένα σκάφη εργοστασιακής κατασκευής και άλλα σκάφη που έχουν σήμανση «CE» κατηγορίας «Α», «Β» και «Γ» κατά τα προβλεπόμενα στην Κοινοτική Οδηγία 94/25/ΕΚ εξαιρούνται από το ύψος εξάλων και την χάραξη της γραμμής φόρτωσης σύμφωνα με τον παρόντα Κανονισμό.

Άλλες τεχνικές διατάξεις.

32.-(1) Η θέση χειρισμών θα παρέχει στον κυβερνήτη επαρκή ορατότητα για όλους τους χειρισμούς και ελάχιστη ορατότητα 100 μοιρών δεξιά και αριστερά του διαμήκους άξονα του σκάφους.

(2) Για επένδυση εξωτερικών ή εσωτερικών επιφανειών κατασκευαστικών μελών ξύλινων σκαφών με πλαστικές ίνες θα λαμβάνεται υπόψη η κατάσταση της ξυλείας και των στερεωτικών μέσων προ της εφαρμογής. Η προτεινόμενη μέθοδος και οι συνθήκες εφαρμογής θα υπόκεινται σε αποδοχή από την Αρμόδια Αρχή.

(3) Το υλικό και η μέθοδος τοποθέτησης και στεγανοποίησης υάλινων πινάκων στον πυθμένα ή σε άλλα μέρη της γάστρας θα υπόκεινται σε αποδοχή από την Αρμόδια Αρχή.

(4) Τα δάπεδα των χώρων μηχανών και δεξαμενών καυσίμου θα έχουν αντιολισθητικά χαρακτηριστικά.

Μέρος IV
ΑΘΙΚΤΗ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ – ΕΚΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ

Μετακεντρικό
ύψος και μελέτη
άθικτης
ευστάθειας.

33.-(1) Η άθικτη ευστάθεια κάθε σκάφους θα εξακριβώνεται με μελέτη ευστάθειας.

Δεν θα απαιτείται μελέτη ευστάθειας όταν η σχέση μήκους του σκάφους και αριθμού επιβαινόντων τηρείται στα όρια της πρώτης και δεύτερης στήλης του Πίνακα IV33(1).

Πίνακας IV33(1) – ΜΗΚΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ

Μήκος L	Αριθμός Επιβαινόντων N	Αριθμός Επιβαινόντων με Απλοποιημένο Έλεγχο Ευστάθειας Ναεε
6	6	12
8	7	16
10	8	20
12	10	24
15	12	30
18	16	36

Όπου L : το μήκος του σκάφους σε μέτρα.

N : ο αριθμός των επιβαινόντων.

Ναεε: ο αριθμός των επιβαινόντων μετά από απλοποιημένο έλεγχο ευστάθειας.

(2) Σκάφη μήκους κάτω των 18 μέτρων και όχι πέραν του ενός καταστρώματος πάνω από το κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων, δύνανται εναλλακτικά να υπόκεινται σε απλοποιημένο έλεγχο ευστάθειας σύμφωνα με την παράγραφο (4) ή σε μελέτη ευστάθειας σύμφωνα με την Απόφαση Α.749(18) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

(3) Σκάφη μήκους 18 μέτρων και άνω και σκάφη μήκους κάτω των 18 μέτρων με πέραν του ενός καταστρώματος πάνω από το κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων, θα υπόκεινται σε μελέτη ευστάθειας σύμφωνα με την Απόφαση Α.749(18) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

(4) Για σκάφη που ο αριθμός επιβαινόντων εξακριβώνεται με τον απλοποιημένο έλεγχο ευστάθειας, ο μέγιστος αριθμός επιβαινόντων θα τηρείται στα όρια της τρίτης στήλης του Πίνακα IV33(1). Κατά την εκτέλεση του απλοποιημένου ελέγχου ευστάθειας θα τηρούνται οι όροι της Απόφασης Α.749(18) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Οι επιβαίνοντες θα τοποθετούνται συμμετρικά και θα λαμβάνονται μετρήσεις του αρχικού ύψους εξάλων, f_0 και στις δυο πλευρές του σκάφους, στο μέσον του και θα επιτυγχάνεται μηδενική αρχική κλίση του σκάφους.

Ακολουθώς, οι επιβαίνοντες θα συγκεντρώνονται στη μία πλευρά του σκάφους, θα μετρούνται τα προκύψαντα ύψη εξάλων και θα ικανοποιούνται οι ανισώσεις—

- $f_{\psi} - f_{\chi} \leq 0,176B$
- $f_{\chi} \geq f_0/2$.

όπου f_{χ} : το ύψος εξάλων στην πλευρά συγκέντρωσης των επιβατών

f_{ψ} : το ύψος εξάλων στην άλλη πλευρά

B : το πλάτος του σκάφους στο μέσον του μήκους του.

Τον απλοποιημένο έλεγχο ευστάθειας θα επιβλέπει Επιθεωρητής πλοίων.

(5) Ακτοπλοϊκά Επιβατηγά Σκάφη δεν θα εξετάζονται για το κριτήριο της επίδρασης του ανέμου στην άθικτη ευστάθεια.

Άθικτη ευστάθεια
ιστιοφόρων.

34.-(1) Τα ιστιοφόρα σκάφη θα υπόκεινται σε απλοποιημένο έλεγχο ευστάθειας με προετοιμασία και μέθοδο εκτέλεσης αποδεκτή από την Αρμόδια Αρχή.

(2) Για τα πιο κάτω ιστιοφόρα σκάφη θα υποβάλλεται, από Μηχανικό, μελέτη που θα αποδεικνύει ότι πληρούν τα κριτήρια άθικτης ευστάθειας που καθορίζονται στις παραγράφους (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού-

- (α) Σκάφη στα οποία η γωνία κατακλίσεως επέρχεται σε γωνία 60° ή μικρότερη
- (β) Σκάφη που θα μεταφέρουν 50 ή περισσότερους επιβάτες
- (γ) Σκάφη που θα εκτελούν νυκτερινούς πλόες
- (δ) Μικρά επιβατηγά σκάφη
- (ε) Σκάφη με εσοχή μήκους μεγαλύτερου από το 1/5 του μήκους του σκάφους επί του καταστρώματος
- (ζ) Σκάφη με ασυνήθη μορφή γάστρας, περιλαμβανομένων και σκαφών χωρίς καιροστεγές κατάστρωμα, όπως ανοικτές λέμβοι και σκάφη με ασυνήθεις αναλογίες ή ιστία.

(3) Τα σκάφη που αναφέρονται στις παραγράφους (2) και (5) θα έχουν μετακεντρικό ύψος που να ικανοποιεί, σε όλες τις συνθήκες φόρτωσης και λειτουργίας, την ανίσωση-

$$GM \geq P A H / \Delta \epsilon\phi\Omega$$

Όπου GM: το μετακεντρικό ύψος του σκάφους

P = $\alpha + (L_{bp} / 1309)^2$ τόνοι / τετραγωνικό μέτρο, όπου α σταθερά με τιμή 0,036 για Ακτοπλοϊκά Επιβατηγά Σκάφη και 0,055 για Μικρά Επιβατηγά Σκάφη και L_{bp} το μήκος μεταξύ καθέτων.

A : η προβαλλόμενη πλευρική επιφάνεια, σε τετραγωνικά μέτρα, του πάνω από την ίσαλο γραμμή μέρους του σκάφους

H : η κάθετη απόσταση, σε μέτρα, από το κέντρο της επιφάνειας A μέχρι το 1/2 του ύψους εξάλων.

Δ : το εκτόπισμα του σκάφους, σε τόνους

Ω : η μικρότερη γωνία μεταξύ 14 μοιρών κλίσεως και της γωνίας κλίσεως στην οποία βυθίζεται το 1/2 των εξάλων μέχρι την ακμή του καταστρώματος. Για ιστιοφόρα σκάφη, θα λαμβάνεται ως η μικρότερη γωνία μεταξύ 14 μοιρών κλίσεως και της γωνίας κλίσεως μέχρι την ακμή του καταστρώματος. Και στις δύο περιπτώσεις, ως ακμή του καταστρώματος θα λαμβάνεται το σημείο που η γάστρα τέμνει το ανώτατο συνεχές κατάστρωμα κάτωθεν του οποίου η γάστρα είναι καιροστεγής.

(4) Τα ιστιοφόρα που αναφέρονται στην παράγραφο (2) θα πληρούν τα πιο κάτω κριτήρια-

(α) Ο μοχλοβραχίονας επαναφοράς (GZ) θα είναι θετικός σε όλες τις καταστάσεις φόρτωσης και λειτουργίας-

- (i) από 0 μέχρι τουλάχιστον 70 μοίρες για Ακτοπλοϊκά Επιβατηγά Σκάφη
- (ii) από 0 μέχρι τουλάχιστον 90 μοίρες για Μικρά Επιβατηγά Σκάφη.

(β) Θα ικανοποιούνται οι πιο κάτω ανισώσεις-

$$1000 \Delta H\alpha / A H \geq X$$

$$1000 \Delta H\beta / A H \geq Y$$

$$1000 \Delta H\gamma / A H \geq Z$$

όπου Δ : το εκτόπισμα του σκάφους σε τόνους

HZα, HZβ, HZγ : μοχλοβραχιόνες κλίσεως που θα λαμβάνονται από καμπύλες που θα σχεδιάζονται με την μέθοδο που περιγράφεται πιο κάτω:

A: η προβαλλόμενη πλευρική επιφάνεια σε τετραγωνικά μέτρα του πάνω από την ίσαλο γραμμή μέρους του σκάφους, υπολογισμένη με όλα τα ιστία τεντωμένα. Τυχόν μπαλόνια θα περιλαμβάνονται ανεξαρτήτως επικάλυψης.

H: η κάθετη απόσταση σε μέτρα, από το κέντρο της επιφάνειας A μέχρι το κέντρο της βρεχόμενης επιφάνειας του σκάφους.

X,Y,Z : σταθερές των οποίων οι ελάχιστες τιμές θα λαμβάνονται από τον Πίνακα IV34(4):

ΠΙΝΑΚΑΣ IV34(4) – ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΤΙΜΕΣ ΣΤΑΘΕΡΩΝ X,Y,Z

Ελάχιστη τιμή σε τόνους/μ ²	Ακτοπλοϊκά Επιβατηγά Σκάφη	Μικρά Επιβατηγά Σκάφη
X	11	16,5
Y	12	19
Z	14	21

Οι τιμές των HZα, HZβ και HZγ θα υπολογίζονται για όλες τις καταστάσεις φόρτωσης και λειτουργίας όπως πιο κάτω:

Αν, στην καμπύλη μοχλοβραχιόνων επαναφοράς του σκάφους, η γωνία που αντιστοιχεί στη μέγιστη τιμή του μοχλοβραχιόνια επαναφοράς (GZ) είναι μικρότερη των 35 μοιρών τότε η καμπύλη θα περικυκλώνεται από ευθεία που θα ξεκινά από την τιμή του μοχλοβραχιόνια που αντιστοιχεί στις 35 μοίρες.

Οι καμπύλες των μοχλοβραχιόνων επαναφοράς (GZ) και των μοχλοβραχιόνων κλίσεως (HZ) θα σχεδιάζονται σε κοινό κάθετο άξονα και θα ικανοποιούνται οι ακόλουθες συνθήκες:

- (i) Στην καμπύλη $HZ = HZα \sin^2 \Omega$, όπου HZ ο μοχλοβραχιόνιας κλίσεως, HZα ο μοχλοβραχιόνιας κλίσεως στις 0 μοίρες και Ω η γωνία κλίσεως: οι δύο καμπύλες πρέπει να τέμνονται στην γωνία κλίσεως που αντιστοιχεί στη γωνία που το κατάστρωμα βρέχεται αρχικά.
- (ii) Στην καμπύλη $HZ = HZβ \sin^2 \Omega$, όπου HZ ο μοχλοβραχιόνιας κλίσεως, HZβ ο μοχλοβραχιόνιας κλίσεως στις 0 μοίρες και Ω η γωνία κλίσεως: η επιφάνεια κάτω από την υποτιθέμενη καμπύλη μοχλοβραχιόνων κλίσεως μεταξύ 0 μοιρών και της μικρότερης γωνίας μεταξύ της γωνίας που το κατάστρωμα βρέχεται αρχικά και 60 μοιρών πρέπει να είναι ίση προς την επιφάνεια κάτω από την καμπύλη των μοχλοβραχιόνων επαναφοράς μεταξύ των ιδίων ορίων γωνίας.
- (iii) Στην καμπύλη $HZ = HZγ \sin^2 \Omega$, όπου HZ ο μοχλοβραχιόνιας κλίσεως, HZγ ο μοχλοβραχιόνιας κλίσεως στις 0 μοίρες και Ω η γωνία κλίσεως: η επιφάνεια κάτω από την υποτιθέμενη καμπύλη μοχλοβραχιόνων κλίσεως μεταξύ 0 και 90 μοιρών πρέπει να είναι ίση προς-
 - την επιφάνεια κάτω από την καμπύλη των μοχλοβραχιόνων επαναφοράς μεταξύ 0 μοιρών και 90 μοιρών αν οι μοχλοβραχιόνες επαναφοράς είναι θετικοί σε γωνία μικρότερη ή ίση προς 90 μοίρες ή
 - τη μεγαλύτερη γωνία που αντιστοιχεί σε θετικό μοχλοβραχιόνια επαναφοράς, όχι όμως μικρότερη από 120 μοίρες αν οι μοχλοβραχιόνες επαναφοράς είναι θετικοί σε γωνία μεγαλύτερη των 90 μοιρών.

(5) Δίγαστρα ιστιοφόρα θα ικανοποιούν την ανίσωση-

$$0,1 \Delta B / A_s H_c \geq X.$$

όπου Δ : το εκτόπισμα του σκάφους σε τόνους.

B: η απόσταση από τον διαμήκη άξονα των γαστρών.

A_s : η μέγιστη επιφάνεια των ιστίων σε τετραγωνικά μέτρα.

H_c : το ύψος του κέντρου προσπάθειας της επιφάνειας των ιστίων πάνω από το κατάστρωμα, σε μέτρα.

X = σταθερά με τιμή 4,88 Χιλιόγραμμα / τετραγωνικό μέτρο για Ακτοπλοϊκά Επιβατηγά Σκάφη και 7,32 Χιλιόγραμμα / τετραγωνικό μέτρο για Μικρά Επιβατηγά Σκάφη.

(6) Ιστοφόρα σκάφη που δεν αναφέρονται στις παραγράφους (2) και (5) και είναι Ακτοπλοϊκά Επιβατηγά Σκάφη θα έχουν εσοχή που να επιτρέπει ελεύθερη εκροή των υδάτων.

Βιβλιάριο
άθικτης
ευστάθειας.

35.-(1) Ο κυβερνήτης θα εφοδιάζεται με βιβλιάριο άθικτης ευστάθειας που θα περιέχει τα αναγκαία δεδομένα, προκειμένου να εξασφαλίζει στις συνθήκες υπηρεσίας επαρκή ευστάθεια στην άθικτη κατάσταση.

(2) Το βιβλιάριο θα περιέχει τα στοιχεία ευστάθειας, τις προϋποθέσεις της μελέτης άθικτης ευστάθειας, τις δυνατότητες και τους περιορισμούς του σκάφους, πληροφορίες και οδηγίες για την ασφαλή λειτουργία του και παραδείγματα πρακτικής εφαρμογής.

(3) Το βιβλιάριο θα περιλαμβάνει τρεις τουλάχιστον καταστάσεις με το 10%, το 50%, και με το 100% των αναλωσίμων που μπορεί να μεταφέρει το σκάφος.

(4) Το βιβλιάριο θα είναι διατυπωμένο σε γλώσσα κατανοητή από τον κυβερνήτη.

Εκροή υδάτων.

36.-(1) Τα καταστρώματα θα τηρούνται στεγανά και θα επιτρέπουν εύκολη εκροή των υδάτων.

(2) Η εσοχή θα επιτρέπει ελεύθερη εκροή των υδάτων.

(3) Σε ανοικτές λέμβους τα νερά θα εκρέουν σε υδροσυλλέκτες.

Φορτίο και έρμα.

37.-(1) Τυχόν φορτίο θα λαμβάνεται υπόψη στους υπολογισμούς άθικτης ευστάθειας.

(2) Θα λαμβάνονται μέτρα ασφαλούς φόρτωσης, αίχμασης και εκφόρτωσης τυχόν φορτίου για αποφυγή ατυχημάτων.

(3) Στερεό μόνιμο έρμα, όπου εγκαθίσταται, θα στερεώνεται με τρόπο που να αποφεύγεται μετακίνηση του και δεν θα αλλάζει θέση χωρίς προηγούμενη έγκριση της Αρμόδιας Αρχής.

(4) Εγκατάσταση μόνιμου έρματος θαλασσίου ή γλυκού νερού θα υπόκειται σε έγκριση από την Αρμόδια Αρχή.

Μέρος V ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΚΑΤΟΠΙΝ ΒΛΑΒΗΣ

Ερμηνεία.

38. Για τους σκοπούς του παρόντος Μέρους:

«βύθισμα» είναι η κατακόρυφη απόσταση στο μέσο του σκάφους, από την άνω όψη της τρόπιδας μέχρι της έμφορτης ισάλου γραμμής υποδιαιρέσεως·

«γραμμή ορίου βυθίσεως» είναι μία γραμμή που χαράσσεται τουλάχιστον 76 χιλιοστόμετρα κάτω από την άνω επιφάνεια του καταστρώματος στεγανών στην πλευρά του σκάφους·

«διαχωρητότητα» ενός χώρου είναι το ποσοστό επί τοις εκατό του χώρου αυτού, ο οποίος δύναται να πληρωθεί με νερό. Ο όγκος ενός χώρου, ο οποίος εκτείνεται άνωθεν της γραμμής ορίου βυθίσεως, θα μετρείται μόνο μέχρι του ύψους της γραμμής αυτής·

«μήκος υποδιαιρέσεως» είναι το μήκος του σκάφους μετρούμενο μεταξύ των καθέτων που φέρονται στα άκρα της ανώτατης έμφορτης ισάλου γραμμής υποδιαιρέσεως·

«πλάτος» του σκάφους είναι το μέγιστο πλάτος εξωτερικώς μεταξύ των νομέων, μετρούμενο επί ή κάτω από την ανώτατη έμφορτη ισάλο γραμμή υποδιαιρέσεως·

«χώροι επιβατών» είναι οι χώροι που προορίζονται για την ενδιαιτήση και χρήση των επιβατών·

«χώρος μηχανών» είναι ο χώρος που εκτείνεται από την άνω όψη της τρόπιδας μέχρι τη γραμμή ορίου βυθίσεως και μεταξύ των κυρίων εγκάρσιων στεγανών διαφραγμάτων τα οποία ορίζουν τους χώρους που καταλαμβάνονται από τις κύριες και βοηθητικές μηχανές προώσεως.

Ευστάθεια
ανοικτών
λέμβων κατόπιν
βλάβης.

39.-(1) Σε ανοικτές λέμβους ο χώρος μηχανών θα χωρίζεται από τον υπόλοιπο χώρο της λέμβου με εγκάρσιο στεγανό διάφραγμα μέχρι της κουπαστής.

(2) Για τις πιο κάτω ανοικτές λέμβους θα απαιτείται έλεγχος κατάκλυσης-

(α) Λέμβοι με ύψος εξάλων, $f < 4,5\Delta / LB$ με ελάχιστη τιμή 500 χιλιοστόμετρα, όπου f το ύψος εξάλων σε μέτρα, Δ το έμφορτο εκτόπισμα σε τόνους, L το ολικό μήκος και B το πλάτος της λέμβου, σε μέτρα·

(β) Ιστιοφόρα σκάφη με ανοικτό κατάστρωμα.

(3) Ο έλεγχος κατάκλισης θα αποδεικνύει ότι-

(α) Δεν εισρέει νερό στη λέμβο όταν στην άνω όψη της κουπαστής στο σημείο που βρίσκεται το μέγιστο πλάτος της λέμβου, εξασκηθεί ροπή 200N Newton μέτρα, με ελάχιστη τιμή 400 Newton μέτρα, όπου N ο αριθμός των επιβατών.

(β) η λέμβος δεν βυθίζεται όταν κατακλυσθεί μέχρι την άνω όψη της κουπαστής.

Στεγανή υποδιαίρεση.

40.-(1) Σκάφη μήκους κάτω των 18 μέτρων που μεταφέρουν 50 ή περισσότερους επιβάτες, σκάφη μήκους 18 έως 24 μέτρων που μεταφέρουν 12 επιβάτες και άνω και σκάφη μήκους άνω των 24 μέτρων θα υποδιαίρονται με διαφράγματα που θα είναι στεγανοποιημένα μέχρι του καταστρώματος στεγανών, σε στεγανά διαμερίσματα, το μέγιστο μήκος των οποίων θα υπολογίζεται σύμφωνα με τις ειδικές απαιτήσεις που παρέχονται κατωτέρω.

(2) Κάθε άλλο τμήμα της εσωτερικής κατασκευής που επηρεάζει την αποτελεσματικότητα της υποδιαίρεσης του σκάφους θα είναι στεγανά.

(3) Δίγαστρα ιστιοφόρα θα υποδιαίρονται με διαφράγματα που θα είναι στεγανοποιημένα μέχρι του καταστρώματος στεγανών τουλάχιστο σε δύο ίσα στεγανά διαμερίσματα στη κάθε γάστρα του σκάφους. Τα σκάφη αυτά απαλλάσσονται από τις λοιπές απαιτήσεις του Μέρους V.

Κατακλύσιμο και επιτρεπόμενο μήκος διαμερισμάτων.

41.-(1) Το κατακλύσιμο μήκος σε δεδομένο σημείο είναι το μέγιστο τμήμα του μήκους του σκάφους που έχει το κέντρο του στο εν λόγω σημείο και δύναται να κατακλυσθεί υπό τις συνθήκες διαχωρητότητας της παραγράφου (3) του Κανονισμού 42 χωρίς το σκάφος να βυθισθεί πέραν της γραμμής ορίου βυθίσεως.

(2) Σε περίπτωση σκάφους που δεν έχει συνεχές κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων, το κατακλύσιμο μήκος σε οποιοδήποτε σημείο μπορεί να προσδιοριστεί με υποθετική συνεχή γραμμή ορίου βυθίσεως, η οποία σε κανένα σημείο δεν είναι μικρότερη των 76 χιλιοστομέτρων κάτω από την άνω επιφάνεια του καταστρώματος στην πλευρά, μέχρι του οποίου τα εν λόγω στεγανά διαφράγματα και το εξωτερικό περίβλημα διατηρούνται στεγανά.

(3) Το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος διαμερίσματος, που έχει το κέντρο του σε οποιοδήποτε σημείο του μήκους του σκάφους, λαμβάνεται από το κατακλύσιμο μήκος πολλαπλασιαζόμενο επί τον συντελεστή υποδιαίρεσης ο οποίος θα λαμβάνεται ως 1,0.

Ευστάθεια κατόπιν βλάβης.

42.-(1) Θα προβλέπεται επαρκής ευστάθεια στην άθικτη κατάσταση, ώστε για όλες τις συνθήκες υπηρεσίας το σκάφος να μπορεί να αντέχει το τελικό στάδιο κατακλίσεως οποιουδήποτε κυρίου διαμερίσματος απαιτείται να είναι εντός του κατακλύσιμου μήκους. Τυχόν φορτίο θα λαμβάνεται υπόψη στους υπολογισμούς.

(2) Οι απαιτήσεις της παραγράφου (1) θα προσδιορίζονται με υπολογισμούς σύμφωνα με τις παραγράφους (3), (4) και (6). Οι υπολογισμοί θα λαμβάνουν υπόψη τις αναλογίες και τα χαρακτηριστικά σχεδίασης του σκάφους καθώς και τη διάταξη και διαμόρφωση των διαμερισμάτων που υπέστησαν βλάβη. Κατά την εκτέλεση των υπολογισμών αυτών, το σκάφος θα θεωρείται ότι βρίσκεται υπό τις χειρύτερες προσδοκώμενες συνθήκες υπηρεσίας από άποψη ευστάθειας.

Όταν προτείνεται να τοποθετηθούν καταστρώματα, εσωτερικά περιβλήματα, ή διαμήκη διαφράγματα επαρκούς στεγανότητας προκειμένου να περιορίζουν σημαντικά την εισροή νερού, οι περιορισμοί αυτοί θα λαμβάνονται επαρκώς υπόψη κατά τους υπολογισμούς.

Η ευστάθεια που απαιτείται στην τελική κατάσταση μετά τη βλάβη και μετά από εξισορρόπηση, όπου προβλέπεται, θα προσδιορίζεται ως εξής:

Η καμπύλη του απομένοντος θετικού μοχλοβραχίονα επαναφοράς θα έχει ελάχιστο εύρος 15 μοιρών πέραν της γωνίας ισορροπίας.

Η επιφάνεια κάτω από την καμπύλη του μοχλοβραχίονα επαναφοράς θα έχει ελάχιστη τιμή 0,015 μέτρα ακτίνια, μετρούμενη από τη γωνία ισορροπίας έως τη μικρότερη από:

(α) τη γωνία στην οποία σημειώνεται προοδευτική κατάκλιση,

(β) 22 μοίρες (κατάκλιση ενός διαμερίσματος). Οι γωνίες θα μετρούνται από την κατακόρυφο.

Θα επιτυγχάνεται απομένων μοχλοβραχίονας επαναφοράς εντός του εύρους της θετικής ευστάθειας με ελάχιστη τιμή 0,10 μέτρα.

(3) Για την εκτέλεση των υπολογισμών ευστάθειας σε κατάσταση βλάβης, οι διαχωρητότητες όγκου και επιφάνειας θα έχουν ως εξής:

Πίνακας V42 (3) – ΔΙΑΧΩΡΗΤΟΤΗΤΕΣ ΟΓΚΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ

ΧΩΡΟΙ	Διαχωρητότητα
Χώροι καταλαμβανόμενοι από ενδαιτήματα ή εφόδια	95%
Χώροι καταλαμβανόμενοι από μηχανήματα	85%
Χώροι προοριζόμενοι για υγρά	0 ή 95% *

* όποιο εκ των δύο συνεπάγεται αυστηρότερες απαιτήσεις.

Για τους χώρους που γεινιάζουν με το επίπεδο ισάλου που έπαθε βλάβη και δεν περιέχουν σημαντική ποσότητα ενδαιτημάτων ή μηχανημάτων καθώς και για χώρους που γενικά δεν καταλαμβάνονται από σημαντική ποσότητα εφοδίων θα λαμβάνονται μεγαλύτερες διαχωρητότητες επιφάνειας. Η Αρμόδια Αρχή μπορεί να εγκρίνει μικρότερες τιμές για την διαχωρητότητα εάν αυτό προκύπτει από την αφαίρεση όγκου που δεν μπορεί να κατακλυσθεί από νερό.

(4) Η υποτιθέμενη έκταση βλάβης είναι η εξής-

- (α) διαμήκης έκταση: η μικρότερη εκ των 3,0 μέτρων συν 3% του μήκους ή 15% του μήκους υποδιαίρεσης. Η Αρμόδια Αρχή δύναται να εγκρίνει μικρότερο μήκος διαμήκους έκτασης βλάβης για υπάρχοντα σκάφη, όχι όμως μικρότερο από 2,40 μέτρα.
- (β) εγκάρσια έκταση (μετρούμενη από το εσωτερικό της πλευράς του σκάφους καθέτως προς τον άξονα συμμετρίας στο ύψος της ανώτατης έμφορτης ισάλου γραμμής υποδιαίρεσης): απόσταση ίση προς το 1/5 του πλάτους του σκάφους· και
- (γ) κάθετη έκταση: από την άνω ακμή της τρόπιδας προς τα άνω, απεριόριστα.

Αν βλάβη μικρότερης έκτασης από εκείνη που αναφέρεται στις παραγράφους (1) και (2) του Κανονισμού 41 μπορεί να συντελέσει στη δημιουργία σοβαρότερων συνθηκών από άποψη κλίσης ή μείωσης του μετακεντρικού ύψους, η βλάβη αυτή θα λαμβάνεται υπόψη στους υπολογισμούς.

(5) Η ασύμμετρη κατάκλυση θα περιορίζεται στο ελάχιστο με αποτελεσματικές διατάξεις. Όταν απαιτείται η διόρθωση μεγάλων γωνιών κλίσεως, τα χρησιμοποιούμενα μέσα θα είναι αυτόματα, εφόσον είναι πρακτικώς δυνατόν. Σε όλες όμως τις περιπτώσεις που προβλέπονται μέσα ελέγχου των διατάξεων αντίρροπης κατάκλυσης, θα υπάρχει δυνατότητα χειρισμού πάνω από το κατάστρωμα στεγανών.

Η μέγιστη γωνία κλίσης του σκάφους μετά την κατάκλυση και πριν από την εξισορρόπηση δεν θα υπερβαίνει τις 15 μοίρες. Όταν απαιτούνται διατάξεις αντίρροπης κατάκλυσης, ο χρόνος επαναφοράς δεν θα υπερβαίνει τα 15 λεπτά.

(6) Η τελική κατάσταση μετά τη βλάβη και, στην περίπτωση ασύμμετρης κατάκλυσης, μετά τη λήψη μέτρων επαναφοράς θα πληροί τους ακόλουθους όρους-

- (α) στην περίπτωση συμμετρικής κατάκλυσης, το απομένον μετακεντρικό ύψος θα είναι θετικό και τουλάχιστον ίσο προς 50 χιλιοστόμετρα, όπως υπολογίζεται με τη μέθοδο σταθερού εκτοπίσματος·
- (β) στην περίπτωση ασύμμετρης κατάκλυσης, η γωνία κλίσης για την κατάκλυση ενός διαμερίσματος δεν θα υπερβαίνει τις 12 μοίρες· και
- (γ) σε καμία περίπτωση η γραμμή ορίου βυθίσεως δεν θα βυθίζεται κατά το τελικό στάδιο κατακλίσεως. Εάν θεωρηθεί ότι η γραμμή ορίου βυθίσεως είναι δυνατόν να βυθισθεί σε ενδιάμεσο στάδιο κατάκλυσης, η Αρμόδια Αρχή δύναται να απαιτήσει να γίνουν έρευνες και διευθετήσεις που δυνατόν να κρίνει αναγκαίες για την ασφάλεια του σκάφους.

Ακραία
διαφράγματα και
διαφράγματα
χώρου μηχανών.

43.-(1) Ο παρών Κανονισμός εφαρμόζεται σε υπάρχοντα και σε νέα σκάφη μήκους 30 μέτρων και άνω.

(2) Τα σκάφη θα έχουν στεγανό διάφραγμα συγκρούσεως. Το στεγανό διάφραγμα συγκρούσεως θα τοποθετείται σε απόσταση από την πρωραία κάθετο όχι μικρότερη του 5% του μήκους υποδιαίρεσης αλλά όχι μεγαλύτερη από 3 μέτρα συν 5% του μήκους υποδιαίρεσης.

(3) Οι χράνες των ελικοφόρων αξόνων θα κλείνονται εντός στεγανών χώρων. Ο στυπιοθλίπτης θα βρίσκεται σε στεγανή σήραγγα ελικοφόρου άξονα ή σε άλλο στεγανό χώρο χωριστό από το διαμέρισμα της χράνης των ελικοφόρων αξόνων και τέτοιου όγκου ώστε, εάν κατακλυσθεί λόγω διαρροής του στυπιοθλίπτη, η γραμμή ορίου βυθίσσεως να μη κατέλθει κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας.

Προσδιορισμός
έμφορτων
ίσαλων γραμμών
υποδιαίρεσης.

44.-(1) Προκειμένου να τηρείται ο απαιτούμενος βαθμός υποδιαίρεσης, θα προσδιορίζεται γραμμή φόρτωσης που να αντιστοιχεί στο βύθισμα υποδιαίρεσης.

(2) Το ύψος εξάλων που αντιστοιχεί στη γραμμή φόρτωσης θα μετρείται στην ίδια θέση και από την ίδια γραμμή καταστρώματος, όπως προσδιορίζεται το ύψος εξάλων σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Κανονισμό 31.

Κατασκευή και
αρχική δοκιμή
στεγανών
διαφραγμάτων,
κλπ.

45.-(1) Κάθε στεγανό διάφραγμα, είτε εγκάρσιο είτε διάμηκες, θα κατασκευάζεται κατά τρόπο ώστε να είναι ικανό να υφίσταται, με το κατάλληλο περιθώριο αντοχής, την πίεση που οφείλεται στη μέγιστη στήλη νερού που είναι δυνατόν να φέρει σε περίπτωση βλάβης του σκάφους, τουλάχιστον δε, την πίεση που οφείλεται σε στήλη νερού ύψους ως τη γραμμή ορίου βυθίσσεως.

(2) Οι βαθμίδες και οι εσοχές των διαφραγμάτων θα είναι στεγανές και ίσης αντοχής προς τα διαφράγματα στα σημεία στα οποία βρίσκεται κάθε μία.

Όπου νομείς ή ζυγά διέρχονται διαμέσου στεγανού καταστρώματος ή διαφράγματος, το κατάστρωμα ή διάφραγμα θα είναι στεγανό εκ κατασκευής.

(3) Η δοκιμή στεγανότητας των κυρίων διαμερισμάτων με πλήρωση τους με νερό δεν είναι υποχρεωτική. Όταν δεν εκτελείται η δοκιμή πλήρωσης με νερό, η δοκιμή με εκτόξευση νερού με εύκαμπτο σωλήνα είναι υποχρεωτική. Η δοκιμή αυτή θα εκτελείται κατά το πλέον προχωρημένο στάδιο της κατασκευής του σκάφους. Οποιοδήποτε θα εκτελείται λεπτομερής επιθεώρηση των στεγανών διαφραγμάτων.

(4) Τα διαφράγματα συγκρούσεως θα δοκιμάζονται με στήλη νερού που αντιστοιχεί στις απαιτήσεις της παραγράφου (1).

(5) Οι δεξαμενές που προορίζονται για υγρά και αποτελούν μέρος της υποδιαίρεσης του σκάφους θα δοκιμάζονται ως προς τη στεγανότητα με στήλη νερού που θα έχει ύψος το μεγαλύτερο από-

(α) το ύψος μέχρι την ανώτατη έμφορτη ίσαλο γραμμή υποδιαίρεσεως,

(β) ύψος ίσο προς 2/3 του ύψους από την άνω όψη της τρόπιδας μέχρι της γραμμής ορίου βυθίσσεως στη θέση των δεξαμενών,

αλλά με ελάχιστη τιμή 0,90 μέτρα πάνω από την οροφή της δεξαμενής. Αν η δοκιμή με νερό δεν είναι πρακτικώς δυνατή, θα είναι αποδεκτή η δοκιμή διαφυγής αέρα ενώ οι δεξαμενές υφίστανται πίεση αέρα όχι μεγαλύτερη των 0,14 bar.

Ανοιγμάτων σε
στεγανά
διαφράγματα.

46. Ο αριθμός των ανοιγμάτων στα στεγανά διαφράγματα θα περιορίζεται στο ελάχιστο σύμφωνα με τη σχεδίαση και την κανονική λειτουργία του σκάφους. Για το κλείσιμο των ανοιγμάτων αυτών θα προβλέπονται ικανοποιητικά μέσα.

Ανοιγμάτων στο
εξωτερικό
περίβλημα του
σκάφους
κάτωθεν της
γραμμής ορίου
βυθίσσεως.

47.-(1) Ο αριθμός των ανοιγμάτων στο εξωτερικό περίβλημα θα περιορίζεται στο ελάχιστο σύμφωνα με το σχεδιασμό και την κανονική λειτουργία του σκάφους.

(2) Η διάταξη και η αποτελεσματικότητα των μέσων κλεισίματος των ανοιγμάτων στο εξωτερικό περίβλημα του σκάφους θα αναπροσδιορίζονται προς τον προορισμό τους και τη θέση στην οποία βρίσκονται.

(3) Ο αριθμός των ευδαιών και λοιπών παρόμοιων ανοιγμάτων στο εξωτερικό περίβλημα θα περιορίζεται στο ελάχιστο είτε με την εξυπηρέτηση από κάθε στόμιο όσο το δυνατόν περισσότερων σωληνώσεων είτε με οποιοδήποτε άλλο ικανοποιητικό τρόπο.

(4) Τα στόμια λήψης και εκροής στο εξωτερικό περίβλημα θα είναι εφοδιασμένα με αποτελεσματικές και προσιτές διατάξεις για την πρόληψη τυχαίας εισόδου νερού στο σκάφος.

(5) Τα κύρια και βοηθητικά στόμια λήψης θαλάσσιου νερού και εκροής του χώρου μηχανών που σχετίζονται με τη λειτουργία των μηχανημάτων θα είναι εφοδιασμένα με ευκόλως προσιτά επιστόμια μεταξύ των σωληνώσεων και του εξωτερικού περιβλήματος ή μεταξύ των σωληνώσεων και των κιβωτίων που είναι προσαρμοσμένα επί του εξωτερικού περιβλήματος. Τα επιστόμια θα μπορούν να ελέγχονται τοπικά και να είναι εφοδιασμένα με ενδείκτες που θα δείχνουν αν είναι ανοικτά ή κλειστά.

(6) Τα εξαρτήματα και τα επιστόμια επί του εξωτερικού περιβλήματος που απαιτούνται από τον παρόντα Κανονισμό θα είναι από χάλυβα, ορείχαλκο ή άλλο αποδεκτό από την Αρμόδια Αρχή ελατό υλικό. Επιστόμια από συνήθη χυτοσίδηρο ή παρόμοιο υλικό δεν θα γίνονται αποδεκτά. Όλες οι σωληνώσεις που αναφέρονται στον παρόντα Κανονισμό θα είναι από χάλυβα ή άλλο ισοδύναμο υλικό κατά την κρίση της Αρμόδιας Αρχής.

Στεγανότητα
άνωθεν της
γραμμής ορίου
βυθίσεως.

48.-(1) Θα λαμβάνονται όλα τα λογικά και πρακτικά μέτρα για τον περιορισμό της εισόδου και της εξαπλώσεως ύδατος πάνω από το κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων.

(2) Το κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων ή το άνωθεν αυτού κατάστρωμα θα είναι στεγανό. Όλα τα ανοίγματα στο εκτεθειμένο στις καιρικές επιδράσεις κατάστρωμα θα έχουν πλαίσια επαρκούς ύψους και αντοχής και να είναι εφοδιασμένα με επαρκή μέσα για ταχύ καιροστεγές κλείσιμό τους. Οι θυρίδες απορροής, τα ανοικτά κιγκλιδώματα και οι ευδιάιοι θα τοποθετούνται όπως είναι αναγκαίο για την ταχεία απορροή του νερού από το κατάστρωμα καιρού υπό οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες.

(3) Θα προβλέπονται κατάλληλα εσωτερικά επικαλύμματα παραφωτίδων, διευθετημένα ώστε να μπορούν να κλείνουν και να ασφαλίζονται υδατοστεγώς εύκολα και αποτελεσματικά, για όλες τις παραφωτίδες στους χώρους κάτω από το πρώτο κατάστρωμα και πάνω από το κατάστρωμα στεγανών. Υπάρχοντα σκάφη εξαιρούνται από τις απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου.

Βιβλιάριο
ευστάθειας
κατόπιν βλάβης
και σχέδια
ελέγχου
βλαβών.

49.-(1) Ο κυβερνήτης θα εφοδιάζεται με βιβλιάριο ευστάθειας κατόπιν βλάβης που θα περιέχει τα αναγκαία δεδομένα, προκειμένου να εξασφαλίζει στις συνθήκες υπηρεσίας επαρκή ευστάθεια στην άθικτη κατάσταση, ώστε το σκάφος να μπορεί να αντέξει στην επικίνδυνη βλάβη. Προκειμένου περί σκαφών που χρειάζονται αντίρροπη κατάκλιση, ο κυβερνήτης θα είναι ενήμερος των συνθηκών ευστάθειας στις οποίες βασίζονται οι υπολογισμοί κλίσεως και θα έχει προειδοποιηθεί ότι το σκάφος ενδέχεται να λάβει υπερβολική κλίση, εάν υποστεί βλάβη σε χειρότερες συνθήκες ευστάθειας [παράγραφοι (1) μέχρι και (4) του Κανονισμού 42].

(2) Το βιβλιάριο θα περιέχει επίσης κατάλληλες οδηγίες σχετικά με τη χρήση των διατάξεων αντίρροπης κατάκλισης [παράγραφος (5) του Κανονισμού 42].

(3) Το βιβλιάριο ευστάθειας κατόπιν βλάβης θα είναι διατυπωμένο στα ελληνικά ή και σε γλώσσα κατανοητή από τον κυβερνήτη με εξαίρεση διεθνώς αποδεκτούς συμβολισμούς και συντομογραφίες.

(4) Για την καθοδήγηση του κυβερνήτη θα υπάρχουν, επιπρόσθετα, σχέδια που θα δείχνουν για κάθε κατάστρωμα και χώρο τα όρια των στεγανών διαφραγμάτων, τα ανοίγματα με τα μέσα κλεισίματος και τη θέση των χειριστηρίων καθώς και τις διατάξεις διόρθωσης κλίσης που οφείλεται σε κατάκλιση.

Μέρος VI ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ

Γενικές
απαιτήσεις για
μηχανήματα.

50.-(1) Οι εγκαταστάσεις μηχανημάτων θα είναι τύπου και σχεδιασμού κατάλληλων για τις ανάγκες του σκάφους και τον σκοπό που εξυπηρετεί και θα παρέχουν προστασία από κινδύνους ατυχημάτων.

(2) Οι προωστήριες μηχανές, τα βοηθητικά μηχανήματα και ο εξοπλισμός θα είναι κατασκευασμένα σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αναγνωρισμένων Οργανισμών ή τεχνικών προτύπων αποδεκτών από την Αρμόδια Αρχή.

(3) Οι εγκαταστάσεις των συστημάτων και των δικτύων θα γίνονται σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή και με υψηλού επιπέδου πρακτικές και υλικά.

Τύπος μηχανών
και καύσιμα.

51. Οι Κανονισμοί 52, 53, 56 και 57 αναφέρονται σε εγκαταστάσεις προωστήριων και βοηθητικών μηχανών εσωτερικής καύσεως που χρησιμοποιούν υγρά καύσιμα εκτός από βενζίνη ή άλλο υγρό καύσιμο σημείου αναφλέξεως 43° κελσίου ή χαμηλότερο ή αέριο καύσιμο.

Δεξαμενές και
σωληνώσεις
καυσίμων.

52.-(1) Δεξαμενές πετρελαίου δεν θα είναι ενσωματωμένες στη γάστρα εκτός αν το υλικό τους είναι ο χάλυβας, το αλουμίνιο ή οι πλαστικές ίνες, κάτω από προϋποθέσεις που θα εξετάζονται από την Αρμόδια Αρχή.

Δεξαμενές ενσωματωμένες στη γάστρα θα υπόκεινται σε δοκιμή με τιμή πίεσης την μεγαλύτερη μεταξύ υδροστατικού φορτίου 0,35 bar και μέγιστης πίεσης σε συνθήκες λειτουργίας.

(2) Ανεξάρτητες δεξαμενές καυσίμων-

- (i) Το υλικό των δεξαμενών καυσίμου θα είναι χάλυβας, αλουμίνιο ή πλαστικές ίνες και το πάχος των ελασμάτων θα υπόκειται στην έγκριση της Αρμόδιας Αρχής.
- (ii) Το υλικό δεξαμενών πετρελαίου από πλαστικές ίνες θα είναι βραδύκαυστο και κατάλληλο για τη συγκεκριμένη χρήση.
- (iii) Ανοίγματα στις δεξαμενές θα επιτρέπονται μόνο στην άνω επιφάνεια εκτός από ανοίγματα με σπείρωμα και πείρο για σκοπούς καθαρισμού και μέτρησης της στάθμης του καυσίμου.
- (iv) Οι ενώσεις για προσαρτήματα θα γίνονται με συγκόλληση ή άλλη μέθοδο ανάλογα με τα συγκολλούμενα υλικά. Συγκολλήσεις με επικάλυψη δεν θα επιτρέπονται.
- (v) Δεξαμενές με οριζόντια διάσταση μεγαλύτερη από 75 εκατοστόμετρα θα έχουν εσωτερικά διαχωριστικά ελάσματα.
- (vi) Δεξαμενές από σίδηρο ή χάλυβα δεν θα γαλβανίζονται στο εσωτερικό.
- (vii) Οι δεξαμενές θα έχουν ανοίγματα για εσωτερική επιθεώρηση, θα είναι στερεωμένες επαρκώς και θα είναι ηλεκτρικά γειωμένες.
- (viii) Οι δεξαμενές θα υπόκεινται σε δοκιμή με τιμή πίεσης την μεγαλύτερη μεταξύ υδροστατικού φορτίου 0,35 bar και 1,5 φορές την μεγίστη πίεση σε συνθήκες λειτουργίας.
- (ix) Οι δεξαμενές θα έχουν μέσα εξακρίβωσης της στάθμης του καυσίμου.
- (x) Οι δεξαμενές θα έχουν σωληνώσεις επαρκούς εξαερισμού που θα καταλήγουν σε ανοικτό χώρο σε φλογοπαγίδες από σύρμα ανθεκτικό σε χημική διάβρωση, πλέγματος ελαχίστου μεγέθους 30x30 χιλιοστόμετρων.

(3) Σωληνώσεις καυσίμων-

- (i) Τα υλικά των σωληνώσεων καυσίμων θα υπόκεινται σε έγκριση της Αρμόδιας Αρχής. Σωληνώσεις γαλβανιζέ αποκλείονται.
- (ii) Σωληνώσεις πετρελαίου δύνανται να ενώνονται μέσω του πυθμένα ή πλησίον του πυθμένα της δεξαμενής.
- (iii) Οι εγκαταστάσεις σωληνώσεων καυσίμου θα είναι ευπρόσπιτες, προστατευμένες από μηχανικές καταπονήσεις και επαρκώς στερεωμένες για αποφυγή κραδασμών.
- (iv) Στο δίκτυο καυσίμου θα υπάρχει τουλάχιστον ένας κρουνός στη σύνδεση με την δεξαμενή και ένας στη σύνδεση με τη μηχανή. Ο κρουνός στη σύνδεση με την δεξαμενή θα κλείνει μηχανικά (με το χέρι) και από θέση εκτός του χώρου όπου βρίσκεται ο κρουνός. Ηλεκτρικοί διακόπτες αποκλείονται. Ο κρουνός στη σύνδεση με τη μηχανή δεν θα είναι υποχρεωτικός όταν το μήκος της σωλήνωσης από τη δεξαμενή μέχρι τη μηχανή δεν υπερβαίνει τα 3 μέτρα.

(4) Η Αρμόδια Αρχή δύναται να εξαιρέσει υπάρχοντα σκάφη από απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού λόγω κατασκευαστικών δυσκολιών νοουμένου ότι θα επιβάλει εναλλακτικές ρυθμίσεις που παρέχουν ισοδύναμο βαθμό ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης.

Αερισμός.

53.-(1) Αερισμός χώρων που περιέχουν πετρελαιομηχανές-

- (i) Χώροι που περιέχουν πετρελαιομηχανές θα έχουν αεραγωγούς, αναπνευστήρες (περσίδες) ή άλλα μέσα που θα παρέχουν επαρκή ποσότητα αέρος για καλή λειτουργία των μηχανών σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή.
- (ii) Θα έχουν επιπρόσθετα 2 τουλάχιστον αεραγωγούς που θα παρέχουν φυσικό ή τεχνητό αερισμό εισαγωγής και εξαγωγής για ανανέωση του αέρα εντός των χώρων. Οι ολικές επιφάνειες παροχής και εξαγωγής των αεραγωγών θα υπολογίζονται με τον τύπο $A \geq 40V$ όπου A η επιφάνεια εισαγωγής ή εξαγωγής σε τετραγωνικά εκατοστόμετρα και V ο όγκος του αεριζόμενου χώρου σε κυβικά μέτρα, με ελάχιστη τιμή 60 τετραγωνικά εκατοστόμετρα.
- (iii) Οι αεραγωγοί θα είναι κατασκευασμένοι από στερεό άκαυστο υλικό.
- (iv) Οι αεραγωγοί παροχής θα έχουν κάλυμμα με ελεύθερη επιφάνεια τουλάχιστον διπλάσια της απαιτούμενης επιφάνειας των αεραγωγών. Όταν τα καλύμματα έχουν πλέγμα η επιφάνεια του στομίου του αγωγού θα αυξάνεται σε βαθμό που να αντισταθμίζει την μείωση της επιφάνειας του αγωγού.
- (v) Οι αεραγωγοί δεν θα έχουν ανασταλείς.
- (vi) Δεν θα εγκαθίστανται αεραγωγοί σε σημεία που η αναρρόφηση αέρα είναι δύσκολη, σε σημεία πιθανής πηγής ανάφλεξης λόγω εξατμίσεων και σε σημεία από όπου είναι δυνατόν να αναρροφηθούν καυσαέρια.
- (vii) Οι αεραγωγοί εισαγωγής και εξαγωγής θα έχουν μέσα κλεισίματος.

(2) Αερισμός χώρων που περιέχουν δεξαμενές πετρελαίου-

- (i) Χώροι όγκου 14 κυβικών μέτρων ή μεγαλύτεροι, που περιέχουν δεξαμενές

- πετρελαίου, θα έχουν εξαεριστικούς σωλήνες διαμέτρου τουλάχιστον 65 χιλιοστομέτρων.
- (ii) Χώροι όγκου μικρότερου από 14 κυβικά μέτρα που περιέχουν δεξαμενές πετρελαίου θα έχουν εξαεριστικούς σωλήνες διαμέτρου τουλάχιστον 40 χιλιοστομέτρων.
- (iii) Ανοίγματα αερισμού δεν θα εγκαθίστανται κοντά σε πιθανές πηγές ανάφλεξης λόγω ατμών.

Δίκτυα αποστράγγισης υδροσυλλεκτών.

54.-(1) Η Αρμόδια Αρχή δυνατό να εξαιρεί από απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού, σκάφη με υποδιαίρεση που παρέχουν υψηλό βαθμό προστασίας έναντι κατάκλυσης, αν αποδεικνύεται ότι η ασφάλεια του σκάφους δεν τίθεται σε κίνδυνο.

(2) Τα σκάφη θα πληρούν τις πιο κάτω γενικές απαιτήσεις-

- (α) Θα έχουν ανεξάρτητες σωληνώσεις και αναρροφήσεις για κάθε υδατοστεγές διαμέρισμα.
- (β) Σκάφη μήκους κάτω των 18 μέτρων θα έχουν σωληνώσεις διαμέτρου τουλάχιστον 25 χιλιοστομέτρων σε ονομαστικό μέγεθος. Σκάφη μήκους 18 μέτρων και άνω θα έχουν σωληνώσεις διαμέτρου τουλάχιστον 40 χιλιοστομέτρων σε ονομαστικό μέγεθος.
- (γ) Η αναρρόφηση θα φέρει τρυπητό με επιφάνεια διατομής τουλάχιστον τριπλάσια της επιφάνειας διατομής της σωλήνωσης.
- (δ) Όταν η αντλία υδροσυλλεκτών εξυπηρετεί περισσότερους από ένα χώρους, τότε οι σωληνώσεις θα οδηγούνται σε κεντρικό σημείο χειρισμών ή σε αγωγό διανομής και κάθε γραμμή σωλήνωσης θα φέρει επιστόμιο σε ευπρόσπιτο σημείο. Επιστόμια επί κεντρικού σημείου χειρισμών ή επί αγωγού διανομής θα είναι ανεπίστροφα.
- (ε) Εξαγωγή υδάτων αποστράγγισης από μηχανοστάσια-
- (i) Η διάταξη σωληνώσεων αποστράγγισης υδροσυλλεκτών μηχανοστασίων θα καταλήγει στην δεξαμενή κατακράτησης νερών υδροσυλλεκτών με πετρελαιοειδή κατάλοιπα που προβλέπεται στην παράγραφο (3) του Κανονισμού 16.
- (ii) Θα υπάρχει επιπρόσθετη γραμμή απευθείας εξαγωγής νερών στην θάλασσα για χρήση μόνο σε περίπτωση κατάκλυσης του μηχανοστασίου.
- (iii) Σωληνώσεις υδροσυλλεκτών που διατρύπουν το διάφραγμα συγκρούσεως θα έχουν επιστόμιο στην πρωραία πλευρά της φρακτικής με δυνατότητα χειρισμού από το κατάστρωμα. Αν θα υπάρχει ευκολία πρόσβασης στον κρουνό και επιτόπιου χειρισμού του σε συνθήκες λειτουργίας, τότε θα γίνεται αποδεκτή τοποθέτησή του στο πρυμναίο μέρος του διαφράγματος χωρίς δυνατότητα χειρισμού από το κατάστρωμα.

(3) Μόνιμες αντλίες αποστράγγισης υδροσυλλεκτών-

- (α) Τα σκάφη θα έχουν μόνιμες μηχανοκίνητες ή ηλεκτροκίνητες αντλίες αποστράγγισης υδροσυλλεκτών σε ελάχιστο αριθμό και παροχή σύμφωνα με τον Πίνακα V154(3):

Πίνακας V154(3)
ΜΗΚΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ, ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΕΣ ΜΟΝΙΜΩΝ ΑΝΤΛΙΩΝ ΑΠΟΣΤΡΑΓΓΙΣΗΣ ΥΔΡΟΣΥΛΛΕΚΤΩΝ

Αριθμός Επιβατών (N)	Μήκος σκάφους (L)	Αριθμός Μόνιμων Αντλιών Αποστράγγισης Υδροσυλλεκτών	Παροχή εκάστης αντλίας (λαλ)
Οιοσδήποτε	$L \geq 18$	1 αντλία 1 αντλία	360 240
$N \geq 50$	$18 > L \geq 12$	1 αντλία 1 αντλία	240 180
$N < 50$	$18 > L \geq 12$	1 αντλία	180
$N < 50$	$L < 12$	1 αντλία	120

όπου N: ο αριθμός επιβατών, L: το μήκος του σκάφους σε μέτρα, λαλ: λίτρα / λεπτό.

(β) Όπου χρησιμοποιούνται εύκαμπτοι σωλήνες εξαγωγής, θα είναι ποιότητας αντοχής στο αλμυρό νερό, το πετρέλαιο, την θερμότητα και σε δονήσεις.

(γ) Όπου απαιτούνται 2 μόνιμες αντλίες, αυτές θα λαμβάνουν κίνηση από ξεχωριστές πηγές ενέργειας και η μία από τις αντλίες θα είναι εγκατεστημένη σε ελάχιστο ύψος ίσο προς την βαθύτερη ίσαλο γραμμή φόρτωσης του σκάφους.

(δ) Οι μόνιμες αντλίες θα είναι αυτοπληρούμενες και θα μπορούν να λαμβάνουν κίνηση από την κυρία μηχανή ή από άλλη πηγή ενέργειας.

(ε) Σύστημα καταδυόμενων ηλεκτρικών αντλιών θα μπορεί να αντικαθιστά την μόνιμη αντλία που προβλέπεται στον Πίνακα VI54(3) σε σκάφη μήκους κάτω των 12 μέτρων και για σκάφη κάτω των 18 μέτρων που μεταφέρουν λιγότερους από 50 επιβάτες, υπό την προϋπόθεση ότι κάθε τέτοια αντλία θα αποστραγγίζει μόνο ένα χώρο, δεν θα είναι φορητή, θα φέρει φίλτρο που καθαρίζεται χωρίς αφαίρεση του, η γραμμή παροχής της θα είναι επαρκώς στερεωμένη και το άνοιγμα στη γάστρα για εξαγωγή θα βρίσκεται όσο το δυνατό ψηλότερα από την ίσαλο, στο άνοιγμα της γάστρας θα υπάρχει κρουσμός με ανεπίστροφη βαλβίδα που να μην επιτρέπει την τυχαία εισροή νερού και το ηλεκτρικό δίκτυο με την καλωδίωση και τις μπαταρίες θα είναι επαρκές για ταυτόχρονη λειτουργία όλων των αντλιών με ελάχιστη παροχή ίση προς την απαιτούμενη παροχή της μόνιμης αντλίας που αντικαθιστά.

(ζ) Σε νέα σκάφη μήκους άνω των 18 μέτρων ή κάτω των 18 μέτρων που μεταφέρουν περισσότερους από 50 επιβάτες, η πιο πάνω διευθέτηση δύναται να ισχύει για την μία από τις δύο απαιτούμενες αντλίες.

(η) Σε υπάρχοντα σκάφη μήκους 12 μέτρων και άνω στις περιπτώσεις που απαιτούνται δύο μόνιμες αντλίες η διευθέτηση της παραγράφου (ε) μπορεί να ισχύει και για τις δύο αντλίες υπό την προϋπόθεση ότι η συνολική παροχή σε κάθε χώρο θα είναι τουλάχιστο ίση με 250 λίτρα/ λεπτό. Οι δύο αντλίες σε κάθε χώρο θα λαμβάνουν κίνηση από ξεχωριστές πηγές ενέργειας. Τουλάχιστο η μια εκ των δύο αντλιών θα πρέπει να λαμβάνει κίνηση από συσσωρευτές για συνεχή λειτουργία τουλάχιστο δύο ωρών. Οι συσσωρευτές πρέπει να είναι τοποθετημένοι σε χώρο που θα βρίσκεται ψηλότερα από το ύψος του κυρίου καταστρώματος. Οι αντλίες θα τίθενται σε λειτουργία από τη θέση χειρισμών του σκάφους. Για κάθε αντλία θα υπάρχει στη θέση χειρισμών λυχνία ένδειξης κατάστασης λειτουργίας της αντλίας. Πρέπει να υπάρχει κατάλληλη σήμανση στη θέση χειρισμών για εύκολη αναγνώρισης κάθε αντλίας.

(θ) Δίγαστρα σκάφη (καταμαράν) θα εξετάζονται κατά περίπτωση και οι διατάξεις του συστήματος αποστράγγισης υδροσυλλεκτών θα υπόκεινται σε έγκριση της Αρμόδιας Αρχής.

(4) Φορητή αντλία αποστράγγισης υδροσυλλεκτών:

(α) Τα σκάφη θα έχουν φορητή μηχανοκίνητη ή ηλεκτροκίνητη αντλία αποστράγγισης υδροσυλλεκτών, με παροχή σύμφωνα με τον Πίνακα VI54(4):

Πίνακας VI54(4)
ΜΗΚΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ, ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΕΣ ΦΟΡΗΤΩΝ ΑΝΤΛΙΩΝ ΑΠΟΣΤΡΑΓΓΙΣΗΣ
ΥΔΡΟΣΥΛΛΕΚΤΩΝ

Αριθμός Επιβατών (N)	Μήκος σκάφους (L)	Παροχή Φορητής Αντλίας Αποστράγγισης Υδροσυλλεκτών (λαλ)
Οιοσδήποτε	$L \geq 18$	360
$N \geq 50$	$18 > L \geq 12$	240
$N < 50$	$18 > L \geq 12$	180
$N < 50$	$L < 12$	80

όπου N : ο αριθμός επιβατών L : το μήκος σκάφους σε μέτρα και λαλ : η παροχή της αντλίας σε λίτρα / λεπτό.

(β) Η φορητή αντλία θα είναι αυτοπληρούμενη, θα φυλάσσεται σε χώρο επί του κυρίου καταστρώματος, εκτός μηχανοστασίου, όπου δεν θα δυσχεραίνεται η ταχεία χρήση της για άντληση νερών από το μηχανοστάσιο ή άλλο χώρο.

Συστήματα
πηδαλιουχίας.

55.-(1) Οι γενικές απαιτήσεις του κυρίου συστήματος πηδαλιουχίας είναι οι ακόλουθες-

- (α) Τα σκάφη θα έχουν σύστημα πηδαλιουχίας που θα έχει επαρκή αντοχή και ικανότητα πηδαλιουχίας σε όλες τις ταχύτητες του σκάφους και θα έχει σχεδιαστεί για μέγιστη ταχύτητα αναπόδοσης χωρίς να υφίσταται ζημιές και ικανότητα κίνησης του πηδαλίου από 35 μοίρες στη μια πλευρά σε 30 μοίρες στην άλλη σε μέγιστο χρόνο 28 δευτερόλεπτα στη μέγιστη ταχύτητα υπηρεσίας του σκάφους.
- (β) Θα διατίθεται σύστημα ελέγχου από τη θέση χειρισμών.
- (γ) Θα επιτυγχάνεται ταχεία μεταφορά της πηδαλιουχίας σε βοηθητικό μηχανισμό.
- (δ) Η θέση χειρισμών θα είναι διαμορφωμένη με τρόπο που να επιτρέπει τον κατά το δυνατό καλύτερο έλεγχο της πορείας και των κινήσεων του σκάφους.
- (ε) Θα διατίθενται ισχυροί και αποτελεσματικοί αναστολείς της διαδρομής του πηδαλίου.

(2) Σκάφη που διαθέτουν μηχανοκίνητους μηχανισμούς πηδαλίου θα διαθέτουν επιπρόσθετα -

- (α) Όργανο ένδειξης της γωνίας του πηδαλίου στη θέση χειρισμών.
- (β) Διάταξη αυτόματης επανέναρξης της λειτουργίας του μηχανισμού μετά από επαναφορά της ενέργειας κατόπιν διακοπής της.
- (γ) Μηχανισμός επαναφοράς του πηδαλίου στο κέντρο σε περίπτωση ανάγκης.
- (δ) Μέσα διακοπής της κίνησης του μηχανισμού πηδαλιουχίας προτού φθάσει στους αναστολείς που αναφέρονται στην παράγραφο (1).
- (ε) Σκάφη μήκους 18 μέτρων και άνω, με μηχανοκίνητο μηχανισμό πηδαλίου θα έχουν φωτεινό σήμα κατάστασης λειτουργίας του μηχανισμού και οδηγίες μεταφοράς από το κύριο στο βοηθητικό σύστημα πηδαλίου αναρτημένες στο σημείο μεταφοράς.

(3)(α) Τα σκάφη θα έχουν βοηθητικό σύστημα πηδαλιουχίας.

(β) Ο βοηθητικός μηχανισμός πηδαλιουχίας θα έχει επαρκή αντοχή, ικανότητα να κινεί το πηδάλιο από 15 μοίρες στη μια κατεύθυνση σε 15 μοίρες στην άλλη κατεύθυνση σε μέγιστο χρόνο 60 δευτερόλεπτα με ταχύτητα σκάφους την μεγαλύτερη τιμή μεταξύ του 1/2 της ταχύτητας υπηρεσίας και 7 κόμβων.

(γ) Λαγουδέρα (δοιάκι) δύναται να γίνει αποδεκτή σαν βοηθητικός μηχανισμός πηδαλιουχίας κατά την κρίση της Αρμόδιας Αρχής.

(δ) Δεν θα απαιτείται βοηθητικό σύστημα πηδαλιουχίας όταν το κύριο σύστημα αποτελείται από το πηδάλιο και την λαγουδέρα (δοιάκι) ή όταν η πηδαλιουχία επιτυγχάνεται με κινήσεις του συστήματος πρόωσης.

Προδιαγραφές
σωληνώσεων.

56. Οι σωληνώσεις των δικτύων καυσίμου, καταπολέμησης πυρκαγιάς, αερίου κατάσβεσης πυρκαγιάς, αποστράγγισης υδροσυλλεκτών, πηδαλιουχίας, πρόωσης και παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας ανάγκης θα είναι εγκεκριμένων προδιαγραφών ή προτύπων και κατάλληλες για τη συγκεκριμένη χρήση.

Συστήματα
ελέγχου.

57.-(1) Τα κύρια και τα βοηθητικά μηχανήματα τα αναγκαία για την πρόωση και την ασφάλεια του σκάφους θα διαθέτουν αποτελεσματικά συστήματα λειτουργίας και ελέγχου.

(2)(α) Για τις προωστήριες μηχανές θα υπάρχει σύστημα κράτησης στη θέση χειρισμών και μηχανισμός άμεσης κράτησης επί τόπου.

(β) Θα υπάρχει δυνατότητα τοπικού ελέγχου της λειτουργίας των προωστήριων μηχανών.

(γ) Όταν η λειτουργία των προωστήριων μηχανών δεν δύναται να ελεγχθεί από τη θέση χειρισμών τότε θα υπάρχει σύστημα επικοινωνίας της θέσης χειρισμών με το μηχανοστάσιο.

(δ) Στη θέση χειρισμών θα υπάρχει όργανο ένδειξης των στροφών των κύριων μηχανών.

(ε) Οι μηχανές εσωτερικής καύσεως θα έχουν όργανα ένδειξης της θερμοκρασίας εξαγωγής του νερού ψύξης και της πίεσης ελαίου, του συστήματος λίπανσης.

(3) Όπου υπάρχει βοηθητικό σύστημα πηδαλιουχίας θα υπάρχει και σύστημα επικοινωνίας με τη θέση χειρισμών με εξαίρεση σκάφη που λόγω της διαρρύθμισης τους η επικοινωνία μεταξύ θέσης χειρισμών και της θέσης χειρισμού του βοηθητικού συστήματος πηδαλιουχίας δύναται να πραγματοποιηθεί φωνητικά.

(4) Ο έλεγχος λειτουργίας των μόνιμων αντλιών αιμοστράγγισης υδροσυλλεκτών θα γίνεται επί τόπου και από τη θέση χειρισμών. Για κάθε τέτοια αντλία θα υπάρχει στη θέση χειρισμών φωτεινό σήμα ένδειξης της κατάστασης λειτουργίας της.

(5) Σε περίπτωση βλάβης συστήματος τηλεχειρισμών που λειτουργεί με ηλεκτρική, πνευματική ή υδραυλική ενέργεια θα δίδεται αυτόματα συναγερμός.

ΜΕΡΟΣ VII ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Γενικές
απαιτήσεις
ηλεκτρικής
εγκατάστασης.

58.-(1) Η ηλεκτρική εγκατάσταση και ο εξοπλισμός θα είναι τύπου και σχεδιασμού κατάλληλων για τις ανάγκες του σκάφους και τον σκοπό που εξυπηρετεί και θα παρέχουν προστασία από κινδύνους ατυχημάτων.

(2) Οι ηλεκτρικές μηχανές, τα καλώδια και σύρματα και ο ηλεκτρικός εξοπλισμός γενικά θα είναι κατασκευασμένα σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις Οργανισμών ή τεχνικών προτύπων αποδεκτών από την Αρμόδια Αρχή. Καλώδια και σύρματα που έχουν εγκατασταθεί πριν την 19^η Ιουλίου 2002, τα οποία δεν είναι ναυτικού τύπου, θα γίνονται αποδεκτά από την Αρμόδια Αρχή μετά από σχετική βεβαίωση καταλληλότητας, υπογεγραμμένη από Μηχανικό, ως προς τη μεταφερόμενη ηλεκτρική ισχύ και τη μόνωση τους.

(3) Η ηλεκτρική εγκατάσταση και ο εξοπλισμός θα παρέχουν στην ανθρώπινη ζωή προστασία από ηλεκτρικούς κινδύνους περιλαμβανομένων της πυρκαγιάς και της ηλεκτροπληξίας, και θα ελαχιστοποιούν τους κινδύνους επταφής με ενεργοποιημένα μέρη και ηλεκτρικής ανάφλεξης από εύφλεκτους ατμούς.

(4) Η εγκατάσταση των ηλεκτρικών μηχανών, των καλωδίων και συρμάτων και του ηλεκτρικού εξοπλισμού γενικά θα γίνεται σύμφωνα με τις οδηγίες των κατασκευαστών, με υψηλού επιπέδου πρακτικές και ποιότητα υλικών.

(5) Ηλεκτρικός εξοπλισμός σε μηχανοστάσια και χώρους εκτεθειμένους σε υγρασία ή νερά θα είναι κατασκευασμένος με τρόπο που να του παρέχεται προστασία έναντι ζημιάς λόγω αυτών των συνθηκών.

(6) Ηλεκτρικός εξοπλισμός σε καταστρώματα θα είναι υδατοστεγής.

(7) Ηλεκτρικός εξοπλισμός σε διαβρωτικό περιβάλλον θα είναι κατάλληλα κατασκευασμένος και ανθεκτικός στη διάβρωση.

(8) Ο ηλεκτρικός εξοπλισμός θα είναι κατάλληλος για τις συνθήκες ταλαντώσεων και κραδασμών που θα υφίσταται το σκάφος λόγω των εξωτερικών περιβαλλοντικών συνθηκών και των συνθηκών στο ίδιο το σκάφος.

(9) Ο ηλεκτρικός εξοπλισμός, περιλαμβανομένων διακοπών και ασφαλειών, θα είναι κατάλληλος για την τάση και την ένταση του ηλεκτρικού ρεύματος.

(10) Ηλεκτρικός εξοπλισμός συνεχούς ρεύματος θα είναι κατασκευασμένος με τρόπο που να αποκλείει σύνδεση με λανθασμένη πολικότητα.

(11) Ηλεκτρικός εξοπλισμός σε χώρους που περιέχουν χρώματα ή άλλα εύφλεκτα υγρά θα είναι αντεκρηκτικού τύπου.

Γεννήτριες και
κινητήρες.

59.-(1) Οι γεννήτριες και οι κινητήρες θα βρίσκονται σε χώρο επαρκώς αεριζόμενο και ξηρό και τοποθετημένοι ψηλότερα από τους υδροσυλλέκτες.

(2) Γεννήτριες, κινητήρες και άλλα μηχανήματα ή διατάξεις που δυνατόν να προκαλέσουν σπινθήρες θα εγκαθίστανται όσο το δυνατόν ψηλότερα από τους υδροσυλλέκτες.

(3) Οι γεννήτριες και οι κινητήρες θα σχεδιάζονται για λειτουργία σε θερμοκρασία περιβάλλοντος 50° Κελσίου.

(4) Οι γεννήτριες τάσεως 110 Βόλτς και άνω θα έχουν μετρητή τάσης και έντασης. Γεννήτριες εναλλασσόμενου ρεύματος θα έχουν και μετρητή συχνότητας.

(5) Οι γεννήτριες θα έχουν διάταξη προστασίας υπερφόρτισης για τιμή 115% του πλήρους φορτίου.

Πίνακες
διανομής.

60.-(1) Οι πίνακες διανομής ηλεκτρικής ενέργειας θα βρίσκονται σε χώρο επαρκώς αεριζόμενο και ξηρό και θα είναι τοποθετημένοι ψηλότερα από τους υδροσυλλέκτες και περικλείονται σε στερεό κέλυφος στην μπροστινή πλευρά του οποίου θα αναγράφονται ευκρινώς η τάση και η ένταση του φορτίου διανομής.

- (2) Για κάθε διακόπτη θα υπάρχει πινακίδιο με ένδειξη του χώρου ή του μηχανήματος που εξυπηρετεί.
- (3) Μπροστά από κάθε πίνακα διανομής θα υπάρχει μονωτικός τάπητας προδιαγραφών αποδεκτών από την Αρμόδια Αρχή, στο κατάστρωμα. Αν ο πίνακας είναι προσιτός και από την οπίσθια πλευρά τότε θα υπάρχει μονωτικός τάπητας και σε αυτή την πλευρά.
- Καλώδια και σύρματα. 61.-(1) Τα καλώδια και τα σύρματα θα είναι προτύπων αποδεκτών από την Αρμόδια Αρχή και κατάλληλα για ναυτική χρήση.
- (2) Η εγκατάσταση των καλωδίων και των συρμάτων θα γίνεται με επαγγελματικές πρακτικές υψηλού επιπέδου με γνώμονα την αποφυγή παρεμβολής με τα συστήματα ραδιοεπικοινωνίας και επηρεασμού των πυξίδων, ζημιάς από καιρικές συνθήκες και συνθήκες περιβάλλοντος, μηχανική καταπόνηση και γενικά αποφυγή ατυχημάτων.
- (3) Καλώδια και σύρματα που εξυπηρετούν τα δίκτυα που αναφέρονται στον Κανονισμό 64 δεν θα πρέπει να περνούν από περιοχές υψηλού κινδύνου όπως χώρους μηχανών, αποθήκευσης καυσίμων και μαγειρεία.
- (4) Καλώδια και σύρματα που θα εξυπηρετούν διπλό εξοπλισμό θα είναι σε ξεχωριστά δίκτυα με σκοπό την αποφυγή αχρήστευσης και των δύο σε περίπτωση ατυχήματος.
- Συσσωρευτές (μπαταρίες). 62.-(1) Όπου υπάρχει σύστημα φόρτισης συσσωρευτών θα υπάρχει και επαρκής φυσικός ή τεχνητός αερισμός του χώρου.
- (2) Οι συσσωρευτές θα τοποθετούνται όσο δυνατόν ψηλότερα από τους υδροσυλλέκτες και θα διατηρούνται στερεωμένοι για αποφυγή ταλαντώσεων που θα υφίσταται το σκάφος λόγω εξωτερικών περιβαλλοντικών συνθηκών.
- (3) Οι συσσωρευτές θα είναι προσιτοί για συντήρηση και μετακίνηση.
- (4) Οι συνδέσεις των ακροδεκτών συσσωρευτών θα είναι μόνιμες.
- (5) Οι συσσωρευτές θα εγκαθίστανται σε δίσκο περισυλλογής ανθεκτικό σε διάβρωση από τον ηλεκτρολύτη.
- (6) Το σύστημα φόρτισης θα φέρει βολτόμετρο.
- (7) Συσσωρευτές για εκκίνηση μηχανών θα τοποθετούνται όσο το δυνατόν πλησιέστερα προς τις μηχανές.
- Γειώσεις. 63.-(1) Για προστασία της ανθρώπινης ζωής, του σκάφους και του εξοπλισμού του θα λαμβάνονται μέτρα αποφυγής κακής γείωσης ή και διάβρωσης λόγω ηλεκτρόλυσης.
- (2) Η γάστρα δεν θα διαρρέεται από ηλεκτρική ενέργεια εκτός αν χρησιμοποιείται σαν μέρος ηλεκτρικού συστήματος καθοδικής προστασίας και σαν γείωση συστήματος εκκίνησης.
- (3) Υποδοχές για φορητές λυχνίες, εργαλεία ή άλλο εξοπλισμό τάσεως 110 V (βόλτς) και άνω θα έχουν πτόλο γείωσης και καλώδιο γείωσης στο φορητό καλώδιο.
- (4) Μη μεταλλικοί ιστοί που έχουν λυχνίες θα είναι γειωμένοι.
- (5) Σε σκάφη κατασκευασμένα από μέταλλο όλα τα μεταλλικά πλαίσια θα γειώνονται στην γάστρα. Σε σκάφη κατασκευασμένα από άλλο υλικό όλα τα μεταλλικά πλαίσια θα γειώνονται σε κοινή γείωση.
- (6) Μεταλλικά πλαίσια οργάνων και δευτερεύουσες περιελίξεις μετασχηματιστών θα γειώνονται.
- (7) Όργανα ραδιοεπικοινωνιών σε μη μεταλλικά σκάφη θα γειώνονται σε κοινή γείωση.
- Συνθήκες έκτακτης ανάγκης. 64.-(1) Τα σκάφη θα είναι εφοδιασμένα με αυτόνομη πηγή ηλεκτρικής ενέργειας ανάγκης με πίνακα διανομής, τοποθετημένη σε χώρο που θα βρίσκεται ψηλότερα από το ύψος του κυρίου καταστρώματος, σε ευπρόσιτο χώρο που δεν θα έχει κοινά όρια με το μηχανοστάσιο ή την κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας ή τον κύριο πίνακα διανομής.
- (2) Η πηγή ηλεκτρικής ενέργειας ανάγκης θα ενεργοποιείται με αυτόματη διάταξη και θα είναι ικανή να τροφοδοτεί ταυτόχρονα επί 3 τουλάχιστον ώρες τα πιο κάτω φορτία όπου απαιτούνται ή υφίστανται-

- (i) σύστημα συναγερμού·
- (ii) σύστημα τηλεπικοινωνίας·
- (iii) φωτισμός έκτακτης ανάγκης·

- (iv) εξοπλισμός ναυσιπλοΐας και φώτα ναυσιπλοΐας·
- (v) σύστημα αναγγελιών·
- (vi) μόνιμο σύστημα κατάσβεσης πυρκαγιάς·
- (vii) συστήματα και μέσα που απαιτούνται στο Μέρος V·
- (viii) βοηθητικό σύστημα πηδαλιουχίας·
- (ix) άλλα συστήματα κατά την κρίση της Αρμόδιας Αρχής.

(3) Θα υπάρχει φωτισμός εκτάκτου ανάγκης-

- (i) στους σταθμούς συγκέντρωσης επιβατών·
- (ii) στις διόδους διαφυγής·
- (iii) στους χώρους μηχανών και στον χώρο της πηγής ηλεκτρικής ενέργειας ανάγκης·
- (iv) στη Θέση Χειρισμών·
- (v) στα πυροσβεστικά σημεία.

Αν η πηγή ηλεκτρικής ενέργειας ανάγκης είναι συσσωρευτές, τότε η πηγή αυτή θα είναι συνδεδεμένη με αυτόματο φορτιστή.

Λυχνίες.

65.-(1) Οι λυχνίες φωτισμού θα βρίσκονται σε προστατευτικό κάλυμμα και κιγκλίδωμα ή θα είναι κατασκευασμένες από ανθεκτικό υλικό εκτός αν είναι τοποθετημένες σε χώρους ενδιαίτησης, επικοινωνιών, κουζίνα ή άλλο χώρο όπου δεν υπάρχει κίνδυνος ζημιάς.

(2) Λυχνίες φωτισμού εγκατεστημένες σε ανοικτούς μη προστατευόμενους χώρους θα είναι στεγανού τύπου, αποδεκτού από την Αρμόδια Αρχή.

Μέρος VIII ΜΕΣΑ ΠΥΡΟΣΒΕΣΗΣ

Κατασκευή
μέσων
πυρόσβεσης.

66. Τα μέσα πυρόσβεσης θα είναι κατασκευασμένα σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αναγνωρισμένων οργανισμών ή τεχνικών προτύπων αποδεκτών από την Αρμόδια Αρχή.

Αντλίες
πυρκαγιάς.

67.-(1)(α) Σκάφη μήκους 18 μέτρων και άνω και σκάφη μήκους κάτω των 18 μέτρων μεταφορικής ικανότητας 50 επιβατών και άνω, θα έχουν μόνιμη μηχανοκίνητη ή ηλεκτροκίνητη αυτοπληρούμενη αντλία κατάσβεσης πυρκαγιάς για εξυπηρέτηση όλων των χώρων του σκάφους, με λήψη νερού από τη θάλασσα, συνδεδεμένη με δίκτυο σωληνώσεων και κρουστών για εξυπηρέτηση όλων των χώρων του σκάφους από 2 δέσμες νερού ταυτόχρονα. Η αντλία θα έχει δυνατότητα εκκίνησης και από τη Θέση Χειρισμών και επί τόπου.

(β) Η αντλία θα έχει ελάχιστη παροχή ίση προς τα 2/3 της παροχής της αντίστοιχης μόνιμης αντλίας που απαιτείται τον Πίνακα VI54(3), σε ελάχιστη πίεση 3 bar στο στόμιο εξαγωγής όπου θα φέρει και μετρητή πίεσης.

(γ) Ως μόνιμη αντλία πυρκαγιάς θα μπορεί να χρησιμοποιείται μία από τις μόνιμες αντλίες αποστράγγισης υδροσυλλεκτών που απαιτούνται στην παράγραφο (3) του Κανονισμού 54.

(δ) Το δίκτυο της αντλίας θα είναι διαμορφωμένο και για άντληση νερών από το σκάφος σε περίπτωση κατάκλυσης.

(2)(α) Σκάφη μήκους 12 μέτρων και άνω θα έχουν φορητή μηχανοκίνητη ή ηλεκτροκίνητη αντλία κατάσβεσης πυρκαγιάς για εξυπηρέτηση όλων των χώρων του σκάφους, που θα τοποθετείται σε χώρο επί του κυρίου καταστρώματος, εκτός μηχανοστασίου, με ελάχιστη παροχή ίση προς την παροχή της φορητής αντλίας που απαιτείται τον Πίνακα VI54(4), σε ελάχιστη πίεση 3 bar στο στόμιο εξαγωγής όπου θα φέρει και μετρητή πίεσης.

(β) Ως φορητή αντλία πυρκαγιάς θα μπορεί να χρησιμοποιείται η φορητή αντλία αποστράγγισης υδροσυλλεκτών που απαιτείται στην παράγραφο (4) του Κανονισμού 54.

(γ) Η αντλία θα μπορεί να χρησιμοποιείται και για άντληση νερών από οποιοδήποτε χώρο του σκάφους σε περίπτωση κατάκλυσης.

(3) Σε κάθε στόμιο υδροληψίας και στο άνοιγμα του σωλήνα διανομής κάθε φορητής αντλίας θα διατίθεται εύκαμπτος σωλήνας πυρκαγιάς μήκους όχι μεγαλύτερου των 15 μέτρων και διαμέτρου τουλάχιστον 40 χιλιοστομέτρων αντίστοιχα, από άκαυστο υλικό, καθώς και μεταλλικό ακροσωλήνιο διαμέτρου τουλάχιστον 12 χιλιοστομέτρων. Σε σκάφη μήκους κάτω των 18 μέτρων, άκαυστοι εύκαμπτοι σωλήνες καλής ποιότητας θα υπόκεινται σε έγκριση της Αρμόδιας Αρχής κατά περίπτωση.

Άλλα
πυροσβεστικά
μέσα.

68.-(1) Τα σκάφη θα έχουν τουλάχιστον 2 μεταλλικούς κουβάδες ελάχιστης χωρητικότητας 10 λίτρων έκαστος, με σχοινί μήκους τουλάχιστον όσο το κοίλο του σκάφους.

(2)(α) Τα σκάφη θα έχουν φορητούς πυροσβεστήρες, τοποθετημένους σε ευπρόσιτες και ευδιάκριτες θέσεις, σε αριθμό, τύπο, περιεχόμενο και χωρητικότητα ικανοποιητικών, κατά την κρίση της Αρμόδιας Αρχής, για τους χώρους που προσρίζονται.

(β) Οι πυροσβεστήρες θα επιθεωρούνται ετήσια από συνεργείο αποδεκτό από την Αρμόδια Αρχή που θα εκδίδει σχετική Βεβαίωση όπου θα αναγράφονται μεταξύ άλλων και ο κατάλογος των πυροσβεστήρων, το είδος και η χωρητικότητά τους καθώς και το όνομα του σκάφους. Κάθε πυροσβεστήρας θα φέρει ετικέτα με την ημερομηνία επιθεώρησης και το όνομα του σκάφους.

(3) Σκάφη με κλειστούς χώρους θα έχουν τσεκούρι πυρκαγιάς.

Μόνιμα
συστήματα
ανίχνευσης και
κατάσβεσης
πυρκαγιάς.

69.-(1) Τα μόνιμα συστήματα ανίχνευσης και κατάσβεσης πυρκαγιάς, περιλαμβανομένων των κυλίνδρων αερίου κατάσβεσης, θα είναι κατασκευασμένα σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αναγνωρισμένων Οργανισμών ή τεχνικών προτύπων αποδεκτών από την Αρμόδια Αρχή.

(2) Επανδρωμένοι και μη επανδρωμένοι χώροι μηχανών και αποθήκες εύφλεκτων υλικών θα προστατεύονται με σχεδιασμένο για το σκάφος μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και κατάσβεσης πυρκαγιάς. Το μέσο κατάσβεσης θα καλύπτει όλους τους χώρους.

(3) Μη επανδρωμένοι χώροι μηχανών και αποθήκες εύφλεκτων υλικών, όγκου μικρότερου των 150 κυβικών μέτρων δύναται εναλλακτικά, να προστατεύονται με σχεδιασμένο για το σκάφος μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και κατάσβεσης πυρκαγιάς με αέριο, αυτόματης απελευθέρωσης του μέσου κατάσβεσης κατόπιν πυρανίχνευσης. Το μέσο κατάσβεσης θα καλύπτει όλους τους χώρους.

(4) Μη επανδρωμένοι χώροι μηχανών και αποθήκες εύφλεκτων υλικών, όγκου μικρότερου των 56 κυβικών μέτρων δύναται εναλλακτικά, να προστατεύονται με προκατασκευασμένο μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και κατάσβεσης πυρκαγιάς με αέριο. Το μέσο κατάσβεσης θα καλύπτει όλους τους χώρους.

(5) Σε χώρους όπου η απαιτούμενη ποσότητα αερίου κατάσβεσης μπορεί να παρασχεθεί από ένα μόνο φορητό πυροσβεστήρα, ο πυροσβεστήρας και ο μηχανισμός απελευθέρωσης του αερίου θα είναι τοποθετημένοι σε μόνιμη θέση εκτός του προστατευόμενου χώρου και το αέριο δύναται να απελευθερωθεί χωρίς μετακίνηση του πυροσβεστήρα.

(6) Χώροι μηχανών ισχύος κάτω των 36 χιλιοβάτ και αποθήκες εύφλεκτων υλικών, όγκου μικρότερου των 4 κυβικών μέτρων, δύναται εναλλακτικά, να προστατεύονται με φορητούς πυροσβεστήρες.

(7) Για κάθε μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και κατάσβεσης πυρκαγιάς θα υπάρχει σχέδιο εγκατάστασης και οδηγός χρήσης και συντήρησης για το πλήρωμα.

Απαιτήσεις
σχεδιασμένων
μόνιμων
συστημάτων
ανίχνευσης και
κατάσβεσης
πυρκαγιάς με
αέριο.

70.-(1) Οι μηχανισμοί ενεργοποίησης και ελέγχου των συστημάτων θα είναι εγκατεστημένοι έξω από τον προστατευόμενο χώρο και όχι σε χώρο που θα καταστεί μη προσπελάσιμος σε περίπτωση πυρκαγιάς στον προστατευόμενο χώρο.

(2) Οι μηχανισμοί ενεργοποίησης και ελέγχου των συστημάτων θα προστατεύονται σε θαλαμίσκο για αποφυγή τυχαιάς απελευθέρωσης του αερίου.

(3) Σύστημα που εξυπηρετεί επανδρωμένο χώρο μηχανοστασίου θα φέρει μηχανισμό χρονικής καθυστέρησης και σύστημα συναγερμού ενεργοποιούμενο από το αέριο κατάσβεσης σε χρόνο όχι μικρότερο του χρόνου που απαιτείται για εγκατάλειψη του χώρου.

(4) Προ της απελευθέρωσης του αερίου κατάσβεσης θα διακόπτεται αυτόματα ο τεχνητός αερισμός καθώς και τα μηχανήματα που λειτουργούν με αέρα από τον προστατευόμενο χώρο.

(5) Οι κύλινδροι του αερίου κατάσβεσης θα φυλάσσονται εκτός του προστατευόμενου χώρου σε θέση που δεν θα καθίσταται μη προσπελάσιμη σε περίπτωση πυρκαγιάς στον προστατευόμενο χώρο, που δεν θα έχουν πρόσβαση οι επιβάτες, θα τηρούνται σε όρθια θέση, θα είναι επαρκώς στερεωμένοι και θα προστατεύονται από την υγρασία.

(6) Οι σωληνώσεις θα στερεώνονται επαρκώς και θα προστατεύονται από ζημιές.

(7) Το υλικό, η αντοχή σε πίεση, οι διαστάσεις των σωληνώσεων και των άλλων εξαρτημάτων του συστήματος, η ποσότητα του αερίου κατάσβεσης που θα απαιτείται για ένα χώρο καθώς και οι δοκιμές θα υπόκεινται σε έγκριση της Αρμόδιας Αρχής.

(8) Δεν θα χρησιμοποιούνται υλικά χαμηλού βαθμού τήξης όπως το αλουμίνιο.

Ειδικές απαιτήσεις συστημάτων ανίχνευσης και κατάσβεσης πυρκαγιάς με διοξείδιο του άνθρακα.

71.-(1) Επανδρωμένοι και μη επανδρωμένοι χώροι μηχανών και αποθήκες εύφλεκτων υλικών που προστατεύονται με σχεδιασμένο για το σκάφος μόνιμο σύστημα κατάσβεσης πυρκαγιάς με διοξείδιο του άνθρακα (CO₂) θα πληρούν, επιπρόσθετα προς τις απαιτήσεις του Κανονισμού 69, και τις απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού.

(2) Κύλινδροι διοξειδίου του άνθρακα δεν θα φυλάσσονται σε κλίση μεγαλύτερη των 30 μοιρών από την κατακόρυφο.

(3) Οι σωληνώσεις, οι κρουνοί και τα εξαρτήματα θα έχουν ελάχιστη τιμή πίεσης διάρρηξης 50 bar.

(4) Οι σωληνώσεις θα παρέχουν ομοιόμορφη κατανομή ποσότητας αερίου σε όλο τον χώρο.

(5) Το αέριο κατάσβεσης θα απελευθερώνεται στον προστατευόμενο χώρο κατά 85% εντός 2 λεπτών.

(6) Η ποσότητα διοξειδίου του άνθρακα θα υπολογίζεται με τον τύπο $m = V/f$, όπου m η μάζα του απαιτούμενου αερίου σε Χιλιόγραμμα, V ο όγκος του προστατευόμενου χώρου σε κυβικά μέτρα και f ο συντελεστής που δίνεται στον Πίνακα VIII71(6):

Πίνακας VIII71(6) – ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΔΙΟΞΕΙΔΙΟΥ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ

V	f
<14	0,94
14-45	1,00
45-125	1,10
125-1400	1,20

(7) Το ελάχιστο ονομαστικό μέγεθος της σωλήνωσης, σε χιλιοστάμετρα, θα λαμβάνεται από τον Πίνακα VIII71(7):

Πίνακας VIII71(7) – ΠΟΣΟΤΗΤΑ CO₂ ΚΑΙ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΣΩΛΗΝΩΣΗΣ

Μέγιστη Ποσότητα απαιτούμενου CO ₂ (Χλγ)	Ελάχιστο ονομαστικό μέγεθος σωλήνωσης (χιλ)
45,4	12,7
102,0	19,0
136,0	25,0
272,0	30,0

Απαιτήσεις προκατασκευασμένων μόνιμων συστημάτων ανίχνευσης και κατάσβεσης πυρκαγιάς με αέριο.

72.-(1) Τα προκατασκευασμένα μόνιμα συστήματα ανίχνευσης και κατάσβεσης πυρκαγιάς με αέριο θα είναι αυτόματης ενεργοποίησης και επιπρόσθετα θα έχουν δυνατότητα μηχανικής ενεργοποίησης (με το χέρι) από θέση έξω από τον προστατευόμενο χώρο.

(2) Προ της απελευθέρωσης του αερίου κατάσβεσης θα διακόπτεται αυτόματα ο τεχνητός αερισμός καθώς και τα μηχανήματα που λειτουργούν με αέρα από τον προστατευόμενο χώρο.

(3) Θα υπάρχει λυχνία ένδειξης λειτουργίας και ηχητικό σήμα προειδοποίησης κατά την απελευθέρωση αερίου.

(4) Θα υπάρχει ένα μόνο σύστημα για κάθε προστατευόμενο χώρο.

Μόνιμα συστήματα ανίχνευσης και κατάσβεσης πυρκαγιάς με νερό.

73. Μόνιμα συστήματα κατάσβεσης πυρκαγιάς με νερό θα πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού 10 του Κεφαλαίου II-2 της Σύμβασης SOLAS.

Άλλα μόνιμα συστήματα ανίχνευσης και κατάσβεσης πυρκαγιάς σε χώρους μηχανών.

74. Σχεδιασμός και εγκατάσταση άλλων μόνιμων συστημάτων ανίχνευσης και κατάσβεσης πυρκαγιάς σε χώρους μηχανών και άλλους χώρους του σκάφους δυνατόν να εγκρίνονται κατά περίπτωση από την Αρμόδια Αρχή.

Μαγειρεία.

75.-(1) Ο εξοπλισμός μαγειρειών θα είναι επαρκώς στερεωμένος και θα φέρει σχάρα συλλογής λίπους.

(2) Σε εγκαταστάσεις καυσίμου υγραερίου και οι φιάλες υγραερίου θα είναι επαρκώς στερεωμένες και θα φυλάσσονται σε ανοικτό χώρο.

(3) Σχάρες που χρησιμοποιούν ξυλάνθρακα για παρασκευή τροφής θα εγκαθίστανται στην πρύμνη του σκάφους, θα επιτηρούνται συνεχώς και θα λαμβάνονται μέτρα άμεσης αντιμετώπισης κινδύνου πυρκαγιάς.

Μέρος ΙΧ ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ – ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ - ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Γενικές απαιτήσεις σωστικών μέσων, ναυσιπλοΐας και τηλεπικοινωνιών.

76. Τα σωστικά μέσα και τα μέσα ναυσιπλοΐας και επικοινωνιών θα είναι κατασκευασμένα σύμφωνα με ισχύοντα πρότυπα αποδεκτά από την Αρμόδια Αρχή.

Ατομικά σωσίβια.

77.-(1) Όλα τα σκάφη θα είναι εφοδιασμένα με ατομικά σωσίβια τύπου αποδεκτού από την Αρμόδια Αρχή, χρώματος πορτοκαλί, με σφυρίκτρα και με ανακλαστικές ταινίες σε αριθμό ίσο προς τον αριθμό των επιβαινόντων που αναγράφονται στο Πιστοποιητικό Ασφαλείας συν 10% του αριθμού αυτού. Το κάθε ατομικό σωσίβιο ενηλίκων θα έχει θετική άντωση ίση με 73 Newton.

(2) Θα υπάρχουν επιπρόσθετα ατομικά παιδικά σωσίβια που θα αντιστοιχούν στο 10% του αριθμού των καθορισμένων επιβατών. Είναι ευθύνη του κυβερνήτη του σκάφους να το εφοδιάζει με επιπλέον ατομικά παιδικά σωσίβια όταν αυτό απαιτείται.

(3) Τα ατομικά σωσίβια θα είναι προσιτά για τους επιβάτες και απαγορεύεται να είναι κλειδωμένα σε κιβώτια ή άλλο χώρο κατά τη διάρκεια των πλόων.

(4) Τα ατομικά παιδικά σωσίβια θα φυλάσσονται ξεχωριστά από τα ατομικά σωσίβια ενηλίκων.

Κυκλικά σωσίβια.

78.-(1) Θα υπάρχει ένα τουλάχιστον κυκλικό σωσίβιο τύπου αποδεκτού από την Αρμόδια Αρχή σε κάθε πλευρά του σκάφους. Το κάθε κυκλικό σωσίβιο θα έχει θετική άντωση ίση με 145 Newton.

(2) Σκάφη μήκους 18 μέτρων και άνω θα έχουν 2 τουλάχιστον κυκλικά σωσίβια τοποθετημένα σε απόσταση μεταξύ τους σε κάθε πλευρά του σκάφους.

(3) Τα κυκλικά σωσίβια θα είναι ευπρόσιτα, έτοιμα για χρήση, δεν θα είναι μόνιμα στερεωμένα, θα έχουν ανακλαστικές ταινίες, θα έχουν χρώμα πορτοκαλί, θα είναι περιμετρικά εφοδιασμένα με σωσίβιο σχοινί και θα έχουν ορμίδιο μήκους 25 μέτρων.

(4) Σε σκάφη που θα εκτελούν νυκτερινούς πλόες τα κυκλικά σωσίβια θα είναι εφοδιασμένα με αυτόματη συσκευή φωτεινής εκπομπής τύπου αποδεκτού από την Αρμόδια Αρχή.

Σωστικά σκάφη.

79.-(1)(α) Ο συνολικός αριθμός των πλευστικών συσκευών θα είναι αρκετός τουλάχιστον για το 50% του αριθμού των επιβατών που αναγράφεται στο Πιστοποιητικό Ασφαλείας.

(β) Ο χρόνος που απαιτείται για τοποθέτηση των πλευστικών συσκευών στο νερό δεν θα υπερβαίνει τα 3 λεπτά.

(γ) Οι πλευστικές συσκευές θα είναι κατάλληλα τοποθετημένες σε ανοικτό κατάστρωμα ώστε να επιπλέουν ελεύθερα σε περίπτωση βύθισης του σκάφους.

(δ) Πλευστικές συσκευές στερεωμένες στο σκάφος θα έχουν μηχανισμό υδροστατικής απελευθέρωσης τύπου αποδεκτού από την Αρμόδια Αρχή και θα είναι επίσης δυνατή η απελευθέρωσή τους με το χέρι.

(ε) Οι πλευστικές συσκευές θα είναι κατασκευασμένες σύμφωνα με ισχύοντα πρότυπα και προδιαγραφές και θα υπόκεινται σε έγκριση της Αρμόδιας Αρχής, θα είναι χρώματος πορτοκαλί, θα έχουν περιμετρικά σωσίβιο σχοινί ελάχιστης διαμέτρου 9,5 χιλιοστομέτρων και χειρολαβές τοποθετημένες σε ίσες αποστάσεις μεταξύ τους και θα έχουν επίσης ανακλαστικές ταινίες.

(2)(α) Σκάφη μήκους 18 μέτρων και άνω θα έχουν μηχανοκίνητη λέμβο εκτάκτου ανάγκης που θα υπόκειται σε έγκριση της Αρμόδιας Αρχής, με μεταφορική ικανότητα τουλάχιστον 4 ατόμων και θα είναι εφοδιασμένη με καύσιμα αρκετά για 4 ώρες λειτουργίας.

(β) Η λέμβος θα έχει ετοιμότητα χρήσης όχι μεγαλύτερη των 3 λεπτών. Η λέμβος πρέπει να είναι μεταφερόμενη επί του σκάφους ή ρυμουλκούμενη για τα υπάρχοντα σκάφη και μεταφερόμενη επί του σκάφους για τα νέα σκάφη και θα υπάρχει μηχανισμός για την καθαίρεση της αν κριθεί αναγκαίο από την Αρμόδια Αρχή.

Άλλα σωστικά μέσα.

80.-(1) Τα σκάφη θα είναι εφοδιασμένα με 3 καπνογόνα χρώματος πορτοκαλί. Σκάφη που θα διενεργούν και νυκτερινούς πλόες θα είναι, επιπρόσθετα, εφοδιασμένα με 3 φωτοβολίδες αλεξιπτώτου και 3 φωτοβολίδες χειρός, χρώματος πορτοκαλί.

Τα φωτεινά σήματα θα φυλάσσονται σε κατάλληλο υδατοστεγές φορητό δοχείο μακριά από εστίες θερμότητας, που θα φέρει το όνομα του σκάφους.

(2) Τα σκάφη θα είναι εφοδιασμένα με ναυτικά κιάλια.

(3) Τα σκάφη θα είναι εφοδιασμένα με ισχυρό φακό ασφάλειας. Σκάφη που εκτελούν νυκτερινούς πλόες θα είναι εφοδιασμένα με 2 φακούς ασφαλείας από τους οποίους ο ένας θα φυλάσσεται στην Θέση Χειρισμών. Για κάθε φακό ασφαλείας θα υπάρχουν μία τουλάχιστον σειρά εφεδρικών μπαταριών.

(4) Τα σκάφη με ύψος εξάλων μεγαλύτερο των 750 χιλιοστομέτρων στην άφορη κατάσταση θα είναι εφοδιασμένα με κλίμακα διάσωσης για ανάβαση ανθρώπου μέσα από το νερό.

(5) Όταν η απόσταση από το σημείο εγκατάλειψης στο κύριο κατάστρωμα μέχρι την ίσαλο γραμμή είναι μεγαλύτερη από 1,5 μέτρα, το σκάφος θα είναι εφοδιασμένο με μια κλίμακα εγκατάλειψης για κάθε 50 επιβάτες. Η κλίμακα θα μπορεί να συνδυαστεί με την κλίμακα διάσωσης που απαιτείται στην παράγραφο (4).

(6) Τα ιστιοφόρα σκάφη θα είναι εφοδιασμένα με σειρά υλικών και εργαλείων για επισκευές έκτακτης ανάγκης στο σύστημα ιστίων.

Ναυσιπλοΐα – τηλεπικοινωνία.

81.-(1) Τα σκάφη θα είναι εφοδιασμένα με όλες τις αναγκαίες έντυπες ή ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις περιοχές που εκτελούν πλόες.

(2) Τα σκάφη θα είναι εφοδιασμένα με μαγνητική πιξίδα τύπου αποδεκτού από την Αρμόδια Αρχή, τοποθετημένη σε σημείο όπου δεν θα υφίσταται επιδράσεις από ισχυρά μαγνητικά πεδία και η ένδειξη της θα μπορεί να διαβαστεί από τη θέση χειρισμών.

(3) Τα σκάφη θα είναι εφοδιασμένα με σφυρίκτρα, ισχύος και προδιαγραφών αποδεκτών από την Αρμόδια Αρχή.

(4) Τα σκάφη θα είναι εφοδιασμένα με συσκευή ασυρμάτου επικοινωνίας υψηλής συχνότητας (VHF) τύπου αποδεκτού από την Αρμόδια Αρχή, ελάχιστης ισχύος 25Watt. Όσες συσκευές ασυρμάτου εγκαταστάθηκαν μετά την 19^η Ιουλίου 2002 θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα ψηφιακής επιλογικής κλήσης (DSC). Κατά την ημερομηνία κατάρτησης της ακρόασης, από παράκτιους σταθμούς της Δημοκρατίας, στο κανάλι 16, όλες οι συσκευές ασυρμάτου θα έχουν την δυνατότητα DSC.

(5) Τα σκάφη θα είναι εφοδιασμένα με εφεδρική πλωτή αδιάβροχη φορητή συσκευή VHF τύπου αποδεκτού από την Αρμόδια Αρχή, ελάχιστης ισχύος 3 Watt με εξακριβωμένη ανταπόκριση στις περιοχές πλόων του σκάφους. Για κάθε μπαταρία θα διατίθεται φορτιστής ή εφεδρική μπαταρία.

(6) Ο εξοπλισμός τηλεπικοινωνίας θα πληροί προδιαγραφές της Σύμβασης SOLAS.

(7) Κατά τη διάρκεια των πλόων θα τηρείται συνεχής ακρόαση στην συσκευή VHF.

18 του 1980
8 του 1981
66 του 1982
4 του 1989
14(III) του 2009.

(8) Τα σκάφη θα διαθέτουν φανούς και σχήματα σύμφωνα με τις απαιτήσεις των περί της Σύμβασης περί Διεθνών Κανονισμών για Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα του 1972 (Κυρωτικών) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμων του 1980 ως 2009, όπως αυτοί εκάστοτε τροποποιούνται.

Συντήρηση
σωστικών
μέσων.

82. Η συντήρηση και οι επισκευές των σωστικών μέσων και των μέσων ναυσιπλοΐας και τηλεπικοινωνίας θα γίνεται από αποδεκτά από την Αρμόδια Αρχή συνεργεία και θα λαμβάνονται υπόψη οι οδηγίες του κατασκευαστή.

Μέρος Χ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΟΡΙΣΜΕΝΑ ΣΚΑΦΗ

Ειδικές
λειτουργικές
απαιτήσεις
για σκάφη
ερασιτεχνικής
αλιείας.

83.-(1) Σε σκάφη στα οποία παρέχεται άδεια ερασιτεχνικής αλιείας από το Τμήμα Αλιείας και Θαλάσσιων Ερευνών δυνατόν να επιτρέπονται ειδικές ρυθμίσεις για διευκόλυνση της λειτουργίας τους σε ότι αφορά απαιτήσεις των Κανονισμών 24 και 25 σχετικά με τους χώρους επιβατών και την προστασία τους.

(2) Τα σκάφη θα έχουν και θα αναρτούν κατάλληλες σημαίες και σήμανση σχετικά με την διενέργεια ερασιτεχνικής αλιείας.

Ειδικές
λειτουργικές
απαιτήσεις
για σκάφη
μεταφοράς
δυτών ή
εκπαιδευόμενων
δυτών.

84.-(1) Τα σκάφη μεταφοράς δυτών ή εκπαιδευόμενων δυτών θα διαθέτουν κατάλληλο χώρο για ασφαλή τοποθέτηση του εξοπλισμού των δυτών, θα έχουν κατάλληλη φιάλη οξυγόνου, θα αναρτούν τις κατάλληλες σημαίες για το σκάφος και τους δύτες, θα έχουν φορητό τηλέφωνο με εξακριβωμένη ανταπόκριση στην περιοχή πλόων τους και θα έχουν πινακίδα σε εμφανές σημείο του σκάφους στην οποία να αναγράφεται ο αριθμός τηλεφώνου του Κέντρου Συντονισμού, Έρευνας και Διάσωσης (ΚΣΕΔ).

(2) Τα σκάφη δυνατόν να απαλλάσσονται από απαιτήσεις των Κανονισμών 24 και 25 σε ότι αφορά τους χώρους των επιβατών και την προστασία τους.

Απαιτήσεις
για σκάφη
εκτέλεσης
πλόων
μεταφοράς
ναυτικών,
προσωπικού
συνεργείων
και άλλων
επαγγελματιών
μεταξύ λιμένων
και
αγκυροβολίων ή
μεταξύ πλοίων.

85. Τα σκάφη εκτέλεσης πλόων μεταφοράς ναυτικών, προσωπικού συνεργείων και άλλων επαγγελματιών μεταξύ λιμένων και αγκυροβολίων ή μεταξύ πλοίων, υπάρχουν και νέα θα πληρούν σύμφωνα με το μήκος τους και τους επιβάτες που μεταφέρουν αντίστοιχα τις απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού. Η Αρμόδια Αρχή δύναται να απαλλάξει τα σκάφη της κατηγορίας αυτής από οποιεσδήποτε απαιτήσεις των παρόντων Κανονισμών που δεν επηρεάζουν την ασφάλεια του σκάφους και των επιβαινόντων όταν η εφαρμογή τους δεν κρίνεται αναγκαία και πρακτική για τους συγκεκριμένους πλόες ή να εφαρμόζει ισοδύναμες ρυθμίσεις.

Ειδικές
απαιτήσεις για
φουσκωτά
σκάφη.

86.-(1) Τα φουσκωτά σκάφη θα πληρούν τις απαιτήσεις των Μερών I, II, IV, VI και IX των παρόντων Κανονισμών, εξαιρουμένων των πιο κάτω:

- (i) αναφορικά με το Μέρος I, εξαιρείται η εφαρμογή του Κανονισμού 4, πλην τις παραγράφους 4(1) (στ) και 4(3)(β) οι οποίες εφαρμόζονται
- (ii) αναφορικά με Μέρος II, εξαιρείται η εφαρμογή των παραγράφων (1), (2) και (5) του Κανονισμού 13, η παράγραφος (1) του Κανονισμού 15 και η παράγραφος (3) του Κανονισμού 16
- (iii) αναφορικά με το Μέρος IV, εξαιρείται η εφαρμογή των Κανονισμών 34 και 35 και των παραγράφων (2) και (3) του Κανονισμού 36
- (iv) αναφορικά με το Μέρος VI, εξαιρείται η εφαρμογή των Κανονισμών 52, 53, 54, 55 και 57 με την προϋπόθεση ότι θα υπάρχουν εκ κατασκευής ισοδύναμες διατάξεις, καθώς και ο Κανονισμός 56
- (v) αναφορικά με το Μέρος IX, εξαιρείται η εφαρμογή του Κανονισμού 79.

(2) Τα φουσκωτά σκάφη θα εξαιρούνται από τις απαιτήσεις των Μερών III, V, VII και VIII των παρόντων Κανονισμών, τηρουμένων των ακολούθων:

- (i) αναφορικά με το Μέρος III, θα εφαρμόζεται ο Κανονισμός 23, η υποπαράγραφος (β) της παραγράφου (2) του Κανονισμού 24 και οι Κανονισμοί 25 και 30·
- (ii) αναφορικά με το Μέρος V, ο Κανονισμός 39 δεν θα εφαρμόζεται νοουμένου ότι θα υπάρχουν εκ κατασκευής ισοδύναμες διατάξεις·
- (iii) αναφορικά με το Μέρος VII, θα εφαρμόζονται οι Κανονισμοί 58, 61, 62 και 63·
- (iv) αναφορικά με το Μέρος VIII, θα εφαρμόζεται ο Κανονισμός 68.

(3) Τα φουσκωτά σκάφη θα πληρούν επιπρόσθετα τις πιο κάτω απαιτήσεις:

- (α) η μέγιστη διάρκεια πλόων θα περιορίζεται στην 1½ ώρα·
- (β) τα σκάφη θα έχουν φαρμακείο για παροχή πρώτων βοηθειών που θα περιέχει: τριγωνικό επίδεσμο, 2 αποστειρωμένες γάζες, 2 ελαστικούς επίδεσμους, ψαλίδι, αντισηπτικό υγρό καθαρισμού τραύματος: οξυζενέ (Hydrogen Peroxide, H₂O₂), αντισηπτικό υγρό καθαρισμού τραύματος: ιωδιούχος ποβιδόνη 10%, ποσότητα αντισηπτικού υγρού, ζεύγος χειρουργικά γάντια, λευκοπλάστ σε ρολό, 6 δόσεις παυσίπονο αναλγητικό·
- (γ) θα υποβάλλεται προς έγκριση από την Αρμόδια Αρχή, εγχειρίδιο κατασκευαστή στο οποίο να αναφέρονται οι προδιαγραφές κατασκευής και εξοπλισμού, με επαρκή κατά την κρίση της Αρμόδιας Αρχής στοιχεία·
- (δ) κατασκευή:
 - (i) τα σκάφη θα διαθέτουν ένα μόνιμα στερεωμένο κάθισμα για κάθε επιβάτη. Απαγορεύεται η χρήση των μπαλονιών ως καθισμάτων·
 - (ii) οι χώροι επιβατών θα είναι διαμορφωμένοι και εξοπλισμένοι με τρόπο που να παρέχεται ασφάλεια στους επιβάτες και τα δάπεδα θα έχουν αντιολισθητικά χαρακτηριστικά·
 - (iii) τα σκάφη θα είναι κατασκευασμένα για επαγγελματικούς σκοπούς·
 - (iv) τα σκάφη θα έχουν σκληρή γάστρα·
 - (v) δεν θα υπάρχουν αντικείμενα ή προεξοχές μέσα στο σκάφος που να καθιστούν δυνατό τον τραυματισμό επιβατών·
 - (vi) τα σκάφη θα έχουν σχοινιά στις πλευρές του σκάφους για να κρατούνται οι επιβάτες σε περίπτωση που βρεθούν στην θάλασσα·
 - (vii) ως ελάχιστο επιτρεπόμενο ύψος εξάλων θα λαμβάνεται το μεγαλύτερο εκ των υψών που καθορίζονται από τον κατασκευαστή και τον Απλοποιημένο Έλεγχο Ευστάθειας·
- (ε) ευστάθεια: Τα σκάφη θα διαθέτουν διάταξη επαναφοράς·
- (ζ) στεγανή υποδιαίρεση:
 - (i) η γάστρα θα διαθέτει 3 τουλάχιστον στεγανά διαμερίσματα σε κάθε πλευρά·
 - (ii) τα μπαλόνια θα έχουν 4 τουλάχιστον θαλάμους - συσπάζεται όπως έχουν βαλβίδες ασφαλείας, θα έχουν προστατευτικά κορδόνια, θα καλύπτουν το εσωτερικό και το εξωτερικό μέρος του σκάφους και θα έχουν διάμετρο ανάλογη του εκτοπίσματος του σκάφους σύμφωνα με τον σχεδιασμό του κατασκευαστή·
- (η) έλεγχος μηχανών: τα σκάφη θα έχουν διακόπτη άμεσης κράτησης των μηχανών και θα διαθέτουν διακόπτες παροχής καυσίμων σε περίπτωση αναποδογυρίσματος·
- (θ) τα σκάφη θα έχουν κουτιά και κιβώτιο μικροεπισκευών.

Ειδικές απαιτήσεις για μικρά επιβατηγά σκάφη.

87.-(1) Μικρά επιβατηγά σκάφη θα πληρούν τις απαιτήσεις των παρόντων Κανονισμών με εξαίρεση τις παραγράφους (2) και (3) του Κανονισμού 10 και τον Κανονισμό 79.

(2) Επιπρόσθετα, νέα και υπάρχοντα σκάφη θα πληρούν και τις πιο κάτω απαιτήσεις-

- (α) Ο σχεδιασμός και η κατασκευή των σκαφών θα είναι κατάλληλα για εκτέλεση διεθνών πλόων.

- (β) Τα σκάφη θα έχουν-
- (i) πνευστές σωσίβιες σχεδίες που θα πληρούν τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου III της Σύμβασης SOLAS για συσκευασία τύπου Β, χωρητικότητας που θα καλύπτει όλους τους επιβαίνοντες.
Η εγκατάσταση και απελευθέρωση των πνευστών σωσίβιων σχεδίων θα πληροί τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου III της Σύμβασης SOLAS.
 - (ii) εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνιών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου IV της Σύμβασης SOLAS για την σκοπούμενη θαλάσσια περιοχή, περιλαμβανομένου και ραδιοφάρου ανάγκης,
 - (iii) βυθόμετρο, διπανάλληλο και διαβήτη, ναυτικές εκδόσεις, συσκευή RADAR και όργανο ηλεκτρονικού προσδιορισμού του στίγματος (GPS) που θα πληρούν τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου V της Σύμβασης SOLAS,
 - (iv) άλλα όργανα και μέσα που η Αρμόδια Αρχή θα κρίνει απαραίτητα για τη σκοπούμενη περιοχή πλόων.
- (γ) Ο κυβερνήτης θα κατέχει προσόντα επαρκή για διακυβέρνηση του σκάφους στις σκοπούμενες περιοχές πλόων και ένα τουλάχιστον μέλος του πληρώματος θα κατέχει πιστοποιητικό χειριστή του απαιτούμενου εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνιών (Πιστοποιητικό Γενικού Χειριστή «GOC» ή Πιστοποιητικό Χειριστή Προσωρινής Χρήσης «ROC»).
- (δ) Τα σκάφη θα διαθέτουν χώρους ενδιαίτησης με κλίνες για όλους τους επιβαίνοντες.

Κατάργηση
Κανονισμών,
Επίσημη
Εφημερίδα της
Δημοκρατίας,
Παράρτημα
Τρίτο (I):
19.7.2002.

88. (1) Οι περί Ακτοπλοϊκών και Άλλων Επιβατηγών Σκαφών Κανονισμοί του 2002 καταργούνται.

(2) Αναφορικά με την κατάργηση των περί Ακτοπλοϊκών και Άλλων Επιβατηγών Σκαφών Κανονισμών του 2002 που διενεργείται δυνάμει της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού, εφαρμόζονται κατ' αναλογία οι διατάξεις των άρθρων 10 και 11 του περί Ερμηνείας Νόμου, Κεφ. 1.

Κεφ. 1.

ΠΡΩΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
[Κανονισμός 6 (3)]

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ



REPUBLIC OF CYPRUS
MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND WORKS
DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ
COASTAL PASSENGER VESSEL SAFETY CERTIFICATE

εκδιδόμενο σύμφωνα με τις διατάξεις των περί Ακτοπλοϊκών και Άλλων Επιβατηγών Σκαφών Κανονισμών του 2012, ΚΔΠ XX/2012
issued under the provisions of the Coastal and Other Passenger Vessels Regulations 2012, P.I. XX/2012

Όνομα Σκάφους <i>Name of Vessel</i>			Λιμάνι Μηολόγησης <i>Port of Registry</i>		Αρ. Μηολογίου <i>Official No.</i>	Έτος Κατασκευής <i>Year of Build</i>
Υλικό <i>Material</i>	Ολική Χωρητικότητα <i>Gross Tonnage</i>	Μήκος <i>Length</i>	Ισχύς Μηχ <i>Engine Power</i>	Ταχύτητα <i>Speed</i>	Νέο / Υπάρχον <i>New / Existing</i>	Νυκτερινοί Πλόες <i>Evening Cruises</i>
Επιτρεπόμενη περιοχή πλόων και διάρκεια πλόων <i>Permitted area of operation and duration of trip</i>					Συνήθης Έλλιμενισμός <i>Routine Homeport</i>	

Βεβαιώνεται ότι :
This to certify that :

1. το πιο πάνω σκάφος επιθεωρήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις των πιο πάνω Κανονισμών και the above vessel has been surveyed in accordance with the requirements of the above mentioned Regulations and
2. η επιθεώρηση απέδειξε ότι το σκάφος πληροί τις απαιτήσεις των Κανονισμών σε ότι αφορά την κατασκευή, την ευστάθεια, την υποδιείρεση και την στεγανότητα, την διάταξη πυρασφάλειας και τα μέσα πυρόσβεσης, τις μηχανές πρόωσης, τα βοηθητικά μηχανήματα, την ηλεκτρική εγκατάσταση, τα σωστικά μέσα, τα όργανα και τους φανούς ναυσιπλοΐας, τα μέσα σηματοδότησης και τηλεπικοινωνίας και τα μέσα ασφαλούς επιβίβασης και αποβίβασης.
the survey has verified that the vessel meets the provisions of the Regulations concerning the construction, stability, subdivision and watertightness, the fire protection arrangement and fire extinguishing equipment, the propulsion engines, the auxiliary machinery, the electrical installation, the lifesaving appliances, the navigation instruments and lights, the signaling and radio equipment and the means of boarding / disembarking from the vessel.
3. Το σκάφος κρίνεται κατάλληλο να μεταφέρει όχι περισσότερους από ___ επιβαίνοντες από τους οποίους όχι πέραν των ___ στο άνω κατάστρωμα, με προϋποθέσεις που αναφέρονται στο οπισθοφύλλο.
The vessel is considered fit to carry no more than ___ persons of which no more than ___ on the uppermost deck, subject to conditions stated overleaf.

Απαγορεύεται ο απόπλους με συνθήκες θάλασσας άνω του ½ μέτρου ύψους κύματος και δύναμης ανέμου μεγαλύτερης των 4 μποφόρ καθώς και η απομάκρυνση σε απόσταση μεγαλύτερη των 3 ναυτικών μιλίων από την ακτογραμμή ή 6 ναυτικών μιλίων από τόπο καταφυγής.
Departure with sea state greater than ½ meter of wave height and wind force 4 beaufort or greater and the sailing at a distance greater than 3 nautical miles from the coastline or 6 nautical miles from a place of refuge is prohibited.

Το παρόν Πιστοποιητικό ισχύει μέχρι (ημερομηνία λήξεως)
This Certificate is valid until (date of expiry)

Εκδόθηκε (τόπος έκδοσης) την (ημερομηνία έκδοσης)
Issued at (place of issue) the (date of issue)

Υπογραφή του εκδίδοντος
εξουσιοδοτημένου Επιθεωρητή Πλοίων
Signature of the authorized Marine Surveyor
issuing the Certificate
Σφραγίδα της Αρμοδίας Αρχής-Stamp
of the Administration

ΔΕΥΤΕΡΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
[Κανονισμός 6 (4)]

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ



REPUBLIC OF CYPRUS
MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND
WORKS
DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΙΚΡΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ
SMALL PASSENGER VESSEL SAFETY CERTIFICATE

εκδιδόμενο σύμφωνα με τις διατάξεις των περί Ακτοπλοϊκών και Άλλων Επιβατηγών Σκαφών Κανονισμών του 2012, ΚΔΠ XX/2012.

issued under the provisions of the Coastal and Other Passenger Vessels Regulations 2012, P.I. XX/2012.

Όνομα Σκάφους <i>Name of Vessel</i>				Λιμάνι Μηολόγησης <i>Port of Registry</i>		Αρ. Μηολογίου <i>Official No.</i>
Υλικό <i>Materia l</i>	Ολική Χωρητικότητα <i>Gross Tonnage</i>	Μήκος <i>Length</i>	Ισχύς Μηχ <i>Engine Power</i>	Ταχύτητα <i>Speed</i>	Νέο / Υπάρχον <i>New / Existing</i>	Έτος Κατασκευής <i>Year of Build</i>
Επιτρεπόμενη περιοχή πλόων <i>Permitted area of operation</i>					Συνήθης Ελλιμενισμός <i>Routine Homeport</i>	

Βεβαιώνεται ότι :
This to certify that :

- το πιο πάνω σκάφος επιθεωρήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις των πιο πάνω Κανονισμών και the above vessel has been surveyed in accordance with the requirements of the above mentioned Regulations and
- η επιθεώρηση απέδειξε ότι το σκάφος πληροί τις απαιτήσεις των Κανονισμών σε ότι αφορά την κατασκευή, την ευστάθεια, την υποδιαίρεση και την στεγανότητα, την διάταξη πυρασφάλειας και τα μέσα πυρόσβεσης, τις μηχανές πρόωσης, τα βοηθητικά μηχανήματα, την ηλεκτρική εγκατάσταση, τα σωστικά μέσα, τα όργανα και τους φανούς ναυσιπλοΐας, τα μέσα σηματοδότησης και τηλεπικοινωνίας και τα μέσα ασφαλούς επιβίβασης και αποβίβασης.

the survey has verified that the vessel meets the provisions of the Regulations concerning the construction, stability, subdivision and watertightness, the fire protection arrangement and fire extinguishing equipment, the propulsion engines, the auxiliary machinery, the electrical installation, the lifesaving appliances, the navigation instruments and lights, the signaling and radio equipment and the means of boarding / disembarking from the vessel.

- Το σκάφος κρίνεται κατάλληλο να μεταφέρει όχι περισσότερους από ___ επιβαίνοντες από τους οποίους όχι πέραν των ___ στο ανώτατο κατάστρωμα σε διεθνείς πλόες, με προϋποθέσεις που αναφέρονται στο οπισθόφυλλο.

The vessel is considered fit to carry no more than ___ persons of which no more than ___ on the uppermost deck on international voyages, subject to conditions stated overleaf.

Απαγορεύεται η διενέργεια πλόων εκτός της επιτρεπόμενης περιοχής πλόων που αναγράφεται πιο πάνω.
Voyages outside of the permitted area of operation stated above are prohibited.

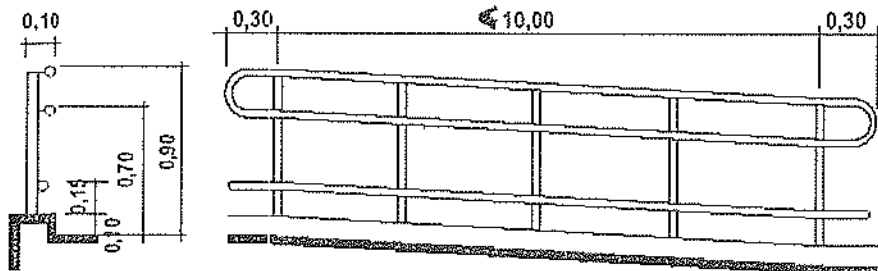
Το παρόν Πιστοποιητικό ισχύει μέχρι (ημερομηνία λήξεως)
This Certificate is valid until (date of expiry)

Εκδόθηκε (τόπος έκδοσης) την (ημερομηνία έκδοσης)
Issued at (place of issue) the (date of issue)

Υπογραφή του εκδίδοντος
εξουσιοδοτημένου Επιθεωρητή Πλοίων
Signature of the authorized Marine Surveyor
issuing the Certificate

Σφραγίδα της Αρμοδίας Αρχής
Stamp of the Administration

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΕΣ

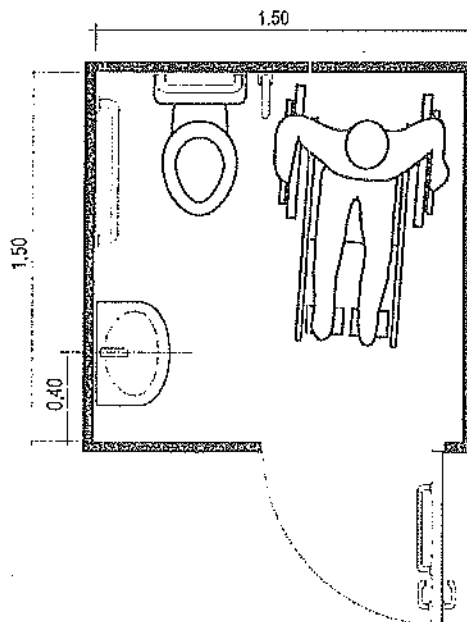
1. Ράμπες

Σχήμα 1

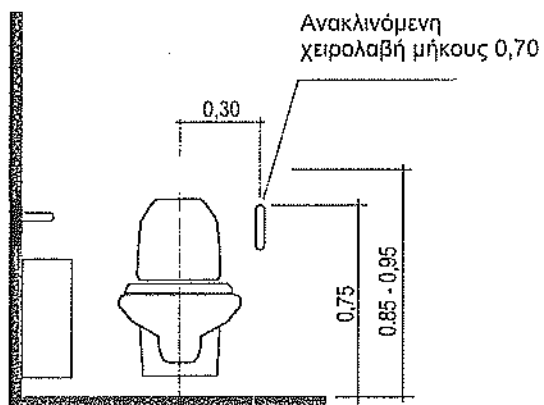
- Η κλίση της ράμπας δεν πρέπει να υπερβαίνει το 8%
- Το δάπεδο της ράμπας πρέπει να είναι από αντισlip υλικό
- Όταν η ράμπα είναι μεγαλύτερη των 2m απαιτείται χειρολισθήρας διπλός με ύψη 0,90m και 0,70m
- Το ελεύθερο πλάτος μεταξύ των χειρολισθήρων της ράμπας να είναι τουλάχιστο 1,00 μέτρο.
- Απαιτείται περίγραμμα ή κάγκελο εκατέρωθεν σε ύψος 10 – 15 εκ.

2. Κοινόχρηστος χώρος υγιεινής

Ο κοινόχρηστος χώρος υγιεινής θα είναι προσβάσιμος από ΑμεΑ., ως ελάχιστες αποδεκτές διαστάσεις για χώρο υγιεινής μπορούν να θεωρηθούν οι διαστάσεις 1,50X1,50m με θύρα ανοιγόμενη εξωτερικά. Ο εξοπλισμός όπως πιο κάτω.

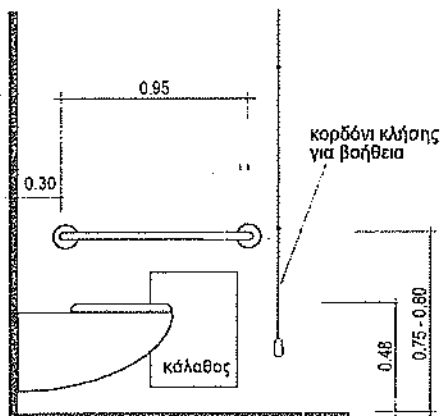


Σχήμα 2



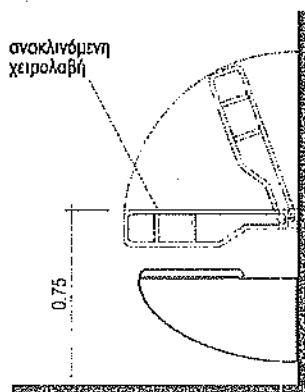
Σχήμα 3

Η λεκάνη τοποθετείται με τον άξονα σε απόσταση 45-50cm από τον πλαϊνό τοίχο και σε ύψος 45-49cm από το δάπεδο



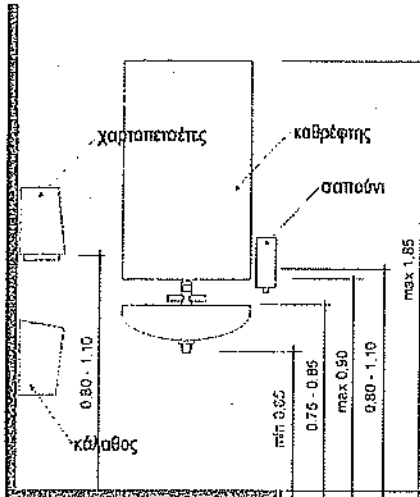
Σχημα 4

- Οριζόντια χειρολαβή στον τοίχο μήκους 60-95cm, σε ύψος 75cm από το δάπεδο (Σχήμα 4)
- Κάτω από τη χειρολαβή τοίχου, να υπάρχει κάλαθος περιορισμένου βάθους 20cm καλά στερεωμένος στον τοίχο



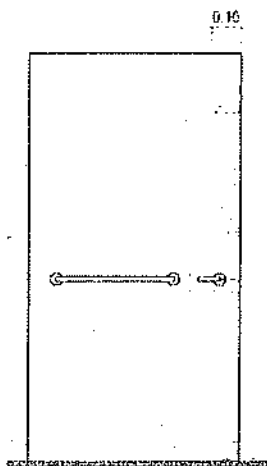
Σχήμα 5 χειρολαβή λεκάνης

- Στην ελεύθερη πλευρά σε απόσταση 30-40cm από τον άξονα της λεκάνης και σε ύψος 75cm από το δάπεδο, να υπάρχει ανακλινόμενη χειρολαβή μήκους 70-75cm, Σχήμα 3 και 5



Σχήμα 6

- Νιπτήρας με ελεύθερο χώρο 65cm κάτωθεν για τα πόδια του ατόμου σε τροχοκάθισμα (Σχήμα 6)



Σχήμα 7

- 3.2. Η θύρα των χώρων υγιεινής ΑμεΑ έχει ελάχιστο καθαρό πλάτος 85cm, ανοίγει εξωτερικά ή συνώμενη και διαθέτει εσωτερικά οριζόντια χειρολαβή για εύκολο κλείσιμο της θύρας (Σχήμα 7)