

Αριθμός 342

Οι περί Ακτοπλοϊκών και Άλλων Επιβατηγών Σκαφών Κανονισμοί του 2002, 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 2001, 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 το Ν. 227 του 1990).

ΟΙ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ
ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (ΚΥΡΩΤΙΚΟΙ) ΚΑΙ ΠΕΡΙ
ΣΥΝΑΦΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΝΟΜΟΙ ΤΟΥ 1985 ΕΩΣ 2001

Κανονισμοί βάσει του άρθρου 11(β)

Το Υπουργικό Συμβούλιο, ασκώντας τις εξουσίες που του παρέχει 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 2001, εκδίδει τους ακόλουθους Κανονισμούς.

77 του 1985
32 του 1989
24(ΙΙΙ) του 1997
10(ΙΙΙ) του 2001.

ΜΕΡΟΣ Ι — ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Οι παρόντες Κανονισμοί θα αναφέρονται ως οι περί Ακτοπλοϊκών και Άλλων Επιβατηγών Σκαφών Κανονισμοί του 2002.

Συνοπτικός
τίτλος.

2. Στους παρόντες Κανονισμούς, εκτός αν από το κείμενο προκύπτει διαφορετική έννοια—

Ερμηνεία.

«ακτοπλοϊκό επιβατηγό σκάφος» ή «σκάφος» σημαίνει πλωτό μέσο ή ταχύπλοο σκάφος σύμφωνα με το άρθρο 2 των περί Ταχύπλων Σκαφών Νόμων του 1992 έως 2001, που εκτελεί πλόες μεταφέροντας επιβάτες για διακίνηση από ένα μέρος των ακτών της Δημοκρατίας σε άλλο, θαλάσσια περιήγηση, εκπαίδευση και εξάσκηση, ερασιτεχνική αλιεία, καταδύσεις, επιβίβαση ή αποβίβαση σε άλλο σκάφος ή άλλη συναφή δραστηριότητα κατά μήκος των ακτών της Δημοκρατίας και περιλαμβάνει και μικρό επιβατηγό σκάφος·

56(Ι) του 1992
60(Ι) του 1999
73(Ι) του 2001.

«αναγνωρισμένος ναυπηγοεπιχειρηγός» σημαίνει ναυπηγοεπιχειρηγός που η Αρμόδια Αρχή αναγνώρισε ως κατέχοντα επαρκώς την τεχνική επιλογής υλικών και κατασκευής ξύλινων σκαφών παραδοσιακού σχεδιασμού καθώς και άλλων ξύλινων σκαφών·

«αναγνωρισμένος οργανισμός» σημαίνει Οργανισμό που έχει αναγνωριστεί κατά τις διατάξεις του άρθρου 6 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Αναγνώριση και Εξουσιοδότηση Οργανισμών) Νόμου του 2001·

46(Ι) του 2001.

«αναξιόπλοον σκάφος» σημαίνει σκάφος που λόγω της ελαττωματικής κατάστασής 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 υπ' όψη τη φύση των πλών που εκτελεί·

«ανοικτή λέμβος» σημαίνει λέμβο που δεν προστατεύεται από εισροή νερών με κατάστρωμα ή συνδυασμό καταστρώματος και υπερκατασκευής·

«απαγόρευση απόπλου ή κατακράτηση» σημαίνει ρητή απαγόρευση απόπλου σκάφους λόγω διαπιστωθεισών ελλείψεων που καθιστούν το σκάφος αναξιόπλοον·

«Αρμόδια Αρχή» σημαίνει τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων και τους υπ' αυτόν ειδικά κατά περίπτωση εξουσιοδοτηθέντες·

«επιβάτης» σημαίνει κάθε πρόσωπο που μεταφέρεται με σκάφος, εκτός του κυβερνήτη και του πληρώματος, έναντι αμοιβής σε φυσικό πρόσωπο ή εταιρεία, ή έναντι συνδρομής ή διδάκτρων σε σωματείο.

«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 έως 1996.

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.

«εσοχή» σημαίνει εσοχή στο κατάστρωμα, μήκους μέχρι το 1/2 του μήκους του σκάφους επί του καταστρώματος.

«ΕΤΕΚ» σημαίνει το Επιστημονικό Τεχνικό Επιμελητήριο Κύπρου που ιδρύθηκε βάσει των περί Επιστημονικού Τεχνικού Επιμελητηρίου Κύπρου Νόμων 1990 έως 2002.

224 του 1990
106(Ι) του 1992
15(Ι) του 1993
53(Ι) του 1993
44(Ι) του 1996
34(Ι) του 1997
15(Ι) του 2002
24(Ι) του 2002.

«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 εγκαρσία στεγανά διαφράγματα.

«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.

«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 ολικό μήκος του σκάφους.

«Μηχανικός» σημαίνει διπλωματούχο Ναυπηγό Μηχανικό ή Ναυτικό Μηχανολόγο Μηχανικό που είναι μέλος του ΕΤΕΚ.

«μικρό επιβατηγό σκάφος» σημαίνει πλωτό μέσο ή ταχύπλοο σκάφος που εκτελεί πλόες σε περιοχές πέραν των ακτών της Δημοκρατίας, μεταφέροντας αριθμό επιβατών όχι μεγαλύτερο του 12.

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

«νέο σκάφος» σημαίνει σκάφος του οποίου η τρόπιδα τέθηκε ή του οποίου η κατασκευή προχώρησε σε ποσοστό μικρότερο του 1% της ολικής μάζας κατασκευής κατά ή μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος των παρόντων Κανονισμών.

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

«ξύλινο σκάφος παραδοσιακού σχεδιασμού» σημαίνει τύπο σκάφους για το οποίο η Αρμόδια Αρχή αναγνώρισε ότι ο σχεδιασμός και η τεχνική

κατασκευής του διαμορφώθηκαν και μεταδόθηκαν στο πέρασμα των αιώνων από τεχνίτη σε τεχνίτη·

«οργανισμός» σημαίνει νηογνώμονα ή άλλο ιδιωτικό οργανισμό που εκτελεί εργασίες αξιολόγησης της ασφάλειας πλοίων εκ μέρους της Αρχμодιας 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 αποβίβασής τους.

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

«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 2001·

77 του 1985
32 του 1989
24(III) του 1997
10(II) του 2001.

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

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

3.—(1) Οι παρόντες Κανονισμοί εφαρμόζονται σε ακτοπλοϊκά επιβατηγά σκάφη. Εφαρμογή και απαγορεύσεις.

(2) Απαγορεύεται η διενέργεια πλου σε σκάφος χωρίς ισχύον Πιστοποιητικό Ασφαλείας.

(3) Απαγορεύεται η διενέργεια πλόων σε αναξιόπλου σκάφος.

(4) Απαγορεύεται η διενέργεια πλόων με αριθμό επιβατών μεγαλύτερο του αριθμού επιβατών που αναγράφεται στο Πιστοποιητικό Ασφαλείας.

(5) Σκάφη που έχουν Πιστοποιητικό Ασφαλείας Επιβατηγού Πλοίου βάσει της SOLAS και της Διεθνούς Σύμβασης επί των Γραμμών Φορτώσεως, όπως ισχύει στην Κυπριακή Δημοκρατία δυνάμει των περί της Διεθνούς Συμβάσεως επί των Γραμμών Φορτώσεως του 1966 (Κυρωτικών) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμων του 1969 μέχρι 1997, θα επιθεωρούνται για επιβεβαίωση συμμόρφωσης προς πρόνοιες αυτών των Συμβάσεων καθώς και των παρόντων Κανονισμών.

39 του 1969
24 του 1973
17 του 1974
43 του 1977
7 του 1982
53 του 1984
90 του 1986
25(III) του 1997.

4.—(1) Νέα σκάφη θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των παρόντων Κανονισμών από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος τους. Μεταβατική περίοδος.

(2) Υπάρχοντα σκάφη θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των παρόντων Κανονισμών όπως καθορίζεται πιο κάτω:

(α) Από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος των παρόντων Κανονισμών:

(i) Με το Μέρος I εκτός της παραγράφου 2(β) του Κανονισμού 5 και με το Μέρος II εκτός της παραγράφου (2)(β) του Κανονισμού 12.

(ii) Με τους Κανονισμούς 25 εκτός της παραγράφου 11 αυτού, 26, 28, 29 και 31 του Μέρους III.

- (iii) Με το Μέρος IV εκτός από τις παραγράφους (2), (3), (4) και (5) του κανονισμού 35 και την υποπαράγραφο (β) της παραγράφου (2) του Κανονισμού 36.
- (iv) Με τον Κανονισμό 40 του Μέρους V.
- (v) Με τους Κανονισμούς 55, 56 και 57 και την παράγραφο (4) του Κανονισμού 58 του Μέρους VI.
- (vi) Με τις παραγράφους (6) και (7) του Κανονισμού 62 και τους Κανονισμούς 66, 67, 68 και 69 του Μέρους VII.
- (vii) Με τους Κανονισμούς 71, 72 και 79 του Μέρους VIII.
- (viii) Με τα Μέρη IX και X.
- (β) Εντός χρονικού διαστήματος που δε θα υπερβαίνει το ένα έτος από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος των παρόντων Κανονισμών:
Με την παράγραφο (4) του Κανονισμού 5 του Μέρους I, με την υποπαράγραφο (β) της παραγράφου (2) του Κανονισμού 36 του Μέρους IV και το λοιπό του Μέρους VIII.
- (γ) Εντός χρονικού διαστήματος που δε θα υπερβαίνει τα 5 έτη από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος των παρόντων Κανονισμών:
Με την παράγραφο 2(β) του Κανονισμού 5 του Μέρους I, με την παράγραφο (2)(β) του Κανονισμού 12 του Μέρους II, με την παράγραφο (11) του Κανονισμού 25 του Μέρους III και με το λοιπό των Μερών III, V, VI και VII.

Σχεδιασμός
και υποβολή
μελετών.

5. Θα υποβάλλονται στην Αρμόδια Αρχή προς έγκριση οι πιο κάτω μελέτες και σχέδια, μαζί με βεβαίωση από Μηχανικό ότι έχουν εκπονηθεί σύμφωνα με κανόνες και προδιαγραφές που έχει αποδεχτεί η Αρμόδια Αρχή:

- (1) Για νέα σκάφη μήκους 12 μέτρων και άνω, από την ημερομηνία έναρξης ισχύος των παρόντων Κανονισμών:
 - (α) Σχέδιο γενικής διάταξης, σχέδιο μέσης τομής, σχέδιο διαμήκους τομής και κυρίου καταστρώματος, κατασκευαστικές λεπτομέρειες, Ύψος εξάλων.
 - (β) Μελέτη άθικτης ευστάθειας, μελέτη ευστάθειας κατόπιν βλάβης.
 - (γ) Σύστημα πρόωσης, σύστημα πηδαλιονχίας, σύστημα πρόσδεσης και αγκυροβολίας, σύστημα αερισμού/εξαερισμού, δίκτυο αποστράγγισης υδροσυλλεκτών, δίκτυο καυσίμου, δίκτυο λυμάτων και πετρελαιοειδών καταλοίπων, σύστημα ελέγχου, ηλεκτρική εγκατάσταση.
 - (δ) Κατασκευή πυροπροστασίας, δίοδοι διαφυγής, πυροσβεστικά μέσα, σωστικά μέσα και δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας ανάγκης και
 - (ε) για ιστιοφόρα σκάφη, σχέδια ιστών, εγκατάσταση ιστών στο σκάφος, σχέδιο ιστίων (πανιών) με κέντρα προσπάθειας και συνδέσεις με τον κρεμάμενο εξαρτισμό, και άλλα σχέδια, μελέτες ή προδιαγραφές κρίνει αναγκαία η Αρμόδια Αρχή.
- (2) Για υπάρχοντα σκάφη μήκους 12 μέτρων και άνω, αντί των σχεδίων και μελετών που απαιτούνται στην παράγραφο (1), είναι δυνατό να υποβάλλονται τα πιο κάτω:
 - (α) Από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος των παρόντων Κανονισμών, σχέδιο γενικής διάταξης, δίοδοι διαφυγής, μελέτη άθικτης ευστάθειας, πυροσβεστικά μέσα, σωστικά μέσα και

- (β) εντός 5 ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος των παρόντων Κανονισμών:
- (i) Σχέδιο μέσης τομής, σχέδιο διαμήκους τομής και κυρίου καταστροφώματος, κατασκευαστικές λεπτομέρειες, πυροπροστασία, ύψος εξάλων,
 - (ii) μελέτη ευστάθειας κατόπιν βλάβης,
 - (iii) έκθεση περιγραφής της μηχανολογικής και ηλεκτρολογικής εγκατάστασης με αναφορές ως προς την επάρκεια τους σε σχέση με τις απαιτήσεις των οικείων Μερών και θα συνοδεύεται από υπολογισμούς όπου αυτό απαιτείται από τους παρόντες Κανονισμούς, σκαριφήματα δικτύων και φωτογραφίες όπου κρίνεται αναγκαίο και
 - (iv) για ιστιοφόρα σκάφη, σχέδια ιστών, εγκατάσταση ιστών στο σκάφος, σχέδιο ιστίων (πανιών) με κέντρα προσπάθειας και συνδέσεις με τον κρεμάμενο εξαρτισμό, και άλλα σχέδια, μελέτη, προδιαγραφή κριθεί αναγκαίο από την Αρμόδια Αρχή.
- (3) Για νέα σκάφη μήκους κάτω των 12 μέτρων, αντί των σχεδίων και μελετών που απαιτούνται στην παράγραφο (1), είναι δυνατό να υποβάλλονται τα πιο κάτω, από την ημερομηνία έναρξης ισχύος των παρόντων Κανονισμών:
- (α) Γενική διάταξη, μέση τομή, διαμήκης τομή και κύριο κατάστρομα, κατασκευαστικές λεπτομέρειες, πυροπροστασία, δίοδοι διαφυγής και ύψος εξάλων, ευστάθεια, πυροσβεστικά μέσα και σωστικά μέσα, σε σκαριφήματα και έκθεση προδιαγραφών μηχανολογικής και ηλεκτρικής εγκατάστασης επαρκώς λεπτομερής κατά την κρίση της Αρμόδιας Αρχής και υπογεγραμμένη από Μηχανικό ή
 - (β) εγχειρίδιο κατασκευαστή στο οποίο να αναφέρονται οι προδιαγραφές κατασκευής, εγκαταστάσεων, εξοπλισμού και ασφάλειας, με επαρκή κατά την κρίση της Αρμόδιας Αρχής στοιχεία.
- (4) Για υπάρχοντα σκάφη μήκους κάτω των 12 μέτρων, αντί των σχεδίων και μελετών που απαιτούνται στην παράγραφο (1), είναι δυνατό να υποβάλλονται τα σχέδια και οι μελέτες που απαιτούνται στην παράγραφο (3) εντός ενός έτους από την ημερομηνία έναρξης ισχύος των παρόντων Κανονισμών.
- (5) Για νέα και υπάρχοντα ξύλινα σκάφη παραδοσιακού σχεδιασμού και άλλα ξύλινα σκάφη σχεδιασμένα από αναγνωρισμένο ναυπηγοεπιχειρηματολόγο, για τα οποία δεν υπάρχουν καταγεγραμμένοι κανόνες και προδιαγραφές κατασκευής, θα υποβάλλονται κατασκευαστικά σχέδια αλλά θα απαλλάσσονται από την απαίτηση υπογραφής των κατασκευαστικών σχεδίων από Μηχανικό.
- (6) Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, στην περίπτωση ηλεκτρικών ή άλλων ειδικών εγκαταστάσεων, Μηχανικός σημαίνει διπλωματούχο Μηχανικό της οικείας ειδικότητας, μέλος του ΕΤΕΚ.
- Σε περίπτωση Μηχανικού — μέλους τεχνικού επιμελητηρίου ή ομόλογης αρχής άλλου κράτους, τα επαγγελματικά του προσόντα θα υπόκεινται σε αποδοχή από την Αρμόδια Αρχή.

6.—(1) Η παρακολούθηση της κατασκευής, της εγκατάστασης των μηχανημάτων, της ηλεκτρικής εγκατάστασης καθώς και της εγκατάστασης του εξο-

Παρακολούθηση κατασκευής και εγκαταστάσεων.

πλισμού ασφάλειας και ναυσιπλοΐας θα γίνεται από Μηχανικό που θα έχει την επίβλεψη για την τήρηση των εγκεκριμένων σχεδίων και μελετών που απαιτούνται στον κανονισμό 5.

(2) Στην παρακολούθηση θα εξακριβώνεται—

- (α) Ο βαθμός ανταπόκρισης των υλικών, της κατασκευής, των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού προς τις εγκριθείσες μελέτες και σχέδια· και
- (β) η χρήση υψηλής ποιότητας πρακτικών, η τεχνική επάρκεια του προσωπικού και γενικά η ποιότητα των εργασιών.

(3) Η Αρμόδια Αρχή δυνατόν να απαλλάσσει από την απαίτηση για παρακολούθηση τυποποιημένα μονέλα εργοστασιακών σκαφών μήκους κάτω των 18 μέτρων.

(4) Η επιλογή υλικών και η κατασκευή ξύλινων σκαφών παραδοσιακού σχεδιασμού καθώς και άλλων ξύλινων σκαφών θα γίνεται από αναγνωρισμένο ναυπηγοξυλουργό.

(5) Στην περίπτωση ηλεκτρολογικών ή άλλων ειδικών εγκαταστάσεων, Μηχανικός σημαίνει διπλωματούχο Μηχανικό της οικείας ειδικότητας, μέλος του ΕΤΕΚ.

Για τους σκοπούς του παρόντος Κανονισμού, σε περίπτωση Μηχανικού — μέλους τεχνικού επιμελητηρίου ή ομόλογης αρχής άλλου κράτους, τα επαγγελματικά του προσόντα θα υπόκεινται σε αποδοχή από την Αρμόδια Αρχή.

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

Επιθεωρήσεις
και έκδοση
Πιστοποιητικού
Ασφαλείας.

7.—(1) Τα σκάφη θα υπόκεινται σε αρχική επιθεώρηση, σε περιοδική επιθεώρηση και σε έκτακτες επιθεωρήσεις.

Η αρχική και η περιοδική επιθεώρηση των σκαφών θα γίνεται μετά από γραπτή αίτηση του ιδιοκτήτη ή του εκπροσώπου του. Οι έκτακτες επιθεωρήσεις θα γίνονται χωρίς προειδοποίηση του ιδιοκτήτη ή του εκπροσώπου του.

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 δε θα υπερβαίνει το ένα έτος και θα είναι στον τύπο που εκτίθεται στο Πρώτο Παράρτημα.

Πρώτο
Παράρτημα.

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 δε θα υπερβαίνει το ένα έτος και θα έχει την μορφή που φαίνεται στο Δεύτερο Παράρτημα.

Δεύτερο
Παράρτημα.

(2) Προτού το σκάφος τεθεί 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. Για υπάρχοντα σκάφη η διακρίβωση της πιστότητας θα γίνεται στο χρονικό διάστημα που προβλέπεται στον Κανονισμό 4.
- (β) Δοκιμές εν πλώ για διακρίβωση της συμπεριφοράς του σκάφους που θα περιλαμβάνουν έλεγχο της καταλληλότητας της θέσης χειρισμών, έλεγχο της ευελιξίας του σκάφους σε διαφορετικές ταχύτητες, την

αποτελεσματικότητα των μηχανισμών ελέγχου λειτουργίας των μηχανών και του εξοπλισμού, την μετακίνηση επιβατών, την ικανότητα αναπόδισης και κράτησης και την ικανότητα αγκυροβολίας και πρόσδεσης,

- (γ) εξέταση της ηλεκτρικής εγκατάστασης, καλωδίων, διακοπών, ασφαλειών, γεννητριών και ηλεκτροκινητήρων, συσσωρευτών (μπαταριών), γειώσεων, δοκιμές σε λειτουργία, δοκιμής αντιστάσεων (megger test) και δοκιμής πλήρωσης (flush test) και άλλων δοκιμών ηλεκτρικών ή ηλεκτρονικών εγκαταστάσεων αν κριθεί σκόπιμο από τον Επιθεωρητή Πλοίων.

(3) 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, είναι δυνατό να απαιτούνται—

- (α) Εκτέλεση γυμνασίων για εξακρίβωση της ετοιμότητας του πληρώματος στην αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών καθώς και της καταλληλότητας των εγκαταστάσεων του σκάφους,
- (β) εξέταση οργάνωσης και λειτουργίας των συστημάτων έκτακτης ανάγκης,
- (γ) εξέταση των σωστικών μέσων και των μέσων ναυσιπλοΐας και τηλεπικοινωνίας,
- (δ) εξέταση των μέσων πυροπροστασίας,
- (ε) λειτουργία μηχανημάτων, συσκευών ή οργάνων,
- (ς) αφαίρεση κατασκευαστικών μελών ή και επενδύσεων για εξέταση ή και υποβολή τους σε δοκιμές προς εξακρίβωση της κατάστασης και των ιδιοτήτων τους,
- (η) εξέταση των χώρων επιβατών και των διατάξεων προστασίας τους, της κατασκευής πυροπροστασίας, των διόδων διαφυγής, των διατάξεων αγκυροβολίας και προσδέσεως, του ύψους εξάλων, της διάταξης εκροής υδάτων και του μόνιμου έρματος,
- (θ) εξέταση της κατασκευής και των διατάξεων σε ότι αφορά την εξασφάλιση ευστάθειας σε περίπτωση βλάβης,
- (ι) 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, πηδαλιουχίας και ελέγχου,
- (κ) εξέταση της ηλεκτρικής εγκατάστασης, καλωδίων, διακοπών, ασφαλειών, γεννητριών και ηλεκτροκινητήρων, συσσωρευτών (μπαταριών), γειώσεων, δοκιμές σε λειτουργία, δοκιμής αντιστάσεων (megger test) και δοκιμής πλήρωσης (flush test) και άλλων δοκιμών ηλεκτρικών ή ηλεκτρονικών εγκαταστάσεων αν κριθεί σκόπιμο από τον Επιθεωρητή Πλοίων,
- (λ) δοκιμές εν πλω και
- (μ) διενέργεια επιθεώρησης υφάλων και πυθμένα του σκάφους έξω από το νερό σε χρονικά διαστήματα που δε θα απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 12 μήνες για σκάφη κατασκευασμένα από ξύλο ή πλαστικές ίνες και όχι περισσότερο από 24 μήνες για σκάφη κατα-

σκευασμένα από χάλυβα. Το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας 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.

(4) Η κατάσταση του σκάφους, των μηχανημάτων και του εξοπλισμού θα διατηρείται πάντοτε σύμφωνα με τις απαιτήσεις των παρόντων Κανονισμών και χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η ζωή του πληρώματος και των επιβατών.

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

Σε περίπτωση που κατά την έκτακτη επιθεώρηση το σκάφος αποδειχθεί αναξιόπλοο, ο Επιθεωρητής πλοίων έχει την εξουσία να αναστέλλει την ισχύ του Πιστοποιητικού Ασφαλείας ή να το ακυρώνει και να απαγορεύει τον απόπλοο.

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

(6) 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 αξιοπλοία 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.
- (ζ) Ανεπαρκής ευστάθεια ή απουσία βιβλιαρίου ευστάθειας.
- (η) Υπεράριθμοι επιβάτες ή υπερφόρτωση.
- (θ) Ακαταλληλότητα, μη λειτουργία ή κακή λειτουργία σε βαθμό που να τίθεται σε κίνδυνο η ανθρώπινη ζωή, προωπηριών μηχανών, δικτύου καυσίμων, διατάξεων περιορισμού του αερισμού, δικτύου αποστράγγισης υδροσυλλεκτών ή συστήματος ελέγχου μηχανημάτων.
- (ι) Ακαταλληλότητα, μη λειτουργία ή φθορά σε βαθμό που να τίθεται σε κίνδυνο η ανθρώπινη ζωή, της ηλεκτρικής εγκατάστασης και της αυτόνομης πηγής ηλεκτρικής ενεργείας ανάγκης.
- (κ) 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.
- (λ) Απουσία, έλλειψη, φθορά ή ακαταλληλότητα ατομικών σωσιβίων, κυκλικών σωσιβίων, σωστικών σκαφών και μηχανισμών καθαίρεσής τους.
- (μ) Απουσία, ακαταλληλότητα ή μη λειτουργία των μέσων τηλεπικοινωνίας σε ό,τι αφορά την εκπομπή σήματος κινδύνου ή άλλων μηνυμάτων ασφαλείας.

(ν) Απουσία ή μη λειτουργία των μέσων ναυσιπλοΐας.

(ξ) Απουσία, έλλειψη, φθορά, ακαταλληλότητα ή μη λειτουργία φανών, σχημάτων και ηχητικών σημάτων.

(7) Στις επιθεωρήσεις που θα διενεργούνται στο χρονικό διάστημα που θα μεσολαβήσει μέχρι την πλήρη εφαρμογή των παρόντων Κανονισμών σε υπάρχοντα σκάφη, θα απαιτείται μόνο ικανοποιητική κατάσταση του σκάφους και ικανοποιητική λειτουργία των υπαρχουσών εγκαταστάσεων και εξοπλισμού.

8.—(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 τον σχεδιασμό του σκάφους με βάση τον οποίο έχει εκδοθεί το Πιστοποιητικό Ασφαλείας.

Επιδιορθώσεις, μετασκευές.

(2) Για την εκτέλεση των πιο πάνω εργασιών το σκάφος θα θεωρείται νέο σκάφος, θα υποβάλλονται μελέτες, σχέδια και προδιαγραφές και οι εργασίες θα παρακολουθούνται από Μηχανικό.

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

9. Η Αρμόδια Αρχή δύναται να θέσει περιορισμούς στο μήκος, την περιοχή και τη διάρκεια των πλόων 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 υποδιαίρεση, το σύστημα πρόωσης, η ευελιξία και η γενικότερη συμπεριφορά του στη θάλασσα καθώς και η αυτονομία του.

Περιοχές πλόων.

10.—(1) Ο αριθμός των επιβατών των ακτοπλοϊκών επιβατηγών σκαφών θα καθορίζεται από την Αρμόδια Αρχή και σε καμιά περίπτωση δε 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 πλόων, η φύση της παρεχόμενης υπηρεσίας, η ευστάθεια, η υποδιαίρεση, τα σωστικά μέσα, ο αριθμός του πληρώματος και οι κατασκευαστικές προδιαγραφές.

Αριθμός μεταφερόμενων επιβατών.

(2) Βρέφη ηλικίας κάτω του ενός έτους δε θεωρούνται επιβάτες.

ΜΕΡΟΣ II — ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

11.—(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.

Λειτουργικές απαιτήσεις.

(2) Απαγορεύεται η απομάκρυνση σκάφους περισσότερο από 3 ναυτικά μίλια από ακτογραμμή όπου μπορούν να αποβιβαστούν ναυαγοί και 6 ναυτικά μίλια από τόπο καταφυγής.

(3) Απαγορεύεται ο απόπλους σκάφους σε συνθήκες θάλασσας ύψους κύματος μεγαλύτερου του 1/2 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) Για τις συνήθεις εργασίες λειτουργίας του σκάφους θα υπάρχουν καταγραμμένες οδηγίες.

(5) Θα γίνεται συνεχής προσπάθεια αναγνώρισης πιθανών κινδύνων με σκοπό την βελτίωση των πρακτικών εργασίας.

(6) Σκάφη που για επιβίβαση/αποβίβαση επιβατών χρησιμοποιούν λιμάνι, καταφύγιο, μαρίνα, αποβάθρα, κρηπίδωμα ή άλλη κατασκευή θα έχουν άδεια χρήσης του χώρου.

(7) Απαγορεύεται στον κυβερνήτη και τα μέλη του πληρώματος να εκτελούν καθήκοντα επί σκάφους εφόσον βρίσκονται υπό την επήρεια οινόπνευματων ποτών, φαρμάκων ή ναρκωτικών.

(8) Προ του απόπλου ο κυβερνήτης θα δοκιμάζει την λειτουργία του πηδαλίου, της σφυρίκτρας, του συστήματος χειρισμών του σκάφους και των μέσων τηλεπικοινωνίας.

(9) 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.

(10) 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.

12.—(1) Θα λαμβάνεται πρόνοια για την ασφαλή επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών μέσω κρηπιδώματος, αποβάθρας ή άλλου καθορισμένου σημείου, με μέσα που θα παρέχουν προστασία στους επιβάτες.

(2)(α) Διατάξεις επιβίβασης/αποβίβασης στο/από το σκάφος θα υπόκεινται σε αποδοχή από την Αρμόδια Αρχή.

(2)(β) Τα σκάφη πρέπει να έχουν διατάξεις ασφαλούς επιβίβασης και αποβίβασης ατόμων με ειδικές ανάγκες.

(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 83 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 ανηλίκων, βρεφών και ατόμων με ειδικές ανάγκες.

Ο εντεταλμένος αντιπρόσωπος θα ενημερώνει τον πλησιέστερο Σταθμό Λιμενικής και Ναυτικής Αστυνομίας για το περιεχόμενο του ενυπόγραφου σημειώματος.

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.

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

(6) Κατά τον κατάπλου και πριν την αποβίβαση των επιβατών σε ενδιάμεσους σταθμούς ή στο σημείο αποβίβασης ο κυβερνήτης θα ελέγχει τον αριθμό των επιβαινόντων.

13.—(1) Σε περίπτωση που παρά το επίσημο μετεωρολογικό δελτίο οι συνθήκες που προβλέπονται στην παράγραφο (3) του Κανονισμού 11 μεταβληθούν σε δυσμενέστερες ο κυβερνήτης Ακτοπλοϊκού Επιβατηγού Σκάφους θα διακόπτει τον πλου και θα κατευθύνει το σκάφος στον πλησιέστερο τόπο καταφυγής.

Προετοιμασία και αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών.

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

(3) Με ευθύνη του κυβερνήτη θα γίνονται οι εξής έλεγχοι και εξετάσεις:

- (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,
- (β) τα μέσα στεγανοποίησης (θύρες, μηχανισμοί, επιστόμια κτλ) θα εξετάζονται με δοκιμή λειτουργίας μία φορά την ημέρα και
- (γ) 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 υποβάλλονται σε περιοδική επιθεώρηση 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, κατάκλυσης και πυρκαγιάς τουλάχιστον μία φορά κάθε 2 εβδομάδες με ευθύνη του κυβερνήτη και με τη συμμετοχή όλων των μελών του πληρώματος.

(6) Σε σκάφη μήκους 12 μέτρων και άνω, με αριθμό μελών πληρώματος μεγαλύτερο του 2 θα υπάρχει Πίνακας Διαιρέσης Πληρώματος για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Στον Πίνακα θα περιγράφονται τα καθήκοντα του κυβερνήτη και κάθε μέλους του πληρώματος σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Ο Πίνακας θα υπόκειται σε έγκριση από την Αρμόδια Αρχή.

(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 σωσιβίων 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 ειδικές ανάγκες.

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

14.—(1) Τα συστήματα προειδοποίησης, αναγγελιών και συναγερμού θα είναι τύπου και σχεδιασμού κατάλληλων για τις ανάγκες του σκάφους και τον

Συστήματα προειδοποίησης, αναγγελιών και συναγερμού.

σκοπό που εξυπηρετεί και θα πληρούν τις ισχύουσες απαιτήσεις αναγνωρισμένων οργανισμών ή τεχνικών προτύπων αποδεκτών από την Αρμόδια Αρχή.

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

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

Σκάφη μήκους 18 μέτρων και άνω θα έχουν, αν κατά την κρίση της Αρμόδιας Αρχής η κατασκευή και η διαρρύθμιση του σκάφους το επιβάλλουν, εγκατάσταση συστήματος αναγγελιών σε όλους τους χώρους επιβατών και πληρώματος.

(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 σκαφών με κατάστρωμα, με εξαίρεση σκάφη μήκους κάτω των 12 μέτρων όταν λόγω κατασκευής είναι δυνατό, κατά την κρίση της Αρμόδιας Αρχής, άμεσος έλεγχος των υδροσυλλεκτών και του μηχανοστασίου, 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,

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

Επάνδρωση
και προσόντα
πληρώματος.
105(Ι) του 2000.

15.—(1) Η ασφαλής επάνδρωση των σκαφών, οι ώρες εργασίας και ανάπτυξης των ναυτικών, η τήρηση φυλακής και η οργανική σύνθεση του πληρώματος θα ρυθμίζονται με βάση τις διατάξεις του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ασφαλής Επάνδρωση, Ώρες Εργασίας και Τήρηση Φυλακής) Νόμου του 2000.

(2) Το σκάφος θα ευρίσκεται πάντοτε υπό την διακυβέρνηση του κυβερνήτη. Σε σκάφη μήκος 12 μέτρων και άνω που μεταφέρουν 50 ή περισσότερους επιβάτες, στη θέση χειρισμών θα αναλαμβάνει καθήκοντα και ένα μέλος του πληρώματος.

109(Ι) του 2000. (3) Ο κυβερνήτης και τα μέλη του πληρώματος θα κατέχουν πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητας και άλλα πιστοποιητικά όπως προβλέπεται στον περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Έκδοση και Αναγνώριση Πιστοποιητικών και Ναυτική Εκπαίδευση) Νόμο του 2000.

(4) Ο κυβερνήτης και το πλήρωμα θα φέρουν πάντοτε τα πιστοποιητικά ικανότητας και τις άδειές τους.

(5) 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. (6) 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.

Πρώτες
βοήθειες.

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

- Τριγωνικό επίδεσμο
- 3 μέτριες αποστειρωμένες γάζες

- 10 αποστειρωμένες γάζες
- μεγάλη αποστειρωμένη γάζα
- 2 ελαστικούς επιδέσμους
- Ψαλίδι
- Οξυζενέ (Hydrogen Peroxide, H₂O₂)
- Ιωδιούχος ποβιδόνη 10%
- Ποσότητα Betadine
- Ανατομική λαβίδα
- 3 ζεύγη χειρουργικά γάντια
- Σημειωματάριο και μολύβι
- 2 λευκοπλάστ σε ρολό
- Μάσκα οξυγόνου
- Φιάλη οξυγόνου
- 3 σύριγγες 10 ml (αποστειρωμένες)
- σειρά αμπούλες Φενιστίλ
- 24 δόσεις παυσίπονο αναλγητικό
- Ποσότητα χαπιών ναυτίας.

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

17.—(1) Απαγορεύεται η απόρριψη οιοδήποτε αντικειμένου υγρού ή στερεού συμπεριλαμβανομένων σκουπιδιών, λυμάτων και πετρελαιοειδών καταλοίπων. Προστασία του περιβάλλοντος.

(2) Σκάφη με αποχωρητήριο θα έχουν δεξαμενή κατακράτησης λυμάτων χωρητικότητας ίση προς 4 λίτρα ανά επιβαίνοντα και μηχανισμό παράδοσης τους στην ξηρά.

(3)(α) Τα σκάφη θα έχουν δεξαμενή κατακράτησης πετρελαιοειδών καταλοίπων ελάχιστης χωρητικότητας που θα υπολογίζεται με τον τύπο V (1,5P, όπου V η χωρητικότητα της δεξαμενής σε λίτρα και P η ισχύς των κινητήριων μηχανών σε χιλιοβάτ.

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

(4) Τα σκάφη θα έχουν δοχεία σκυβάλων επαρκούς χωρητικότητας 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.

18.—(1) Στα σκάφη θα υπάρχουν πινακίδες και σηματοδότηση όπως καθορίζεται πιο κάτω: Σήμανση και πινακίδες.

(α) Σε εμφανές σημείο του σκάφους 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 επιβατών.

(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) Τα επιστόμια και οι μηχανισμοί δικτύων ή συστημάτων έκτακτης ανάγκης θα έχουν κατάλληλη σήμανση.
- (ι) Στη θέση της διάταξης διακοπής κλεισίματος του κρουνού που απαιτείται στην τέταρτη υποπαράγραφο της παραγράφου (3) του κανονισμού 56 θα υπάρχει πινακίδα στην οποία θα αναγράφεται:
«ΚΡΟΥΝΟΣ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ/FUEL SHUT - OFF VALVE»
- (κ) Οι θέσεις που βρίσκονται τα μέσα πυρόσβεσης θα είναι κατάλληλα σηματοδοτημένες με φωσφορίζοντα σχήματα ή πινακίδες.
- (λ) Στη θέση ενεργοποίησης και ελέγχου του συστήματος ανίχνευσης και κατάσβεσης πυρκαγιάς καθώς και στον χώρο φύλαξης των κυλίνδρων αερίου, θα υπάρχει πινακίδα οδηγιών ενεργοποίησης του συστήματος.
- (μ) 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.
- (ν) 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.
- (ξ) 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.
- (ο) Στη θέση που είναι εγκατεστημένη η συσκευή ασυρμάτου επικοινωνίας υψηλής συχνότητας (VHF) θα υπάρχει πινακίδα οδηγιών για την εκπομπή σήματος κινδύνου.
- (π) Σε σκάφη που δεν πληρούνται οι πρόνοιες των παραγράφων (2) του κανονισμού 12 και (11) του κανονισμού 25 θα υπάρχει σε εμφανές σημείο πινακίδα όπου θα αναγράφεται:
«ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΙ ΓΙΑ ΝΑ ΠΑΡΕΧΕΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΣΕ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ / 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 οδηγίων θα είναι 2,5 εκατοστόμετρα.

19.—(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 την ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ατυχήματα.

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

20.—(1) Το Πιστοποιητικό Ασφαλείας θα είναι αναρτημένο σε εμφανές σημείο του σκάφους. Τηρούμενα έγγραφα.

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

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

(4) Σε περίπτωση ατυχήματος ή άλλου περιστατικού που αναφέρεται στην παράγραφο (1) του κανονισμού 19, ο κυβερνήτης θα διενεργεί εγγραφή του γεγονότος στο Επίσημο Ημερολόγιο.

21. Για την καταβολή τελών θα εφαρμόζονται οι περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Τέλη και Φορολογικές Διατάξεις) Νόμοι του 1992 ως 1999.

Τέλη.
38(I) του 1992
29(I) του 1995
63(I) του 1999
73(I) του 1999.

22.—(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—

Ισοδύναμες
ρυθμίσεις,
απαλλαγές.

(α) Εγκρίνει διατάξεις, εξοπλισμό, όργανα, δοκιμές ή υπολογισμούς εφόσον πεισθεί με κατάλληλη δοκιμή ή με άλλο τρόπο ότι αυτά είναι της ίδιας απόδοσης 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, VIII και IX όταν η εφαρμογή τους δεν κρίθει 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.

23.—(1) Οποιοδήποτε πρόσωπο παραβαίνει τους παρόντες Κανονισμούς είναι ένοχο αδικήματος και σε περίπτωση καταδίκης υπόκειται σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τις 5000 λίρες ή σε ποινή φυλάκισης μέχρι 2 ετών ή και με τις δύο αυτές ποινές.

(2) Επιπρόσθετα από τις διατάξεις της παραγράφου (1) στην περίπτωση υπέρβασης του επιτρεπόμενου αριθμού επιβατών, η Αρμόδια Αρχή δύναται να επιβάλει χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τις 5000 λίρες.

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ — ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ — ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ — ΓΕΝΙΚΕΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Κατασκευα-
στική αντοχή.

24.—(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.

Νέα και υπάρχοντα ξύλινα σκάφη παραδοσιακού σχεδιασμού, για τα οποία έχουν κατατεθεί πρωτότυπα σχέδια στην Αρμόδια Αρχή και έχουν γίνει αποδεκτά, θα απαλλάσσονται από τις απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού.

(3) Δείγματα των υλικών κατασκευής θα υποβάλλονται στην Αρμόδια Αρχή για αποδοχή. Η Αρμόδια Αρχή δυνατόν να ζητά έγγραφα πιστοποίησης των ιδιοτήτων των υλικών σε ότι αφορά τις μηχανικές τους ιδιότητες, περιλαμβανομένης της θερμικής συμπεριφοράς.

(4) Ιδιαίτερη σημασία θα δίδεται στις συνθήκες φύλαξης των υλικών στο χρονικό διάστημα μεταξύ παραγωγής και χρήσης τους στην κατασκευή.

Χώροι
επιβατών.

25.—(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 εκατοστομέτρων· 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 μεγίστης διάρκειας 1 1/2 ώρας θα απαλλάσσονται από τις απαιτήσεις ελάχιστης επιφάνειας.

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

(4) Τα δάπεδα θα έχουν αντιγλιστρικά χαρακτηριστικά.

(5) Οι χώροι επιβατών δε θα περιέχουν εξοπλισμό παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, μετασχηματιστές, εξαρτήματα με υψηλή 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 εκατοστόμετρων για άνεση του επιβάτη. Σε περίπτωση διαδρόμου, η απόσταση αυτή θα αυξάνεται σε τουλάχιστον 80 εκατοστόμετρα.

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

(9) Θα υπάρχει ελεύθερος χώρος τουλάχιστον 60 εκατοστόμετρων μεταξύ απέναντι καθισμάτων.

(10) Τα σκάφη θα διαθέτουν ένα τουλάχιστον αποχωρητήριο και νιπτήρα για κάθε 40 επιβάτες ή μέρος τους. Η επιφάνεια του πατώματος του αποχωρητηρίου θα είναι τουλάχιστον 0,81 τετραγωνικά μέτρα.

Σκάφη μήκους κάτω των 18 μέτρων χωρίς αποχωρητήριο και νιπτήρα δύνανται να μεταφέρουν επιβάτες σε πλόες μεγίστης διάρκειας 1 1/2 ώρας με την προϋπόθεση ότι θα αναρτάται σε σημείο του σκάφους που να την καθιστά ορατή κατά την επιβίβαση, πινακίδα διαστάσεων τουλάχιστον 20x15 εκατοστόμετρων που θα αναγράφει στα ελληνικά και αγγλικά τα πιο κάτω:

«Το σκάφος δε διαθέτει χώρους υγιεινής – Μέγιστη διάρκεια πλόων 1 1/2 ώρα / There is no toilet on this boat – maximum duration of trip 1 1/2 hour»

(11) Τηρουμένων των όρων της παραγράφου (2)(β) του Κανονισμού 12 οι χώροι επιβατών, περιλαμβανομένων των χώρων υγιεινής, θα είναι διαμορφωμένοι με τρόπο που να διευκολύνει τη διακίνηση ατόμων με ειδικές ανάγκες:

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.

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

26.—(1) Τα σκάφη θα έχουν προστατευτικό κιγκλίδωμα ή άλλη κατασκευή ισοδύναμης προστασίας των επιβατών όταν διακινούνται στο σκάφος, που θα είναι ισχυρής κατασκευής και με ελάχιστο ύψος 100 εκατοστόμετρων από το κατάστρωμα. Στην περίπτωση κιγκλιδωμάτων το διάστημα μεταξύ των ενδιάμεσων οριζόντιων χωρισμάτων δε θα υπερβαίνει τα 35 εκατοστόμετρα. Η απόσταση μεταξύ των κάθετων στηριγμάτων δε θα υπερβαίνει τα 120 εκατοστόμετρα.

Προστασία των επιβατών.

Σε ιστιοφόρα σκάφη το ύψος των κιγκλιδωμάτων δύναται να περιοριστεί μέχρι τα 50 εκατοστόμετρα.

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

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

(3) Θα αποδεικνύεται με υπολογισμούς η αντοχή των κιγκλιδωμάτων σε φορτίο 900 Newton σε οποιοδήποτε σημείο και κατεύθυνση και σε ομοιόμορφο φορτίο 750 Newton/μέτρο εφαρμοζόμενα στο ψηλότερο κιγκλίδωμα προς οποιαδήποτε κατεύθυνση. Τα δύο φορτία δε θα υπολογίζονται ως εφαρμοζόμενα ταυτόχρονα.

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

Πυροπροστασία. 27.—(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 γειτνιάζουν με χώρους επιβατών θα χωρίζονται με διαχωριστικά από άκαυστα υλικά, αποδεκτά από την Αρμόδια Αρχή.

Για τους πιο κάτω χώρους η ελάχιστη ακεραιότητα έναντι πυρκαγιάς καθορίζεται με χωρίσματα σύμφωνα με τον Πίνακα III27(3). Η αναφορά σε A-30, A-60 και B-30 αντιστοιχεί στη μόνωση που επιτυγχάνει τον αντίστοιχο βαθμό προστασίας για χαλύβδινο διαχωριστικό ή κατάστρωμα σύμφωνα με τους Κανονισμούς της SOLAS. Η τοποθέτηση θα γίνεται εντός των διαμερισμάτων κυρίων μηχανών ή άλλων μηχανημάτων, δεξαμενών καυσίμων, κουζί-νων, πηδαλιουχίας, συσσωρευτών και ηλεκτρικών πινάκων.

Πίνακας III27(3)
ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΑΚΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΕΝΑΝΤΙ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ

Κατηγορία Χώρου	1	2	3
1	A-30	A-30	A-60
2		A-30	A-60
3			B-30

όπου

1: Διαμέρισμα κυρίων μηχανών, δεξαμενών καυσίμων, κουζίνα

2: Διαμέρισμα πηδαλιουχίας, άλλων μηχανημάτων, συσσωρευτών, ηλεκτρικών πινάκων.

3: Διαμέρισμα επιβατών.

(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 σκυβαλοδοχεία θα είναι κατασκευασμένα από άκαυστα υλικά και δε 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 καυσασερίων μηχανών εσωτερικής καύσεως, λεβήτων ή εξαγωγών εστιών παρασκευής τροφής θα είναι μονωμένες και κατά το δυνατό μακριά από εύφλεκτα υλικά.

28.—(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 μεγέθους ή και χρήσης δεν είναι πρακτικό ή και λογικό να εφαρμοστεί.

Δίοδοι
διαφυγής.

(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 δε 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.

29.—(1) Οι κλειστοί ή μερικώς κλειστοί χώροι θα αερίζονται επαρκώς.

Αερισμός.

(2) Δε 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.

30.—(1) Όπου χρησιμοποιείται γυαλί ή άλλο υαλώδες υλικό σε χώρους επιβατών, αυτό δε θα σπάει σε θρύψαλα σε περίπτωση που υποστεί ζημιά.

Παράθυρα και
παραφωτίδες
(φινιστρίνια).

(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.

31.—(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.

Διατάξεις
αγκυροβολίας
και
πρόσδεσης.

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

(3) Ελάχιστες απαιτήσεις άγκυρας, αλύσων και σχοινιών καθορίζονται στον Πίνακα ΙΙΙ31(3) σύμφωνα με τον αριθμό εξαρτισμού του σκάφους.

Ο αριθμός εξαρτισμού, ΑΕ, 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 ΙΙΙ31(3)
ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑΣ

Αριθμός Εξαρτισμού	Μάζα Αγκυρας (Χλγ)	Καλώδιο			
		Ολικό Μήκος (μ)	Διάμετρος (Χιλ)		
			Αλυσος	Συρματό- σχοινο	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 διαφορετικός από τις τιμές του Πίνακα ΙΙΙ31(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.

Ύψος εξάλων.

32.—(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 δε 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 δε 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) 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.

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

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

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.

33.—(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.

Άλλες τεχνικές διατάξεις.

(2) Για επένδυση εξωτερικών 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.

Δε θα γίνεται επένδυση εσωτερικών επιφανειών κατασκευαστικών μελών ξύλινων σκαφών με πλαστικές ίνες.

(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 αντιγλιστρικά χαρακτηριστικά.

ΜΕΡΟΣ IV — ΑΘΙΚΤΗ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ – ΕΚΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ

34.—(1) Η άθικτη ευστάθεια κάθε σκάφους θα εξακριβώνεται με μελέτη ευστάθειας.

Μετακεντρικό ύψος και μελέτη άθικτης ευστάθειας.

Δε θα απαιτείται μελέτη ευστάθειας όταν η σχέση μήκους του σκάφους και αριθμού επιβαινόντων τηρείται στα όρια της πρώτης και δεύτερης στήλης του Πίνακα IV34(1).

Πίνακας IV34(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
15	12	30
18	16	36

Όπου L : το μήκος του σκάφους σε μέτρα

N : ο αριθμός των επιβαινόντων.

(2) Σκάφη μήκους κάτω των 18 μέτρων με ένα μόνο κατάστρωμα πάνω από το κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων, δύνανται εναλλακτικά να υπόκεινται σε απλοποιημένο έλεγχο ευστάθειας σύμφωνα με την παράγραφο (3) ή σε μελέτη ευστάθειας σύμφωνα με την Απόφαση Α.749(18) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

(3) 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 IV34(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.

Ακολούθως 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.

(4) Σκάφη μήκους 18 μέτρων και άνω για μεταφορά αριθμού επιβατών μεγαλύτερου του 36 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.

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

35.—(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:

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

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

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

όπου Δ : το εκτόπισμα του σκάφους σε τόνους.

HZα, HZβ, HZγ : μοχλοβραχίονες 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 IV35(4):

ΠΙΝΑΚΑΣ IV35(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 μοχλοβραχίονα επαναφοράς (GZ) είναι μικρότερη των 35 μοιρών τότε η καμπύλη θα περικόπτεται από ευθεία που θα ξεκινά από την τιμή του μοχλοβραχίονα 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 $HZ = HZ\alpha$ συν² Ω , όπου HZ ο μοχλοβραχίονας κλίσεως, $HZ\alpha$ ο μοχλοβραχίονας 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 $HZ = HZ\beta$ συν² Ω , όπου HZ ο μοχλοβραχίονας κλίσεως, $HZ\beta$ ο μοχλοβραχίονας 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 $HZ = HZ\gamma$ συν² Ω , όπου HZ ο μοχλοβραχίονας κλίσεως, $HZ\gamma$ ο μοχλοβραχίονας 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 μοχλοβραχίονες επαναφοράς είναι θετικοί σε γωνία μικρότερη ή ίση προς 90 μοίρες· ή
 - τη μεγαλύτερη γωνία που αντιστοιχεί σε θετικό μοχλοβραχίονα επαναφοράς, όχι όμως μικρότερη από 120 μοίρες αν οι μοχλοβραχίονες επαναφοράς είναι θετικοί σε γωνία μεγαλύτερη των 90 μοιρών.

(5) Δίγαστρα ιστιοφόρα θα ικανοποιούν τις απαιτήσεις ελάχιστου μετακεντρικού ύψους που αναφέρονται στην παράγραφο (3) καθώς και την ανίσωση

$$0,1 \Delta B / As Hc \geq X$$

όπου Δ : το εκτόπισμα του σκάφους σε τόνους.

B : η απόσταση από το διαμήκη άξονα των γαστρών.

As: η μεγίστη επιφάνεια των ιστίων σε τετραγωνικά μέτρα.

Hc: 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) Ιστιοφόρα 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.

36.—(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)(α) 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.

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

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

37.—(1) Τα καταστρώματα θα τηρούνται στεγανά και θα επιτρέπουν Εκροή Υδάτων. εύκολη εκροή των υδάτων.

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

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

38.—(1) Τυχόν φορτίο θα λαμβάνεται υπόψη στους υπολογισμούς άθικτης Φορτίο και έρμα. 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 δε 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.

ΜΕΡΟΣ V — ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΚΑΤΟΠΙΝ ΒΛΑΒΗΣ

39. Για τους σκοπούς του παρόντος Μέρους—

Εμπνησία.

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

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

«πλάτος» του σκάφους είναι το μέγιστο πλάτος εξωτερικώς μεταξύ των νομέων, μετρούμενο επί ή κάτω από την ανώτατη έμφορτη ίσαλο γραμμή υποδιαίρεσως.

«χώροι επιβατών» είναι οι χώροι που προορίζονται για την ενδιαίτηση 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.

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

Ευστάθεια ανοικτών λέμβων κατόπιν βλάβης.

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

— 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.

— Ιστιοφόρα σκάφη με ανοικτό κατάστρωμα.

Ο έλεγχος κατάκλυσης 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 δε βυθίζεται όταν κατακλυσθεί μέχρι την άνω όψη της κουπαστής.

Στεγανή
υποδιάρθρωση.

41. Σκάφη μήκους κάτω των 18 μέτρων που μεταφέρουν 50 ή περισσότερους επιβάτες και σκάφη μήκους 18 μέτρων και άνω θα υποδιαιρούνται 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.

Κάθε άλλο τμήμα της εσωτερικής κατασκευής που επηρεάζει την αποτελεσματικότητα της υποδιάρθρωσης του σκάφους θα είναι στεγανό.

Κατακλύσιμο
και
επιτρεπόμενο
μήκος
διαμερισμάτων.

42.—(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 43 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 χαμηλότερα 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) Όταν τμήμα της υποθετικής γραμμής ορίου βυθίσεως είναι αισθητώς κάτω από το κατάστρωμα μέχρι του οποίου εκτείνονται τα στεγανά διαφράγματα, η Αρχή δύναται να επιτρέπει περιορισμένη μείωση της στεγανότητας των τμημάτων των διαφραγμάτων, που βρίσκονται πάνω από τη γραμμή ορίου βυθίσεως και αμέσως κάτω από το ανώτερο καταστρώματος.

Συντελεστής
υποδιάρθρωσης.

(4) 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 υποδιάρθρωσης ο οποίος θα λαμβάνεται ως 1,0.

Ευστάθεια
κατόπιν
βλάβης.

43.—(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 υπ'όψη 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 χειριστες 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 κατάκλυση,
- (β) 22 μοίρες (κατάκλυση ενός διαμερίσματος). Οι γωνίες θα μετρούνται από την κατακόρυφο.

Θα επιτυγχάνεται απομένων μοχλοβραχίονας επαναφοράς εντός του εύρους της θετικής ευστάθειας, λαμβανομένης υπόψη της ροπής κλίσεως που προκύπτει—

- (α) Όταν υπάρξει συγκέντρωση όλων των επιβατών στη μία πλευρά,
- (β) λόγω της πίεσης του ανέμου όπως υπολογίζεται με τον τύπο—

$$GZ \geq M / \Delta + 0,04$$

με ελάχιστη τιμή 0,10 μέτρα,

όπου: GZ ο απομένων μοχλοβραχίονας επαναφοράς σε μέτρα

M η ροπή κλίσεως σε kilo Newton μέτρα

Δ το εκτόπισμα του σκάφους σε τόνους.

Για τον σκοπό του υπολογισμού των ροπών κλίσεως θα γίνονται οι πιο κάτω παραδοχές:

- (α) Για ροπή λόγω της συγκέντρωσης επιβατών—
 - (i) 4 άτομα ανά τετραγωνικό μέτρο,
 - (ii) μάζα 75 Χιλιογράμμων ανά επιβάτη,
 - (iii) οι επιβάτες θα κατανέμονται στις διατιθέμενες επιφάνειες καταστρωμάτων προς τη μία πλευρά του σκάφους όπου υπάρχουν σταθμοί συγκέντρωσης και κατά τρόπο ώστε να δημιουργούν την πλέον δυσμενή ροπή κλίσεως.
- (β) για ροπή λόγω πίεσης του ανέμου Θα λαμβάνεται πίεση ανέμου ίση με 80 Newton / τετραγωνικό μέτρο· και
 - (i) η επιφάνεια εφαρμογής θα είναι η προβολή της πλευρικής επιφάνειας του σκάφους πάνω από την ίσαλο γραμμή που αντιστοιχεί στην άθικτη κατάσταση,
 - (ii) ο μοχλοβραχίονας ροπής θα είναι η κατακόρυφη απόσταση από ένα σημείο στο 1/2 του μέσου βυθίσματος που αντιστοιχεί στην άθικτη κατάσταση έως το κέντρο της πλευρικής επιφάνειας.

Σε περίπτωση σημαντικής προοδευτικής κατάκλυσης που προκαλεί ταχεία μείωση του μοχλοβραχίονα επαναφοράς κατά 0,04 μέτρα ή περισσότερο, η καμπύλη του μοχλοβραχίονα επαναφοράς θα θεωρείται ότι τελειώνει στη γωνία προοδευτικής κατάκλυσης ενώ το ελάχιστο εύρος και η ελάχιστη επιφάνεια θα μετρούνται στη γωνία αυτή.

Όταν η προοδευτική κατάκλυση είναι περιορισμένη και δε βαίνει αμείωτη και προκαλεί βραδεία μείωση του μοχλοβραχίονα επαναφοράς μικρότερη των 0,04 μέτρων, το υπόλοιπο της καμπύλης θα μειώνεται με βάση την υπόθεση ότι ο προοδευτικά κατακλυζόμενος χώρος κατακλύζεται εξ αρχής κατά τον τρόπο αυτό.

Σε ενδιάμεσα στάδια κατακλίσεως, ο μέγιστος μοχλοβραχίονας επαναφοράς θα είναι τουλάχιστον 0,05 μέτρα και το εύρος των θετικών μοχλοβραχίων επαναφοράς θα είναι τουλάχιστον 5 μοίρες. Σε όλες τις περιπτώσεις, θα θεωρείται μία μόνο βλάβη στο σκάφος και μία μόνο ελεύθερη επιφάνεια.

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

ΠΙΝΑΚΑΣ V43(3) — ΔΙΑΧΩΡΗΤΟΤΗΤΕΣ ΟΓΚΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ

ΧΩΡΟΙ	Διαχωρητότητα
Χώροι καταλαμβανόμενοι από ενδιαιτήματα 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 γειτνιάζουν με το επίπεδο ισάλου που έπαθε βλάβη και δεν περιέχουν σημαντική ποσότητα ενδιαιτημάτων ή μηχανημάτων καθώς και για χώρους που γενικά δεν καταλαμβάνονται από σημαντική ποσότητα εφοδίων θα λαμβάνονται μεγαλύτερες διαχωρητότητες επιφάνειας. Η 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 11 μέτρων ή 15% του μήκους υποδιαίρεσης.
- (β) εγκάρσια έκταση (μετρούμενη από το εσωτερικό της πλευράς του σκάφους καθέτως προς τον άξονα συμμετρίας στο ύψος της ανώτατης έμφορτης ισάλου γραμμής υποδιαίρεσεως): απόσταση ίση προς το 1/5 του πλάτους του σκάφους και
- (γ) κάθετη έκταση: από την άνω ακμή της τρύπιδας προς τα άνω, απεριόριστα.

Αν βλάβη μικρότερης έκτασης από εκείνη που αναφέρεται στις παραγράφους (1), (2) και (3) του Κανονισμού 42 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 δε θα υπερβαίνει τις 15 μοίρες. Όταν απαιτούνται διατάξεις αντίρροπης κατάκλυσης, ο χρόνος επαναφοράς δε 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 δε θα υπερβαίνει τις 12 μοίρες, και
- (γ) σε καμία περίπτωση η γραμμή ορίου βυθίσεως δε θα βυθίζεται κατά το τελικό στάδιο κατακλίσεως. Εάν θεωρηθεί ότι η γραμμή ορίου βυθίσεως είναι δυνατό 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.

(7) Τα σκάφη θα έχουν κλίμακες βυθισμάτων χαραγμένες στην πλώρη και την πρύμνη που θα χρωματίζονται με λευκό ή κίτρινο χρώμα σε σκούρο χρώμα γάστρας ή με μαύρο χρώμα σε ανοιχτόχρωμο χρώμα γάστρας.

44.—(1) Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε υπάρχοντα σκάφη μήκους 30 μέτρων και άνω καθώς και σε νέα σκάφη. Η παράγραφος (3) εφαρμόζεται σε όλα τα σκάφη.

Ακραία διαφράγματα και διαφράγματα χώρου μηχανών.

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

(3) Τα σκάφη θα έχουν διαφράγματα που θα χωρίζουν το χώρο μηχανών από τους χώρους επιβατών πώραθεν και πρύμνηθεν. Τα διαφράγματα αυτά θα είναι στεγανά μέχρι του καταστρώματος στεγανών.

(4) Οι χοάνες 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 χοάνης των ελικοφόρων αξόνων και τέτοιου όγκου ώστε, εάν κατακλυσθεί λόγω διαρροής του στυπιοθλίπτη, η γραμμή ορίου βυθίσεως να μη κατέλθει κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας.

45.—(1) Τα σκάφη θα έχουν διπύθμενα που θα εκτείνονται από το διάφραγμα της πωραίας δεξαμενής ζυγοσταθμίσεως μέχρι το διάφραγμα της πρυμναίας δεξαμενής ζυγοσταθμίσεως στο μέτρο που αυτό είναι πρακτικά εφικτό και συμβιβάζεται προς το σχεδιασμό και την κανονική λειτουργία του σκάφους.

Διπύθμενα.

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

Προσδιορισμός έμφορτων ισάλων γραμμών 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 32.

47.—(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, τουλάχιστο δε, την πίεση που οφείλεται σε στήλη νερού ύψους ως τη γραμμή ορίου βυθίσεως.

Κατασκευή και αρχική δοκιμή στεγανών διαφραγμάτων, κλπ.

Η κατασκευή των διαφραγμάτων θα πληροί τις απαιτήσεις προτύπων αποδεκτών από την Αρμόδια Αρχή.

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

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. Οποσδήποτε θα εκτελείται λεπτομερής επιθεώρηση των στεγανών διαφραγμάτων.

(4) Τα διαφράγματα συγκρούσεως, τα διπύθμενα και οι εσωτερικοί πυθμένες 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 βυθίσεως 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.

(6) Οι δοκιμές που αναφέρονται στις παραγράφους (4) και (5) έχουν ως σκοπό την εξασφάλιση της στεγανότητας της κατασκευαστικής διατάξεως της υποδιαίρεσης και δε θα θεωρούνται ως δοκιμές της καταλληλότητας διαμερισματος για την αποθήκευση καύσιμου πετρελαίου ή για άλλους ειδικούς σκοπούς, για τους οποίους μπορεί να απαιτείται δοκιμή αυστηρότερου χαρακτήρα που θα εξαρτάται από το ύψος στο οποίο δύναται να ανέλθει το υγρό στη δεξαμενή ή στις συνδέσεις της.

48. 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.

49.—(1) Ο αριθμός των ανοιγμάτων στο εξωτερικό περίβλημα θα περιορίζεται στο ελάχιστο που συμβιβάζεται προς 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 ανταποκρίνονται προς τον προορισμό τους και τη θέση στην οποία βρίσκονται.

(3) Ο αριθμός των ευδιαίων 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

Ανοίγματα
σε στεγανά
διαφράγματα.

Ανοίγματα
στο εξωτερικό
περίβλημα
του σκάφους
κάτωθεν της
γραμμής ορίου
βυθίσεως.

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 δε 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.

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

Στεγανότητα
άνωθεν της
γραμμής ορίου
βυθίσεως.

Για υπάρχοντα σκάφη μήκους 30 μέτρων και άνω καθώς και για νέα σκάφη, αυτά τα μέτρα θα είναι υποχρεωτικά και θα είναι δυνατό να περιλαμβάνουν τμηματικά διαφράγματα ή παρειές. Όταν τοποθετούνται τμηματικά στεγανά διαφράγματα και παρειές στο κατάστρωμα στεγανών υπεράνω ή σε άμεση γειτνίαση των κυρίων διαφραγμάτων, θα συνδέονται υδατοστεγώς με το εξωτερικό περίβλημα και το κατάστρωμα στεγανών, κατά τρόπο ώστε να μειώνεται η ροή του ύδατος κατά μήκος του καταστρώματος όταν το σκάφος βρίσκεται σε κλίση μετά από ζημία. Όταν το τμηματικό στεγανό διάφραγμα δεν είναι ευθυγραμμισμένο με το κάτωθεν αυτού διάφραγμα, τότε το μεταξύ τους κατάστρωμα στεγανών θα στεγανοποιείται.

(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 ευδιαίοι θα τοποθετούνται όπως είναι αναγκαίο για την ταχεία απορροή του νερού από το κατάστρωμα καιρού υπό οποιοδήποτε καιρικές συνθήκες.

(3) Οι παραφωτίδες, οι θύρες επιβίβασης καθώς και τα λοιπά μέσα κλεισίματος ανοιγμάτων στο εξωτερικό περίβλημα πάνω από τη γραμμή ορίου βυθίσεως, θα είναι κατάλληλα σχεδιασμένα και κατασκευασμένα και επαρκούς αντοχής, λαμβανομένων υπόψη των χώρων στους οποίους είναι τοποθετημένες και των θέσεών τους σε σχέση με την ανώτατη έμφορτο ίσαλο γραμμή υποδιαιρέσεως.

(4) Θα προβλέπονται κατάλληλα εσωτερικά επικαλύμματα παραφωτίδων, διευθετημένα ώστε να μπορούν να κλείνουν και να ασφαρίζονται υδατοστεγώς εύκολα και αποτελεσματικά, για όλες τις παραφωτίδες στους χώρους κάτω από το πρώτο κατάστρωμα και πάνω από το κατάστρωμα στεγανών.

51.—(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 κατάκλυση, 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 43).

Βιβλιάριο
ευστάθειας
κατόπιν
βλάβης και
σχέδια ελέγχου
βλαβών.

(2) Το βιβλιάριο θα περιέχει επίσης κατάλληλες οδηγίες σχετικά με τη χρήση των διατάξεων αντίρροπης κατάκλυσης (παράγραφος (5) του Κανονισμού 43).

(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 κατάσταση 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 κατάκλυση.

Ειδικές περιπτώσεις, προϋποθέσεις και λεπτομέρειες εγκαταστάσεων.

52. Ειδικές περιπτώσεις, προϋποθέσεις και λεπτομέρειες σε ότι αφορά ειδικούς κανόνες υποδιάρθρωσης, διπύθμενα, ανοίγματα σε στεγανά διαφράγματα περιλαμβανομένων χειρισμών και κυκλωμάτων χειρισμών και ανοίγματα στο εξωτερικό περίβλημα κάτω από τη γραμμή ορίου βυθίσεως θα εξετάζονται από την Αρμόδια Αρχή βάσει των απαιτήσεων της SOLAS.

Εναλλακτικές μελέτες και μέθοδοι εξασφάλισης ευστάθειας κατόπιν βλάβης.

53. Εναλλακτικές μελέτες και μέθοδοι εξασφάλισης ευστάθειας σε περίπτωση βλάβης θα εξετάζονται κατά περίπτωση από την Αρμόδια Αρχή.

Γενικές απαιτήσεις για μηχανήματα.

ΜΕΡΟΣ VI — ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ

54.—(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 πρωωστήριες 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.

(4) Εναλλακτικά προς τις απαιτήσεις του παρόντος Μέρους, σκάφη μήκους κάτω των 12 μέτρων, μεταφοράς μέχρι και 15 επιβατών, δύναται να πληρούν απαιτήσεις αναγνωρισμένων Οργανισμών ή τεχνικών προτύπων αποδεκτών από την Αρμόδια Αρχή για σκάφη του ιδίου μεγέθους σε όμοιες συνθήκες πλεύσης.

Τύπος μηχανών και καύσιμα.

55. Οι Κανονισμοί 56, 57, 60 και 61 αναφέρονται σε εγκαταστάσεις πρωωστήριων 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.

56.—(1) Δεξαμενές πετρελαίου δε θα είναι ενσωματωμένες στη γάστρα εκτός αν το υλικό της είναι ο χάλυβας, η αλουμίνη ή οι πλαστικές ίνες, κάτω από προϋποθέσεις που θα εξετάζονται από την Αρμόδια Αρχή.

Κατά την αρχική επιθεώρηση δεξαμενές ενσωματωμένες στη γάστρα θα υπόκεινται σε δοκιμή με τιμή πίεσης την μεγαλύτερη μεταξύ υδροστατικού φορτίου 0,35 bar και μεγίστης πίεσης σε συνθήκες λειτουργίας.

(2) Ανεξάρτητες δεξαμενές καυσίμων:

Το υλικό και το πάχος των ελασμάτων θα υπόκειται στην έγκριση της Αρμόδιας Αρχής.

Το υλικό δεξαμενών πετρελαίου από πλαστικές ίνες θα είναι βραδύκαυστο.

Ανοίγματα στις δεξαμενές θα επιτρέπονται μόνο στην άνω επιφάνειά εκτός από ανοίγματα με σπείρωμα και πείρο για σκοπούς καθαρισμού και μέτρησης της στάθμης του καυσίμου.

Οι ενώσεις για προσαρτήματα θα γίνονται με συγκόλληση ή άλλη μέθοδο ανάλογα με τα συγκολλούμενα υλικά. Συγκολλήσεις με επικάλυψη δε θα επιτρέπονται.

Δεξαμενές με οριζόντια διάσταση μεγαλύτερη από 75 εκατοστόμετρα θα έχουν εσωτερικά διαχωριστικά ελάσματα.

Δεξαμενές από σίδηρο ή χάλυβα δε θα γαλβανίζονται στο εσωτερικό.

Οι δεξαμενές θα έχουν ανοίγματα για εσωτερική επιθεώρηση, θα είναι στερεωμένες επαρκώς και θα είναι ηλεκτρικά γειωμένες.

Κατά την αρχική επιθεώρηση οι δεξαμενές θα υπόκεινται σε δοκιμή με τιμή πίεσης τη μεγαλύτερη μεταξύ υδροστατικού φορτίου 0,35 bar και 1,5 φορές τη μέγιστη πίεση σε συνθήκες λειτουργίας.

Οι δεξαμενές θα έχουν μέσα εξακρίβωσης της στάθμης του καυσίμου.

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.

(3) Σωληνώσεις καυσίμων:

Τα υλικά των σωληνώσεων καυσίμων θα υπόκεινται σε έγκριση της Αρμόδιας Αρχής. Σωληνώσεις γαλβανιζέ αποκλείονται.

Σωληνώσεις πετρελαίου δύνανται να ενώνονται μέσω του πυθμένα ή πλησίον του πυθμένα της δεξαμενής.

Οι εγκαταστάσεις σωληνώσεων καυσίμου θα είναι ευπρόσιτες, προστατευμένες από μηχανικές καταπονήσεις και επαρκώς στερεωμένες για αποφυγή κραδασμών.

Στο δίκτυο καυσίμου θα υπάρχει τουλάχιστον ένας κρουνός στη σύνδεση με τη δεξαμενή και ένας στη σύνδεση με τη μηχανή. Ο κρουνός στη σύνδεση με τη 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 δε θα είναι υποχρεωτικός όταν το μήκος της σωλήνωσης από τη δεξαμενή μέχρι τη μηχανή δεν υπερβαίνει τα 3 μέτρα.

57.—(1) Αερισμός χώρων που περιέχουν πετρελαιομηχανές—

Αερισμός.

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.

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.

Οι αεραγωγοί θα είναι κατασκευασμένοι από στερεό άκαυστο υλικό.

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.

Οι αεραγωγοί δε θα έχουν ανασταλείς.

Δε θα εγκαθίστανται αεραγωγοί σε σημεία που η αναρρόφηση αέρα είναι δύσκολη, σε σημεία πιθανής πηγής ανάφλεξης λόγω ατμών και σε σημεία από όπου είναι δυνατό να αναρροφηθούν καυσάερια.

Οι αεραγωγοί εισαγωγής και εξαγωγής θα έχουν μέσα κλεισίματος.

(2) Αερισμός χώρων που περιέχουν δεξαμενές πετρελαίου.

Χώροι όγκου 14 κυβικών μέτρων ή μεγαλύτεροι, που περιέχουν δεξαμενές πετρελαίου, θα έχουν εξαεριστικούς σωλήνες διαμέτρου τουλάχιστον 65 χιλιοστομέτρων.

Χώροι όγκου μικρότερου από 14 κυβικά μέτρα που περιέχουν δεξαμενές πετρελαίου θα έχουν εξαεριστικούς σωλήνες διαμέτρου τουλάχιστον 40 χιλιοστομέτρων.

Ανοίγματα αερισμού δε θα εγκαθίστανται κοντά σε πιθανές πηγές ανάφλεξης λόγω ατμών.

Δίκτυα
αποστράγγισης
υδροσυλλεκτών.

58.—(1) Η Αρμόδια Αρχή δυνατό να εξαιρεί από απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, σκάφη με υποδιαίρεση που παρέχει 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 τουλάχιστο 40 χιλιοστομέτρων σε ονομαστικό μέγεθος.
- (γ) Η αναρρόφηση θα φέρει τρυπητό με επιφάνεια διατομής τουλάχιστο τριπλάσια της επιφάνειας διατομής της σωληνώσης.
- (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 σωληνώσης θα φέρει επιστόμιο σε ευπρόσιτο 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 στη δεξαμενή κατακράτησης νερών υδροσυλλεκτών με πετρελαιοειδή κατάλοιπα που προβλέπεται στην παράγραφο (3) του Κανονισμού 17.
 - (ii) Θα υπάρχει επιπρόσθετη γραμμή απευθείας εξαγωγής νερών στη θάλασσα για χρήση μόνο σε περίπτωση κατάκλυσης του μηχανοστασίου.
 - (iii) Σωληνώσεις υδροσυλλεκτών που διατρυπούν το διάφραγμα συγκρούσεως θα έχουν επιστόμιο στην προωραία πλευρά της φρακτής 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 πυρμναίο 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 VI58(3):

Πίνακας VI58(3)

ΜΗΚΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ, ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΕΣ
ΜΟΝΙΜΩΝ ΑΝΤΛΙΩΝ ΑΠΟΣΤΡΑΓΓΙΣΗΣ ΥΔΡΟΣΥΛΛΕΚΤΩΝ

Αριθμός Επιβαινόντων (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 επιβαινόντων 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 ενεργείας 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 καταδύμενων ηλεκτρικών αντλιών θα μπορεί να αντικαθιστά την μόνιμη αντλία που προβλέπεται στον Πίνακα VI58(3) σε σκάφη μήκους κάτω των 12 μέτρων, υπό την προϋπόθεση ότι κάθε τέτοια αντλία θα αποστραγγίζει μόνο ένα χώρο, δε 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 κρουνός 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 σκάφη μήκους 12 μέτρων και άνω η πιο πάνω διευθέτηση θα ισχύει μόνο για την μία από τις 2 απαιτούμενες αντλίες.
- (η) 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 VI58(4):

Πίνακας VI58(4)

ΜΗΚΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ, ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΕΣ
ΦΟΡΗΤΩΝ ΑΝΤΛΙΩΝ ΑΠΟΣΤΡΑΓΓΙΣΗΣ ΥΔΡΟΣΥΛΛΕΚΤΩΝ

Αριθμός Επιβαινόντων (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 επιβαινόντων 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 δε θα δυσχεραίνεται η ταχεία χρήση της για άντληση νερών από το μηχανοστάσιο ή άλλο χώρο.

Συστήματα
πηδαλιουχίας.

59.—(1) Κύριο σύστημα πηδαλιουχίας – Γενικές απαιτήσεις—

- (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 μεγίστη 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 μεγίστη 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) Κύριο σύστημα πηδαλιουχίας – Μηχανοκίνητο—

Σκάφη που διαθέτουν μηχανοκίνητους μηχανισμούς πηδαλίου θα πληρούν επιπρόσθετα και τις πιο κάτω απαιτήσεις:

- (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) Βοηθητικό σύστημα πηδαλιουχίας—

Τα σκάφη θα έχουν βοηθητικό σύστημα πηδαλιουχίας.

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.

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

Δε θα απαιτείται βοηθητικός μηχανισμός πηδαλίου όταν το κύριο σύστημα αποτελείται από το πηδάλιο και τη λαγουδέρα (δοιάκι) ή όταν η πηδαλιουχία επιτυγχάνεται με κινήσεις της μονάδας πρόωσης.

60. Οι προδιαγραφές σωληνώσεων των δικτύων καυσίμου, καταπολέμησης πυρκαγιάς, αερίου κατάσβεσης πυρκαγιάς, αποστράγγισης υδροσυλλεκτών, πηδαλιουχίας, πρόωσης και παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας ανάγκης θα υπόκεινται σε έγκριση της Αρμόδιας Αρχής.

Προδιαγραφές
σωληνώσεων.

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

Συστήματα
ελέγχου.

(2) Προωστήριες μηχανές—

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

Θα υπάρχει δυνατότητα τοπικού ελέγχου της λειτουργίας των προωστήριων μηχανών.

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

Στη θέση χειρισμών θα υπάρχει όργανο ένδειξης των στροφών των ελίκων.

Οι μηχανές εσωτερικής καύσεως θα έχουν όργανα ένδειξης της θερμοκρασίας εξαγωγής του νερού ψύξης και της πίεσης ελαίου.

(3) Όπου υπάρχει βοηθητικό σύστημα πηδαλιουχίας θα υπάρχει και σύστημα επικοινωνίας με τη θέση χειρισμών με εξαίρεση σκάφη που λόγω της διαρρύθμισής 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 αποστράγγισης υδροσυλλεκτών θα γίνεται και 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.

62.—(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 από την έναρξη ισχύος των παρόντων κανονισμών, τα οποία δεν είναι ναυτικού τύπου, γίνονται αποδεκτά εάν κριθούν επαρκή από την Αρμόδια Αρχή ως προς τη μεταφερόμενη ηλεκτρική ισχύ και τη μόνωσή 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 επαφής 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 αποδεκτή από την Αρμόδια Αρχή.

(5) Εναλλακτικά προς τις απαιτήσεις του παρόντος Μέρους, σκάφη μήκους κάτω των 12 μέτρων, μεταφοράς μέχρι και 15 επιβατών, δύναται να πληρούν απαιτήσεις και προδιαγραφές αναγνωρισμένων Οργανισμών ή τεχνικών προτύπων αποδεκτών από την Αρμόδια Αρχή για σκάφη του ίδιου μεγέθους σε όμοιες συνθήκες πλεύσης.

(6) 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.

(7) Ηλεκτρικός εξοπλισμός σε καταστρώματα θα είναι υδατοστεγής.

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

(9) 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.

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

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

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

Γεννήτριες
και κινητήρες.

63.—(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 δυνατό να προκαλέσουν σπινθήρες θα εγκαθίστανται όσο το δυνατό 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 εναλλασσομένου ρεύματος θα έχουν και μετρητή συχνοτήτων.

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

64.—(1) Οι πίνακες διανομής ηλεκτρικής ενεργείας θα βρίσκονται σε χώρο επαρκώς αεριζόμενο και ξηρό και τοποθετημένοι ψηλότερα από τους υδροσυλλέκτες και περικλειστοί σε στερεό κέλυφος στην μπροστινή πλευρά του οποίου θα αναγράφονται ευκρινώς η τάση και η ένταση του φορτίου διανομής. Πίνακες 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.

65.—(1) Τα καλώδια και τα σύρματα θα είναι προτύπων αποδεκτών από την Αρμόδια Αρχή και κατάλληλα για ναυτική χρήση. Καλώδια και σύρματα.

(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, ζημιές από καιρικές συνθήκες και συνθήκες περιβάλλοντος, μηχανική καταπόνηση και γενικά αποφυγή ατυχημάτων.

(3) Καλώδια και σύρματα που εξυπηρετούν τα δίκτυα που αναφέρονται στον Κανονισμό 68 δε 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.

66.—(1) Όπου υπάρχει σύστημα φόρτισης συσσωρευτών θα υπάρχει και επαρκής φυσικός ή τεχνητός αερισμός του χώρου. Συσσωρευτές (μπαταρίες).

(2) Οι συσσωρευτές θα τοποθετούνται όσο δυνατό 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 ευπρόσιτοι 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 αμπερόμετρο.

(7) Συσσωρευτές για εκκίνηση μηχανών θα τοποθετούνται όσο το δυνατό πλησιέστερα προς τις μηχανές.

67.—(1) Για προστασία της ανθρώπινης ζωής, του σκάφους και του εξοπλισμού του θα λαμβάνονται μέτρα αποφυγής κακής γείωσης ή και διάβρωσης λόγω ηλεκτρολύσης. Γειώσεις.

(2) Η γάστρα δε θα μεταφέρει ρεύμα 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 πόλο 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 στη 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.

68.—(1) Τα σκάφη θα είναι εφοδιασμένα με αυτόνομη πηγή ηλεκτρικής ενεργείας ανάγκης με πίνακα διανομής, τοποθετημένη σε χώρο που θα βρίσκεται ψηλότερα από το ύψος του κυρίου καταστρώματος, σε ευπρόσιτο χώρο που δε θα έχει κοινά όρια με το μηχανοστάσιο ή την κύρια πηγή ηλεκτρικής ενεργείας ή τον κύριο πίνακα διανομής.

(2) Η πηγή ηλεκτρικής ενεργείας 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:

- Σύστημα συναγερμού
- σύστημα τηλεπικοινωνίας
- φωτισμός εκτάκτου ανάγκης
- εξοπλισμός ναυσιπλοΐας και φώτα ναυσιπλοΐας
- σύστημα αναγγελιών
- δίκτυο πυρκαγιάς
- μόνιμο σύστημα κατάσβεσης πυρκαγιάς
- συστήματα και μέσα που απαιτούνται στο ΜΕΡΟΣ V
- δίκτυο αποστράγγισης υδροσυλλεκτών
- σύστημα πηδαλιουχίας
- σύστημα πρόωσης
- δίκτυο καυσίμων
- άλλα συστήματα κατά την κρίση της Αρμόδιας Αρχής.

(3) Θα υπάρχει φωτισμός εκτάκτου ανάγκης—

- Στους σταθμούς συγκέντρωσης επιβατών
- στις διόδους διαφυγής
- στους χώρους μηχανών και στον χώρο της πηγής ηλεκτρικής ενεργείας ανάγκης
- στη Θέση Χειρισμών
- στα πυροσβεστικά σημεία.

Αν οι πηγές φωτισμού εκτάκτου ανάγκης είναι περισσότερες από μία, τότε οι πηγές αυτές θα ενεργοποιούνται αμέσως μετά το διακοπή του κυρίου συστήματος, δε θα είναι φορητές, θα είναι συνδεδεμένες με αυτόματο φορτιστή και θα έχουν επάρκεια για 2 ώρες συνεχούς λειτουργίας.

Λυχνίες.

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

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

ΜΕΡΟΣ VIII — ΜΕΣΑ ΠΥΡΟΣΒΕΣΗΣ

70.—(1) Τα μέσα πυρόσβεσης θα είναι κατασκευασμένα σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αναγνωρισμένων Οργανισμών ή τεχνικών προτύπων αποδεκτών από την Αρμόδια Αρχή.

Κατασκευή
μέσων
πυρόσβεσης.

71.—(1) Μόνιμη αντλία πυρκαγιάς—

Αντλίες
πυρκαγιάς.

- (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 VI58(3), σε ελάχιστη πίεση 4 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 58.
- (δ) Το δίκτυο της αντλίας θα είναι διαμορφωμένο και για άντληση νερών από το σκάφος σε περίπτωση κατάκλυσης.

(2) Φορητή αντλία πυρκαγιάς—

- (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 VI58(4), σε ελάχιστη πίεση 4 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 58.
- (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.

72.—(1) Τα σκάφη θα έχουν τουλάχιστον 2 μεταλλικούς κουβάδες ελάχιστης χωρητικότητας 4 λίτρων έκαστος, με σχοινί μήκους τουλάχιστον όσο το κοίλο του σκάφους.

Άλλα
πυροσβεστικά
μέσα.

(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 προορίζονται.

(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.

73.—(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 μή-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 δύνανται 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 χρωμάτων, όγκου μικρότερου των 56 κυβικών μέτρων δύνανται 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 χρωμάτων, όγκου μικρότερου των 4 κυβικών μέτρων, δύνανται 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.

74.—(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 τυχαίας 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 δε θα καθίσταται μή προσπελάσιμη σε περίπτωση πυρκαγιάς στον προστατευόμενο χώρο, που δε θα έχουν πρόσβαση οι επιβάτες, θα τηρούνται σε όρθια θέση, θα είναι επαρκώς στερεωμένοι και θα προστατεύονται από την υγρασία.

Οι κύλινδροι του αερίου κατάσβεσης θα μπορούν να φυλάσσονται εντός μη-επανδρωμένου χώρου όγκου μικρότερου των 150 κυβικών μέτρων, με όρους ασφαλείας που θα ικανοποιούν την Αρμόδια Αρχή.

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

(7) Οι σωληνώσεις και τα άλλα εξαρτήματα του συστήματος θα προστατεύονται από χημική διάβρωση στο εσωτερικό και το εξωτερικό μέρος τους και θα έχουν διάταξη εξυδάτωσης και παγίδευσης ξένων σωματιδίων.

(8) 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.

(9) Δε θα χρησιμοποιούνται υλικά χαμηλού βαθμού τήξης όπως η αλουμίνα.

75.—(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 73, και τις απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού.

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

(2) Κύλινδροι διοξειδίου του άνθρακα δε 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 42000 kilopascal.

(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 παράγοντας που δίνεται στον Πίνακα VIII75(6):

Πίνακας VIII75(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 χιλιοστόμετρα, θα λαμβάνεται από τον Πίνακα VIII75(7)—

Πίνακας VIII75(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
προκατασκευα-
σμένων
μόνιμων
συστημάτων
ανίχνευσης
και κατάσβεσης
πυρκαγιάς
με αέριο.

76.—(1) Τα 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.

77. Μόνιμα συστήματα κατάσβεσης πυρκαγιάς με νερό θα πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού 10 του Κεφαλαίου II—2 της SOLAS.

Άλλα μόνιμα
συστήματα
ανίχνευσης
και κατάσβεσης
πυρκαγιάς
σε χώρους
μηχανών.

78. 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.

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

(2) Εγκαταστάσεις καυσίμου υγραερίου και συστήματα με φορητές φιάλες υγραερίου θα γίνονται με πρότυπα και προδιαγραφές ασφαλείας αποδεκτά από την Αρμόδια Αρχή.

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

ΜΕΡΟΣ ΙΧ — ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ – ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ – ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Γενικές
απαιτήσεις
σωστικών
μέσων,
ναυσιπλοΐας
και τηλεπικοινωνιών.

80.—(1) Τα σωστικά μέσα και τα μέσα ναυσιπλοΐας και επικοινωνιών θα είναι κατασκευασμένα σύμφωνα με ισχύοντα πρότυπα αποδεκτά από την Αρμόδια Αρχή.

81.—(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 προσώπων που αναγράφονται στο Πιστοποιητικό Ασφαλείας συν 10% του αριθμού αυτού. Το κάθε ατομικό σωσίβιο ενηλίκων θα έχει θετική άντωση ίση με 73 Newton. Ατομικά σωσίβια.

(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 ευπρόσιτα 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.

82.—(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. Κυκλικά σωσίβια.

(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, δε 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.

83.—(1) Πλευστικές συσκευές—

Ο συνολικός αριθμός των πλευστικών συσκευών θα είναι αρκετός τουλάχιστον για το 50% του αριθμού των επιβατών που αναγράφεται στο Πιστοποιητικό Ασφαλείας. Σωστικά σκάφη.

Ο χρόνος που απαιτείται για τοποθέτηση των πλευστικών συσκευών στο νερό δε θα υπερβαίνει τα 3 λεπτά.

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

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.

Οι πλευστικές συσκευές θα υπόκεινται σε έγκριση της Αρμόδιας Αρχής και 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.

Οι ελάχιστες απαιτήσεις για την κατασκευή πλευστικών συσκευών καθορίζονται πιο κάτω:

- (α) Θα είναι κατασκευασμένες από φύσει πλευστό υλικό, αποκλεισμένων χόρτων, τριμμάτων φελλού, κοκκώδους φελλού, άλλου αραιού κοκκώδους υλικού και φουσκωτών διαμερισμάτων,
- (β) θα αντέχουν σε ρίψη στο νερό από το ύψος του σημείου φύλαξης μέχρι την ίσαλο που αντιστοιχεί στο άφορτο εκτόπισμα,

(γ) το άθροισμα των όγκων των πλευστών συσκευών θα υπολογίζεται με τον τύπο $V = (m + 24N) / 1,025$, όπου V το άθροισμα των όγκων των πλευστικών συσκευών, σε κυβικές παλάμες, m το άθροισμα των μαζών των πλευστικών συσκευών σε χιλιόγραμμα και N ο αριθμός επιβαινόντων.

(2) Μηχανοκίνητη λέμβος εκτάκτου ανάγκης—

Σκάφη μήκους 18 μέτρων και άνω ή μεταφορικής ικανότητας 50 επιβατών 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 6 ώρες λειτουργίας.

Η λέμβος θα έχει ετοιμότητα χρήσης όχι μεγαλύτερη των 3 λεπτών. Η λέμβος δύναται να είναι είτε ρυμουλκούμενη είτε μεταφερόμενη επί του σκάφους και θα υπάρχει μηχανισμός για την καθαίρεση της αν κριθεί αναγκαίο από την Αρμόδια Αρχή.

Άλλα
σωστικά μέσα.

84.—(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.

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 τουλάχιστο σειρά εφεδρικών μπαταριών.

(4) Τα σκάφη με ύψος εξάλων μεγαλύτερο των 750 χιλιοστούμετρων στην άφορτη 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.

85.—(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 πυξίδα τύπου αποδεκτού από την Αρμόδια Αρχή, τοποθετημένη σε σημείο όπου δε θα υφίσταται επιδράσεις από μαγνητικά πεδία και η ένδειξη της θα μπορεί να διαβαστεί από τη θέση χειρισμών.

(3) Τα σκάφη θα είναι εφοδιασμένα με σφυρίκτρα (πουρού), 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 εγκατασταθούν μετά την έναρξη ισχύος των παρόντων Κανονισμών θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα ψηφιακής επιλογικής κλήσης (DSC). Κατά την ημερομηνία κατάργησης 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 SOLAS.

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

(8) Τα σκάφη θα διαθέτουν φανούς και σχήματα σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Συμβάσεως περί Διεθνών Κανονισμών για Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα του 1972 (Κυρωτικός) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμων του 1980 ως 1989.

18 του 1980
8 του 1981
66 του 1982
4 του 1989.

86. 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.

Συντήρηση
σωστικών
μέσων.

ΜΕΡΟΣ X — ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΟΡΙΣΜΕΝΑ ΣΚΑΦΗ

87.—(1) Σε σκάφη ερασιτεχνικής αλιείας δυνατόν να επιτρέπονται ειδικές ρυθμίσεις για διευκόλυνση της λειτουργίας τους σε ότι αφορά απαιτήσεις των Κανονισμών 25 και 26 σχετικά με τους χώρους επιβατών και την προστασία τους.

Ειδικές
λειτουργικές
απαιτήσεις
για σκάφη
ερασιτεχνικής
αλιείας.

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

88.—(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 και 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).

Ειδικές
λειτουργικές
απαιτήσεις
για σκάφη
μεταφοράς
δυτών ή
εκπαιδευόμενων
δυτών.

(2) Τα σκάφη δυνατόν να απαλλάσσονται από απαιτήσεις των κανονισμών 25 και 26 σε ότι αφορά τους χώρους των επιβατών και την προστασία τους.

89.—(1) Τα σκάφη θα πληρούν—

(α) Τις απαιτήσεις των πιο κάτω κανονισμών:

- (i) Το Μέρος I.
- (ii) Το Μέρος II εκτός από τις παραγράφους (2) και (3) του Κανονισμού 11, τις παραγράφους (2), (3) και (4) του Κανονισμού 12, την παράγραφο (1) του Κανονισμού 16 και την υποπαράγραφο (γ) της παραγράφου (1) του Κανονισμού 18.
- (iii) Από το Μέρος III: παράγραφος (1) του Κανονισμού 25, παράγραφοι (1), (4), (5), (7) και (8) του Κανονισμού 27 και Κανονισμοί 28, 29, 31, 32 και 33.
- (iv) Τα Μέρη IV, VI και VII.
- (v) Από το Μέρος VIII: ο Κανονισμός 71 με εξαίρεση την παράγραφο (1) που θα εφαρμόζεται σε σκάφη μήκους 18 μέτρων και άνω και ο Κανονισμός 72.
- (vi) Το Μέρος IX εκτός από την παράγραφο (2) του Κανονισμού 83, την πρώτη υποπαράγραφο της παραγράφου (1) του Κανονισμού 84 και την παράγραφο (1) του Κανονισμού 85.

Ειδικές
απαιτήσεις
για εκτέλεση
πλόων
μεταφοράς
ναυτικών,
προσωπικού
συνεργείων
και άλλων
επαγγελματιών
μεταξύ λιμένων
και
αγκυροβολίων
ή μεταξύ
πλοίων.

(β) Τις πιο κάτω επιπρόσθετες απαιτήσεις:

(i) Ένα κάθισμα για κάθε επιβάτη·

(ii) φαρμακείο για παροχή πρώτων βοηθειών που θα περιέχει: τριγωνικό επίδεσμο, 2 αποστειρωμένες γάζες, 2 ελαστικούς επιδέσμους, ψαλίδι, αντισηπτικό υγρό καθαρισμού τραύματος: οξυζενέ (Hydrogen Peroxide, H_2O_2), αντισηπτικό υγρό καθαρισμού τραύματος: ιωδιούχος ποβιδόνη 10%, ποσότητα betadine, ζεύγος χειρουργικά γάντια, λευκοπλάστ σε ρολό, 6 δόσεις πανσίπνο αναλγητικό·

(iii) τα σκάφη θα είναι εφοδιασμένα με 2 καπνογόνα χρώματος πορτοκαλί. Σκάφη που θα διενεργούν και νυκτερινούς πλόες θα είναι, επιπρόσθετα, εφοδιασμένα με 2 φωτοβολίδες αλεξιπτώτου και φακό ασφαλείας με εφεδρικές μπαταρίες.

(2) Νέα σκάφη και υπάρχοντα σκάφη μήκους 24 μέτρων και άνω θα πληρούν επιπρόσθετα και τις απαιτήσεις λοιπού του Μέρους III εκτός από τον Κανονισμό 26, του Μέρους V, του λοιπού των Μερών VI, VII και VIII και την πρώτη υποπαράγραφο της παραγράφου (1) του κανονισμού 84.

90.—(1) Τα φουσκωτά σκάφη θα πληρούν τις απαιτήσεις των παρόντων Κανονισμών με εξαιρέσεις όπως πιο κάτω:

(i) Από το Μέρος I: Κανονισμός 5.

(ii) Από το Μέρος II: Παράγραφοι (1), (2) και (5) του Κανονισμού 14, παράγραφος (1) του Κανονισμού 16 και παράγραφος (3) του Κανονισμού 17.

(iii) Το Μέρος III εκτός από τον Κανονισμό 24, την υποπαράγραφο (β) της παραγράφου (1) του Κανονισμού 25 και τον Κανονισμό 31.

(iv) Από το Μέρος IV: Οι Κανονισμοί 35 και 36 και παράγραφοι (2) και (3) του Κανονισμού 37.

(v) Το Μέρος V, με την προϋπόθεση ότι για τον Κανονισμό 40 θα υπάρχουν εκ κατασκευής ισοδύναμες διατάξεις.

(vi) Από το μέρος VI: Οι Κανονισμοί 56, 57, 58, 59 και 61 με την προϋπόθεση ότι θα υπάρχουν εκ κατασκευής ισοδύναμες διατάξεις καθώς και ο Κανονισμός 60.

(vii) Το Μέρος VII εκτός από τους Κανονισμούς 62, 65, 66 και 67.

(viii) Το Μέρος VIII εκτός από τον Κανονισμό 72.

(ix) Από το Μέρος IX: Ο Κανονισμός 83.

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

(α) Η μέγιστη διάρκεια πλόων θα περιορίζεται στην 11/2 ώρα.

(β) Τα σκάφη θα έχουν φαρμακείο για παροχή πρώτων βοηθειών που θα περιέχει: τριγωνικό επίδεσμο, 2 αποστειρωμένες γάζες, 2 ελαστικούς επιδέσμους, ψαλίδι, αντισηπτικό υγρό καθαρισμού τραύματος: οξυζενέ (Hydrogen Peroxide, H_2O_2), αντισηπτικό υγρό καθαρισμού τραύματος: ιωδιούχος ποβιδόνη 10%, ποσότητα betadine, ζεύγος χειρουργικά γάντια, λευκοπλάστ σε ρολό, 6 δόσεις πανσίπνο 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.

Ειδικές
απαιτήσεις
για φουσκωτά
σκάφη.

(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 αντιγλιστρικά χαρακτηριστικά·
- (iii) τα σκάφη θα είναι κατασκευασμένα για επαγγελματικούς σκοπούς·
- (iv) τα σκάφη θα έχουν σκληρή γάστρα·
- (v) δε 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 τουλάχιστο στεγανά διαμερίσματα σε κάθε πλευρά.
- (ii) Τα μπαλόνια θα έχουν 4 τουλάχιστο θαλάμους — συνιστάται 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 κουπιά και κιβώτιο μικροεπισκευών.

91.—(1) Μικρά επιβατηγά σκάφη θα πληρούν τις απαιτήσεις των παρόντων Κανονισμών με εξαίρεση τις παραγράφους (2) και (3) του κανονισμού 11 και τον κανονισμό 83 και επιπρόσθετα—

Ειδικές απαιτήσεις για μικρά επιβατηγά σκάφη.

- (α) Νέα σκάφη θα πληρούν τις απαιτήσεις των υπολοίπων παρόντων Κανονισμών.
- (β) Υπάρχοντα σκάφη, ανεξάρτητα από την μεταβατική περίοδο που ορίζεται στην παράγραφο (2) του κανονισμού 4 του Μέρους I, θα πληρούν τις απαιτήσεις των πιο κάτω Κανονισμών από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος των παρόντων Κανονισμών:
 - (i) Από το Μέρος III: οι Κανονισμοί 27, 30, 32 και 33.
 - (ii) Από το Μέρος IV: η παράγραφος (2) του Κανονισμού 36.
 - (iii) Το Μέρος V.
 - (iv) Από το Μέρος VI: οι Κανονισμοί 57, 58, 59 και 61.
 - (v) Το Μέρος VIII.

(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 SOLAS για συσκευασία τύπου B, χωρητικότητας που θα καλύπτει όλους τους επιβαίνοντες.

Η εγκατάσταση και απελευθέρωση των πνευστών σωσίβιων σχεδίων θα πληροί τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου III της SOLAS,

(ii) εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνιών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου IV της SOLAS για την σκοπούμενη θαλάσσια περιοχή, περιλαμβανομένου και ραδιοφάρου ανάγκης,

(iii) βυθόμετρο, διπαράλληλο και διαβήτη, ναυτικές εκδόσεις, συσκευή RADAR και όργανο ηλεκτρονικού προσδιορισμού του στίγματος (GPS) που θα πληρούν τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου V της 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 (GOC).

(δ) Τα σκάφη θα διαθέτουν χώρους ενδιαίτησης με κλίνες για όλους τους επιβαίνοντες.

ΠΡΩΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΚΥΠΡΙΑΚΗ
REPUBLICΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
OF CYPRUS

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ
MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND WORKS
ΤΜΗΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ
DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ
COASTAL PASSENGER VESSEL SAFETY CERTIFICATE

εκδοθέν σύμφωνα με τις διατάξεις των περί Ακτοπλοϊκών και Άλλων Επιβατηγών Σκαφών Κανονισμών του 2002, ΚΑΠ ΧΧ/2002
issued under the provisions of the Coastal and Other Passenger Vessels Regulations 2002, P.I. XX/2002

Όνομα Σκάφους <i>Name of Boat</i>			Λιμάνι Μηλόγησης <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 Ελλιμενισμός <i>Routine Homeport</i>	

Βεβαιούται ότι :

This to certify that :

- το πιο πάνω σκάφος επιθεωρήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις των πιο πάνω Κανονισμών και the above boat 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 showed 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 boat.
- Το σκάφος κρίθηκε κατάλληλο να μεταφέρει όχι περισσότερους από ___ επιβάτες από τους οποίους όχι πέραν των ___ στο άνω κατάστρωμα, με προϋποθέσεις που αναφέρονται στο οπισθοφύλλο.
The boat was considered fit to carry no more than ___ passengers 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 more than 4 beaufort 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)

Εκδίδεται στ (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 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΚΥΠΡΙΑΚΗ
REPUBLICΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
OF CYPRUS

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ
MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND WORKS
ΤΜΗΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΙΚΡΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ
SMALL PASSENGER VESSEL SAFETY CERTIFICATE

εκδοθέν σύμφωνα με τις διατάξεις των περί Ακτοπλοϊκών και Άλλων Επιβατηγών Σκαφών Κανονισμών του 2002, ΚΔΠ XX/2002.

issued under the provisions of the Coastal and Other Passenger Vessels Regulations 2002, P.I. XX/2002.

Όνομα Σκάφους <i>Name of Vessel</i>				Λιμάνι Μηλόγησης <i>Port of Registry</i>		Αρ. Μηλόγιου <i>Official No.</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>	Έτος Κατασκευής <i>Year of Build</i>
Επιτρεπόμενη περιοχή πλόων <i>Permitted area of operation</i>					Συνήθης Έλλιμενισμός <i>Routine Homeport</i>	

Βεβαιούται 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 showed 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 κρίθηκε κατάλληλο να μεταφέρει όχι περισσότερους από __ επιβάτες από τους οποίους όχι πέραν των __ στο άνωτατο κατάστρωμα σε διεθνείς πλόες, με προϋποθέσεις που αναφέρονται στο οπισθόφυλλο.

The vessel was considered fit to carry no more than __ passengers on international voyages of which no more than __ on the uppermost deck, subject to conditions stated overleaf.

Απαγορεύεται η διενέργεια πλόων εκτός της επιτρεπόμενης περιοχής πλόων που αναγράφεται πιο πάνω.
Voyages out 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)

Εκδίδεται στ (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 Αρχής
Stamp of the Administration