

I

(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση είναι υποχρεωτική)

ΟΔΗΓΙΕΣ

ΟΔΗΓΙΑ 2009/45/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 6ης Μαΐου 2009

για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία

(Αναδιатύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

νέου, είναι σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας, η αναδιатύπωση της.

Έχοντας υπόψη:

- (2) Στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, απαιτείται η θέσπιση μέτρων για να βελτιωθεί η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών.

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

- (3) Η Κοινότητα ανησυχεί σοβαρά για τα ναυτικά ατυχήματα που συνέβησαν σε επιβατηγά πλοία με επακόλουθο τη μαζική απώλεια ανθρωπίνων ζωών. Τα άτομα που χρησιμοποιούν επιβατηγά πλοία και ταχύπλοα σκάφη σε ολόκληρη την Κοινότητα, δικαιούνται να αναμένουν το κατάλληλο επίπεδο ασφαλείας επ' αυτών και να βασίζονται σε αυτό.

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽¹⁾,

- (4) Ο εξοπλισμός εργασίας και τα μέσα ατομικής προστασίας των εργαζομένων δεν εμπίπτουν στην παρούσα οδηγία, διότι οι διατάξεις της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 12ης Ιουνίου 1989, σχετικά με την εφαρμογή μέτρων για την προώθηση της βελτίωσης της ασφαλείας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία⁽⁵⁾ καθώς και οι σχετικές διατάξεις των συναφών ειδικών οδηγιών της, τυγχάνουν εφαρμογής στη χρήση του εν λόγω εξοπλισμού σε επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια.

αφού ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης⁽²⁾,

- (5) Η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών επιβατών μεταξύ των κρατών μελών ελευθερώθηκε ήδη με τον κανονισμό του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών⁽⁶⁾. Η εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές — καμποτάζ) έχει προβλεφθεί από τον κανονισμό του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92⁽⁷⁾.

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαρτίου 1998, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία⁽³⁾, έχει τροποποιηθεί επανειλημμένα⁽⁴⁾ και ουσιασώς. Δεδομένου ότι πρόκειται να τροποποιηθεί εκ

⁽¹⁾ ΕΕ C 151 της 17.6.2008, σ. 35.

⁽²⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2008 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009.

⁽³⁾ ΕΕ L 144 της 15.5.1998, σ. 1.

⁽⁴⁾ Βλ. παράρτημα IV, μέρος Α.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 183 της 29.6.1989, σ. 1.

⁽⁶⁾ ΕΕ L 378 της 31.12.1986, σ. 1.

⁽⁷⁾ ΕΕ L 364 της 12.12.1992, σ. 7.

- (6) Είναι απαραίτητο να θεσπιστούν εναρμονισμένα πρότυπα ασφαλείας, σε κατάλληλο επίπεδο, για τα επιβατηγά πλοία και σκάφη που εκτελούν υπηρεσίες εσωτερικών μεταφορών, προκειμένου να επιτευχθεί υψηλό επίπεδο ασφαλείας και να εξαλειφθούν τα εμπόδια στις συναλλαγές. Στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), καταρτίζονται πρότυπα για τα πλοία που εκτελούν διεθνή δρομολόγια. Πρέπει να προβλεφθούν διαδικασίες για την ανάληψη δράσης στο πλαίσιο του IMO, με σκοπό την ευθυγράμμιση των προτύπων για τα διεθνή δρομολόγια με τα πρότυπα της παρούσας οδηγίας.
- (7) Λαμβανομένης ιδίως υπόψη της διάστασης των θαλάσσιων μεταφορών επιβατών στην εσωτερική αγορά, η δράση σε κοινοτικό επίπεδο είναι ο μόνος δυνατός τρόπος να καθιερωθεί κοινό επίπεδο ασφαλείας των πλοίων σε ολόκληρη την Κοινότητα.
- (8) Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η οδηγία είναι η ενδεδειγμένη νομική πράξη διότι συνιστά το πλαίσιο για την ομοιόμορφη και υποχρεωτική εφαρμογή των προτύπων ασφαλείας από τα κράτη μέλη, ενώ ταυτόχρονα παρέχει σε κάθε κράτος μέλος δικαίωμα επιλογής των μέσων εφαρμογής που αρμόζουν καλύτερα στο εσωτερικό του σύστημα.
- (9) Για να βελτιωθεί η ασφάλεια και να αποτραπούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, οι κοινές απαιτήσεις ασφαλείας θα πρέπει να ισχύουν για τα επιβατηγά πλοία και τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια στην Κοινότητα, ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρουν. Είναι, ωστόσο, αναγκαίο να εξαιρεθούν ορισμένες κατηγορίες πλοίων για τις οποίες οι κανόνες της παρούσας οδηγίας είναι τεχνικά απρόσφοροι ή οικονομικά μη βιώσιμοι.
- (10) Τα επιβατηγά πλοία θα πρέπει να κατατάσσονται σε διαφορετικές κατηγορίες, αναλόγως του φάσματος και των συνθηκών των θαλάσσιων περιοχών στις οποίες εκτελούν δρομολόγια. Τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη θα πρέπει να κατατάσσονται σε κατηγορίες σύμφωνα με τις διατάξεις του κώδικα HSC, που έχει καταρτίσει ο IMO.
- (11) Το κύριο πλαίσιο αναφοράς για τα πρότυπα ασφαλείας θα πρέπει να είναι η σύμβαση του 1974 περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση (σύμβαση SOLAS του 1974), όπως έχει τροποποιηθεί, η οποία περιλαμβάνει διεθνώς συμφωνηθέντα πρότυπα για τα επιβατηγά πλοία και τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη που εκτελούν διεθνή δρομολόγια, καθώς και τα συναφή ψηφίσματα του IMO και άλλα μέτρα που συμπληρώνουν και ερμηνεύουν την εν λόγω σύμβαση.
- (12) Οι διάφορες κατηγορίες τόσο των νέων όσο και των υπαρχόντων επιβατηγών πλοίων απαιτούν διαφορετική αντιμετώπιση όσον αφορά τον καθορισμό απαιτήσεων ασφαλείας που να εξασφαλίζουν ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας ανάλογα με τις ειδικές ανάγκες και τους περιορισμούς αυτών των διαφόρων κατηγοριών. Είναι σκόπιμο να γίνει διάκριση, ως προς τις τηρητέες απαιτήσεις ασφαλείας, μεταξύ των νέων και των υπαρχόντων πλοίων, δεδομένου ότι η επιβολή στα υπάρχοντα πλοία των κανόνων που ισχύουν για τα νέα πλοία, θα συνεπήγето τόσο εκτεταμένες μετατροπές στην κατασκευή τους ώστε θα καθίσταντο οικονομικά μη βιώσιμα.
- (13) Οι οικονομικές και τεχνικές συνέπειες της μετασκευής των υπαρχόντων πλοίων προκειμένου να πληρούν τα πρότυπα που προβλέπει η παρούσα οδηγία, δικαιολογούν ορισμένες μεταβατικές περιόδους.
- (14) Λόγω των ουσιαστικών διαφορών ως προς τον σχεδιασμό, την κατασκευή και τη χρήση, μεταξύ των επιβατηγών ταχύπλων σκαφών και των κλασικών επιβατηγών πλοίων, τα σκάφη αυτά θα πρέπει να υπόκεινται σε ειδικούς κανόνες.
- (15) Ο ναυτιλιακός εξοπλισμός επί του πλοίου που είναι σύμφωνος προς τις διατάξεις της οδηγίας 96/98/EK του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1996, για το ναυτιλιακό εξοπλισμό⁽¹⁾, δεν θα πρέπει να υποβάλλεται σε πρόσθετες δοκιμές όταν τοποθετείται σε επιβατηγό πλοίο, εφόσον ο εξοπλισμός αυτός υπόκειται ήδη στα πρότυπα και στις διαδικασίες που καθορίζει η εν λόγω οδηγία.
- (16) Η οδηγία 2003/25/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Απριλίου 2003, σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro)⁽²⁾ εισήγαγε ενισχυμένες απαιτήσεις ευστάθειας για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που εκτελούν διεθνή δρομολόγια από και προς κοινοτικούς λιμένες· αυτό το ενισχυμένο μέτρο θα πρέπει να εφαρμοστεί επίσης και σε ορισμένες κατηγορίες των εν λόγω πλοίων που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια με τις ίδιες συνθήκες θαλάσσης. Η μη εφαρμογή αυτών των απαιτήσεων ευστάθειας δικαιολογεί τον σταδιακό παροπλισμό των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (ro-ro) έπειτα από ορισμένα έτη λειτουργίας. Ενόψει των δομικών μετασκευών στις οποίες ενδέχεται να χρειαστεί να υποβληθούν τα υπάρχοντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) προκειμένου αυτά να συμμορφωθούν προς τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας, οι εν λόγω απαιτήσεις θα πρέπει να εισαχθούν για χρονικό διάστημα αρκετών ετών, ώστε να δοθεί επαρκής χρόνος στον διγόμενο τομέα της ναυτιλίας να συμμορφωθεί· προς τούτο θα πρέπει να προβλεφθεί για τα υπάρχοντα πλοία χρονοδιάγραμμα σταδιακής καθιέρωσης. Το εν λόγω χρονοδιάγραμμα σταδιακής καθιέρωσης δεν θα πρέπει να θίγει την επιβολή των ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας στις θαλάσσιες περιοχές που διέπονται από τα παραρτήματα της Συμφωνίας της Στοκχόλμης της 28ης Φεβρουαρίου 1996.
- (17) Είναι σημαντικό να εφαρμοστούν πρόσφορα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται η υπό ασφαλείς συνθήκες πρόσβαση των απόρων μειωμένης κινητικότητας στα επιβατηγά πλοία και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια εντός των κρατών μελών.
- (18) Με την επιφύλαξη ελέγχου βάσει της διαδικασίας επιτροπής, τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν πρόσθετες απαιτήσεις ασφαλείας εφόσον δικαιολογούνται από τοπικές συνθήκες, να επιτρέπουν τη χρήση ισοδύναμων προτύπων, να χορηγούν εξαιρέσεις από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας υπό ορισμένες προϋποθέσεις λειτουργίας, ή να θεσπίζουν μέτρα διασφάλισης σε εξαιρετικές επικίνδυνες περιπτώσεις.

(¹) ΕΕ L 46 της 17.2.1997, σ. 25.

(²) ΕΕ L 123 της 17.5.2003, σ. 22.

- (19) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002, για την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) ⁽¹⁾, συγκέντρωσε σε μία επιτροπή τα καθήκοντα των επιτροπών που έχουν θεσπισθεί με κοινοτική νομοθεσία στο πεδίο της ασφάλειας στη ναυτιλία, πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία και προστασίας των όρων διαβίωσης και εργασίας στα πλοία.
- (20) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ⁽²⁾.
- (21) Ενδείκνυται ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να προβαίνει σε προσαρμογή ορισμένων διατάξεων της παρούσας οδηγίας, περιλαμβανομένων των παραρτημάτων της, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο και, ειδικότερα, οι τροποποιήσεις των διεθνών συμβάσεων. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβελείας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.
- (22) Για τον έλεγχο της αποτελεσματικής εφαρμογής και επιβολής των διατάξεων της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να διενεργούνται επιθεωρήσεις στα νέα και στα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία και σκάφη. Η συμμόρφωση προς την παρούσα οδηγία θα πρέπει να πιστοποιείται από την αρχή του κράτους σημαίας ή για λογαριασμό της.
- (23) Προκειμένου να διασφαλισθεί η πλήρης εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να προβλέψουν σύστημα κυρώσεων για τυχόν παράβαση των θεσπιζόμενων δυνάμει της παρούσας οδηγίας εθνικών διατάξεων και θα πρέπει να ελέγχουν τη συμμόρφωση προς την παρούσα οδηγία, βάσει διατάξεων ανάλογων με τις προβλεπόμενες στην οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα ⁽³⁾.
- (24) Τα εισαγόμενα στην παρούσα οδηγία νέα στοιχεία αφορούν αποκλειστικά τις διαδικασίες επιτροπής. Συνεπώς, περιττεύει η ενσωμάτωσή τους από τα κράτη μέλη στο εθνικό δίκαιο.
- (25) Η παρούσα οδηγία δεν θίγει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά στις προθεσμίες ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής των οδηγιών που εμφανίζονται στο παράρτημα IV, μέρος Β,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Σκοπός

Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να διαμορφωθεί ενιαίο επίπεδο ασφαλείας της ζωής και της περιουσίας στα νέα και στα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, όταν και οι δύο κατηγορίες πλοίων και σκαφών εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, και να θεσπιστούν διαδικασίες διαπραγμάτευσης σε διεθνές επίπεδο για την εναρμόνιση των κανόνων που ισχύουν για τα επιβατηγά πλοία τα οποία εκτελούν διεθνή δρομολόγια.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

- α) «διεθνείς συμβάσεις»: η διεθνής σύμβαση του 1974 περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση («σύμβαση SOLAS του 1974»), όπως έχει τροποποιηθεί, και η διεθνής σύμβαση του 1966 περί γραμμών φορτώσεως πλοίων, καθώς και τα πρωτόκολλα και οι τροποποιήσεις τους·
- β) «κώδικας ευστάθειας σε άδικτη κατάσταση»: ο «διεθνής κώδικας για την ευστάθεια σε άδικτη κατάσταση όλων των τύπων πλοίων που εμπίπτουν στις ρυθμίσεις του IMO», ο οποίος περιέχεται στο ψήφισμα αριθ. Α. 749 (18) της ολομέλειας του IMO της 4ης Νοεμβρίου 1993, όπως έχει τροποποιηθεί·
- γ) «κώδικας ταχύπλων σκαφών» (κώδικας HSC): ο διεθνής κώδικας ασφαλείας ταχύπλων σκαφών, ο οποίος περιέχεται στο ψήφισμα αριθ. MSC 36(63) της επιτροπής ναυτικής ασφαλείας του IMO της 20ής Μαΐου 1994, στην ενημερωμένη έκδοση·
- δ) «GMDSS»: το παγκόσμιο ναυτιλιακό σύστημα για την παροχή βοήθειας και την ασφάλεια, που ορίζεται στο κεφάλαιο IV της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί·
- ε) «επιβατηγό πλοίο»: κάθε πλοίο το οποίο μεταφέρει περισσότερους των δώδεκα επιβάτες·
- στ) «επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro)»: το πλοίο που μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες, και διαθέτει χώρους στους οποίους εισέρχονται και εξέρχονται απευθείας τα μεταφερόμενα οχήματα ή χώρους ειδικής κατηγορίας, όπως ορίζονται από τον κανονισμό II-2/A/2 που περιέχεται στο παράρτημα I·
- ζ) «επιβατηγό ταχύπλοο σκάφος»: ταχύπλοο σκάφος που ορίζεται στον κανονισμό X/1 της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, το οποίο μεταφέρει περισσότερους από δώδεκα επιβάτες, εκτός των επιβατηγών πλοίων τα οποία εκτελούν εσωτερικά θαλάσσια δρομολόγια κλάσεως Β, Γ ή Δ όταν:
 - i) το εκτόπισμά τους που αντιστοιχεί με τη σχεδιασθείσα ισολογαμμή είναι μικρότερο των 500 m³ και
 - ii) η ανώτατη ταχύτητά τους, όπως ορίζεται στην παράγραφο 1.4.30 του κώδικα HSC, είναι μικρότερη των 20 κόμβων·

⁽¹⁾ ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

⁽³⁾ ΕΕ L 157 της 7.7.1995, σ. 1.

- η) «νέο πλοίο»: κάθε πλοίο του οποίου είχε τοποθετηθεί η τρόπιδα ή το οποίο βρισκόταν σε ανάλογο στάδιο κατασκευής κατά ή μετά την 1η Ιουλίου 1998. Ως «ανάλογο στάδιο κατασκευής» νοείται το στάδιο κατά το οποίο:
- i) αρχίζει η ναυπήγηση σε σχέση με συγκεκριμένο πλοίο και
 - ii) έχει αρχίσει η συναρμολόγηση του εν λόγω πλοίου, που αντιστοιχεί σε τουλάχιστον 50 τόνους ή στο 1 % της εκτιμώμενης μάζας όλου του δομικού υλικού, εάν το μέγεθος αυτό είναι μικρότερο.
- θ) «υπάρχον πλοίο»: κάθε πλοίο που δεν είναι νέο.
- ι) «ηλικία»: η ηλικία του πλοίου, η οποία εκφράζεται σε αριθμό ετών από την ημερομηνία παράδοσής του.
- ια) «επιβάτης»: κάθε άτομο εκτός από:
- i) τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος ή άλλα άτομα που απασχολούνται ή έχουν προσληφθεί υπό οποιαδήποτε ιδιότητα στο πλοίο για τις ανάγκες του εν λόγω πλοίου και
 - ii) τα παιδιά ηλικίας κάτω του ενός έτους.
- ιβ) «μήκος του πλοίου»: εκτός αντιθέτων διατάξεων, το 96 % του συνολικού μήκους επί της ισάλου γραμμής στο 85 % του ελάχιστου βυθίσματος, όπως μετράται από την άνω όψη της τρόπιδος, ή το μήκος από την πρωραία όψη της στείρας μέχρι τον άξονα του κορμού του πηδαλίου στην εν λόγω ίσαλο γραμμή, εάν το μέγεθος αυτό είναι μεγαλύτερο. Στα πλοία που έχουν σχεδιασθεί με επικλινή τρόπιδα, η ίσαλος γραμμή επί της οποίας μετράται το μήκος είναι παράλληλη προς τη σχεδιασθείσα ίσαλο.
- ιγ) «ύψος πλώρας»: το ύψος που ορίζεται στον κανονισμό 39 της διεθνούς σύμβασης του 1966 περί γραμμών φορτώσεως πλοίων, ως η κατακόρυφη απόσταση στον πρωαίο νομέα μεταξύ της ισάλου γραμμής που αντιστοιχεί στο προσδιορισθέν ύψος εξέλων θέρους και στη σχεδιασθείσα διαγωγή και του άνω μέρους του ίχνους του εκτεθειμένου καταστρώματος.
- ιδ) «πλοίο με πλήρες κατάστρωμα»: κάθε πλοίο που διαθέτει ολοκληρωμένο κατάστρωμα, εκτεθειμένο στον καιρό και στη θάλασσα, το οποίο διαθέτει μόνιμα μέσα κλεισίματος όλων των ανοιγμάτων στο εκτεθειμένο στον καιρό τμήμα και κάτω από το οποίο όλα τα ανοίγματα στις πλευρές του πλοίου είναι εφοδιασμένα με μόνιμα μέσα τουλάχιστον καιροστεγούς κλεισίματος.
- το ολοκληρωμένο κατάστρωμα μπορεί να είναι υδατοστεγές κατάστρωμα ή ισοδύναμη κατασκευή, αποτελούμενη από ένα μη υδατοστεγές κατάστρωμα καλυμμένο τελείως από μια καιροστεγή κατασκευή επαρκούς αντοχής, ώστε να διατηρείται η καιροστεγής ακεραιότητα, και εφοδιασμένο με καιροστεγείς συσκευές κλεισίματος.
- ιε) «διεθνές δρομολόγιο»: κάθε θαλάσσιος πλους από ένα λιμένα κράτους μέλους προς λιμένα εκτός αυτού του κράτους μέλους ή αντιστρόφως.
- ιστ) «εσωτερικό δρομολόγιο»: κάθε πλους σε θαλάσσιες περιοχές από ένα λιμένα κράτους μέλους στον ίδιο ή άλλο λιμένα του ίδιου κράτους μέλους.
- ιζ) «θαλάσσια περιοχή»: περιοχή που καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2· ωστόσο, για την εφαρμογή των διατάξεων σχετικά με τις ραδιοεπικοινωνίες, οι ορισμοί των θαλάσσιων περιοχών είναι εκείνοι που δίδονται στον κανονισμό 2 κεφάλαιο IV της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί.
- ιη) «λιμενική περιοχή»: κάθε περιοχή πλην της θαλάσσιας περιοχής, που καθορίζεται από τα κράτη μέλη και εκτείνεται μέχρι τις ακρότατες μόνιμες λιμενικές εγκαταστάσεις, οι οποίες αποτελούν αναπόσπαστο μέρος ενός λιμενικού συστήματος, ή μέχρι τα όρια που ορίζονται από τα φυσικά γεωγραφικά χαρακτηριστικά που προστατεύουν τις εκβολές ενός ποταμού ή άλλη προστατευμένη περιοχή.
- ιθ) «καταφύγιο»: οποιαδήποτε φυσικά ή τεχνητά προφυλαγμένη περιοχή, η οποία μπορεί να χρησιμοποιείται ως καταφύγιο από πλοίο ή σκάφος σε συνθήκες που ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλειά του.
- κ) «αρχή του κράτους σημαίας»: οι αρμόδιες αρχές του κράτους του οποίου τη σημαία δικαιούται να φέρει το πλοίο ή σκάφος.
- κα) «φιλοξενούν κράτος»: το κράτος μέλος, προς ή από τον λιμένα ή τους λιμένες του οποίου εκτελεί εσωτερικά δρομολόγια ένα πλοίο ή σκάφος που φέρει σημαία διαφορετική από τη σημαία του κράτους μέλους αυτού.
- κβ) «αναγνωρισμένος οργανισμός»: κάθε οργανισμός αναγνωρισμένος σύμφωνα με το (άρθρο 4 της οδηγίας 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου, της 22ας Νοεμβρίου 1994, σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών) ⁽¹⁾.
- κγ) «μίλι»: μονάδα μήκους ίση προς 1 852 μέτρα.
- κδ) «σημαντικό ύψος κύματος»: ο μέσος όρος του ανώτατου τρίτου των υψών κύματος που παρατηρούνται σε δεδομένη χρονική περίοδο.
- κε) «άτομα μειωμένης κινητικότητας»: κάθε άτομο που έχει ιδιαίτερη δυσκολία όταν χρησιμοποιεί τις δημόσιες συγκοινωνίες, συμπεριλαμβανομένων των ηλικιωμένων, των ατόμων με ειδικές ανάγκες, των ατόμων με προβλήματα αισθητηριακής φύσεως και των ατόμων που χρησιμοποιούν αναπηρικές πολυθρόνες, των εγκύων γυναικών και των ατόμων που συνοδεύουν παιδιά μικρής ηλικίας.

(¹) ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 20.

Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα παρακάτω επιβατηγά πλοία και σκάφη, ανεξαρτήτως σημαίας, όταν εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια:

- α) στα νέα επιβατηγά πλοία·
- β) στα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία μήκους 24 μέτρων και άνω·
- γ) στα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη.

Κάθε κράτος μέλος, υπό την ιδιότητά του ως φιλοξενούντος κράτους, εξασφαλίζει ότι τα επιβατηγά πλοία και τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη που φέρουν σημαία κράτους μη μέλους, πριν αρχίσουν να εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια στο κράτος μέλος αυτό, πληρούν στο ακέραιο τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

2. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται:

- α) στα επιβατηγά πλοία που είναι:
 - i) πολεμικά και οπλιταγωγά πλοία,
 - ii) μη μηχανοκίνητα πλοία,
 - iii) πλοία που δεν είναι κατασκευασμένα από χάλυβα ή ισοδύναμο υλικό και δεν διέπονται από τα πρότυπα που αφορούν τα ταχύπλοα σκάφη [ψήφισμα MSC 36 (63)] ή τα δυναμικώς στηριζόμενα σκάφη [ψήφισμα A.373(X)],
 - iv) ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής,
 - v) πρωτότυπα ιστορικά επιβατηγά πλοία και τα μεμονωμένα αντίγραφά τους, σχεδιασμένα πριν από το 1965, κατασκευασμένα κατά το μεγαλύτερο μέρος από τα αρχικά υλικά,
 - vi) θαλαμηγοί, εκτός εάν έχουν ή πρόκειται να έχουν πλήρωμα και μεταφέρουν περισσότερους από 12 επιβάτες για εμπορικούς σκοπούς, ή
 - vii) πλοία που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε λιμενικές περιοχές·
- β) στα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη που είναι:
 - i) πολεμικά και οπλιταγωγά σκάφη,
 - ii) σκάφη αναψυχής, εκτός εάν έχουν ή πρόκειται να έχουν πλήρωμα και μεταφέρουν περισσότερους από 12 επιβάτες για εμπορικούς σκοπούς, ή

iii) σκάφη που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε λιμενικές περιοχές.

Άρθρο 4

Κατηγορίες επιβατηγών πλοίων

1. Τα επιβατηγά πλοία κατατάσσονται στις ακόλουθες κατηγορίες, ανάλογα με τη θαλάσσια περιοχή στην οποία εκτελούν δρομολόγια:

«Κατηγορία Α»	επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, πλην των πλόων που εμπίπτουν στις κατηγορίες Β, Γ και Δ.
«Κατηγορία Β»	επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, κατά την πορεία των οποίων ουδέποτε απομακρύνονται περισσότερο από 20 μίλια από την ακτογραμμή, όπου μπορούν να αποβιβάσθουν ναυαγοί, που αντιστοιχεί στο μέσο ύψος της παλίρροιας.
«Κατηγορία Γ»	επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια σε θαλάσσιες περιοχές όπου η πιθανότητα υπέρβασης των 2,5 μέτρων σημαντικού ύψους κύματος είναι μικρότερη από 10 % σε περίοδο ενός έτους, προκειμένου για εκτέλεση δρομολογίων καθόλη τη διάρκεια του έτους, ή σε περιορισμένη περίοδο του έτους, προκειμένου για εκτέλεση δρομολογίων αποκλειστικά κατ' αυτή την περίοδο (π.χ. δρομολόγια κατά τους θερινούς μήνες), κατά τη διάρκεια των οποίων ουδέποτε απομακρύνονται περισσότερο από 15 μίλια από καταφύγιο ούτε περισσότερο από 5 μίλια από την ακτογραμμή, όπου μπορούν να αποβιβάσθουν ναυαγοί, που αντιστοιχεί στο μέσο ύψος της παλίρροιας.
«Κατηγορία Δ»	επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια σε θαλάσσιες περιοχές όπου η πιθανότητα υπέρβασης των 1,5 μέτρων σημαντικού ύψους κύματος είναι μικρότερη από 10 % σε περίοδο ενός έτους, προκειμένου για εκτέλεση δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ή σε περιορισμένη περίοδο του έτους, προκειμένου για εκτέλεση δρομολογίων αποκλειστικά κατ' αυτήν την περίοδο (π.χ. δρομολόγια κατά τους θερινούς μήνες), κατά τη διάρκεια των οποίων ουδέποτε απομακρύνονται περισσότερο από 6 μίλια από καταφύγιο ούτε περισσότερο από 3 μίλια από την ακτογραμμή, όπου μπορούν να αποβιβάσθουν ναυαγοί, που αντιστοιχεί στο μέσο ύψος της παλίρροιας.

2. Κάθε κράτος μέλος:

- α) καταρτίζει και ενημερώνει, όταν απαιτείται, κατάλογο των υπό τη δικαιοδοσία του θαλάσσιων περιοχών, οριοθετώντας για τις διάφορες κατηγορίες πλοίων, βάσει των κριτηρίων κατάταξης της παραγράφου 1, τις ζώνες για εκτέλεση δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και, όπου αυτό ενδείκνυται, για περιορισμένη περιοδική εκτέλεση δρομολογίων·
- β) δημοσιεύει τον κατάλογο αυτόν σε δημόσια βάση δεδομένων, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα διαδικτύου της αρμόδιας ναυτιλιακής αρχής·
- γ) κοινοποιεί στην Επιτροπή τη θέση των πληροφοριών αυτών, και την ενημερώνει όταν γίνονται τροποποιήσεις του καταλόγου.

3. Για τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη, ισχύουν οι κατηγορίες του κεφαλαίου 1 παράγραφοι 1.4.10 και 1.4.11 του κώδικα HSC.

Άρθρο 5

Εφαρμογή

1. Τόσο τα νέα, όσο και τα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία και επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη, όταν εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, πρέπει να πληρούν τους σχετικούς κανόνες και πρότυπα ασφαλείας που καθορίζει η παρούσα οδηγία.

2. Τα κράτη μέλη δεν εμποδίζουν, για λόγους που απορρέουν από την παρούσα οδηγία, την εκτέλεση εσωτερικών δρομολογίων από επιβατηγά πλοία ή επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη που πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένων των τυχόν προσθέτων απαιτήσεων που επιβάλλει κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1.

Κάθε κράτος μέλος, υπό την ιδιότητά του ως φιλοξενούντος κράτους, αναγνωρίζει το πιστοποιητικό ασφαλείας ταχύπλοου σκάφους και την άδεια εκτέλεσης, τα οποία εκδίδονται από άλλο κράτος μέλος για επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, ή το κατά το άρθρο 13 πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγών σκαφών, το οποίο εκδίδεται από άλλο κράτος μέλος για επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια.

3. Το φιλοξενούν κράτος μπορεί να επιθεωρεί ένα επιβατηγό πλοίο, ή αντιστοίχως ένα επιβατηγό ταχύπλοο σκάφος, που εκτελεί εσωτερικό δρομολόγιο και να ελέγχει τα έγγραφά του, σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 95/21/EK.

4. Κάθε ναυτιλιακός εξοπλισμός επί του πλοίου, ο οποίος απαριθμείται στο παράρτημα Α.1 της οδηγίας 96/98/EK και είναι σύμφωνος με τις διατάξεις της, θεωρείται σύμφωνος με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, ανεξαρτήτως του εάν το παράρτημα Ι της παρούσας οδηγίας απαιτεί να εγκρίνεται ο εξοπλισμός αυτός και να υποβάλλεται σε δοκιμές οι οποίες κρίνονται ικανοποιητικές από την αρχή του κράτους σημαίας.

Άρθρο 6

Απαιτήσεις ασφαλείας

1. Όσον αφορά τα νέα και τα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών Α, Β, Γ και Δ:

α) η κατασκευή και η συντήρηση του κύτους, των κύριων και των βοηθητικών μηχανών και των ηλεκτρικών και αυτομάτων εγκαταστάσεων, πρέπει να πληρούν τα πρότυπα κατάταξης, τα οποία καθορίζονται στους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού ή σε ισοδύναμους κανόνες που χρησιμοποιούνται από μια αρχή σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 2 της οδηγίας 94/57/EK·

β) εφαρμόζονται οι διατάξεις του κεφαλαίου IV, συμπεριλαμβανομένων των τροποποιήσεων GMDSS του 1988, και των κεφαλαίων V και VI της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί·

γ) εφαρμόζονται οι διατάξεις για τον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας επί του πλοίου του κανονισμού 12, κεφάλαιο V της σύμβασης

SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί. Ο εξοπλισμός ναυσιπλοΐας επί του πλοίου κατά το παράρτημα Α.1 της οδηγίας 96/98/EK, ο οποίος είναι σύμφωνος προς τις διατάξεις της, θεωρείται ότι ανταποκρίνεται στις σχετικές με την έγκριση τύπου απαιτήσεις του κανονισμού V/12, στοιχείο r), της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί.

2. Όσον αφορά τα νέα επιβατηγά πλοία:

α) Γενικές απαιτήσεις:

i) τα νέα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α πρέπει να πληρούν εξ ολοκλήρου τις απαιτήσεις της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, και τις σχετικές ειδικές απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας ως προς τους κανονισμούς των οποίων η ερμηνεία επαφίεται, κατά τη σύμβαση SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, στη διακριτική ευχέρεια της αρχής, η αρχή του κράτους σημαίας εφαρμόζει τις ερμηνείες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι της παρούσας οδηγίας·

ii) τα νέα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ πρέπει να πληρούν τις σχετικές ειδικές απαιτήσεις που ορίζει η παρούσα οδηγία·

β) απαιτήσεις σχετικά με τη γραμμή φορτώσεως:

i) όλα τα νέα επιβατηγά πλοία μήκους 24 μέτρων και άνω, πρέπει να είναι σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση του 1966 περί γραμμών φορτώσεως πλοίων·

ii) σχετικά με το μήκος και την κατηγορία των νέων επιβατηγών πλοίων μήκους κάτω των 24 μέτρων, εφαρμόζονται κριτήρια με επίπεδο ασφαλείας ισοδύναμο προς το επίπεδο της διεθνούς σύμβασης του 1966 περί γραμμών φορτώσεως πλοίων·

iii) με την επιφύλαξη των σημείων i) και ii), τα νέα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Δ εξαιρούνται από την απαίτηση ελαχίστου ύψους πλώρας που καθορίζεται στη διεθνή σύμβαση του 1966 περί γραμμών φορτώσεως πλοίων·

iv) τα νέα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών Α, Β, Γ και Δ πρέπει να διαθέτουν πλήρες κατάστρωμα.

3. Όσον αφορά τα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία:

α) τα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α πρέπει να είναι σύμφωνα με τους κανονισμούς για τα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία που καθορίζονται στη σύμβαση SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, και με τις σχετικές ειδικές απαιτήσεις που ορίζονται στην παρούσα οδηγία ως προς τους κανονισμούς εκείνους, των οποίων η ερμηνεία επαφίεται, κατά τη σύμβαση SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, στη διακριτική ευχέρεια της αρχής, η αρχή του κράτους σημαίας εφαρμόζει τις ερμηνείες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι της παρούσας οδηγίας·

β) τα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Β πρέπει να πληρούν τις σχετικές ειδικές απαιτήσεις που ορίζονται στην παρούσα οδηγία·

γ) τα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών Γ και Δ πρέπει να ανταποκρίνονται στις σχετικές ειδικές απαιτήσεις που ορίζονται στην παρούσα οδηγία και, στους τομείς που δεν διέπονται από τις εν λόγω απαιτήσεις, στους κανόνες της αρχής του κράτους σημαίας· οι κανόνες αυτοί πρέπει να παρέχουν επίπεδο ασφαλείας ισοδύναμο προς το επίπεδο των κεφαλαίων II-1 και II-2 του παραρτήματος Ι, λαμβανομένων υπόψη των ειδικών τοπικών συνθηκών λειτουργίας στις θαλάσσιες περιοχές στις οποίες τα πλοία αυτών των κατηγοριών μπορούν να εκτελούν δρομολόγια·

προτού επιτραπεί η τακτική εκτέλεση δρομολογίων από υπάρχοντα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών Γ και Δ σε μια φιλοξενούσα χώρα, η αρχή του κράτους σημαίας οφείλει να εξασφαλίσει τη συναίνεση της φιλοξενούσας χώρας ως προς αυτούς τους κανόνες·

δ) όταν ένα κράτος μέλος θεωρεί ότι οι κανόνες που απαιτεί η αρχή του φιλοξενούντος κράτους σύμφωνα με το στοιχείο γ) είναι παράλογοι, το γνωστοποιεί αμέσως στην Επιτροπή· η Επιτροπή προβαίνει σε ενέργειες για να λάβει απόφαση σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 11 παράγραφος 2·

ε) οι μεγάλης έκτασης επισκευές, μετατροπές και μετασκευές καθώς και ο συνδεόμενος με τις εργασίες αυτές εξοπλισμός, πρέπει να είναι σύμφωνες προς τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 στοιχείο α) για τα νέα πλοία· οι μετατροπές υπάρχοντος πλοίου με αποκλειστικό σκοπό να ενισχυθεί η βιωσιμότητά του, δεν θεωρούνται ως μετασκευές μεγάλης έκτασης·

στ) οι διατάξεις του στοιχείου α), εκτός αν ορίζονται πλησιέστερες ημερομηνίες στη σύμβαση SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, και οι διατάξεις των στοιχείων β) και γ), εκτός αν ορίζονται πλησιέστερες ημερομηνίες στο παράρτημα Ι της παρούσας οδηγίας, δεν εφαρμόζονται σε πλοίο του οποίου η τρόπιδά ετέθη ή το οποίο ευρίσκετο σε παρόμοιο στάδιο ναυπήγησης:

i) πριν από την 1η Ιανουαρίου 1940: μέχρι την 1η Ιουλίου 2006·

ii) την 1η Ιανουαρίου 1940 ή μετά την ημερομηνία αυτή, αλλά πριν τις 31 Δεκεμβρίου 1962: μέχρι την 1η Ιουλίου 2007·

iii) την 1η Ιανουαρίου 1963 ή μετά την ημερομηνία αυτή, αλλά πριν τις 31 Δεκεμβρίου 1974: μέχρι την 1η Ιουλίου 2008·

iv) την 1η Ιανουαρίου 1975 ή μετά την ημερομηνία αυτή, αλλά πριν τις 31 Δεκεμβρίου 1984: μέχρι την 1η Ιουλίου 2009·

v) την 1η Ιανουαρίου 1985 ή μετά την ημερομηνία αυτή, αλλά πριν την 1η Ιουλίου 1998: μέχρι την 1η Ιουλίου 2010.

4. Όσον αφορά τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη:

α) Τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη που ναυπηγούνται ή υφίστανται επισκευές, μετασκευές ή μετατροπές μεγάλης κλίμακας από 1ης Ιανουαρίου 1996 και εξής πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού X/3 της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, εκτός εάν:

i) η τρόπιδά τους είχε ήδη τεθεί ή βρίσκονταν σε αντίστοιχο στάδιο ναυπήγησης το αργότερο την 4η Ιουνίου 1998,

ii) έχουν παραδοθεί και τέθηκαν σε υπηρεσία το αργότερο την 4η Δεκεμβρίου 1998 και

iii) πληρούν στο ακέραιο τις απαιτήσεις του κώδικα ασφαλείας για τα δυναμικώς στηριζόμενα σκάφη (κώδικας DSC) που περιλαμβάνεται στο ψήφισμα Α.373(Χ) της ολομέλειας του ΙΜΟ, της 14ης Νοεμβρίου 1977, όπως τροποποιήθηκε με το ψήφισμα MSC 37(63) της επιτροπής ναυτιλιακής ασφαλείας, της 19ης Μαΐου 1994·

β) τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη που έχουν ναυπηγηθεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 1996 και πληρούν τις απαιτήσεις του κώδικα HSC εξακολουθούν να λειτουργούν σύμφωνα με τα πιστοποιητικά που τους έχουν δοθεί βάσει του εν λόγω κώδικα.

Τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη που έχουν ναυπηγηθεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 1996 και δεν πληρούν τις απαιτήσεις του κώδικα HSC δεν μπορούν να εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, εκτός αν εκτελούσαν ήδη εσωτερικά δρομολόγια σ' ένα κράτος μέλος την 4η Ιουνίου 1998, οπότε μπορεί να τους επιτραπεί να συνεχίσουν να εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια σ' αυτό το κράτος μέλος· τα σκάφη αυτά οφείλουν να πληρούν τις απαιτήσεις του κώδικα DSC·

γ) η ναυπήγηση και η συντήρηση των επιβατηγών ταχύπλοων σκαφών και του εξοπλισμού τους πρέπει να είναι σύμφωνες με τους κανόνες «αναγνωρισμένου οργανισμού» για την κατάταξη ταχύπλοων σκαφών ή με ισοδύναμους κανόνες που χρησιμοποιούνται από μια αρχή σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 2 της οδηγίας 94/57/ΕΚ.

Άρθρο 7

Απαιτήσεις ευστάθειας και σταδιακός παροπλισμός των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (ro-ro)

1. Όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) των κατηγοριών Α, Β και Γ, των οποίων είχε τοποθετηθεί η τρόπιδά ή τα οποία βρίσκονταν σε ανάλογο στάδιο ναυπήγησης κατά ή μετά την 1η Οκτωβρίου 2004, πρέπει να πληρούν τις διατάξεις των άρθρων 6, 8 και 9 της οδηγίας 2003/25/ΕΚ.

2. Όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) των κατηγοριών Α και Β, των οποίων είχε τοποθετηθεί η τρόπιδά ή τα οποία βρίσκονταν σε ανάλογο στάδιο ναυπήγησης πριν από την 1η Οκτωβρίου 2004, πρέπει να πληρούν τις διατάξεις των άρθρων 6, 8 και 9 της οδηγίας 2003/25/ΕΚ το αργότερο από την 1η Οκτωβρίου 2010, εκτός αν έχουν παροπλιστεί κατά την εν λόγω ημερομηνία ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία κατά την οποία θα φθάσουν στην ηλικία των 30 ετών, αλλά οπωσδήποτε από την 1η Οκτωβρίου 2015 το αργότερο.

Άρθρο 8

Απαιτήσεις ασφαλείας για άτομα μειωμένης κινητικότητας

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη λήψη των κατάλληλων μέτρων, βάσει, εφόσον είναι εφικτό, των κατευθυντήριων γραμμών του παραρτήματος III, για να παρέχεται στα άτομα μειωμένης κινητικότητας η δυνατότητα να έχουν ασφαλή πρόσβαση σε όλα τα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών Α, Β, Γ και Δ και σε όλα τα ταχύπλοα σκάφη, τα οποία χρησιμοποιούνται για δημόσιες μεταφορές και των οποίων είχε τοποθετηθεί η τρόπιδα ή τα οποία βρίσκονταν σε ανάλογο στάδιο ναυπήγησης κατά ή μετά την 1η Οκτωβρίου 2004.

2. Τα κράτη μέλη συμβουλευούνται και συνεργάζονται με τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις των ατόμων μειωμένης κινητικότητας σχετικά με την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών που περιλαμβάνονται στο παράρτημα III.

3. Για τους σκοπούς της μετασκευής επιβατηγών πλοίων των κατηγοριών Α, Β, Γ και Δ και ταχύπλων επιβατηγών σκαφών, τα οποία χρησιμοποιούνται για δημόσιες μεταφορές και των οποίων είχε τοποθετηθεί η τρόπιδα ή τα οποία βρίσκονταν σε ανάλογο στάδιο ναυπήγησης πριν από την 1η Οκτωβρίου 2004, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις κατευθυντήριες γραμμές που περιλαμβάνονται στο παράρτημα III, εφόσον είναι λογικό και εφικτό από οικονομική άποψη.

Τα κράτη μέλη καταρτίζουν εθνικό σχέδιο δράσης σχετικά με τον τρόπο με τον οποίον οι κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται στα πλοία και τα σκάφη αυτά. Διαβιβάζουν στην Επιτροπή το σχέδιο αυτό το αργότερο στις 17 Μαΐου 2005.

4. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή, το αργότερο στις 17 Μαΐου 2006, σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος άρθρου όσον αφορά όλα τα κατά την παράγραφο 1 επιβατηγά πλοία, τα κατά την παράγραφο 3 επιβατηγά πλοία τα οποία έχουν άδεια να μεταφέρουν περισσότερους από 400 επιβάτες, και όλα τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη.

Άρθρο 9

Πρόσθετες απαιτήσεις ασφαλείας, ισοδύναμες απαιτήσεις, εξαιρέσεις και μέτρα διασφάλισης

1. Εάν ένα κράτος μέλος ή μια ομάδα κρατών μελών κρίνει ότι οι ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλείας πρέπει να βελτιωθούν σε ορισμένες περιπτώσεις, λόγω ειδικών τοπικών συνθηκών, και εάν έχει αποδειχθεί η ανάγκη αυτή, τότε αυτό το κράτος ή τα κράτη μπορούν, με τη διαδικασία της παραγράφου 4, να λαμβάνουν μέτρα για τη βελτίωση των απαιτήσεων ασφαλείας.

2. Ένα κράτος μέλος μπορεί, με τη διαδικασία της παραγράφου 4, να θεσπίζει μέτρα που επιτρέπουν την εφαρμογή απαιτήσεων ισοδύναμων προς τους κανονισμούς του παραρτήματος I, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω ισοδύναμες απαιτήσεις είναι τουλάχιστον εξίσου αποτελεσματικές με τους κανονισμούς αυτούς.

3. Εφόσον δεν υποβαθμίζεται το επίπεδο ασφαλείας, ένα κράτος μέλος μπορεί, με τη διαδικασία της παραγράφου 4, να θεσπίζει μέτρα για να εξαιρεί πλοία από ορισμένες ειδικές απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, προκειμένου για την εκτέλεση εσωτερικών δρομολογίων στο κράτος αυτό, συμπεριλαμβανομένων των αρχιπελαγικών περιοχών των προφυλαγμένων από τις συνθήκες της ανοιχτής θάλασσας, υπό ορισμένες προϋποθέσεις λειτουργίας, όπως μικρότερο σημαντικό ύψος κύματος, περιορισμένη χρονική περίοδος του έτους, δρομολόγιο μόνον κατά τη διάρκεια της ημέρας ή με κατάλληλες κλιματικές ή καιρικές συνθήκες, ή περιορισμένη διάρκεια πλού, ή εγγύτητα προς υπηρεσίες διάσωσης.

4. Το κράτος μέλος μέλος το οποίο κάνει χρήση των διατάξεων των παραγράφων 1, 2 ή 3 ενεργεί σύμφωνα με τη διαδικασία των εδαφίων 2 έως 6 της παρούσας παραγράφου:

Το κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή τα μέτρα που προτίθεται να θεσπίσει, με τις διευκρινίσεις που απαιτούνται ώστε να αποδεικνύεται ότι διατηρείται επαρκώς το επίπεδο ασφαλείας.

Εάν, εντός 6 μηνών από την κοινοποίηση, αποφασιστεί, με τη διαδικασία του άρθρου 11 παράγραφος 2, ότι τα προτεινόμενα μέτρα δεν δικαιολογούνται, πρέπει να ζητηθεί από το εν λόγω κράτος μέλος να τροποποιήσει ή να μην θεσπίσει τα προτεινόμενα μέτρα.

Τα θεσπιζόμενα μέτρα καθορίζονται στη σχετική εθνική νομοθεσία και ανακοινώνονται στην Επιτροπή, η οποία ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη με όλες τις σχετικές διευκρινίσεις.

Κάθε μέτρο αυτού του είδους εφαρμόζεται σε όλα τα επιβατηγά πλοία της ίδιας κατηγορίας ή στα σκάφη που εκτελούν δρομολόγια υπό τους ίδιους καθοριζόμενους όρους, χωρίς διακρίσεις λόγω της σημαίας τους ή της εθνικότητας ή της έδρας του φορέα εκμετάλλευσής τους.

Τα μέτρα της παραγράφου 3 ισχύουν μόνον καθ' όσον χρόνο το πλοίο ή σκάφος εκτελεί δρομολόγια υπό τους καθοριζόμενους όρους.

5. Όταν κράτος μέλος κρίνει ότι ένα επιβατηγό πλοίο ή σκάφος που εκτελεί εσωτερικό δρομολόγιο στο κράτος αυτό, παρ' όλο ότι πληροί τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας δημιουργεί σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια της ζωής, της περιουσίας ή του περιβάλλοντος, η λειτουργία του εν λόγω πλοίου ή σκάφους μπορεί να ανασταλεί, ή να επιβληθούν περαιτέρω μέτρα ασφαλείας, μέχρις ότου εκλείψει ο κίνδυνος.

Στις ανωτέρω περιπτώσεις, ακολουθείται η εξής διαδικασία:

α) το κράτος μέλος ενημερώνει αμελλητί την Επιτροπή και τα λοιπά κράτη μέλη για την απόφασή του, εκθέτοντας τεκμηριωμένα τους σχετικούς λόγους·

β) η Επιτροπή εξετάζει κατά πόσον η αναστολή ή τα περαιτέρω μέτρα δικαιολογούνται λόγω σοβαρού κινδύνου για την ασφάλεια και το περιβάλλον·

γ) αποφασίζεται, με τη διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 2, εάν η απόφαση του κράτους μέλους να αναστείλει τη λειτουργία του εν λόγω πλοίου ή σκάφους ή να επιβάλει τα περαιτέρω μέτρα ασφαλείας είναι δικαιολογημένη λόγω σοβαρού κινδύνου για την ασφάλεια της ζωής ή της περιουσίας ή για περιβαλλοντικούς λόγους και, εφόσον η αναστολή ή τα μέτρα δεν είναι δικαιολογημένα, ότι το εν λόγω κράτος μέλος πρέπει να αποσύρει την αναστολή ή τα μέτρα.

Άρθρο 10

Προσαρμογές

1. Τα παρακάτω μπορούν να προσαρμόζονται προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι διεθνείς εξελίξεις, ιδίως στα πλαίσια του IMO:

α) οι ορισμοί του άρθρου 2 στοιχεία α), β), γ), δ) και κβ)·

β) οι διατάξεις για τις διαδικασίες και κατευθυντήριες γραμμές για τις επιθεωρήσεις του άρθρου 12·

γ) οι διατάξεις σχετικά με τη σύμβαση SOLAS του 1974 και τον κώδικα HSC, περιλαμβανομένων των μεταγενέστερων τροποποιήσεων της, που καθορίζονται στα άρθρα 4 παράγραφος 3, 6 παράγραφος 4, 12 παράγραφος 3 και 13 παράγραφος 3·

δ) οι ειδικές μνείες στις «διεθνείς συμβάσεις» και στις αποφάσεις του IMO στις οποίες αναφέρονται τα άρθρα 2 στοιχεία ζ), ιγ) και ιδ), 3 παράγραφος 2 στοιχείο α), 6 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ), 6 παράγραφος 2 στοιχείο β) και 13 παράγραφος 3.

2. Τα παραρτήματα είναι δυνατόν να τροποποιούνται έτσι ώστε:

α) να εφαρμόζονται, για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, οι τροποποιήσεις που επέρχονται στις διεθνείς συμβάσεις·

β) να βελτιώνονται οι τεχνικές τους προδιαγραφές με βάση την αποκτώμενη πείρα.

3. Τα κατά τις παραγράφους 1 και 2 μέτρα, τα οποία αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 3.

4. Οι τροποποιήσεις των διεθνών νομοθετημάτων περί των οποίων το άρθρο 2 της παρούσας οδηγίας μπορούν να αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας κατ'εφαρμογήν του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002.

Άρθρο 11

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφαλείας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) που συστάθηκε με το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η προθεσμία του άρθρου 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται δίμηνη.

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται το άρθρο 5α, παράγραφοι 1 έως 4, και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της απόφασης αυτής.

Άρθρο 12

Επιθεωρήσεις

1. Κάθε νέο επιβατηγό πλοίο υποβάλλεται, από την αρχή του κράτους σημαίας, στις οριζόμενες στα στοιχεία α) έως γ) επιθεωρήσεις:

α) επιθεώρηση πριν το πλοίο τεθεί σε υπηρεσία·

β) περιοδική επιθεώρηση ανά δωδεκάμηνο· και

γ) επιπλέον επιθεωρήσεις, όταν προκύπτει ανάγκη.

2. Κάθε υπάρχον επιβατηγό πλοίο υποβάλλεται, από την αρχή του κράτους σημαίας, στις οριζόμενες στα στοιχεία α) έως γ) επιθεωρήσεις:

α) αρχική επιθεώρηση πριν το πλοίο τεθεί σε υπηρεσία σε εσωτερικά δρομολόγια σε φιλοξενούν κράτος, προκειμένου για υπάρχοντα πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια στο κράτος μέλος του οποίου έχουν δικαίωμα να φέρουν τη σημαία

β) περιοδική επιθεώρηση ανά δωδεκάμηνο·

γ) επιπλέον επιθεωρήσεις, όταν προκύπτει ανάγκη.

3. Κάθε επιβατηγό ταχύπλοο σκάφος το οποίο, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 παράγραφος 4 της παρούσας οδηγίας, οφείλει να πληροί τις απαιτήσεις του κώδικα HSC, υποβάλλεται, από την αρχή του κράτους σημαίας, στις επιθεωρήσεις που απαιτούνται βάσει του εν λόγω κώδικα.

Κάθε επιβατηγό ταχύπλοο σκάφος το οποίο, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 4 της παρούσας οδηγίας, οφείλει να πληροί τις απαιτήσεις του κώδικα DSC, υποβάλλεται από την αρχή του κράτους σημαίας στις επιθεωρήσεις που απαιτούνται βάσει του κώδικα αυτού.

4. Ακολουθούνται οι διαδικασίες και κατευθυντήριες γραμμές επιθεωρήσεων για την έκδοση του πιστοποιητικού ασφαλείας επιβατηγού πλοίου, που καθορίζονται στο ψήφισμα Α.746(18) της ολομέλειας του ΙΜΟ, της 4ης Νοεμβρίου 1993, σχετικά με κατευθυντήριες γραμμές επιθεώρησης σύμφωνα με το εναρμονισμένο σύστημα επιθεώρησης και πιστοποίησης, ή διαδικασίες που επιτρέπουν να επιτυγχάνεται ο ίδιος στόχος.

5. Οι επιθεωρήσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 1, 2 και 3 διενεργούνται αποκλειστικά από τους επιθεωρητές είτε της ίδιας της αρχής του κράτους σημαίας, είτε ενός αναγνωρισμένου οργανισμού, είτε του κράτους μέλους που έχει εξουσιοδοτηθεί από το κράτος σημαίας να διενεργεί επιθεωρήσεις, για να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση προς όλες τις ισχύουσες απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 13

Πιστοποιητικά

1. Όλα τα νέα και όλα τα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου συμφώνως προς την παρούσα οδηγία. Το πιστοποιητικό ασφαλείας καταρτίζεται σύμφωνα προς το υπόδειγμα του παραρτήματος II. Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται από την αρχή του κράτους σημαίας, μετά την αρχική επιθεώρηση κατά το άρθρο 12 παράγραφος 1 στοιχείο α) και παράγραφος 2 στοιχείο α).

2. Το πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου εκδίδεται για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τους 12 μήνες. Η αρχή του κράτους σημαίας μπορεί να παρατείνει τη διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού για περίοδο χάριτος διαρκείας έως ενός μηνός από την ημερομηνία λήξεως που αναγράφεται σ' αυτό. Όταν χορηγείται παράταση, η νέα περίοδος ισχύος του πιστοποιητικού αρχίζει από την ημερομηνία λήξεως του υπάρχοντος πιστοποιητικού πριν από την παράτασή του.

Το πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου ανανεώνεται, αφού διενεργηθεί περιοδική επιθεώρηση, κατά την έννοια του άρθρου 12 παράγραφος 1 στοιχείο β) και παράγραφος 2 στοιχείο β).

3. Για τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη που πληρούν τις απαιτήσεις του κώδικα HSC, η αρχή του κράτους σημαίας εκδίδει πιστοποιητικό ασφαλείας ταχύπλοου σκάφους και άδεια εκτέλεσης πλόων με ταχύπλοο σκάφος, σύμφωνα με τις διατάξεις του κώδικα HSC.

Η αρχή του κράτους σημαίας θα χορηγεί σε κάθε επιβατηγό ταχύπλοο σκάφος το οποίο πληροί τις προϋποθέσεις του κώδικα DSC, ένα πιστοποιητικό κατασκευής και εξοπλισμού DSC καθώς και μία άδεια λειτουργίας ταχύπλοου σκάφους DSC σύμφωνα με τις διατάξεις του κώδικα DSC.

Πριν εκδώσει την άδεια εκτέλεσης πλόων για επιβατηγό ταχύπλοο σκάφος που εκτελεί εσωτερικά δρομολόγια σε φιλοξενούν κράτος, η αρχή του κράτους σημαίας πρέπει να συνεννοηθεί με το φιλοξενούν κράτος, σχετικά με τους όρους από τους οποίους εξαρτάται η εκτέλεση πλόων από το συγκεκριμένο σκάφος στο κράτος αυτό. Η αρχή του κράτους σημαίας πρέπει να αναγράφει όλους αυτούς τους όρους στην άδεια εκτέλεσης πλόων.

4. Οι εξαιρέσεις που χορηγούνται σε πλοία ή σκάφη δυνάμει και σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφος 3, αναγράφονται στο πιστοποιητικό του πλοίου ή του σκάφους.

Άρθρο 14

Κανονισμοί της σύμβασης SOLAS του 1974

1. Για τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν διεθνή δρομολόγια η Κοινότητα υποβάλλει αιτήματα στον ΙΜΟ, ζητώντας:

α) να επιταχυνθούν οι διεξαγόμενες εργασίες του ΙΜΟ για την αναθεώρηση των κανονισμών των κεφαλαίων II-1, II-2 και III της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, που αφορούν ζητήματα τα οποία επαφίενται στη διακριτική ευχέρεια της αρχής, με σκοπό τη διατύπωση εναρμονισμένης ερμηνείας των εν λόγω κανονισμών και την έγκριση αντίστοιχης τροποποίησής τους, και

β) να θεσπιστούν μέτρα για την υποχρεωτική εφαρμογή των αρχών στις οποίες βασίζονται οι διατάξεις της εγκυκλίου αριθ. 606 της MSC για τη συναίνεση του κράτους λιμένα στις εξαιρέσεις της SOLAS.

2. Τα κατά την παράγραφο 1 αιτήματα υποβάλλονται από την προεδρία του Συμβουλίου και την Επιτροπή, με βάση τους εναρμονισμένους κανονισμούς του παραρτήματος I.

Όλα τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να εξασφαλίσουν ότι ο ΙΜΟ θα αναλάβει το συντομότερο την κατάρτιση των προαναφερθέντων κανονισμών και μέτρων.

Άρθρο 15

Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη καθορίζουν το σύστημα των κυρώσεων που επιβάλλονται στις παραβιάσεις των εθνικών διατάξεων που έχουν θεσπιστεί σε εκτέλεση της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για να εξασφαλιστεί η θέση τους σε εφαρμογή. Οι εν λόγω κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές.

Άρθρο 16

Κοινοποίηση

Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία. Η Επιτροπή ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη σχετικά.

Άρθρο 17**Κατάργηση**

Η οδηγία 98/18/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με τις οδηγίες που παρατίθενται στο Παράρτημα IV, Μέρος Α, καταργείται, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών όσον αφορά στις προθεσμίες ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής των οδηγιών που εμφανίζονται στο παράρτημα IV, μέρος Β.

Οι αναφορές στην καταργούμενη οδηγία νοούνται ως αναφορές στην παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που του παραρτήματος V.

Άρθρο 18**Έναρξη ισχύος**

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 19**Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 6 Μαΐου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. KOHOUT

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΝΕΑ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ*Περιεχόμενα*

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I — ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II-1 — ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ — ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ, ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΜΕΡΟΣ Α — ΓΕΝΙΚΑ

1. Ορισμοί που αφορούν το μέρος Β (R 2)
2. Ορισμοί που αφορούν τα μέρη Γ, Δ και Ε (R 3)

ΜΕΡΟΣ Β — ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΣΕ ΑΘΙΚΤΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΒΛΑΒΗΣ

1. Ψήφισμα για την ευστάθεια σε άδικτη κατάσταση A.749 (18)
2. Στεγανή υποδιαίρεση
3. Κατακλύσιμο μήκος διαμερισμάτων (R 4)
4. Επιτρεπόμενο μήκος διαμερισμάτων (R 6)
5. Διαχωρητότητα (R 5)
6. Συντελεστής υποδιαίρεσεως
7. Ειδικοί κανόνες που αφορούν την υποδιαίρεση πλοίων (R 7)
8. Ευστάθεια πλοίων σε περίπτωση βλάβης (R 8)
- 8-1. Ευστάθεια των επιβατηγών πλοίων ro-ro σε περίπτωση βλάβης (R 8-1)
- 8-2. Ειδικές απαιτήσεις για τα επιβατηγά πλοία ro-ro που μεταφέρουν 400 και πλέον άτομα (R 8-2)
- 8-3. Ειδικές απαιτήσεις για τα επιβατηγά πλοία, πλην των επιβατηγών πλοίων ro-ro, που μεταφέρουν 400 άτομα και άνω
9. Ακραία διαφράγματα και διαφράγματα χώρου μηχανοστασίου (R 10)
10. Διπύθμενα (R 12)
11. Προσδιορισμός, χάραξη και εγγραφή εμφόρτων ισάλων γραμμών υποδιαίρεσεως (R 13)
12. Κατασκευή και αρχική δοκιμή στεγανών διαφραγμάτων, κ.λπ. (R 14)
13. Ανοίγματα σε στεγανά διαφράγματα (R 15)
14. Πλοία που μεταφέρουν φορτηγά οχήματα και προσωπικό συνοδείας (R 16)
15. Ανοίγματα στο εξωτερικό περίβλημα του πλοίου κάτωθεν της γραμμής ορίου βυθίσεως (R 17)
16. Στεγανότητα επιβατηγών πλοίων άνωθεν της γραμμής ορίου βυθίσεως (R 20)
17. Κλείσιμο των θυρών φορτώσεως φορτίου (R 20-1)
- 17-1. Στεγανότητα από το κατάστρωμα ro-ro (κατάστρωμα στεγανών) έως τους κάτω χώρους (R 20-2)
- 17-2. Πρόσβαση στα καταστρώματα ro-ro (R 20-3)
- 17-3. Κλείσιμο των διαφραγμάτων στο κατάστρωμα ro-ro (R 20-4)
18. Στοιχεία ευστάθειας (R 22)

19. Σχεδιαγράμματα ελέγχου βλαβών (R 23)
20. Ακεραιότητα του κύτους και της υπερκατασκευής, πρόληψη και έλεγχος βλαβών (R 23-2)
21. Σήμανση, περιοδική λειτουργία και επιθεώρηση των υδατοστεγών θυρών, κ.λπ. (R 24)
22. Καταχωρήσεις στο ημερολόγιο (R 25)
23. Ανυψώσιμες εξέδρες και κεκλιμένα επίπεδα αυτοκινήτων
24. Κιγκλιδώματα

ΜΕΡΟΣ Γ — ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

1. Γενικά (R 26)
2. Μηχανές εσωτερικής καύσεως (R 27)
3. Ρύθμιση αντλήσεως υδροσυλλεκτών (R 21)
4. Αριθμός και τύπος αντλιών υδροσυλλεκτών (R 21)
5. Μέσα αναποδίσεως πλοίου (R 28)
6. Μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου (R 29)
7. Πρόσθετες απαιτήσεις για τους ηλεκτρικούς και ηλεκτροϋδραυλικούς μηχανισμούς κινήσεως πηδαλίου (R 30)
8. Συστήματα εξαερισμού μηχανοστασίου (R 35)
9. Επικοινωνία μεταξύ της γέφυρας και του μηχανοστασίου (R 37)
10. Συναγερμός μηχανικών (R 38)
11. Θέση των εγκαταστάσεων έκτακτης ανάγκης (R 39)
12. Συστήματα ελέγχου μηχανολογικού εξοπλισμού (R 31)
13. Συστήματα ατμαγωγών σωλήνων (R 33)
14. Συστήματα συμπιεσμένου αέρα (R 34)
15. Προστασία κατά του θορύβου (R 36)
16. Ανελκυστήρες

ΜΕΡΟΣ Δ — ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

1. Γενικά (R 40)
2. Κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας και φωτισμού (R 41)
3. Πηγή ηλεκτρικής ενέργειας κινδύνου (R 42)
4. Συμπληρωματικός φωτισμός κινδύνου για πλοία ro-ro (R 42-1)
5. Προφυλάξεις από ηλεκτροπληξία, πυρκαϊά και λοιπούς κινδύνους ηλεκτρικής προελεύσεως (R 45)

ΜΕΡΟΣ Ε — ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ ΑΦΥΛΑΚΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΩΝ

Ειδική εξέταση (R 54)

1. Γενικά (R 46)
2. Προφυλάξεις κατά της πυρκαϊάς (R 47)
3. Προστασία από κατάκλυση (R 48)

4. Έλεγχος της μηχανής προώσεως από τη γέφυρα (R 49)
5. Επικοινωνία (R 50)
6. Σύστημα συναγερμού (R 51)
7. Συστήματα ασφαλείας (R 52)
8. Ειδικές απαιτήσεις για τις μηχανές, το λέβητα και τις ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις (R 53)
9. Αυτόματο σύστημα ελέγχου και συναγερμού (R 53.4)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II-2 — ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ, ΑΝΙΧΝΕΥΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΒΕΣΗ ΠΥΡΚΑΪΑΣ

ΜΕΡΟΣ Α — ΓΕΝΙΚΑ

1. Βασικές αρχές (R 2)
2. Ορισμοί (R 3)
3. Πυροσβεστικές αντλίες, σωληνώσεις, πυροσβεστικοί κρουνοί, εύκαμπτοι σωλήνες και ακροφύσια (R 4)
4. Μόνιμα συστήματα κατασβέσεως πυρκαϊάς (R 5 + 8 + 9 + 10)
5. Φορητοί πυροσβεστήρες (R 6)
6. Διατάξεις κατασβέσεως πυρκαϊάς στα μηχανοστάσια (R 7)
7. Ειδικές διατάξεις στα μηχανοστάσια (R 11)
8. Αυτόματα συστήματα καταβιβιστήρων και ανιχνεύσεως και συναγερμού πυρκαϊάς (R 12)
9. Μόνιμα συστήματα ανιχνεύσεως και συναγερμού πυρκαϊάς (R 13)
10. Διατάξεις για καύσιμο πετρέλαιο, λιπαντέλαιο και λοιπά εύφλεκτα πετρελαιοειδή (R 15)
11. Εξάρτιση πυροσβέστη (R 17)
12. Διάφορα (R 18)
13. Σχέδια ετοιμότητας (R 20)
14. Επιχειρησιακή ετοιμότητα και συντήρηση
15. Οδηγίες, εκπαίδευση και ασκήσεις επί του πλοίου
16. Λειτουργίες

ΜΕΡΟΣ Β — ΜΕΤΡΑ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1. Φέρων σκελετός (R 23)
2. Κύριες κατακόρυφες ζώνες και οριζόντιες ζώνες (R 24)
3. Διαφράγματα εντός των κυρίων κατακορύφων ζωνών (R 25)
4. Πυροστεγανότητα των διαφραγμάτων και των καταστροφμάτων στα νέα πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες (R 26)
5. Πυροστεγανότητα των διαφραγμάτων και των καταστροφμάτων στα νέα πλοία που μεταφέρουν έως 36 επιβάτες και στα υπάρχοντα πλοία της κατηγορίας Β που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες (R 27)
6. Μέσα διαφυγής (R 28)
- 6-1. Οδοί διαφυγής στα επιβατηγά πλοία ro-ro (R 28-1)

7. Δίοδοι και ανοίγματα σε τμήματα κλάσεως A και B (R 30, 31)
8. Προστασία κλιμάκων και ανελκυστήρων στους χώρους ενδιαιτήσεως και υπηρεσίας (R 29)
9. Συστήματα εξαερισμού (R 32)
10. Παράθυρα και παραφωτίδες (R 33)
11. Περιορισμένη χρήση καύσιμων υλικών (R 34)
12. Λεπτομέρειες κατασκευής (R 35)
13. Μόνιμα συστήματα ανιχνεύσεως και συναγερμού πυρκαϊάς και αυτόματα συστήματα καταωνιστήρων και ανιχνεύσεως και συναγερμού πυρκαϊάς (R 14) (R 36)
14. Προστασία χώρων ειδικής κατηγορίας (R 37)
15. Συστήματα περιπολιών, ανίχνευσης και συναγερμού πυρκαϊάς και μεγαφωνική εγκατάσταση αναγγελιών (R 40)
16. Αναβάθμιση των υπαρχόντων πλοίων της κατηγορίας B που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες (R 41-1)
17. Ειδικές απαιτήσεις για πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία (R 41)
18. Ειδικές απαιτήσεις για την προσγείωση ελικοπτέρων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III — ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ

1. Ορισμοί (R 3)
2. Επικοινωνίες, σωστικά σκάφη και λέμβοι περισυλλογής, ατομικά σωστικά μέσα (R 6 + 7 + 18 + 21 + 22)
3. Συναγερμός κινδύνου, επιχειρησιακές οδηγίες, εγχειρίδιο εκπαίδευσεως, καταστάσεις σταθμών συγκέντρωσης και οδηγίες έκτακτης ανάγκης (R 6 + 8 + 9 + 19 + 20)
4. Επάνδρωση σωστικών σκαφών και επίβλεψη (R 10)
5. Ρυθμίσεις συγκέντρωσης και επιβίβασης σε σωστικά σκάφη (R 11 + 23 + 25)
- 5-1. Απαιτήσεις για τα επιβατηγά πλοία ro-ro (R 26)
- 5-2. Χώρος προσγείωσης ελικοπτέρων και παραλαβής επιβαινόντων (R 28)
- 5-3. Σύστημα υποστήριξης αποφάσεων για τους πλοιάρχους (R 29)
6. Σταθμοί καθαιρέσεως (R 12)
7. Στοιβάσια σωστικού σκάφους (R 13 + 24)
8. Στοιβάσια λέμβων περισυλλογής (R 14)
- 8a. Στοιβάσια ναυτικών συστημάτων εκκένωσης (R 15)
9. Ρυθμίσεις καθαιρέσεως και ανελκύσεως σωστικού σκάφους (R 16)
10. Ρυθμίσεις επιβιβάσεως, καθαιρέσεως και ανελκύσεως λέμβου περισυλλογής (R 17)
11. Οδηγίες έκτακτης ανάγκης (R 19)
12. Επιχειρησιακή ετοιμότητα, συντήρηση και επιθεωρήσεις (R 20)
13. Εκπαίδευση και ασκήσεις εγκατάλειψης του πλοίου (R 19 + R 30)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Όταν προβλέπεται ρητά, οι κανονισμοί του παρόντος παραρτήματος εφαρμόζονται στα νέα και υπάρχοντα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών Α, Β, Γ και Δ, τα οποία εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια.

Τα νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ, μήκους μικρότερου των 24 μέτρων, πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των κανονισμών Π-1/Β/2 έως Π-1/Β/8 και Π-1/Β/10 που παρατίθενται στο παρόν παράρτημα, εκτός αν η αρχή ενός κράτους, του οποίου έχουν δικαίωμα να φέρουν τη σημαία, εγγυάται τη συμμόρφωσή τους με τους εθνικούς κανόνες του εν λόγω κράτους και ότι οι κανόνες αυτοί εξασφαλίζουν αντίστοιχο επίπεδο ασφαλείας.

Σε περίπτωση που οι κανονισμοί του παρόντος παραρτήματος δεν ισχύουν για νέα πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων, η αρχή του κράτους σημαίας εξασφαλίζει την παροχή αντίστοιχου επιπέδου ασφαλείας για τα εν λόγω πλοία, μέσω της συμμόρφωσης προς την εθνική νομοθεσία.

Τα υπάρχοντα πλοία των κατηγοριών Γ και Δ δεν χρειάζεται να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς των κεφαλαίων Π-1 και Π-2 του παρόντος παραρτήματος, με την προϋπόθεση ότι η αρχή ενός κράτους, του οποίου έχουν δικαίωμα να φέρουν τη σημαία, εγγυάται τη συμμόρφωσή τους με τους εθνικούς κανόνες του εν λόγω κράτους και ότι οι κανόνες αυτοί εξασφαλίζουν αντίστοιχο επίπεδο ασφαλείας.

Στις περιπτώσεις όπου στο παρόν παράρτημα απαιτείται η εφαρμογή μιας απόφασης του ΙΜΟ για τα υπάρχοντα πλοία, τα πλοία που κατασκευάστηκαν μέχρι δύο χρόνια μετά την ημερομηνία έκδοσης από τον ΙΜΟ της εν λόγω απόφασης, δεν χρειάζεται να συμμορφώνονται με την απόφαση αυτή εφόσον συμμορφώνονται με την ή τις τυχόν προηγούμενες σχετικές αποφάσεις.

Ως «σημαντικές» επισκευές, μετασκευές και τροποποιήσεις νοούνται π.χ.:

— Κάθε αλλαγή που μεταβάλλει ουσιωδώς τις διαστάσεις του πλοίου,

παράδειγμα: επιμήκυνση με την προσθήκη νέου τμήματος,

— Κάθε αλλαγή που μεταβάλλει ουσιωδώς την ικανότητα μεταφοράς επιβατών του πλοίου,

παράδειγμα: Μετασκευή του καταστρώματος οχημάτων σε χώρους ενδιαιτήσεως επιβατών,

— Κάθε αλλαγή που παρατείνει ουσιωδώς την ωφέλιμη διάρκεια ζωής του πλοίου,

παράδειγμα: Ανακαίνιση των χώρων ενδιαιτήσεως των επιβατών σ' ένα ολόκληρο κατάστρωμα.

Η ένδειξη «(R ...)» η οποία ακολουθεί ορισμένους τίτλους κανονισμών του παρόντος παραρτήματος αναφέρεται στους κανονισμούς της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, επί των οποίων βασίζονται οι κανονισμοί του παρόντος παραρτήματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΙ-1

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ — ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ, ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΜΕΡΟΣ Α

ΓΕΝΙΚΑ

1 Ορισμοί που αφορούν το μέρος Β (R 2)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Έμφορτος ισάλος γραμμή υποδιαίρεσεως είναι η ισάλος γραμμή που λαμβάνεται υπόψη κατά τον προσδιορισμό της υποδιαίρεσεως του πλοίου.
2. Ανωτάτη έμφορτος ισάλος γραμμή υποδιαίρεσεως είναι η ισάλος γραμμή που αντιστοιχεί στο μέγιστο βύθισμα που επιτρέπεται από τους εφαρμοζόμενους κανόνες υποδιαίρεσεως.
2. Μήκος του πλοίου είναι το μήκος που μετράται μεταξύ των καθέτων που φέρονται στα άκρα της ανωτάτης εμφόρτου ισάλου γραμμής υποδιαίρεσεως.
3. Πλάτος του πλοίου είναι το μέγιστο πλάτος εξωτερικώς μεταξύ των νομέων, μετρούμενο επί ή κάτωθεν της ανωτάτης εμφόρτου ισάλου γραμμής υποδιαίρεσεως.

4. Βύθισμα είναι η κατακόρυφος απόσταση στο μέσο του πλοίου, από τη γραμμή βάσεως σχεδιάσεως μέχρι της εμφόρτου ισάλου γραμμής υποδιαρέσεως.
5. Νεκρό βάρος είναι η διαφορά σε τόνους μεταξύ του εκτοπίσματος του πλοίου σε νερό ειδικού βάρους 1,025 στην εμφόρτο ισάλο γραμμή που αντιστοιχεί στο ύψος των εξάλων θέρους και του άφορτου εκτοπίσματος.
6. Άφορτο εκτόπισμα είναι το εκτόπισμα πλοίου σε τόνους άνευ φορτίου, καυσίμων, λιπαντελαίων, θαλασσέρματος, ποσίου και τροφοδοτικού ύδατος στις δεξαμενές, αναλώσιμων υλικών και επιβατών και πληρώματος με τις αποσκευές τους.
7. Κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων είναι το ανώτατο κατάστρωμα μέχρι του οποίου φέρονται τα εγκάρσια στεγανά διαφράγματα.
8. Γραμμή ορίου βυθίσεως είναι μια γραμμή που χαράσσεται τουλάχιστον 76 χιλιοστόμετρα κάτωθεν της άνω επιφάνειας του καταστρώματος στεγανών στην πλευρά του πλοίου.
9. Διαχωρητότης χώρου είναι το ποσοστό επί τοις εκατό του χώρου τούτου, ο οποίος δύναται να πληρωθεί δι' ύδατος. Ο όγκος ενός χώρου, ο οποίος εκτείνεται άνωθεν της γραμμής ορίου βυθίσεως, θα μετράται μόνο μέχρι του ύψους της γραμμής αυτής.
10. Ως μηχανοστάσιο λαμβάνεται ο χώρος που εκτείνεται από της άνω όψεως της τρόπιδος μέχρι της γραμμής ορίου βυθίσεως και μεταξύ των κυρίων εγκάρσιων στεγανών διαφραγμάτων τα οποία ορίζουν τους χώρους που καταλαμβάνονται από τις κύριες και βοηθητικές μηχανές προώσεως και τους λέβητες που χρησιμοποιούνται για την πρόωση.
11. Χώροι επιβατών είναι οι χώροι που προορίζονται για την ενδιαιτήση και χρήση των επιβατών, με εξαίρεση τους χώρους αποσκευών, αποθηκών, τροφαποθηκών και χώρων ταχυδρομείου.
12. Στεγανό, όσον αφορά την κατασκευή, σημαίνει ικανό να προλαμβάνει την εισροή ύδατος διά μέσου της δομής προς οποιαδήποτε κατεύθυνση κάτωθεν της στήλης ύδατος που δύναται να προκύψει στην άδικτη κατάσταση ή σε συνθήκες βλάβης.
13. Καιροστεγές σημαίνει ότι το νερό δεν εισέρχεται στο πλοίο υπό οποιεσδήποτε συνθήκες ανέμου και κυμάτων.
14. Επιβατηγό πλοίο το-το σημαίνει επιβατηγό πλοίο με χώρους φορτίου το-το ή με χώρους ειδικής κατηγορίας όπως ορίζεται στον κανονισμό II-2/A/2.

2 Ορισμοί που αφορούν τα μέρη Γ, Δ και Ε (R 3)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. 1. Σύστημα ελέγχου του μηχανισμού κινήσεως πηδαλίου: πρόκειται για εξοπλισμό μέσω του οποίου μεταδίδονται εντολές από τη γέφυρα στις κινητήριες μονάδες του μηχανισμού κινήσεως. Τα εν λόγω συστήματα ελέγχου του μηχανισμού κινήσεως περιλαμβάνουν πομπούς, δέκτες, υδραυλικές αντλίες και του σχετικού κινητήρες, μηχανικές διατάξεις ελέγχου, σωληνώσεις και καλώδια.
2. Κύριος μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου είναι τα μηχανήματα, οι μονάδες θέσεως σε κίνηση του πηδαλίου, οι μονάδες ισχύος για την κίνηση του πηδαλίου, εάν υπάρχουν, και ο βοηθητικός εξοπλισμός και τα μέσα εφαρμογής ροπής στρέψεως στον κορμό του πηδαλίου (π.χ. οίαξ ή τετραγωνικό) που απαιτούνται για την αποτελεσματική κίνηση του πηδαλίου για τους σκοπούς της πηδαλιουχίσεως του πλοίου υπό κανονικές συνθήκες υπηρεσίας.
2. Μονάδα ισχύος του μηχανισμού κινήσεως πηδαλίου είναι:
 1. στην περίπτωση του ηλεκτρικού μηχανισμού κινήσεως πηδαλίου, ηλεκτροκινητήρας μετά του σχετικού ηλεκτρικού εξοπλισμού·
 2. στην περίπτωση του ηλεκτρο-υδραυλικού μηχανισμού κινήσεως πηδαλίου, ηλεκτροκινητήρας μετά του σχετικού ηλεκτρικού εξοπλισμού και συνδεδεμένης αντλίας·
 3. στην περίπτωση άλλων υδραυλικών μηχανισμών κινήσεως πηδαλίου, κινητήρια μηχανή και συνδεδεμένη αντλία.
3. Βοηθητικός μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου είναι ο εξοπλισμός εκτός των στοιχείων του κύριου μηχανισμού του πηδαλίου που απαιτείται για την πηδαλιούχηση του πλοίου σε περίπτωση βλάβης του κύριου μηχανισμού κινήσεως πηδαλίου, εξαιρουμένου του οίακα, του τετραγωνικού ή εξαρτημάτων που εξυπηρετούν τον ίδιο σκοπό.
4. Κανονική κατάσταση λειτουργίας και ενδιαιτήσεως είναι η κατάσταση κατά την οποία το πλοίο ως σύνολο, οι μηχανές, οι υπηρεσίες, τα μέσα και τα βοηθήματα που εξασφαλίζουν την πρόωση, την ικανότητα πηδαλιουχίσεως, την ασφαλή ναυσιπλοία, την ασφάλεια από πυρκαϊά και κατάκλυση, τις εσωτερικές και εξωτερικές επικοινωνίες και σήματα, τα μέσα διαφυγής και τα βίντσια λέμβων κινδύνου καθώς και οι σχεδιασθείσες άνετες συνθήκες ενδιαιτήσεως είναι σε λειτουργία και λειτουργούν κανονικά.

5. Κατάσταση έκτακτης ανάγκης είναι η κατάσταση κατά την οποία υπηρεσίες που απαιτούνται για την κανονική κατάσταση λειτουργίας και ενδιατήσεως δεν λειτουργούν λόγω βλάβης της κύριας πηγής ηλεκτρικής ενέργειας.
6. Κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας είναι μια πηγή που αποσκοπεί στην παροχή ηλεκτρικής ενέργειας στον κύριο πίνακα διανομής προς διανομή σε όλες τις υπηρεσίες που απαιτούνται για τη διατήρηση του σκάφους υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας και ενδιατήσεως.
7. Νεκρή κατάσταση πλοίου είναι η κατάσταση κατά την οποία το κύριο σύστημα προώσεως, οι λέβητες και τα βοηθητικά μηχανήματα δεν είναι σε λειτουργία λόγω απουσίας ενέργειας.
8. Κύριος σταθμός ηλεκτρικής ενέργειας είναι ο χώρος στον οποίο ευρίσκεται η κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας.
9. Κύριος πίνακας διανομής είναι ένας πίνακας διανομής που τροφοδοτείται από την κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας και αποσκοπεί στη διανομή ηλεκτρικής ενέργειας στις υπηρεσίες του πλοίου.
10. Πίνακας διανομής έκτακτης ανάγκης είναι ένας πίνακας διανομής, ο οποίος, σε περίπτωση βλάβης του κύριου συστήματος ηλεκτρικής ενέργειας, τροφοδοτείται απευθείας από την πηγή ηλεκτρικής ενέργειας κινδύνου ή από την προσωρινή πηγή ηλεκτρικής ενέργειας έκτακτης ανάγκης και αποσκοπεί στη διανομή ηλεκτρικής ενέργειας στις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης.
11. Πηγή ηλεκτρικής ενέργειας κινδύνου είναι μια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας που αποσκοπεί στην τροφοδότηση του πίνακα διανομής ανάγκης σε περίπτωση βλάβης της τροφοδοσίας από την κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας.
12. Μέγιστη πρόσω υπηρεσιακή ταχύτητα είναι η μέγιστη ταχύτητα, την οποία το πλοίο έχει σχεδιαστεί να διατηρεί κατά την υπηρεσία στη θάλασσα με το μέγιστο βύθισμα.
13. Μέγιστη ταχύτητα ανάποδα είναι η ταχύτητα που εκτιμάται ότι δύναται να επιτύχει το πλοίο στη σχεδιασθείσα μέγιστη ισχύ αναποδίσεως με το μέγιστο βύθισμα.
- 14α. Μηχανοστάσια είναι όλα τα μηχανοστάσια κατηγορίας Α και όλοι οι άλλοι χώροι που περιλαμβάνουν τα μηχανήματα προώσεως, τους λέβητες, τις μονάδες καυσίμου πετρελαίου, τις ατμομηχανές και τις μηχανές εσωτερικής καύσεως, τις γεννήτριες και τις κύριες ηλεκτρικές μηχανές, τους σταθμούς ανεφοδιασμού, τα μηχανήματα ψύξεως, σταθεροποιήσεως, εξαερισμού και κλιματισμού καθώς και χώροι παρεμφερείς προς τους ανωτέρω και οι δίοδοι που οδηγούν στους χώρους αυτούς.
- 14β. Μηχανοστάσια κατηγορίας Α είναι οι χώροι εκείνοι και οι προσβάσεις προς αυτούς, που περιέχουν:
 1. μηχανές εσωτερικής καύσεως που χρησιμοποιούνται για την κύρια πρόωση· ή
 2. μηχανές εσωτερικής καύσεως που χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από την κύρια πρόωση, αν αυτές αποδίδουν αθροιστικά συνολική ισχύ τουλάχιστον 375 kW· ή
 3. λέβητα που καίει πετρέλαιο ή μονάδα προετοιμασίας πετρελαίου για καύση.
15. Σύστημα κινητήριας δύναμης είναι ο υδραυλικός εξοπλισμός που έχει στόχο την παροχή κινητήριας δύναμης για τη στροφή του άξονα του πηδαλίου, και περιλαμβάνει κινητήρια(-ες) μονάδα ή μονάδες του μηχανισμού κινήσεως του πηδαλίου, μαζί με τις σχετικές σωληνώσεις και τα βοηθητικά εξαρτήματα και ένα σύστημα ενεργοποίησης (γρύλο) του άξονα πηδαλίου. Τα συστήματα κινητήριας δύναμης ενδεχομένως βασίζονται σε κοινά μηχανικά στοιχεία, δηλαδή μοχλός περιστροφής του σώματος του πηδαλίου (λαγουδέρα), τόξο πηδαλίου και άξονα πηδαλίου, ή σε στοιχεία που εξυπηρετούν τον ίδιο σκοπό.
16. Σταθμοί ελέγχου είναι οι χώροι όπου βρίσκεται ο ραδιοεξοπλισμός του πλοίου ή ο κύριος εξοπλισμός ναυσιπλοΐας ή η πηγή ηλεκτρικής ενέργειας κινδύνου ή οι χώροι όπου συγκεντρώνεται ο εξοπλισμός πυρανίχνευσης ή πυροπροστασίας.

ΜΕΡΟΣ Β

ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΣΕ ΑΘΙΚΤΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΒΛΑΒΗΣ

1. Ψήφισμα για την ευστάθεια σε άθικτη κατάσταση A.749 (18)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Α, Β, Γ ΚΑΙ Δ ΜΗΚΟΥΣ 24 ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ:

Όλες οι κατηγορίες νέων πλοίων μήκους 24 μέτρων και άνω θα συμμορφώνονται προς τις σχετικές διατάξεις που αφορούν τα επιβατηγά πλοία του κώδικα για την ευστάθεια σε άθικτη κατάσταση, ο οποίος θεσπίστηκε στις 4 Νοεμβρίου 1993 από τον ΙΜΟ, κατά την 18η συνέλευση της ολομέλειάς του με το ψήφισμα A.749 (18).

Σε περίπτωση που τα κράτη μέλη κρίνουν ότι η εφαρμογή του κριτηρίου δριμύος ανέμου και διατοίχισης της απόφασης Α.749 (18) του ΙΜΟ δεν είναι κατάλληλη, είναι δυνατό να εφαρμοστεί μια εναλλακτική προσέγγιση που να εξασφαλίζει ικανοποιητική ευστάθεια. Αυτή η προσέγγιση θα πρέπει να υποστηρίζεται από αποδεικτικά στοιχεία προς την Επιτροπή, τα οποία επιβεβαιώνουν ότι επιτυγχάνεται ένα αντίστοιχο επίπεδο ασφάλειας.

ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Α ΚΑΙ Β ΜΗΚΟΥΣ 24 ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ:

Όλα τα υπάρχοντα πλοία των κατηγοριών Α και Β θα πρέπει, σε όλες τις συνθήκες φορτώσεως, να ικανοποιούν τα κατωτέρω κριτήρια ευστάθειας, ύστερα από διόρθωση εξαιτίας της επιδράσεως της ελεύθερης επιφανείας των υγρών σε δεξαμενές σύμφωνα με τις παραδοχές της παραγράφου 3.3 του ψηφίσματος Α. 749 (18) του ΙΜΟ ή ισοδύναμες παραδοχές.

(α) Η περιοχή κάτωθεν της καμπύλης του μοχλοβραχίονα ανόρθωσης (καμπύλη GZ) δεν πρέπει να είναι κατώτερη των:

- (i) 0,055 μέτρων-ακτινίων μέχρι γωνία κλίσης 30°,
- (ii) 0,09 μέτρων-ακτινίων μέχρι γωνία κλίσης 40° ή υπό τη γωνία κατάκλυσης, δηλαδή τη γωνία κλίσης στην οποία βυθίζονται τα κατώτερα άκρα τυχόν ανοιγμάτων κύτους, υπερκατασκευών ή υπερστεγασμάτων, έστω και εάν πρόκειται περί ανοιγμάτων που δεν κλείνεται στεγανώς, εάν η γωνία αυτή είναι μικρότερη από 40°,
- (iii) 0,03 μέτρων-ακτινίων μεταξύ γωνιών κλίσεως 30° και 40° ή 30° και της γωνίας κατακλύσεως εάν είναι μικρότερη από 40°.

(β) Ο μοχλοβραχίονας ανόρθωσης GZ δεν πρέπει να είναι μικρότερος των 0,2 μέτρων σε γωνία κλίσεως ίση ή μεγαλύτερη των 30°.

(γ) Ο μέγιστος μοχλοβραχίονας ανόρθωσης GZ πρέπει να προκύπτει σε γωνία κλίσεως κατά προτίμηση μεγαλύτερη των 30°, τουλάχιστον όμως 25°.

(δ) Το αρχικό εγκάρσιο κάθετο μετακεντρικό ύψος δεν πρέπει να είναι μικρότερο των 0,15 μέτρων.

Οι συνθήκες φορτώσεως που πρέπει να εξετάζονται προκειμένου να διαπιστώνεται η συμμόρφωση προς τις ανωτέρω προϋποθέσεις ευστάθειας πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον όσες σημειώνονται στην παράγραφο 3.5.1.1 του ψηφίσματος Α. 749 (18) του ΙΜΟ.

Επίσης, όλα τα υπάρχοντα πλοία των κατηγοριών Α και Β, μήκους 24 μέτρων και άνω, πρέπει να συμμορφώνονται προς τα πρόσδετα κριτήρια που καθορίζονται στο ψήφισμα Α.749 (18) του ΙΜΟ, παράγραφος 3.1.2.6 (πρόσδετα κριτήρια για τα επιβατηγά πλοία) και παράγραφος 3.2 (κριτήριο δριμύ ανέμου και διατοίχισης).

Σε περίπτωση που τα κράτη μέλη κρίνουν ότι δεν πρέπει να τύχει εφαρμογής το κριτήριο δριμύ ανέμου και διατοίχισης του ψηφίσματος Α.749 (18) του ΙΜΟ, είναι δυνατό να εφαρμοστεί μια εναλλακτική προσέγγιση που να εξασφαλίζει ικανοποιητική ευστάθεια. Αυτή η προσέγγιση θα πρέπει να υποστηρίζεται από αποδεικτικά στοιχεία προς την Επιτροπή, τα οποία επιβεβαιώνουν ότι επιτυγχάνεται ένα αντίστοιχο επίπεδο ασφάλειας.

2. Στεγανή υποδιαίρεση

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

Κάθε πλοίο πρέπει να υποδιαιρείται μέσω διαφραγμάτων, τα οποία είναι στεγανοποιημένα μέχρι του καταστρώματος στεγανών, σε στεγανά διαμερίσματα, το μέγιστο μήκος των οποίων υπολογίζεται σύμφωνα με τις ειδικές απαιτήσεις που παρέχονται κατωτέρω.

Αντί για αυτές τις απαιτήσεις, είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν οι κανονισμοί για την υποδιαίρεση και την ευστάθεια των επιβατηγών πλοίων ως ισοδύναμο του Μέρους Β του κεφαλαίου II της διεθνούς σύμβασης περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση, του 1960, όπως περιέχονται στο ψήφισμα Α. 265 (VIII) του ΙΜΟ, εφόσον ισχύουν στο σύνολό τους.

Κάθε άλλο τμήμα της εσωτερικής δομής που επηρεάζει την αποτελεσματικότητα της υποδιαίρεσεως του πλοίου πρέπει να είναι στεγανό.

3. Κατακλύσιμο μήκος διαμερισμάτων (R 4)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Το κατακλύσιμο μήκος σε δεδομένο σημείο είναι το μέγιστο τμήμα του μήκους του πλοίου το οποίο έχει το κέντρο του στο εν λόγω σημείο και δύναται να κατακλυσθεί υπό τις συνθήκες διαχωρητότητας που παρέχονται κατωτέρω χωρίς το πλοίο να βυθισθεί πέραν της γραμμής ορίου βυθίσεως.

2. Σε περίπτωση πλοίου που δεν έχει συνεχές κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων, το κατακλύσιμο μήκος σε οποιοδήποτε σημείο δύναται να προσδιοριστεί δι' υποθετικής συνεχούς γραμμής ορίου βυθίσεως, η οποία σε κανένα σημείο δεν είναι χαμηλότερα των 76 χιλιοστομέτρων κάτωθεν της άνω επιφάνειας 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 βυθίσσεως είναι αισθητώς κάτωθεν του καταστρώματος μέχρι του οποίου εκτείνονται τα στεγανά διαφράγματα, η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να επιτρέπει περιορισμένη μείωση της στεγανότητας των τμημάτων των διαφραγμάτων, που βρίσκονται άνωθεν της γραμμής ορίου βυθίσσεως και αμέσως κάτωθεν του ανωτέρου καταστρώματος.

4. **Επιτρεπόμενο μήκος διαμερισμάτων (R 6)**

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

Το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος διαμερίσματος, το οποίο έχει το κέντρο του σε οποιοδήποτε σημείο του μήκους του πλοίου, ευρίσκεται από το κατακλύσιμο μήκος πολλαπλασιαζόμενο επί κατάλληλο συντελεστή που καλείται συντελεστής υποδιαίρεσεως.

5. **Διαχωρητότητα (R 5)**

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

Οι παραδοχές που σημειώνονται στον κανονισμό 3 αφορούν τη διαχωρητότητα των χώρων κάτωθεν της γραμμής ορίου βυθίσσεως.

Για τον προσδιορισμό του κατακλύσιμου μήκους, η υποθετική μέση διαχωρητότητα των χώρων κάτωθεν της γραμμής ορίου βυθίσσεως παρέχεται από τον πίνακα του κανονισμού 8.3.

6. **Συντελεστής υποδιαίρεσεως**

Ο συντελεστής υποδιαίρεσεως έχει ως εξής:

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ Ro-Ro ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1,0 όταν έχει πιστοποιηθεί η δυνατότητα μεταφοράς λιγότερων από 400 ατόμων από το πλοίο και

0,5 όταν έχει πιστοποιηθεί η δυνατότητα μεταφοράς περισσότερων από 400 ατόμων από το πλοίο.

Τα υπάρχοντα πλοία ro-ro κατηγορίας Β πρέπει να συμμορφωθούν με τον παρόντα κανόνα το αργότερο έως την ημερομηνία συμμόρφωσης που ορίζεται στον κανονισμό II-1/B/8-2, παράγραφος 2.

ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β, ΠΛΗΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ RO-RO: 1,0

7. **Ειδικοί κανόνες που αφορούν την υποδιαίρεση πλοίων (R 7)**

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Όταν σε ένα ή περισσότερα τμήματα του πλοίου, τα στεγανά διαφράγματα εκτείνονται μέχρις ενός υψηλότερου καταστρώματος απ' ό,τι στο υπόλοιπο τμήμα του πλοίου και επιδιώκεται να αξιοποιηθεί αυτή η σε ύψος επέκταση των διαφραγμάτων κατά τον υπολογισμό του κατακλύσιμου μήκους, είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν χωριστές γραμμές ορίου βυθίσσεως για κάθε τμήμα του πλοίου, υπό τον όρο ότι:

1. οι πλευρές του πλοίου εκτείνονται καθ' όλο το μήκος του πλοίου μέχρι του καταστρώματος που αντιστοιχεί στην ανώτερη γραμμή βυθίσσεως και όλα τα ανοίγματα επί του εξωτερικού περιβλήματος που βρίσκονται κάτωθεν αυτού του καταστρώματος καθ' όλο το μήκος του πλοίου θεωρούνται, για τους σκοπούς του κανονισμού 15, ότι βρίσκονται κάτωθεν της γραμμής ορίου βυθίσσεως και

2. έκαστο από τα δύο που είναι παρακείμενα στη «βαθμίδα» του καταστρώματος στεγανών διαφραγμάτων διαμερίσματα είναι εντός των ορίων του επιτρεπόμενου μήκους που ανταποκρίνεται στις αντίστοιχες γραμμές ορίου βυθίσσεως και επιπλέον το συνδυασμένο μήκος τους δεν είναι υπερδιπλάσιο του επιτρεπόμενου μήκους που υπολογίζεται επί της κατωτέρας γραμμής ορίου βυθίσσεως.

2. Ένα διαμέρισμα δύναται να υπερβαίνει το επιτρεπόμενο μήκος που ορίζεται από τις διατάξεις του κανονισμού 4, υπό τον όρο ότι το συνδυασμένο μήκος του κάθε ζεύγους παρακείμενων διαμερισμάτων, προς τα οποία το εν λόγω διαμέρισμα είναι κοινό, δεν υπερβαίνει το κατακλύσιμο μήκος ή το διπλάσιο του επιτρεπόμενου μήκους, όποιο από τα δύο είναι το μικρότερο.

3. Ένα κύριο εγκάρσιο διάφραγμα δύναται να έχει εσοχή, υπό τον όρο ότι όλα τα τμήματα της εσοχής ευρίσκονται εσωτερικώς κατακορύφων επιφανειών σε αμφότερες τις πλευρές του πλοίου και σε απόσταση από τα ελάσματα του εξωτερικού περιβλήματος ίση με το ένα πέμπτο του πλάτους του πλοίου, μετρώμενη καθέτως προς τον άξονα του πλοίου στο ύψος της ανωτάτης εμφόρτου ισάλου γραμμής της υποδιαίρεσεως. Κάθε τμήμα της εσοχής που ευρίσκεται εκτός των εν λόγω ορίων πρέπει να θεωρείται βαθμίδα, σύμφωνα με την παράγραφο 6.

4. Όταν ένα κύριο εγκάρσιο διάφραγμα έχει εσοχή ή σχηματίζει βαθμίδα, για τον υπολογισμό της υποδιαίρεσεως πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ένα ισοδύναμο επίπεδο διάφραγμα.

5. Όταν κύριο εγκάρσιο στεγανό διαμέρισμα περιέχει τοπική υποδιαίρεση και η αρχή του κράτους σημαίας πεισθεί ότι, ύστερα από υποθετική βλάβη της πλευράς του πλοίου που εκτείνεται σε μήκος 3 μέτρων συν 3 % του μήκους του πλοίου ή 11 μέτρων ή 10 % του μήκους του πλοίου, όποιο είναι μικρότερο, ολόκληρος ο όγκος του κυρίου διαμερίσματος δεν θα κατακλυσθεί, δύναται να επιτρέπει αναλογική επαύξηση του επιτρεπόμενου μήκους, το οποίο διαφορετικά θα απαιτείτο για το εν λόγω διαμέρισμα. Στην περίπτωση αυτή ο όγκος της υποθετικής ενεργού πλευστότητας στην άδικτη πλευρά δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος του όγκου που λαμβάνεται επί της πλευράς που υπέστη βλάβη.

Η επαύξηση δυνάμει αυτού του εδαφίου πραγματοποιείται μόνον όταν δεν ενδέχεται να παρεμποδίσει τη συμμόρφωση προς τον κανονισμό 8.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

6. Ένα κύριο εγκάρσιο διάφραγμα δύναται να σχηματίζει βαθμίδα, εφόσον τηρείται τουλάχιστον μια από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
1. το συνδυασμένο μήκος των δύο διαμερισμάτων που χωρίζονται από το εν λόγω διάφραγμα δεν υπερβαίνει είτε το 90 % του κατακλύσιμου μήκους είτε το διπλάσιο του επιτρεπόμενου μήκους, με εξαίρεση την περίπτωση πλοίων με συντελεστή διαχωρισμού ίσο με 1, όπου το συνδυασμένο μήκος των δύο εν λόγω διαμερισμάτων δεν θα υπερβαίνει το επιτρεπόμενο μήκος·
 2. προβλέπεται επιπλέον υποδιαίρεση μέχρι τη βαθμίδα προκειμένου να διατηρηθεί το ίδιο επίπεδο ασφάλειας με εκείνο που παρέχει το επίπεδο διαφράγματος·
 3. το διαμέρισμα πάνω από το οποίο εκτείνεται η βαθμίδα δεν υπερβαίνει το επιτρεπόμενο μήκος που αντιστοιχεί στη γραμμή ορίου βυθίσσεως, η οποία βρίσκεται 76 χιλιοστόμετρα κάτω από τη βαθμίδα.
7. Σε πλοία μήκους 100 μέτρων και άνω, ένα από τα κύρια εγκάρσια διαφράγματα πίσω από την πρωραία δεξαμενή τοποθετείται σε απόσταση από την κατακόρυφη της πλήρης όχι μεγαλύτερη από το επιτρεπόμενο μήκος.
8. Σε περίπτωση που η απόσταση μεταξύ δύο παρακείμενων κύριων εγκάρσιων διαφραγμάτων ή των ισοδυνάμων επιπέδων διαφραγμάτων ή η απόσταση μεταξύ των εγκάρσιων επιπέδων που διέρχονται από τις πλησιέστερες βαθμίδες των διαφραγμάτων είναι μικρότερη από 3 μέτρα συν 3 % του μήκους του πλοίου ή 11 μέτρα ή 10 % του μήκους του πλοίου, όποιο είναι το μικρότερο, μόνον ένα από τα εν λόγω διαφράγματα θεωρείται ότι αποτελεί μέρος της υποδιαίρεσης του πλοίου.
9. Όταν ο απαιτούμενος συντελεστής υποδιαίρεσης είναι 0,5, το συνδυασμένο μήκος δύο οποιωνδήποτε παρακείμενων διαμερισμάτων δεν θα υπερβαίνει το κατακλύσιμο μήκος.

8 Ευστάθεια πλοίων σε περίπτωση βλάβης (R 8)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

- 1.1. Πρέπει να προβλέπεται επαρκής ευστάθεια στην άδικτη κατάσταση, ώστε για όλες τις συνθήκες υπηρεσίας το πλοίο να μπορεί να αντέχει το τελικό στάδιο κατακλύσεως οποιουδήποτε κυρίου διαμερίσματος που απαιτείται να είναι εντός του κατακλύσιμου μήκους.
- 1.2. Όταν δύο παρακείμενα κύρια διαμερίσματα χωρίζονται από διάφραγμα το οποίο σχηματίζει βαθμίδα, κάτω από τις προϋποθέσεις του κανονισμού 7.6.1, η ευστάθεια στην άδικτη κατάσταση είναι τέτοια ώστε το πλοίο να μπορεί να αντέχει την κατάκλυση αυτών των δύο παρακείμενων διαμερισμάτων.
- 1.3. Όταν ο απαιτούμενος συντελεστής υποδιαίρεσης είναι 0,50, η ευστάθεια στην άδικτη κατάσταση πρέπει να είναι τέτοια ώστε το πλοίο να μπορεί να αντέχει την κατάκλυση δύο οποιωνδήποτε παρακείμενων διαμερισμάτων.
- 2.1. Οι απαιτήσεις της παραγράφου .1 πρέπει να προσδιορίζονται με υπολογισμούς σύμφωνα με τις παραγράφους .3, .4 και .6, οι οποίοι λαμβάνουν υπόψη τις αναλογίες και τα χαρακτηριστικά του σχεδίου του πλοίου καθώς και τη διάταξη και διαμόρφωση των διαμερισμάτων που υπέστησαν βλάβη. Κατά την εκτέλεση των υπολογισμών αυτών, το πλοίο πρέπει να θεωρείται ότι ευρίσκεται υπό τις χειρύτερες προσδοκώμενες συνθήκες υπηρεσίας από άποψη ευστάθειας.
- 2.2. Όταν προτείνεται να τοποθετηθούν καταστρώματα, εσωτερικά περιβλήματα, ή διαμήκη διαφράγματα επαρκούς στεγανότητας προκειμένου να περιορίζουν σημαντικώς την εισροή ύδατος, οι περιορισμοί αυτοί πρέπει να λαμβάνονται επαρκώς υπόψη κατά τους υπολογισμούς.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ RO-RO ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β ΠΛΗΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ RO-RO, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΗΝ Ή ΜΕΤΑ ΤΗΝ 29Η ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1990:

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

2.3.1. Η καμπύλη του απομένοντα θετικού μοχλοβραχίονα ανόρθωσης πρέπει να έχει μία ελάχιστη περιοχή τιμών 15° πέραν της γωνίας ισορροπίας. Η περιοχή αυτή δύναται να μειούται σε 10° κατ' ελάχιστο όριο σε περίπτωση κατά την οποία η επιφάνεια κάτωθεν του θετικού μοχλοβραχίονα είναι εκείνη που προσδιορίζεται στο εδάφιο.2.3.2 πολλαπλασιασμένη επί τον λόγο 15/περιοχή, όπου η περιοχή εκφράζεται σε μοίρες.

2.3.2. Η επιφάνεια κάτωθεν της καμπύλης του μοχλοβραχίονα ανόρθωσης πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,015 m-rad, μετρούμενα από τη γωνία ισορροπίας έως τη μικρότερη μεταξύ:

1. της γωνίας στην οποία σημειώνεται προοδευτική κατάκλυση·
2. των 22° (που μετρούνται από την όρθια θέση) στην περίπτωση που κατακλύζεται ένα διαμέρισμα· ή των 27° (που μετρούνται από την όρθια θέση) σε περίπτωση ταυτόχρονης κατακλύσεως δύο παρακείμενων διαμερισμάτων.
- 2.3.3. Πρέπει να επιτυγχάνεται ένας απομένων μοχλοβραχίονας ανόρθωσης εντός της περιοχής σωστικών σκαφών ευστάθειας, λαμβανομένης υπόψη της μέγιστης των κατωτέρω ροπών κλίσεως που προκύπτει:

1. όταν υπάρξει συγκέντρωση όλων των επιβατών προς τη μία πλευρά·
2. όταν γίνει καθαίρεση από τη μία πλευρά όλων των επωτιδίων σωστικών σκαφών πλήρως φορτωμένων·
3. λόγω της πίεσεως του ανέμου·όπως υπολογίζεται βάσει του τύπου:

$$GZ(\text{μέτρα}) = \frac{\text{ροπήκλίσης}}{\text{εκτόπισμα}} + 0,04$$

ενώ, σε καμία περίπτωση, ο θετικός μοχλοβραχίονας ανόρθωσης δεν πρέπει να είναι μικρότερος των 0,10 μέτρων.

2.3.4 Για τον σκοπό του υπολογισμού των ροπών κλίσεως σύμφωνα με την παράγραφο .2.3.3 πρέπει να γίνονται οι κατωτέρω παραδοχές:

1. Ροπή που οφείλεται στη συγκέντρωση των επιβατών:
 - 1.1. τέσσερα άτομα ανά τετραγωνικό μέτρο·
 - 1.2. μάζα 75 kg ανά επιβάτη·
 - 1.3. οι επιβάτες να κατανέμονται στις διατιθέμενες επιφάνειες καταστροφμάτων προς τη μία πλευρά του πλοίου επί των καταστροφμάτων όπου υπάρχουν σταθμοί συγκέντρωσης και κατά τρόπο ώστε να δημιουργούν την πλέον δυσμενή ροπή κλίσεως.
2. Ροπή που οφείλεται στην καθαίρεση όλων των επωτιδίων σωσίβιων λέμβων από τη μία πλευρά πλήρως φορτωμένων:
 - 2.1. όλες οι σωσίβιες λέμβοι και λέμβοι περισυλλογής που είναι τοποθετημένες στην πλευρά προς την οποία έχει κλίση το πλοίο που έχει υποστεί βλάβη υποτίθεται ότι αιωρούνται πλήρως φορτωμένες και έτοιμες να καθαιρεθούν·
 - 2.2. για σωσίβιες λέμβους που διευθετούνται έτσι ώστε να καθαιρούνται πλήρως φορτωμένες από τη θέση στοιβασίας, λαμβάνεται υπόψη η μέγιστη ροπή κλίσεως κατά τη διάρκεια της καθαιρέσεως·

- 2.3. μία πλήρως φορτωμένη επωτίδια σωσίβια σχέδια προσδεδεμένη σε κάθε επωτίδια στην πλευρά προς την οποία κλίνει το πλοίο που έχει υποστεί βλάβη, υποτίθεται ότι αιωρείται έτοιμη για καθαίρεση·
- 2.4. τα άτομα που δεν έχουν επιβιβασθεί σε σωστικά μέσα τα οποία αιωρούνται, δεν δίδουν ούτε επιπρόσθετη κλίση ούτε ροπή κλίσεως·
- 2.5. τα σωστικά μέσα στην αντίθετη πλευρά του πλοίου από εκείνη προς την οποία κλίνει το πλοίο, υποτίθεται ότι ευρίσκονται στη θέση στοιβασίας.
3. Ροπή που οφείλεται στην πίεση του ανέμου,
- 3.1. Κατηγορία Β: εφαρμόζεται πίεση ανέμου ίση με 120 N/m^2 .
- Κατηγορίες Γ και Δ: εφαρμόζεται πίεση ανέμου ίση με 80 N/m^2 .
- 3.2. η επιφάνεια εφαρμογής πρέπει να είναι η προβολή της πλευρικής επιφάνειας του πλοίου άνωθεν της ισάλου γραμμής που αντιστοιχεί στην άδικτη κατάσταση·
- 3.3. ο μοχλοβραχίονας ροπής είναι η κατακόρυφη απόσταση από ένα σημείο στο ήμισυ του μέσου βυθίσματος που αντιστοιχεί στην άδικτη κατάσταση έως το κέντρο βάρους της πλευρικής επιφάνειας.
- 2.4. Σε περίπτωση σημαντικής προοδευτικής κατακλύσεως, η οποία προκαλεί ταχεία μείωση του μοχλοβραχίονα ανόρθωσης κατά 0,04 μέτρα ή περισσότερο, η καμπύλη του μοχλοβραχίονα ανόρθωσης πρέπει να θεωρείται ότι τελειώνει στη γωνία προοδευτικής κατάκλυσης ενώ η περιοχή τιμών και η επιφάνεια περί των οποίων τα σημεία 2.3.1 και 2.3.2 πρέπει να μετρώνται στη γωνία αυτή.
- 2.5. Όταν η προοδευτική κατάκλυση είναι περιορισμένη και δεν βαίνει αμείωτη και προκαλεί βραδεία μείωση του μοχλοβραχίονα ανόρθωσης μικρότερη των 0,04 μέτρων, το υπόλοιπο της καμπύλης πρέπει να μειούται με βάση την υπόθεση ότι ο προοδευτικά κατακλυζόμενος χώρος κατακλύζεται εξ αρχής κατά τον τρόπο αυτό.
- 2.6. Σε ενδιάμεσα στάδια κατακλύσεως, ο μέγιστος μοχλοβραχίονας ανόρθωσης πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,05 μέτρα και η περιοχή τιμών των θετικών μοχλοβραχίωνων ανόρθωσης πρέπει να είναι τουλάχιστον 7°. Σε όλες τις περιπτώσεις, πρέπει να υποτίθεται ένα μόνο ρήγμα στο κύτος και μία μόνο ελεύθερη επιφάνεια.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

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

Χώροι	Διαχωρητότητα (%)
Χρησιμοποιούνται για φορτίο ή εφόδια	60
Χρησιμοποιούνται ως χώροι ενδιαιτήσεως	95
Καταλαμβάνονται από μηχανοστάσια	85
Προορίζονται για υγρά	0 or 95 (*)

(*) Το ποσοστό που οδηγεί σε αυστηρότερες απαιτήσεις.

Μεγαλύτερες διαχωρητότητες επιφάνειας πρέπει να λαμβάνονται για τους χώρους οι οποίοι γειτνιάζουν με το επίπεδο ισάλου που έπαυε βλάβη και δεν περιέχουν σημαντική ποσότητα ενδιαιτήσεως ή μηχανών καθώς και χώροι που γενικά δεν καταλαμβάνονται από σημαντική ποσότητα φορτίου ή εφοδίων.

4. Η υποτιθέμενη έκταση ζημίας είναι η εξής:

1. Διαμήκης έκταση: 3,0 μέτρα συν 3 % του μήκους του πλοίου ή 11 μέτρα ή 10 % του μήκους του πλοίου, όποια είναι η μικρότερη·
2. εγκάρσια έκταση (μετρώμενη από το εσωτερικό της πλευράς του πλοίου καθέτως προς τον άξονα συμμετρίας στο ύψος της ανώτατης εμφόρτου ισάλου γραμμής της υποδιαίρεσεως): το εν πέμπτο του πλάτους του πλοίου· και

3. κάθετη έκταση: από την άνω ακμή της τρόπιδος προς τα άνω απεριορίστως·
4. εάν βλάβη μικρότερης έκτασης από τη σημειούμενη στις παραγράφους 4.1, 4.2, ή 4.3 μπορεί να συντελέσει στη δημιουργία σοβαρότερων συνθηκών από άποψη κλίσεως ή μειώσεως του μετακεντρικού ύψους, η βλάβη αυτή πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά τους υπολογισμούς.
5. Η ασύμμετρη κατάκλυση πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο μέσω ικανοποιητικών διαρρυθμίσεων. Όταν απαιτείται η διόρθωση μεγάλων γωνιών κλίσεως, τα χρησιμοποιούμενα μέσα πρέπει να είναι αυτόματα, εφόσον είναι πρακτικώς δυνατόν. Σε όλες όμως τις περιπτώσεις που προβλέπονται χειριστήρια των εξαρτημάτων για την αντίρροπη κατάκλυση, πρέπει να υπάρχει δυνατότητα χειρισμού άνωθεν του καταστρώματος στεγανών. Για τα νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ, η μέγιστη γωνία κλίσης του πλοίου μετά την κατάκλυση και πριν από την εξισορρόπηση δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 15°. Όταν απαιτούνται εξαρτήματα για την αντίρροπη κατάκλυση, ο χρόνος εξισορρόπησης δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 15 λεπτά. Στον πλοίαρχο του πλοίου πρέπει να δίδονται κατάλληλες οδηγίες σχετικά με τη χρήση των εξαρτημάτων αντίρροπης κατακλύσεως.
6. Η τελική κατάσταση μετά τη βλάβη και, στην περίπτωση ασύμμετρης κατακλύσεως, μετά τη λήψη μέτρων εξισορρόπησης πρέπει να πληροί τους ακόλουθους όρους:
- στην περίπτωση συμμετρικής κατακλύσεως, το απομένον μετακεντρικό ύψος πρέπει να είναι θετικό και τουλάχιστον ίσο προς 50 χιλιοστόμετρα, όπως υπολογίζεται με τη μέθοδο σταθερού εκτοπίσματος·
 - Εάν δεν ορίζεται διαφορετικά στην παράγραφο 6.2β, στην περίπτωση ασύμμετρης κατακλύσεως, η γωνία κλίσης για την κατάκλυση ενός διαμερίσματος πρέπει να μην υπερβαίνει τις 7° για τα πλοία κατηγορίας Β (νέα και υπάρχοντα) και τις 12° για τα πλοία κατηγορίας Γ και Δ (νέα).

Σε περίπτωση ταυτόχρονης κατακλύσεως δύο παρακείμενων διαμερισμάτων, επιτρέπεται κλίση 12° για τα νέα και υπάρχοντα πλοία της κατηγορίας Β, με την προϋπόθεση ότι ο συντελεστής υποδιαιρέσεως δεν θα υπερβαίνει το 0,50 σε κανένα σημείο του κατακλυσμένου μέρους του πλοίου·
 - Για υπάρχοντα επιβατηγά πλοία κατηγορίας Β, πλην των πλοίων ro-ro, με ημερομηνία κατασκευής πριν από την 29η Απριλίου 1990, σε περίπτωση ασύμμετρης κατάκλυσης, η γωνία δεν θα πρέπει να είναι μεγαλύτερη από 7° μοίρες, εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις, στις οποίες η αρχή μπορεί να επιτρέψει κλίση λόγω ασύμμετρης ροπής, σε καμία περίπτωση, όμως, η τελική ροπή δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 15°.
 - Σε καμία περίπτωση η γραμμή ορίου βυθίσσεως δεν μπορεί να βυθίζεται κατά το τελικό στάδιο κατακλύσεως. Εάν θεωρηθεί ότι η γραμμή ορίου βυθίσσεως είναι δυνατόν να βυθισθεί σε ενδιάμεσο στάδιο κατακλύσεως, η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να απαιτήσει να γίνουν οι έρευνες και διαρρυθμίσεις που κρίνει αναγκαίες για την ασφάλεια του πλοίου.
7. Ο πλοίαρχος του πλοίου πρέπει να εφοδιάζεται με τα αναγκαία δεδομένα, προκειμένου να εξασφαλίζει στις συνθήκες υπηρεσίας επαρκή ευστάθεια στην άδικτη κατάσταση, ώστε το πλοίο να μπορεί να αντέξει σε περίπτωση σοβαρής ζημίας. Προκειμένου περί πλοίων που χρειάζονται αντίρροπη κατάκλυση, ο πλοίαρχος πρέπει να είναι ενήμερος των συνθηκών ευστάθειας στις οποίες βασίζονται οι υπολογισμοί κλίσεως και να έχει προειδοποιηθεί ότι το πλοίο ενδέχεται να λάβει υπερβολική κλίση, εάν υποστεί βλάβη σε χειρότερες συνθήκες ευστάθειας.
8. Τα στοιχεία που σημειώνονται στην παράγραφο 7 προκειμένου να δύναται ο πλοίαρχος να διατηρεί επαρκή ευστάθεια στην άδικτη κατάσταση, πρέπει να περιλαμβάνουν πληροφορίες όσον αφορά το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος του κέντρου βάρους του πλοίου άνωθεν της τρόπιδος (KG) ή, εναλλακτικά, το ελάχιστο επιτρεπόμενο μετακεντρικό ύψος (GM), για επαρκή περιοχή τιμών βυθισμάτων ή εκτοπισμάτων ώστε να περιλαμβάνονται όλες οι συνθήκες υπηρεσίας. Οι πληροφορίες πρέπει να δείχνουν την επίδραση διαφόρων τιμών διαγωγής του πλοίου λαμβάνοντας υπόψη τα όρια λειτουργίας.
9. Κάθε πλοίο πρέπει να έχει κλίμακες βυθισμάτων καθαρά χαραγμένες στην πρόρα και την πρύμνη. Στην περίπτωση που τα σημεία των βυθισμάτων δεν ευρίσκονται σε εύκολα ορατό σημείο, ή επιχειρησιακοί περιορισμοί για μία ειδική μεταφορά καθιστούν δυσανάγνωστα τα σημεία βυθισμάτων, τότε το πλοίο πρέπει να είναι εξοπλισμένο και με αξιόπιστο σύστημα ένδειξης βυθισμάτων, με το οποίο δύναται να προσδιορίζονται τα βυθίσματα της πρόρας και της πρύμνης.
10. Μετά το πέρας της φόρτωσης του πλοίου και πριν την αναχώρησή του, ο πλοίαρχος προσδιορίζει την διαγωγή και την ευστάθεια του πλοίου, ενώ επίσης διαπιστώνει και καταγράφει αν το σκάφος πληροί τα κριτήρια ευστάθειας που προβλέπονται στους σχετικούς κανονισμούς. Η εξακρίβωση της ευστάθειας του πλοίου πραγματοποιείται πάντοτε βάσει υπολογισμού. Για το σκοπό αυτό είναι δυνατό να χρησιμοποιείται ηλεκτρονικός υπολογιστής φόρτωσης και ευστάθειας ή άλλο ανάλογο μέσο.
11. Η αρχή του κράτους σημαίας δεν δύναται να φανεί ελαστική ως προς τις απαιτήσεις σχετικά με την ευστάθεια σε περίπτωση βλάβης, εκτός εάν αποδειχθεί ότι το μετακεντρικό ύψος του πλοίου σε άδικτη κατάσταση σε οποιοδήποτε συνθήκες υπηρεσίας, που απαιτείται για να αντιμετωπίσει τις ανωτέρω απαιτήσεις, είναι υπεραρκετό για την προβλεπόμενη υπηρεσία.

12. Ελαστικότητα όσον αφορά τις απαιτήσεις σχετικά με την ευστάθεια σε περίπτωση βλάβης επιτρέπεται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις και με την προϋπόθεση ότι η αρχή του κράτους σημαίας κρίνει ότι οι αναλογίες, οι ρυθμίσεις και τα λοιπά χαρακτηριστικά του πλοίου είναι τα πλέον ενδεδειγμένα για την ευστάθεια σε περίπτωση βλάβης που θα ήταν εφικτό και εύλογο να επιλεγούν κάτω από τις ειδικές αυτές περιστάσεις.

8-1 Ευστάθεια των επιβατηγών πλοίων ro-ro σε περίπτωση βλάβης (R 8-1)

ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ RO-RO ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Τα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία ro-ro συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κανονισμού 8 το αργότερο την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης μετά την ημερομηνία συμμόρφωσης που καθορίζεται παρακάτω, ανάλογα με την τιμή της A/A_{max} , όπως αυτή ορίζεται στο παράρτημα της διαδικασίας υπολογισμού για την εκτίμηση των χαρακτηριστικών επιβίωσης των υφιστάμενων επιβατηγών πλοίων ro-ro όταν χρησιμοποιείται απλουστευμένη μέθοδος βάσει του ψηφίσματος A.265 (VIII), το οποίο εκδόθηκε η Επιτροπή Θαλάσσιας Ασφάλειας κατά την 59η σύνοδό της του Ιουνίου 1991 (MSC/Circ. 574).

Τιμή της A/A_{max} :	Ημερομηνία συμμόρφωσης:
μικρότερη του 85 %	1 Οκτωβρίου 1998
85 % και άνω, μικρότερη όμως του 90 %	1 Οκτωβρίου 2000
90 % και άνω, μικρότερη όμως του 95 %	1 Οκτωβρίου 2002
95 % και άνω, μικρότερη όμως του 97,5 %	1 Οκτωβρίου 2004
97,5 % και άνω	1 Οκτωβρίου 2005

8-2 Ειδικές απαιτήσεις για τα επιβατηγά πλοία ro-ro που μεταφέρουν 400 και πλέον άτομα (R 8-2)

ΝΕΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ RO-RO ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ RO-RO ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

Κατά παρέκκλιση των διατάξεων των κανονισμών II-1/B/8 και II-1/B/8-1:

1. Τα νέα επιβατηγά πλοία ro-ro, των οποίων έχει πιστοποιηθεί η δυνατότητα μεταφοράς 400 ή πλέον ατόμων, θα συμμορφώνονται προς τις διατάξεις της παραγράφου 2.3 του κανονισμού II-1/B/8, με την παραδοχή ότι η βλάβη έπληξε το πλοίο σε οποιοδήποτε σημείο καθ' όλο το μήκος του L και
2. τα υπάρχοντα επιβατηγά ro-ro των οποίων έχει πιστοποιηθεί η δυνατότητα μεταφοράς 400 ή πλέον ατόμων, συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 το αργότερο κατά την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης μετά την τελευταία μεταξύ των ημερομηνιών συμμόρφωσης που καθορίζονται στις παραγράφους .2.1, .2.2 ή .2.3.

2.1.	Τιμή της A/A_{max} :	Ημερομηνία συμμόρφωσης:
	μικρότερη του 85 %	1 Οκτωβρίου 1998
	85 % και άνω, μικρότερη όμως του 90 %	1 Οκτωβρίου 2000
	90 % και άνω, μικρότερη όμως του 95 %	1 Οκτωβρίου 2002
	95 % και άνω, μικρότερη όμως του 97,5 %	1 Οκτωβρίου 2004
	97,5 % και άνω	1 Οκτωβρίου 2010

2.2. Επιτρεπόμενος αριθμός μεταφερόμενων ατόμων:

1 500 και άνω	1 Οκτωβρίου 2002
1 000 και άνω, λιγότερα όμως από 1 500	1 Οκτωβρίου 2006
600 και άνω, λιγότερα όμως από 1 000	1 Οκτωβρίου 2008
400 και άνω, λιγότερα όμως από 600	1 Οκτωβρίου 2010

2.3. Ηλικία του πλοίου ίση ή μεγαλύτερη των 20 ετών:

όπου ο όρος «ηλικία του πλοίου» σημαίνει το χρόνο από την ημερομηνία τοποθέτησης της τρόπιδας ή την ημερομηνία όπου η κατασκευή είχε φθάσει σε ανάλογη φάση ή από την ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο μετετράπη σε επιβατηγό πλοίο ro-ro.

8-3 Ειδικές απαιτήσεις για τα επιβατηγά πλοία, πλην των επιβατηγών πλοίων ro-ro, που μεταφέρουν 400 άτομα και άνω

ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΗΝ Ή ΜΕΤΑ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003, ΠΛΗΝ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ RO-RO

Κατά παρέκκλιση των διατάξεων του κανονισμού II-I/B/8, τα επιβατηγά πλοία, με την εξαίρεση των επιβατηγών πλοίων ro-ro, των οποίων έχει πιστοποιηθεί η δυνατότητα μεταφοράς 400 ή πλέον ατόμων θα συμμορφώνονται προς τις διατάξεις των παραγράφων 2.3 και 2.6 του κανονισμού II-I/B/8, με την παραδοχή ότι η βλάβη έπληξε το πλοίο σε οποιοδήποτε σημείο καθ' όλο το μήκος του L.

9. Ακραία διαφράγματα και διαφράγματα χώρου μηχανοστασίου (R 10)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Πρέπει να τοποθετείται ένα διάφραγμα πρωραίας δεξαμενής ζυγοσταθμίσσεως ή διάφραγμα συγκρούσεως, στεγανό μέχρι του καταστρώματος στεγανών διαφραγμάτων. Αυτό το διάφραγμα πρέπει να τοποθετείται σε απόσταση από την πρωραία κάθετο όχι μικρότερη του 5 % του μήκους του πλοίου και όχι μεγαλύτερη των 3 μέτρων συν 5 % του μήκους του πλοίου.
2. Εάν οποιοδήποτε τμήμα του πλοίου κάτωθεν της ισάλου γραμμής εκτείνεται πλώραθεν της πρωραίας καθέτου, π.χ. ο πρωραίος βολβός, οι αποστάσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 1 μετρώνται από ένα σημείο που ευρίσκεται:
 1. στο μέσο του μήκους της εν λόγω προεκτάσεως· ή
 2. σε απόσταση 1,5 % του μήκους του πλοίου πλώραθεν της πρωραίας καθέτου· ή
 3. σε απόσταση 3 μέτρων πλώραθεν της πρωραίας καθέτου,ανάλογα με το ποιο από τα εν λόγω σημεία οδηγεί στη μικρότερη μέτρηση.
3. Όταν υπάρχει μακρά πρωραία υπερκατασκευή, το διάφραγμα πρωραίας δεξαμενής ζυγοσταθμίσσεως ή το διάφραγμα συγκρούσεως εκτείνεται καιροστεγώς μέχρι το επόμενο πλήρες κατάστρωμα άνωθεν του καταστρώματος στεγανών. Η προέκταση αυτή είναι σχεδιασμένη κατά τρόπο ώστε να αποκλείεται το ενδεχόμενο πρόκλησης ζημίας στο εν λόγω κατάστρωμα λόγω βλάβης ή αποκόλλησης της θύρας πλώρης.
4. Η προέκταση που απαιτείται κατά την παράγραφο 3 δεν είναι απαραίτητο να ευρίσκεται απευθείας άνωθεν του υποκείμενου διαφράγματος, υπό την προϋπόθεση ότι όλα τα μέρη της δεν υπερβαίνουν το όριο που σημειώνεται στην παράγραφο 1 ή στην παράγραφο 2.

Ωστόσο, στα υπάρχοντα πλοία της κατηγορίας Β:

1. όπου ένα κεκλιμένο επίπεδο (καταπέλτης) φορτώσεως σχηματίζει τμήμα της προεκτάσεως του διαφράγματος συγκρούσεως άνωθεν του καταστρώματος στεγανών, το τμήμα του κεκλιμένου επιπέδου άνω των 2,3 μέτρων άνωθεν του καταστρώματος στεγανών δεν μπορεί να εκτείνεται πέραν του 1,0 μέτρου εμπρός από τα πρωραία όρια που καθορίζονται στις παραγράφους .1 και .2.
2. σε περίπτωση που το υφιστάμενο κεκλιμένο επίπεδο φορτώσεως δεν πληροί τις απαιτήσεις για να γίνει δεκτό ως προέκταση του διαφράγματος συγκρούσεως και η θέση του εμποδίζει την τοποθέτηση μιας τέτοιας προέκτασης στα όρια που προβλέπονται στην παράγραφο .1 ή στην παράγραφο .2, η προέκταση δύναται να τοποθετηθεί σε περιορισμένη απόσταση πίσω από το πρυμνιαίο όριο που καθορίζεται στην παράγραφο .1 ή στην παράγραφο .2. Η περιορισμένη πρυμνιαία απόσταση δεν υπερβαίνει την απόσταση που απαιτείται προκειμένου να αποφεύγονται οι αλληλεπιδράσεις με τον καταπέλτη φορτώσεως. Η προέκταση προς το διάφραγμα συγκρούσεως ανοίγει προς τα εμπρός και πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου.3, είναι δε διαρρυθμισμένη κατά τρόπον ώστε να αποκλείεται η πρόκληση ζημίας σε περίπτωση βλάβης ή αποκόλλησης του καταπέλτη φορτώσεως.
5. Τα κεκλιμένα επίπεδα φορτώσεως που δεν συμμορφώνονται με τις προαναφερθείσες απαιτήσεις δεν θεωρούνται προέκταση του διαφράγματος συγκρούσεως.
6. Για τα υπάρχοντα πλοία της κατηγορίας Β, οι απαιτήσεις των παραγράφων .3 και .4 ισχύουν από την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης, μετά την 1η Ιουλίου 1998.

7. Επίσης, κάθε πλοίο πρέπει να διαθέτει διάφραγμα πρυμναίας δεξαμενής ζυγοσταθμίσσεως καθώς και διαφράγματα που χωρίζουν το μηχανοστάσιο από τους χώρους φορτίου και επιβατών πλώραθεν και πρύμνηθεν. Τα διαφράγματα αυτά πρέπει να είναι στεγανά μέχρι του καταστρώματος στεγανών. Εντούτοις, το διάφραγμα πρυμναίας δεξαμενής ζυγοσταθμίσσεως μπορεί να σχηματίζει βαθμίδα κάτω από το κατάστρωμα στεγανών, εφ' όσον ο βαθμός ασφαλείας του πλοίου, όσον αφορά την υποδιάρθρωση, δεν μειούται κατά συνέπεια.
8. Σε όλες τις περιπτώσεις, οι χοάνες των ελικοφόρων ατράκτων πρέπει να κλείονται εντός στεγανών χώρων. Ο στυθιοθλίπτης πρέπει να βρίσκεται σε στεγανή σήραγγα ελικοφόρου άξονα ή σε άλλο στεγανό χώρο χωριστό από το διαμέρισμα της χοάνης των ελικοφόρων ατράκτων και τέτοιου όγκου ώστε, εάν κατακλυσθεί λόγω διαρροής μέσω του στυθιοθλίπτη, η γραμμή ορίου βυθίσσεως να μη κατέλθει κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας.

10. Διπύθμενα (R 12)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β, ΚΑΙ ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΘΕΝΤΑ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΜΗΚΟΥΣ 24 ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ:

1. Στα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ και στα υπάρχοντα πλοία κατηγορίας Β και στα νέα πλοία με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 μήκους 24 μέτρων και άνω πρέπει να υπάρχει ένα διπύθμενο εκτεινόμενο από το διάφραγμα της πρωαίας δεξαμενής ζυγοσταθμίσσεως μέχρι του διαφράγματος της πρυμναίας δεξαμενής ζυγοσταθμίσσεως, στο μέτρο που τούτο είναι πρακτικά εφικτό και συμβιβάζεται προς τα χαρακτηριστικά και την κανονική λειτουργία του πλοίου.
1. Σε πλοία μήκους ίσου ή μεγαλύτερου των 50 μέτρων και μικρότερου των 61 μέτρων πρέπει να υπάρχει διπύθμενο τουλάχιστον από το μηχανοστάσιο μέχρι του διαφράγματος της πρωαίας δεξαμενής ζυγοσταθμίσσεως ή όσο πλησιέστερα προς αυτό είναι πρακτικώς δυνατό.
2. Σε πλοία μήκους ίσου ή μεγαλύτερου των 61 μέτρων και μικρότερου των 76 μέτρων πρέπει να υπάρχει διπύθμενο τουλάχιστον εκτός του μηχανοστασίου και να εκτείνεται μέχρι των διαφραγμάτων της πρωαίας και της πρυμναίας δεξαμενής ζυγοσταθμίσσεως ή όσο πλησιέστερα προς αυτά είναι πρακτικώς δυνατό.
3. Σε πλοία μήκους 76 μέτρων και άνω πρέπει να υπάρχει διπύθμενο στο μέσο του πλοίου και να εκτείνεται μέχρι τα διαφράγματα της πρωαίας και πρυμναίας δεξαμενής ζυγοσταθμίσσεως, ή όσο πλησιέστερα προς αυτά είναι πρακτικώς δυνατό.
2. Όπου απαιτείται η ύπαρξη διπύθμενου, το ύψος του πρέπει να συμμορφώνεται προς τις προδιαγραφές αναγνωρισμένου οργανισμού και ο εσωτερικός πυθμένας να συνεχίζεται μέχρι των πλευρών του πλοίου έτσι ώστε ο πυθμένας να προστατεύεται μέχρι το κυρτό του κύτους. Η προστασία αυτή θεωρείται επαρκής εάν η γραμμή τομής της εξωτερικής ακμής του ελάσματος του ορίου βυθίσσεως με τα ελάσματα του κυρτού του κύτους δεν ευρίσκεται σε κανένα σημείο χαμηλότερα ενός οριζόντιου επιπέδου που διέρχεται από το σημείο τομής του μέσου νομέα με εγκάρσια διαγώνιο γραμμή κεκλιμένη κατά 25° ως προς το οριζόντιο επίπεδο που διέρχεται από την άνω όψη της τρόπιδος, η οποία τέμνει το επίπεδο αυτό σε σημείο που ευρίσκεται σε απόσταση, από τον άξονα του πλοίου ίση προς το ήμισυ του πλάτους του πλοίου.
3. Μικρά φρεάτια που κατασκευάζονται εντός του διπύθμενου και συνδέονται με τις διατάξεις αντήσεως των κυτών, κ.λπ. πρέπει να μην είναι βαθύτερα απ' όσο είναι απαραίτητο. Το βάθος του φρεατίου σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο από το βάθος του διπύθμενου στον άξονα συμμετρίας του πλοίου μειωμένο κατά 460 χιλιοστόμετρα, το δε φρεάτιο δεν πρέπει να εκτείνεται κάτωθεν του οριζόντιου επιπέδου περί του οποίου η παράγραφος 2. Εντούτοις, στο πρυμναίο άκρο της σήραγγας του ελικοφόρου άξονα, επιτρέπεται η ύπαρξη φρεατίου που εκτείνεται μέχρι του εξωτερικού πυθμένα. Η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να επιτρέπει άλλα φρεάτια (π.χ. για λιπανέλαια κάτωθεν των κυρίων μηχανών), εάν πεισθεί ότι οι συνολικές διαρρυθμίσεις παρέχουν ισοδύναμη προστασία προς εκείνη που παρέχεται από διπύθμενο που συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό.
4. Δεν είναι αναγκαία η εγκατάσταση διπύθμενου κατά μήκος στεγανών διαμερισμάτων μετρίου μεγέθους, που χρησιμοποιούνται αποκλειστικώς για τη μεταφορά υγρών, υπό τον όρο ότι, κατά τη γνώμη της αρχής του κράτους σημαίας, η ασφάλεια του πλοίου σε περίπτωση βλάβης του πυθμένας ή των πλευρών δεν θα μειωθεί εξαιτίας αυτού.
5. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1 του κανονισμού αυτού 10, η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να επιτρέψει να μην υπάρχει διπύθμενο σε τμήμα του πλοίου το οποίο υποδιαιρείται με συντελεστή που δεν υπερβαίνει το 0,5, εάν πεισθεί ότι η εγκατάσταση διπύθμενου στο τμήμα αυτό δεν συμβιβάζεται προς τα χαρακτηριστικά και την καλή λειτουργία του πλοίου.

11. Προσδιορισμός, χάραξη και εγγραφή εμφόρτων ισάλων γραμμών υποδιαιρέσεως (R 13)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Προκειμένου να τηρείται ο απαιτούμενος βαθμός υποδιαιρέσεως, πρέπει να προσδιορίζεται και να χαράσσεται στις πλευρές του πλοίου, στο μέσο του, έμπορτος ίσαλος γραμμή που αντιστοιχεί στο εγκεκριμένο βύθισμα υποδιαιρέσεως. Ένα πλοίο που διαθέτει χώρους ειδικώς διασκευασμένους για την εναλλάξ μεταφορά επιβατών και φορτίου μπορεί, κατόπιν επιθυμίας του πλοιοκτήτη, να σημειωθεί με μία ή περισσότερες πρόσθετες εμφόρτους ισάλους γραμμές που να αντιστοιχούν στα βυθίσματα υποδιαιρέσεως που δύναται να εγκρίνει η αρχή του κράτους σημαίας για τις περιπτώσεις εναλλάξ υπηρεσίας του πλοίου.

2. Οι προσδιοριζόμενες και χαρασσόμενες έμφορτοι ισάλοι γραμμές υποδιαίρεσεως καταγράφονται στο πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου και διακρίνονται από την ένδειξη C.1, εάν υπάρχει μόνο μία έμφορτος ισάλος γραμμή υποδιαίρεσεως.

Εάν υπάρχουν περισσότερες από μία έμφορτοι ισάλοι γραμμές υποδιαίρεσεως, οι εναλλακτικές συνθήκες εμφανίζονται ως C.2, C.3, C.4, κ.λπ. ⁽¹⁾.

3. Το ύψος εξάλων που αντιστοιχεί σε κάθε μία από αυτές τις έμφορτους ισάλους γραμμές πρέπει να μετράται στην ίδια θέση και από την ίδια γραμμή καταστρώματος, όπως προσδιορίζεται το ύψος εξάλων σύμφωνα με την ισχύουσα διεθνή σύμβαση για τις εμφορτους ισάλους γραμμές.
4. Το ύψος εξάλων που αντιστοιχεί σε κάθε εγκεκριμένη έμφορτο ισάλο γραμμή υποδιαίρεσεως καθώς και οι συνθήκες υπηρεσίας για τις οποίες έχει εγκριθεί πρέπει να αναγράφονται σαφώς στο πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου.
5. Σε καμία περίπτωση, η χάραξη οποιασδήποτε εμφορτού ισάλου γραμμής υποδιαίρεσεως δεν πρέπει να γίνεται άνωθεν της ανωτάτης εμφορτού ισάλου γραμμής σε θαλάσσιο νερό, όπως προσδιορίζεται συναρτήσει της αντοχής του πλοίου ή βάσει της ισχύουσας διεθνούς συμβάσεως για τις εμφορτους ισάλους γραμμές.
6. Ανεξάρτητα από τη θέση χαράξεως των έμφορτων ισάλων γραμμών υποδιαίρεσεως, το πλοίο σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να φορτώνεται κατά τρόπον ώστε να βυθίζεται η έμφορτος ισάλος γραμμή που αντιστοιχεί στην εποχή του έτους και στην περιοχή, όπως προσδιορίζεται στην ισχύουσα διεθνή σύμβαση για τις εμφορτους ισάλους γραμμές.
7. Ένα πλοίο δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να φορτώνεται κατά τρόπον ώστε να βυθίζεται η έμφορτος ισάλος γραμμή υποδιαίρεσεως που αντιστοιχεί στο συγκεκριμένο δρομολόγιο και στις συνθήκες υπηρεσίας του πλοίου.

12. Κατασκευή και αρχική δοκιμή στεγανών διαφραγμάτων, κ.λπ. (R 14)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Κάθε στεγανό διάφραγμα υποδιαίρεσεως, είτε εγκάρσιο είτε διάμηκες, πρέπει να κατασκευάζεται κατά τρόπο ώστε να είναι ικανό να υφίσταται, με το κατάλληλο περιθώριο αντοχής, την πίεση που οφείλεται στη μέγιστη στήλη ύδατος που είναι δυνατόν να φέρει σε περίπτωση βλάβης του πλοίου, τουλάχιστον δε, την πίεση που οφείλεται σε στήλη ύδατος ύψους έως τη γραμμή ορίου βυθίσεως. Η κατασκευή των διαφραγμάτων τούτων πρέπει να συμμορφώνεται με τα πρότυπα αναγνωρισμένου οργανισμού.
- 2.1. Οι βαθμίδες και οι εσοχές των διαφραγμάτων πρέπει να είναι στεγανές και ίσης αντοχής προς τα διαφράγματα στα σημεία στα οποία ευρίσκεται κάθε μία.
- 2.2. Εάν νομείς ή ζυγά διέρχονται διαμέσου στεγανού καταστρώματος ή διαφράγματος, το κατάστρωμα ή διάφραγμα πρέπει να είναι στεγανό εκ κατασκευής χωρίς τη χρήση ξύλου ή τσιμέντου.
3. Η δοκιμή στεγανότητας των κυρίων διαμερισμάτων με πλήρωση αυτών δι' ύδατος δεν είναι υποχρεωτική. Όταν δεν εκτελείται η δοκιμή πλήρωσεως δι' ύδατος, η δοκιμή με εκτόξευση ύδατος με εύκαμπτο σωλήνα είναι υποχρεωτική. Η δοκιμή αυτή πρέπει να εκτελείται κατά το πλέον προχωρημένο στάδιο του εξοπλισμού του πλοίου. Σε περίπτωση που η δοκιμή με εκτόξευση ύδατος δεν είναι εφικτή λόγω πιθανής ζημίας στον μηχανολογικό εξοπλισμό, τη μόνωση ηλεκτρολογικού εξοπλισμού ή εξωτερικά στοιχεία εξοπλισμού, μπορεί να αντικατασταθεί από προσεκτική οπτική επιθεώρηση των συγκολλήσεων, με τη βοήθεια, όπου κρίνεται απαραίτητο, μέσωσ όπως δοκιμή διαπερατότητας βαφής ή δοκιμή διαρροής με υπερήχους ή άλλη αντίστοιχη δοκιμή. Εν πάση περιπτώσει, πρέπει να εκτελείται λεπτομερής επιθεώρηση των στεγανών διαφραγμάτων.
4. Η πρωραία δεξαμενή ζυγοσταθμίσεως, τα διπύθμενα (συμπεριλαμβανομένων των τροπιδών αγωγών) και οι εσωτερικοί πυθμένες πρέπει να δοκιμάζονται με στήλη ύδατος που αντιστοιχεί στις απαιτήσεις της παραγράφου.1 του εν λόγω κανονισμού 12.
5. Οι δεξαμενές που προορίζονται για υγρά και αποτελούν μέρος της υποδιαίρεσεως του πλοίου πρέπει να δοκιμάζονται ως προς τη στεγανότητα με στήλη ύδατος ύψους μέχρι την ανώτατη έμφορτο ισάλο γραμμή υποδιαίρεσεως ή δύο τρίτων του ύψους από της άνω όψεως της τρόπιδος μέχρι της γραμμής ορίου βυθίσεως στην περιοχή των δεξαμενών, όποιο είναι μεγαλύτερο. Εν πάση, όμως, περιπτώσει, το ύψος της στήλης δεν πρέπει να είναι κατώτερο των 0,9 μέτρων άνωθεν της οροφής της δεξαμενής: εάν η δοκιμή με νερό δεν είναι πρακτικώς δυνατή, είναι αποδεκτή η δοκιμή διαφυγής αέρα ενώ οι δεξαμενές υφίστανται πίεση αέρα όχι μεγαλύτερη των 0,14 bar.
6. Οι δοκιμές κατά τις παραγράφους .4 και .5 έχουν ως σκοπό την εξακρίβωση της στεγανότητας της κατασκευαστικής διατάξεως της υποδιαίρεσεως και δεν πρέπει να θεωρούνται ως δοκιμές της καταλληλότητας διαμερισματος για την εναποθήκευση υγρών καυσίμων ή για άλλους ειδικούς σκοπούς, για τους οποίους ενδέχεται να απαιτείται δοκιμή αυστηρότερου χαρακτήρα ανάλογα με το ύψος στο οποίο δύναται να ανέλθει το υγρό στη δεξαμενή ή στις συνδέσεις της.

⁽¹⁾ Οι αραβικοί αριθμοί μετά το γράμμα «C» για τις υποδιαίρεσεις των εμφορτων ισάλων γραμμών μπορούν να αντικατασταθούν με ρωμαϊκούς αριθμούς ή στοιχεία, αν οι αρχές του κράτους της σημαίας του πλοίου θεωρούν σκόπιμο να υπάρχει διάκριση από τις διεθνείς αναγραφές των εμφορτων ισάλων γραμμών υποδιαίρεσεως.

13. Ανοίγματα σε στεγανά διαφράγματα (R 15)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Ο αριθμός των ανοιγμάτων στα στεγανά διαφράγματα πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο που συμβιβάζεται με τα χαρακτηριστικά και την καλή λειτουργία του πλοίου. Για το κλείσιμο των ανοιγμάτων αυτών πρέπει να προβλέπεται ικανοποιητικά μέσα.
- 2.1. Στα σημεία διελεύσεως σωλήνων, ευδαιών (μπούνια), ηλεκτρικών καλωδίων κ.λπ. από στεγανά διαφράγματα υποδιαίρεσεως, πρέπει να λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα για την εξασφάλιση της στεγανής ακεραιότητας των διαφραγμάτων.
- 2.2. Βαλβίδες που δεν αποτελούν μέρος συστήματος σωληνώσεων δεν επιτρέπεται να υπάρχουν στα στεγανά διαφράγματα υποδιαίρεσεως.
- 2.3. Στα συστήματα που διαπερνούν στεγανά διαφράγματα υποδιαίρεσεως δεν πρέπει να χρησιμοποιείται μόνυβδος ή άλλο θερμοευαίσθητο υλικό, εάν η φθορά αυτών των συστημάτων σε περίπτωση πυρκαϊάς μπορεί να μειώσει τη στεγανή ακεραιότητα των διαφραγμάτων.
- 3.1. Δεν επιτρέπονται θύρες, ανθρωποθυρίδες ή ανοίγματα επικοινωνίας:
 1. στο διάφραγμα συγκρούσεως κάτωθεν της γραμμής ορίου βυθίσεως·
 2. σε εγκάρσια στεγανά διαφράγματα που χωρίζουν ένα χώρο φορτίου από παρακείμενο χώρο φορτίου, εκτός από εκείνα που προβλέπονται στην παράγραφο .10.1 του εν λόγω κανονισμού 13 και στον κανονισμό 14.
- 3.2. Με εξαίρεση τα προβλεπόμενα στην παράγραφο .3.3, το διάφραγμα συγκρούσεως επιτρέπεται να διαπεράται κάτωθεν της γραμμής ορίου βυθίσεως από έναν το πολύ σωλήνα για την εξυπηρέτηση του υγρού στην πρωραία δεξαμενή ζυγοσταθμίσεως, υπό τον όρο ότι ο σωλήνας αυτός είναι εφοδιασμένος με κοχλιωτή βαλβίδα με δυνατότητα χειρισμού από σημείο άνωθεν του καταστρώματος στεγανών. Το σώμα της βαλβίδας πρέπει να είναι στερεωμένο εντός της πρωραίας δεξαμενής ζυγοσταθμίσεως επί του διαφράγματος συγκρούσεως. Εντούτοις, επιτρέπεται η τοποθέτηση αυτής της βαλβίδας στην πρυμναία πλευρά του διαφράγματος συγκρούσεως, υπό την προϋπόθεση ότι η βαλβίδα είναι άμεσα προσπελάσιμη υπό όλες τις συνθήκες εργασίας και ο χώρος στον οποίο τοποθετείται δεν είναι χώρος φορτίου.
- 3.3. Εάν η πρωραία δεξαμενή ζυγοσταθμίσεως είναι διαιρεμένη κατά τρόπον ώστε να περιέχει δύο διαφορετικά είδη υγρών, το διάφραγμα συγκρούσεως μπορεί να διαπεράται κάτωθεν της γραμμής ορίου βυθίσεως από δύο σωλήνες, κάθε ένας από τους οποίους έχει τοποθετηθεί σύμφωνα με την παράγραφο .3.1, υπό τον όρο ότι δεν υπάρχει άλλη λύση εκτός της εγκαταστάσεως τέτοιου δεύτερου σωλήνα και ότι, λαμβανομένης υπόψη της προβλεπόμενης πρόσθετης υποδιαίρεσεως στην πρωραία δεξαμενή ζυγοσταθμίσεως, η ασφάλεια του πλοίου διατηρείται.
4. Εντός των χώρων που περιλαμβάνουν τις κύριες και βοηθητικές μηχανές προώσεως, συμπεριλαμβανομένων των λεβήτων που χρησιμοποιούνται για την πρόωση, δεν επιτρέπεται η ύπαρξη περισσότερων από μία θύρα σε κάθε κύριο εγκάρσιο στεγανό διάφραγμα, με εξαίρεση τις θύρες των σηράγγων ελικοφόρου άξονα. Εάν υπάρχουν δύο ή περισσότεροι ελικοφόροι άξονες πρέπει να συνδέονται με διάδρομο εσωτερικής επικοινωνίας. Εάν υπάρχουν δύο άτρακτοι, πρέπει να τοποθετείται μόνο μία θύρα μεταξύ του μηχανοστασίου και του χώρου των σηράγγων, όταν δε υπάρχουν περισσότεροι από δύο ελικοφόροι άξονες πρέπει να τοποθετούνται μόνο δύο θύρες. Οι θύρες αυτές πρέπει να είναι ολισθαίνουσες και να τοποθετούνται κατά τρόπο ώστε τα κατώφλια τους να είναι όσο το δυνατόν υψηλότερα. Ο χειροκίνητος μοχλός για το χειρισμό των θυρών αυτών άνωθεν του καταστρώματος στεγανών πρέπει να τοποθετείται έξω από τους χώρους που περιλαμβάνουν τις μηχανές.

5.1. ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β ΚΑΙ ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΜΗΚΟΥΣ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 24 ΜΕΤΡΩΝ:

Οι στεγανές θύρες πρέπει να είναι ολισθαίνουσες ή γιγλυμωτές ή ισοδύναμου τύπου. Ελασμάτινες θύρες που στερεώνονται απλώς με κοχλίες καθώς και θύρες που κλείνουν με τη βαρύτητα ή με την ενέργεια πλίντοντος βάρους δεν επιτρέπονται.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΜΗΚΟΥΣ 24 ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ:

Οι στεγανές θύρες, εκτός από τις περιπτώσεις που προβλέπονται στην παράγραφο .10.1 του εν λόγω κανονισμού 13 ή στον κανονισμό 14, είναι μηχανοκίνητες ολισθαίνουσες θύρες που πληρούν τους όρους της παραγράφου 7, με δυνατότητα ταυτόχρονου κλεισίματος από την κεντρική κονσόλα στη γέφυρα του πλοίου σε χρόνο μικρότερο από 60 δευτερόλεπτα, όταν το πλοίο είναι σε όρδια θέση.

5.2. ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β ΚΑΙ ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΜΗΚΟΥΣ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 24 ΜΕΤΡΩΝ:

Οι ολισθαίνουσες θύρες μπορούν να είναι:

- χειροκίνητες μόνο ή
- μηχανοκίνητες και χειροκίνητες.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΜΗΚΟΥΣ 24 ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ:

Στα πλοία των οποίων ο συνολικός αριθμός στεγανών θυρών δεν υπερβαίνει τις δύο και οι εν λόγω θύρες βρίσκονται στο μηχανοστάσιο ή στα πέριξ διαφράγματα, η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να επιτρέπει τη χειροκίνητη και μόνο λειτουργία των δύο αυτών θυρών. Όταν υπάρχουν χειροκίνητες ολισθαίνουσες θύρες, πρέπει να κλείνονται προ του απόπλου του πλοίου για δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών και να παραμένουν κλειστές κατά τη διάρκεια του πλου.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

- 5.3. Τα μέσα χειρισμού, χειροκίνητα ή μηχανοκίνητα, οποιασδήποτε ολισθαίνουσας στεγανής θύρας, μηχανοκίνητης ή χειροκίνητης, πρέπει να είναι ικανά να κλείνουν τη θύρα και όταν το πλοίο λαμβάνει κλίση 15° από οποιαδήποτε πλευρά. Λαμβάνονται επίσης υπόψη οι δυνάμεις που ενδεχομένως επενεργούν και στις δύο πλευρές των θυρών σε περίπτωση που σημειώνεται ροή ύδατος διά μέσου του ανοίγματος ή οποία αντιστοιχεί σε φορτίο στατικής ενέργειας ισοδύναμο με στήλη ύδατος ύψους τουλάχιστον 1 μέτρου πάνω από το κατώφλι στον άξονα συμμετρίας της θύρας.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΗΚΟΥΣ 24 ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ:

- 5.4. Τα όργανα ελέγχου των στεγανών θυρών, συμπεριλαμβανομένων των υδραυλικών σωληνώσεων και των ηλεκτρικών καλωδίων, πρέπει να τοποθετούνται όσο πλησιέστερα είναι πρακτικά δυνατό στο διάφραγμα στο οποίο ευρίσκονται οι θύρες, προκειμένου να ελαχιστοποιείται η πιθανότητα να επηρεαστούν από οποιαδήποτε ζημία, την οποία μπορεί να υποστεί το πλοίο. Η θέση εγκαταστάσεως των στεγανών θυρών και οργάνων του ελέγχου τους πρέπει να είναι τέτοια ώστε, εάν το πλοίο υποστεί βλάβη εντός του ενός πέμπτου του πλάτους του, μετρώμενης της αποστάσεως αυτής καθέτως προς τον άξονα συμμετρίας και στο επίπεδο της ανώτατης ισάλου γραμμής υποδιαίρεσεως, να μην βλάπτεται η λειτουργία των στεγανών θυρών μακράν του τμήματος του πλοίου που υπέστη βλάβη.
- 5.5. Όλες οι μηχανοκίνητες και χειροκίνητες ολισθαίνουσες στεγανές θύρες εφοδιάζονται με δείκτες που δείχνουν, σε όλες τις θέσεις χειρισμού εξ αποστάσεως, εάν οι θύρες είναι ανοικτές ή κλειστές. Οι θέσεις χειρισμού εξ αποστάσεως, βρίσκονται μόνο στη γέφυρα του πλοίου, όπως αυτό απαιτείται στην παράγραφο .7.1.5 ενώ η θέση της χειροκίνητης λειτουργίας βρίσκεται άνωθεν του καταστρώματος στεγανών διαφραγμάτων, όπως απαιτείται στην παράγραφο .7.1.4.

ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β ΚΑΙ ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΜΗΚΟΥΣ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 24 ΜΕΤΡΩΝ:

- 5.6. Οι στεγανές θύρες που δεν συμμορφώνονται προς τις παραγράφους .5.1 έως .5.5 πρέπει να κλείνονται πριν την αναχώρηση και να παραμένουν κλειστές κατά τη διάρκεια του πλου. Η χρονική περίοδος για το άνοιγμα των θυρών αυτών στο λιμάνι και το κλείσιμό τους πριν τον απόπλου του πλοίου αναγράφεται στο ημερολόγιο του πλοίου.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΗΚΟΥΣ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 24 ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

- 6.1. Οι χειροκίνητες ολισθαίνουσες θύρες δύνανται να έχουν οριζόντια ή κατακόρυφη κίνηση. Ο μηχανισμός της θύρας πρέπει να μπορεί να τεθεί σε λειτουργία επιτοπίως από αμφότερες τις πλευρές της θύρας και επιπροσθέτως από προστιτή θέση άνωθεν του καταστρώματος στεγανών με πλήρη περιστροφή στροφάλου ή με άλλη κίνηση, η οποία παρέχει τα ίδια εχέγγυα ασφάλειας και είναι εγκεκριμένου τύπου. Στην περίπτωση του χειροκίνητου μοχλού, ο απαιτούμενος χρόνος για το πλήρες κλείσιμο της θύρας, όταν το πλοίο είναι σε όρθια θέση, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 90 δευτερόλεπτα.

ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

- 6.2. Οι μηχανοκίνητες ολισθαίνουσες θύρες μπορούν να έχουν κατακόρυφη ή οριζόντια κίνηση. Εάν μία θύρα λειτουργεί με μηχανική ενέργεια από κεντρικό σταθμό, ο μηχανισμός πρέπει να είναι διατεταγμένος κατά τρόπον ώστε η θύρα να μπορεί να τεθεί σε λειτουργία με μηχανική ενέργεια και επιτοπίως και από αμφότερες τις πλευρές. Σε κάθε πλευρά του διαφράγματος πρέπει να προβλέπονται λαβές τοπικού χειρισμού που συνδέονται με το μηχανισμό που κινείται με μηχανική ενέργεια και να είναι διατεταγμένες έτσι ώστε πρόσωπα που διέρχονται διά του ανοίγματος της θύρας να δύνανται να κρατήσουν και τις δύο λαβές στη θέση του ανοίγματος και να μη δύνανται να θέσουν ακούσια σε λειτουργία το μηχανισμό κλείσιματος. Οι μηχανοκίνητες ολισθαίνουσες θύρες πρέπει επιπλέον να είναι εφοδιασμένες με χειροκίνητο μηχανισμό που λειτουργεί τόσο και από τις δύο πλευρές των θυρών όσο και από προστιτό σημείο άνωθεν του καταστρώματος στεγανών, με πλήρη περιστροφή στροφάλου ή με άλλη κίνηση, η οποία παρέχει τα ίδια εχέγγυα ασφάλειας και είναι εγκεκριμένου τύπου. Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα ώστε να δίνεται προειδοποίηση με ηχητικό σήμα ότι η θύρα άρχισε να κλείνει, η οποία πρέπει να συνεχίζεται μέχρι του πλήρους κλεισίματος. Επιπλέον, σε περιοχές με θόρυβο απαιτείται το ηχητικό προειδοποιητικό σήμα να συμπληρώνεται από ένα διακοπτόμενο οπτικό σήμα επί της θύρας.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΜΗΚΟΥΣ 24 ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ:

- 7.1. Κάθε μηχανοκίνητη ολισθαίνουσα στεγανή θύρα πρέπει:

1. να εφοδιάζεται με κατακόρυφη ή οριζόντια κίνηση
2. να έχει, με την επιφύλαξη της παραγράφου.11, ανώτατο καθαρό πλάτος 1,2 μέτρων. Η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να επιτρέπει πλατύτερες θύρες, μόνο σε περίπτωση που αυτό θεωρείται απαραίτητο για την αποτελεσματική λειτουργία του πλοίου, με την προϋπόθεση ότι λαμβάνονται υπόψη τα άλλα μέτρα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των ακόλουθων:

- 2.1. δίδεται ιδιαίτερη σημασία στην αντοχή της θύρας και στους μηχανισμούς κλεισίματος προκειμένου να αποφεύγονται οι διαρροές·
 - 2.2. η θύρα βρίσκεται εκτός της ζώνης ζημίας B/5·
 - 2.3. η θύρα είναι κλειστή όταν το πλοίο πλέει στη θάλασσα, εκτός από περιορισμένα χρονικά διαστήματα, όταν αυτό είναι άκρως απαραίτητο κατά την κρίση της αρχής του κράτους σημαίας·
 3. να εφοδιάζεται με τον κατάλληλο εξοπλισμό για να ανοίγει και να κλείνει ηλεκτρικά, υδραυλικά ή με οποιοδήποτε άλλο μηχανικό τρόπο που εγκρίνεται από την αρχή του κράτους σημαίας·
 4. να εφοδιάζεται με χειροκίνητο μηχανισμό. Η θύρα είναι δυνατό να ανοίγεται και κλείνεται χειροκίνητα από κάθε πλευρά της και, επιπλέον, να κλείνεται από ένα προσιτό σημείο άνωθεν του καταστρώματος στεγανών, με πλήρη περιστροφή στροφάλου ή με άλλη κίνηση, η οποία παρέχει την ίδια εγγύηση ασφάλειας και εγκρίνεται από την αρχή του κράτους σημαίας. Προβλέπονται ενδείξεις όσον αφορά την κατεύθυνση περιστροφής ή τις άλλες κινήσεις σε όλες τις θέσεις λειτουργίας. Η χρονική περίοδος που απαιτείται για το πλήρες κλείσιμο της θύρας, όταν αυτό πραγματοποιείται με χειροκίνητο μοχλό δεν υπερβαίνει τα 90 δευτερόλεπτα με το πλοίο σε όρθια θέση·
 5. εφοδιάζεται με όργανα ελέγχου για το μηχανοκίνητο άνοιγμα και κλείσιμο της θύρας και από τις δύο πλευρές της θύρας καθώς επίσης και για το μηχανοκίνητο κλείσιμο της θύρας από την κεντρική κονσόλα στη γέφυρα του πλοίου·
 6. να εφοδιάζεται με ηχητικό προειδοποιητικό σήμα, χωριστό από κάθε άλλο ηχητικό σήμα στην περιοχή, το οποίο θα ηχεί κάθε φορά που κλείνει μηχανοκίνητα η θύρα εξ αποστάσεως και το οποίο θα ηχεί τουλάχιστον για 5 δευτερόλεπτα αλλά όχι πάνω από 10 δευτερόλεπτα πριν να αρχίσει να κινείται η θύρα και θα συνεχίζει να ηχεί μέχρι το οριστικό κλείσιμο της θύρας. Σε περίπτωση χειροκίνητου εξ αποστάσεως χειρισμού της θύρας είναι αρκετό το προειδοποιητικό σήμα να ηχεί μόνο κατά τη στιγμή που κινείται η θύρα. Επιπλέον, σε χώρους επιβατών και σε χώρους με θόρυβο, η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να απαιτεί το ηχητικό προειδοποιητικό σήμα να συμπληρώνεται από ένα διακοπτόμενο οπτικό σήμα επί της θύρας και
 7. να έχει σχεδόν σταθερό ρυθμό μηχανοκίνητου κλεισίματος. Η χρονική περίοδος κλεισίματος, από τη στιγμή που η θύρα αρχίζει να κινείται έως τη στιγμή που κλείνει εντελώς, δεν είναι σε καμία περίπτωση μικρότερη από 20 δευτερόλεπτα και δεν υπερβαίνει τα 40 δευτερόλεπτα όταν το πλοίο βρίσκεται σε όρθια θέση.
- 7.2. Η ηλεκτρική ενέργεια που απαιτείται για τη λειτουργία των μηχανοκίνητων στεγανών θυρών ολισθαίνοντος τύπου πρέπει να παρέχεται από τον ηλεκτρικό πίνακα έκτακτης ανάγκης, είτε απ' ευθείας είτε μέσω ενός πίνακα διανομής ειδικά για το σκοπό αυτό, ο οποίος τοποθετείται άνωθεν του καταστρώματος στεγανών. Τα σχετικά κυκλώματα ελέγχου, ενδείξεως και προειδοποιήσεως πρέπει να τροφοδοτούνται από τον ηλεκτρικό πίνακα έκτακτης ανάγκης, είτε απ' ευθείας είτε μέσω ενός πίνακα διανομής ειδικά για το σκοπό αυτό που είναι τοποθετημένος άνωθεν του καταστρώματος στεγανών και να μπορούν να τροφοδοτούνται από την προσωρινή πηγή ενέργειας κινδύνου, σε περίπτωση αστοχίας της κύριας πηγής ηλεκτρικής ενέργειας ή της πηγής ενέργειας έκτακτης ανάγκης.
- 7.3. Οι μηχανοκίνητες ολισθαίνουσες στεγανές θύρες πρέπει να έχουν:
1. είτε ένα κεντρικό υδραυλικό σύστημα με δύο ανεξάρτητες πηγές ενέργειας, έκαστη των οποίων πρέπει να αποτελείται από έναν κινητήρα και μία αντλία ικανή να κλείνει ταυτόχρονα όλες τις θύρες. Επιπλέον, για όλη την εγκατάσταση πρέπει να υπάρχουν υδραυλικοί συσσωρευτές επαρκούς δυναμικότητας, προκειμένου να λειτουργούν όλες οι θύρες τουλάχιστον τρεις φορές, δηλαδή κλείσιμο-άνοιγμα-κλείσιμο, έναντι αντίθετης κλίσεως 15°. Ο ανωτέρω κύκλος λειτουργίας πρέπει να πραγματοποιείται και όταν έχει διακοπή η πίεση από την αντλία προς το συσσωρευτή. Το ρευστό που χρησιμοποιείται πρέπει να επιλέγεται λαμβανομένων υπόψη των θερμοκρασιών που αναπτύσσονται στην εγκατάσταση κατά τη διάρκεια της λειτουργίας της. Το μηχανοκίνητο σύστημα πρέπει να σχεδιάζεται κατά τρόπον ώστε να ελαχιστοποιείται η πιθανότητα μία απλή βλάβη των υδραυλικών σωληνώσεων να έχει δυσμενή επίδραση στη λειτουργία περισσότερων της μίας θυρών. Το υδραυλικό σύστημα πρέπει να εφοδιάζεται με ένα συναγερμό χαμηλής στάθμης για τα δοχεία του υδραυλικού ρευστού, τα οποία εξυπηρετούν το μηχανοκίνητο σύστημα και με ένα συναγερμό χαμηλής πίεσεως αερίου ή άλλο αποτελεσματικό μέσο παρακολούθησης των απωλειών της ενέργειας που είναι αποθηκευμένη στους υδραυλικούς συσσωρευτές. Οι ανωτέρω συναγερμοί πρέπει να είναι ηχητικοί και οπτικοί και να τοποθετούνται στην κεντρική κονσόλα στη γέφυρα του πλοίου· ή
 2. είτε ανεξάρτητο υδραυλικό σύστημα για κάθε θύρα, όπου κάθε πηγή ενέργειας αποτελείται από έναν κινητήρα και μία αντλία ικανή να ανοίγει και να κλείνει τη θύρα. Επιπλέον, πρέπει να υπάρχει ένας υδραυλικός συσσωρευτής επαρκούς δυναμικότητας προκειμένου να λειτουργεί η θύρα τουλάχιστον τρεις φορές, δηλαδή κλείσιμο-άνοιγμα-κλείσιμο, έναντι αντίθετης κλίσεως 15°. Αυτός ο κύκλος λειτουργίας πρέπει να είναι δυνατόν να εκτελείται και όταν έχει διακοπή η πίεση της αντλίας προς το συσσωρευτή. Το ρευστό που χρησιμοποιείται πρέπει να επιλέγεται λαμβανομένων υπόψη των θερμοκρασιών που ενδέχεται να αναπτυχθούν στην εγκατάσταση κατά τη διάρκεια της λειτουργίας της. Πρέπει να διατίθεται στην κεντρική κονσόλα λειτουργίας στη γέφυρα του πλοίου ένα ομαδοποιημένο σύστημα συναγερμού χαμηλής πίεσεως αερίου ή άλλο αποτελεσματικό μέσο παρακολούθησης των απωλειών ενέργειας που είναι αποθηκευμένη στους υδραυλικούς συσσωρευτές. Επίσης, σε κάθε θέση λειτουργίας πρέπει να προβλέπεται δείκτης απωλειών της συσσωρευμένης ενέργειας.

3. είτε ανεξάρτητο ηλεκτρικό σύστημα και κινητήρα για κάθε θύρα, όπου κάθε πηγή ενέργειας αποτελείται από κινητήρα ικανό να ανοίγει και να κλείνει τη θύρα. Η πηγή ενέργειας πρέπει να μπορεί να τροφοδοτείται αυτόματα από την προσωρινή πηγή ηλεκτρικής ενέργειας ανάγκης, σε περίπτωση αστοχίας της κύριας πηγής ηλεκτρικής ενέργειας ή της πηγής κινδύνου και με επαρκή δυναμικότητα, προκειμένου να λειτουργεί η θύρα τουλάχιστον τρεις φορές, δηλαδή κλείσιμο-άνοιγμα-κλείσιμο, έναντι αντίθετης κλίσεως 15°.

Για τα συστήματα που προδιαγράφονται στις παραγράφους 7.3.1, 7.3.2 και 7.3.3 πρέπει να προβλέπονται τα εξής:

Τα συστήματα τροφοδότησης για τις μηχανοκίνητες ολισθαίνουσες στεγανές θύρες πρέπει να διαχωρίζονται από οποιοδήποτε άλλο σύστημα ισχύος. Μία απλή αστοχία των ηλεκτρικών ή υδραυλικών μηχανοκίνητων συστημάτων, με εξαίρεση τον υδραυλικό ενεργοποιητή, δεν πρέπει να παρεμποδίζει τη χειροκίνητη λειτουργία οποιασδήποτε θύρας.

- 7.4. Πρέπει να προβλέπονται σε κάθε πλευρά του διαφράγματος χειρολαβές ελέγχου σε ελάχιστο ύψος 1,6 μέτρου άνωθεν του δαπέδου και να διευθετούνται κατά τρόπον ώστε άτομα που διέρχονται διά της θύρας να δύνανται να κρατούν και τις δύο χειρολαβές με ανοικτή τη θύρα χωρίς να θέτουν ακούσια σε λειτουργία τον μηχανισμό κλεισίματος της θύρας. Η διεύθυνση κινήσεως των χειρολαβών στο άνοιγμα και στο κλείσιμο της θύρας πρέπει να είναι στην κατεύθυνση της κινήσεως της θύρας και να δεικνύεται ευκρινώς. Εάν αρκεί μία ενέργεια για να αρχίσει η κίνηση κλεισίματος των στεγανών θυρών στους χώρους ενδιαιτήσεως, οι χειρολαβές υδραυλικού ελέγχου των θυρών αυτών πρέπει να είναι τοποθετημένες κατά τρόπον ώστε να μη μπορούν να ενεργοποιηθούν από μικρά παιδιά, π.χ. πίσω από φανωματικές θύρες με τους σύρτες σε ύψος τουλάχιστον 1,70 μέτρου πάνω από το επίπεδο του καταστρώματος.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β ΜΗΚΟΥΣ 24 ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ:

Και από τις δύο πλευρές των θυρών πρέπει να υπάρχει πινακίδα με οδηγίες για τη λειτουργία του συστήματος. Και από τις δύο πλευρές των θυρών πρέπει επίσης να υπάρχει πινακίδα με κείμενο ή εικόνες που να προειδοποιούν για τον κίνδυνο που διατρέχει όποιος μείνει μέσα στο άνοιγμα της θύρας αφού αρχίσει η κίνηση του κλεισίματός της. Οι πινακίδες αυτές πρέπει να είναι κατασκευασμένες από ανθεκτικό υλικό και καλά στερεωμένες. Το κείμενο των οδηγιών ή της προειδοποιητικής πινακίδας πρέπει να περιλαμβάνει και πληροφορίες για το χρονικό διάστημα που χρειάζεται η θύρα για να κλείσει.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΜΗΚΟΥΣ 24 ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ:

- 7.5. Όσο είναι πρακτικά δυνατό, ο ηλεκτρικός εξοπλισμός και τα εξαρτήματα των στεγανών θυρών πρέπει να τοποθετούνται άνωθεν του καταστρώματος στεγανών και εκτός επικίνδυνων περιοχών και χώρων.
- 7.6. Τα περιβλήματα των ηλεκτρικών εξαρτημάτων, τα οποία τοποθετούνται αναγκαστικά κάτωθεν του καταστρώματος στεγανών, πρέπει να παρέχουν κατάλληλη προστασία κατά της εισόδου ύδατος.
- 7.7. Τα κυκλώματα ηλεκτρικής ενέργειας, ελέγχου, ενδείξεως και συναγερμού πρέπει να προστατεύονται έναντι αστοχίας κατά τρόπον ώστε τυχόν βλάβη στο κύκλωμα μίας θύρας να μην προκαλεί βλάβη στο κύκλωμα οποιασδήποτε άλλης θύρας. Βραχυκυκλώματα ή άλλες βλάβες στα κυκλώματα συναγερμού ή δεικτών μίας θύρας δεν πρέπει να έχουν ως συνέπεια την απώλεια της μηχανοκίνητης λειτουργίας αυτής της θύρας. Οι διατάξεις πρέπει να είναι τέτοιες ώστε τυχόν διαρροή ύδατος στον ηλεκτρικό εξοπλισμό που ευρίσκεται κάτωθεν του καταστρώματος στεγανών να μην προκαλεί το άνοιγμα της θύρας.
- 7.8. Μία απλή ηλεκτρική αστοχία στο σύστημα μηχανοκίνητης λειτουργίας ή στο σύστημα ελέγχου μίας μηχανοκίνητης ολισθαίνουσας στεγανής θύρας δεν πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα το άνοιγμα μίας κλειστής θύρας. Η παροχή της ενέργειας πρέπει να παρακολουθείται συνεχώς σε ένα σημείο του ηλεκτρικού κυκλώματος όσο πλησιέστερα είναι πρακτικά δυνατό σε κάθε κινητήρα που απαιτείται από την παράγραφο 7.3. Η απώλεια οποιασδήποτε παροχής ενέργειας πρέπει να ενεργοποιεί ένα ακουστικό και οπτικό σήμα συναγερμού στην κεντρική κονσόλα στη γέφυρα του πλοίου.
- 8.1. Η κεντρική κονσόλα στη γέφυρα του πλοίου πρέπει να διαθέτει γενικό διακόπτη με δύο θέσεις ελέγχου: μία «τοπικός έλεγχος», η οποία πρέπει να επιτρέπει σε κάθε θύρα να ανοίγει και να κλείνει μετά τη χρήση τοπικά χωρίς αυτόματο κλείσιμο, και μία «θύρες κλειστές», η οποία πρέπει να κλείνει αυτόματα οποιαδήποτε θύρα είναι ανοικτή. Η θέση «θύρες κλειστές» πρέπει να επιτρέπει στις θύρες να ανοίγουν τοπικά και να ξανακλείνουν αυτόματα μετά την απελευθέρωση του τοπικού μηχανισμού ελέγχου. Ο «γενικός διακόπτης» κανονικά πρέπει να είναι στη θέση «τοπικός έλεγχος». Η θέση «θύρες κλειστές» πρέπει να χρησιμοποιείται μόνο σε περίπτωση ανάγκης ή για δοκιμή.
- 8.2. Η κεντρική κονσόλα στη γέφυρα του πλοίου εφοδιάζεται με διάγραμμα που δείχνει τη θέση κάθε θύρας, με οπτικούς δείκτες μέσω των οποίων φαίνεται εάν η θύρα είναι ανοικτή ή κλειστή. Το κόκκινο φως σημαίνει ότι η θύρα είναι εντελώς ανοικτή ενώ το πράσινο φως σημαίνει ότι η θύρα είναι εντελώς κλειστή. Σε περίπτωση που η θύρα κλείνει εξ αποστάσεως το κόκκινο φως αναβοσβύνει για ένδειξη της ενδιάμεσης κατάστασης. Το ηλεκτρικό κύκλωμα ένδειξης πρέπει να είναι ανεξάρτητο από το ηλεκτρικό κύκλωμα ελέγχου για κάθε θύρα.
- 8.3. Οι θύρες αυτές δεν πρέπει να είναι δυνατόν να ανοίγονται εξ αποστάσεως από τη θέση κεντρικού σταθμού ελέγχου.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

- 9.1. Όλες οι στεγανές θύρες παραμένουν κλειστές κατά τη διάρκεια του πλου, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 9.2 και 9.3. Οι στεγανές θύρες πλάτους άνω του 1,2 m που επιτρέπονται βάσει της παραγράφου 11, μπορούν να ανοίγονται μόνον στις συνθήκες που περιγράφονται στην ίδια παράγραφο. Οποιαδήποτε θύρα ανοίγεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο αυτή θα είναι δυνατό να κλείνει άμεσα.
- 9.2. Μια στεγανή θύρα είναι δυνατό να ανοίγεται κατά τον πλου προκειμένου να διέλθουν οι επιβάτες ή το πλήρωμα ή όταν αυτό απαιτείται προκειμένου να πραγματοποιηθούν εργασίες παραπλεύρως της θύρας. Η θύρα πρέπει να κλείνεται αμέσως μετά το πέρας της διέλευσης ή μετά το πέρας των εργασιών για τις οποίες απαιτείτο το άνοιγμά της.
- 9.3. Ορισμένες στεγανές θύρες είναι δυνατό να επιτραπεί να παραμένουν ανοικτές κατά τον πλου, μόνο σε περίπτωση όπου αυτό θεωρείται αναγκαίο, δηλαδή όταν το άνοιγμά τους κρίνεται απαραίτητο για την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία των μηχανών του πλοίου ή για να δοθεί στους επιβάτες η δυνατότητα να κινούνται δίχως περιορισμούς σε όλη την ζώνη που προορίζεται για τους επιβάτες. Για τον καθορισμό των εν λόγω περιπτώσεων, αρμόδια είναι η αρχή του κράτους του οποίου το πλοίο φέρει τη σημαία και μόνο μετά από πλήρη εξέταση των επιπτώσεων στη λειτουργία του πλοίου και στις δυνατότητες επιβίωσης. Κατά τον τρόπο αυτό, σε περίπτωση που επιτρέπεται να παραμείνει ανοικτή κάποια στεγανή θύρα, το γεγονός αυτό θα επισημαίνεται σαφώς στις πληροφορίες σχετικά με την ευστάθεια του πλοίου, ενώ θα είναι πάντα δυνατό να κλεισθεί άμεσα.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

- 10.1. Σε περίπτωση που η αρχή του κράτους σημαίας είναι πεπεισμένη για τη χρησιμότητα παρομοίων θυρών, επιτρέπεται η τοποθέτηση στεγανών θυρών καταλλήλου κατασκευής στα στεγανά διαφράγματα που χωρίζουν το φορτίο μεταξύ των χώρων του καταστρώματος. Οι θύρες αυτές δύνανται να είναι γιγλυμωτές, κυλιόμενες ή ολισθαίνουσες, αλλά δεν πρέπει να τίθενται σε λειτουργία εξ αποστάσεως. Πρέπει να τοποθετούνται στο ανώτατο ύψος και σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερη απόσταση από τα ελάσματα του εξωτερικού περιβλήματος, αλλά οι εξωτερικές κατακόρυφες ακμές των θυρών τούτων σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να ευρίσκονται σε απόσταση από τα ελάσματα του εξωτερικού περιβλήματος μικρότερη από τα ένα πέμπτο του πλάτους του πλοίου. Η απόσταση αυτή μετράται καθέτως προς τον άξονα συμμετρίας του πλοίου στο ύψος της ανώτατης εμφόρτου γραμμής υποδιαίρεσεως.
- 10.2. Οι θύρες αυτές πρέπει να κλείνονται προ του απόπλου και να διατηρούνται κλειστές κατά τη διάρκεια του πλου. Η χρονική περίοδος για το άνοιγμα των θυρών αυτών στο λιμάνι και το κλείσιμό τους πριν τον απόπλου του πλοίου αναγράφεται στο ημερολόγιο του πλοίου. Σε περίπτωση που κάποια θύρα είναι προσιτή κατά τη διάρκεια του πλου, εφοδιάζεται με μηχανισμό χάρη στον οποίο θα εμποδίζεται το άνοιγμα χωρίς σχετική άδεια. Σε περίπτωση που προτείνεται η τοποθέτηση τέτοιων θυρών, ο αριθμός και η διάταξη τους θα υποβάλλονται σε ειδική εξέταση από την αρχή του κράτους σημαίας.
11. Δεν επιτρέπεται η χρήση κινητών πλακών στα διαφράγματα, παρά μόνο στα μηχανοστάσια. Οι πλάκες αυτές τακτοποιούνται πάντα πριν από τον απόπλου του πλοίου και δεν αλλάζουν θέση κατά τον πλου, παρά μόνο σε περίπτωση εκτάκτου ανάγκης και κατά την κρίση του πλοιάρχου. Η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να επιτρέψει τη χρήση το πολύ μιας μηχανοκίνητης ολισθαίνουσας στεγανής θύρας σε κάθε κύριο εγκάρσιο διάφραγμα, πλατύτερης από αυτές που ορίζονται στην παράγραφο 7.1.2, αντί των προαναφερθεισών κινητών πλακών, με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω θύρες κλείνονται πριν τον απόπλου του πλοίου και διατηρούνται κλειστές κατά τον πλου, εκτός από περίπτωση εκτάκτου ανάγκης, κατά την κρίση του πλοιάρχου. Οι θύρες αυτές δεν χρειάζεται να συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της παραγράφου 7.1.4 σχετικά με το πλήρες κλείσιμο με χειροκίνητο μοχλό, μέσα σε 90 δευτερόλεπτα. Ο απαραίτητος χρόνος για το άνοιγμα και για το κλείσιμο των εν λόγω θυρών, είτε το πλοίο πλέει, είτε βρίσκεται στο λιμάνι, πρέπει να καταγράφεται στο ημερολόγιο της γέφυρας.

14. Πλοία που μεταφέρουν φορτηγά οχήματα και προσωπικό συνοδείας (R 16)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε επιβατηγά πλοία σχεδιασμένα ή προσαρμοσμένα για τη μεταφορά φορτηγών οχημάτων και προσωπικού συνοδείας.
2. Εάν σε τέτοιο πλοίο ο συνολικός αριθμός των επιβατών, που περιλαμβάνει τα άτομα που συνοδεύουν τα οχήματα, δεν υπερβαίνει $N = 12 + A/25$, όπου A = η συνολική επιφάνεια καταστρώματος (σε τετραγωνικά μέτρα) των χώρων που διατίθενται για τη στοιβασία φορτηγών οχημάτων και όπου το καθαρό ύψος στη θέση στοιβασίας και στην είσοδο στους χώρους αυτούς δεν είναι μικρότερο από 4 μέτρα, εφαρμόζονται οι διατάξεις του κανονισμού 13, παράγραφος 10, σχετικά με τις στεγανές θύρες, εκτός του ότι οι θύρες μπορούν να τοποθετούνται σε οποιοδήποτε επίπεδο στα στεγανά διαφράγματα που διαιρούν τους χώρους φορτίου. Επιπροσθέτως, στη γέφυρα πρέπει να υπάρχουν δείκτες που να δεικνύουν αυτόματα εάν κάθε θύρα είναι κλειστή και οι προσδέσεις όλων των θυρών στερεωμένες.
3. Κατά την εφαρμογή των διατάξεων του κεφαλαίου αυτού σε τέτοια πλοία, ως αριθμός N θα λαμβάνεται ο μέγιστος αριθμός των επιβατών για τον οποίο το πλοίο μπορεί να πάρει πιστοποιητικό σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό.

15. Ανοίγματα στο εξωτερικό περίβλημα του πλοίου κάτωθεν της γραμμής ορίου βυθίσεως (R 17)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Ο αριθμός των ανοιγμάτων στο εξωτερικό περίβλημα πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο το οποίο συμβιβάζεται προς τη διαρρύθμιση και την καλή λειτουργία του πλοίου.

- 2.1. Η διάταξη και η αποδοτικότητα των μέσων κλεισίματος όλων των ανοιγμάτων στο εξωτερικό περίβλημα πρέπει να ανταποκρίνονται προς τον προορισμό τους και τη θέση στην οποία ευρίσκονται.
- 2.2. Με την επιφύλαξη των απαιτήσεων της ισχύουσας διεθνούς συμβάσεως για τις εμποφόρους ισάλους γραμμές δεν πρέπει να τοποθετούνται παραφωτίδες σε τέτοια θέση που το κατώφλι τους να είναι κάτωθεν μίας γραμμής παράλληλης προς το εξωτερικό ίχνος του καταστρώματος στεγανών, της οποίας το κατώτατο σημείο βρίσκεται σε απόσταση 2,5 % του πλάτους του πλοίου άνωθεν της ανωτάτης εμποφόρου ισάλου γραμμής υποδιαίρεσεως ή 500 χιλιοστών, όποια είναι μεγαλύτερη.
- 2.3. Όλες οι παραφωτίδες, τα κατώφλια των οποίων ευρίσκονται κάτωθεν της γραμμής ορίου βυθίσεως πρέπει να είναι τέτοιας κατασκευής που να παρεμποδίζεται αποτελεσματικά το άνοιγμά τους από οποιονδήποτε χωρίς την έγκριση του πλοιάρχου του πλοίου.
- 2.4. Εάν σε χώρο μεταξύ δύο καταστρωμάτων, τα κατώφλια οποιωνδήποτε παραφωτίδων περί των οποίων η παράγραφος 2.3. ευρίσκονται κάτω από γραμμή που χαράσσεται παράλληλα προς το εξωτερικό ίχνος του καταστρώματος στεγανών και της οποίας το κατώτατο σημείο βρίσκεται σε ύψος 1,4 m συν 2,5 % του πλάτους του πλοίου υπεράνω της επιφάνειας του νερού κατά τον απόπλου του πλοίου εξ οποιουδήποτε λιμένος, όλες οι παραφωτίδες του εν λόγω χώρου πρέπει να κλείονται στεγανώς και να κλειδώνονται προ του απόπλου και να μην ανοίγονται προ του κατάπλου του πλοίου στον επόμενο λιμένα.
- 2.5. Οι παραφωτίδες και τα επικαλύμματά τους που δεν είναι προσπελάσιμα κατά τη διάρκεια του πλου πρέπει να κλείονται και να ασφαρίζονται πριν από τον απόπλου του πλοίου.
3. Ο αριθμός των ευδιαίων, των στομιών αποχετευτικών αγωγών και των λοιπών παρόμοιων ανοιγμάτων στο εξωτερικό περίβλημα πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο, είτε με την εξυπηρέτηση από κάθε στόμιο όσο το δυνατόν περισσότερων σωληνώσεων αποχέτευσης και άλλων σωληνώσεων ή με οποιοδήποτε άλλο ικανοποιητικό τρόπο.
4. Όλα τα στόμια λήψης και εκροής στο εξωτερικό περίβλημα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με αποτελεσματικές και προσιτές διατάξεις για την πρόληψη τυχαιάς εισόδου νερού στο πλοίο.
- 4.1. Με την επιφύλαξη των απαιτήσεων της ισχύουσας διεθνούς συμβάσεως για τις εμποφόρους ισάλους γραμμές και με εξαίρεση τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 5, κάθε χωριστή εκροή μέσω του εξωτερικού περιβλήματος από χώρους κάτω της γραμμής ορίου βυθίσεως εφοδιάζεται είτε με μία αυτόματη βαλβίδα μη επιστροφής με δυνατότητα να κλείνει από κάποιο σημείο άνωθεν του καταστρώματος στεγανών διαφραγμάτων, είτε με δύο αυτόματες βαλβίδες μη επιστροφής χωρίς δυνατότητα κλεισίματος, με την προϋπόθεση ότι η εντός του πλοίου βαλβίδα βρίσκεται άνωθεν της ανωτάτης εμποφόρου ισάλου γραμμής υποδιαίρεσεως και ότι είναι πάντοτε προσιτή για εξέταση κάτω από κανονικές συνθήκες λειτουργίας.
- Σε περίπτωση που τοποθετείται βαλβίδα με δυνατότητα κλεισίματος, η θέση χειρισμού άνωθεν του καταστρώματος στεγανών είναι πάντα άμεσα προσιτή και προβλέπονται μέσα που να δείχνουν αν η βαλβίδα είναι ανοικτή ή κλειστή.
- 4.2. Οι απαιτήσεις της ισχύουσας διεθνούς συμβάσεως για τις εμποφόρους ισάλους γραμμές ισχύουν για όλες τις εκροές μέσω του εξωτερικού περιβλήματος από χώρους άνωθεν της γραμμής ορίου βυθίσεως.
5. Τα κύρια και βοηθητικά στόμια λήψης θαλάσσιου νερού και εκροής στο μηχανοστάσιο που έχουν σχέση με τη λειτουργία των μηχανών πρέπει να είναι εφοδιασμένα με εύκολα προσιτές βαλβίδες μεταξύ των σωληνώσεων και του εξωτερικού περιβλήματος ή μεταξύ των σωληνώσεων και των κιβωτίων που είναι προσαρμοσμένα επί του εξωτερικού περιβλήματος. Οι βαλβίδες πρέπει να μπορούν να ελέγχονται επιτόπου και να εφοδιάζονται με δείκτες που δεικνύουν αν είναι ανοιχτές ή κλειστές.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Οι χειρολαβές ή χειροστρόφαλοι των κρουνών έρματος πρέπει να είναι εύκολα προσπελάσιμοι προς χειρισμό. Όλες οι βαλβίδες που χρησιμοποιούνται ως κρουνοί έρματος πρέπει να κλείνουν με στροφή των χειροστροφών κατά τη φορά των δεικτών του ρολογιού.
2. Οι εκκενωτικοί κρουνοί ή βαλβίδες στα πλευρά του πλοίου για το υπερχειλισμα των λεβήτων πρέπει να βρίσκονται σε εύκολα προσπελάσιμα σημεία και όχι κάτω από την επένδυση του καταστρώματος. Κρουνοί και βαλβίδες πρέπει να είναι σχεδιασμένοι κατά τρόπον ώστε να φαίνεται εύκολα αν είναι ανοικτοί ή κλειστοί. Οι κρουνοί πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με θωρακίσεις ασφαλείας, σχεδιασμένες κατά τρόπον ώστε να μην μπορεί ν' αφαιρεθεί το κλειδί ενόσω είναι ανοικτοί.
3. Όλες οι βαλβίδες και κρουνοί στα συστήματα σωληνώσεων όπως για το έρμα και τον υδροσυλλέκτη, τα καύσιμα και τα λιπαντικά, τα πυροσβεστικά και εκκενωτικά συστήματα, τις εγκαταστάσεις ψύξεως και υγιεινής κ.λπ. πρέπει να φέρουν σαφή επισήμανση δηλωτική της λειτουργίας τους.

4. Άλλοι αγωγοί εκροής, εάν μεν απολήγουν κάτω από την έμφορτη ίσαλο γραμμή της χαμηλότερης υποδιαίρεσης, πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με ισοδύναμα συστήματα κλεισίματος στην πλευρά του πλοίου, εάν δε απολήγουν πάνω από την έμφορτη ίσαλο της χαμηλότερης υποδιαίρεσης, με συνήθη δικλείδα θυέλλης. Και στις δύο περιπτώσεις, η διάταξη αυτή μπορεί να παραλείπεται αν χρησιμοποιούνται σωλήνες ίσου πάχους με την επένδυση των άμεσων σχετών των αποχωρητηρίων και νιπτήρων ή των σχετών δαπέδου των λουτρών κ.λπ., εφοδιασμένοι με καλύπτρες ή κατ' άλλο τρόπο προστατευμένοι από το υδραυλικό πλήγμα. Το πάχος των τοιχωμάτων των σωλήνων αυτών δεν χρειάζεται πάντως να είναι μεγαλύτερο από 14 χιλιοστόμετρα.
5. Όπου υπάρχουν βαλβίδες με μηχανισμό άμεσου κλεισίματος, το σημείο απ' όπου γίνεται ο χειρισμός τους πρέπει να είναι πάντοτε προσπελάσιμο, και πρέπει να φαίνεται με κάποιον τρόπο αν είναι ανοικτές ή κλειστές.
6. Όταν υπάρχουν βαλβίδες με μηχανισμό άμεσου κλεισίματος μέσα σε μηχανοστάσια, αρκεί να είναι δυνατός ο χειρισμός τους από εκεί όπου βρίσκονται, αρκεί το σημείο αυτό να είναι εύκολα προσπελάσιμο υπό οποιεσδήποτε συνθήκες.
6. Όλα τα εξαρτήματα και βαλβίδες επί του εξωτερικού του περιβλήματος που απαιτούνται από τον κανονισμό αυτό πρέπει να είναι από χάλυβα, ορείχαλκο ή άλλο εγκεκριμένο ελατό υλικό. Βαλβίδες από συνήθη χυτοσίδηρο ή παρόμοιο υλικό δεν είναι αποδεκτές. Όλες οι σωληνώσεις στις οποίες αναφέρεται ο παρών κανονισμός πρέπει να είναι από χάλυβα ή άλλο ισοδύναμο υλικό κατά την κρίση της αρχής του κράτους σημαίας.
7. Οι δίοδοι επιβίβασης και οι φορτοθυρίδες που ευρίσκονται κάτωθεν της γραμμής ορίου βυθίσσεως πρέπει να είναι επαρκούς αντοχής. Οι θυρίδες αυτές πρέπει να κλείνονται αποτελεσματικά και να ασφαλίζονται στεγανά πριν από τον απόπλου του πλοίου καθώς και να διατηρούνται κλειστές κατά τη διάρκεια του πλου.
8. Οι ανωτέρω θυρίδες δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να τοποθετούνται κατά τρόπον ώστε το κατώτατο σημείο τους να ευρίσκεται κάτωθεν της ανωτάτης εμφόρτου ισάλου γραμμής υποδιαίρεσεως.

16 Στεγανότητα επιβατηγών πλοίων άνωθεν της γραμμής ορίου βυθίσσεως (R 20)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Πρέπει να λαμβάνονται όλα τα λογικά και πρακτικά μέτρα για τον περιορισμό της εισόδου και της εξαπλώσεως ύδατος πάνω από το κατάστρωμα στεγανών. Τα μέτρα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν τμηματικά διαφράγματα ή παρειές. Όταν κατ' αυτόν τον τρόπο τοποθετούνται τμηματικά στεγανά διαφράγματα και παρειές στο κατάστρωμα στεγανών υπεράνω ή σε άμεση γειτνίαση των κυρίων διαφραγμάτων υποδιαίρεσης, πρέπει να συνδέονται υδατοστεγώς με το εξωτερικό περίβλημα και το κατάστρωμα στεγανών, κατά τρόπον ώστε να μειούται η ροή του ύδατος κατά μήκος του καταστρώματος όταν το πλοίο 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 πρέπει να στεγανοποιείται.
2. Το κατάστρωμα στεγανών ή το άνωθεν αυτού κατάστρωμα πρέπει να είναι στεγανό. Όλα τα ανοίγματα στο εκτεθειμένο στις καιρικές επιδράσεις κατάστρωμα πρέπει να έχουν πλαίσια επαρκούς ύψους και αντοχής και να είναι εφοδιασμένα με επαρκή μέσα για το ταχύ καιροστεγές κλείσιμό τους. Οι θυρίδες απορροής, τα ανοικτά κιγκλιδώματα και οι ευδιαίοι (μπούνια) πρέπει να τοποθετούνται όπως είναι αναγκαίο για την ταχεία απορροή του νερού από το κατάστρωμα καιρού υπό οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες.
3. Στα υπάρχοντα πλοία της κατηγορίας Β το ανοικτό άκρο των αεραγωγών που καταλήγουν στο εσωτερικό υπερκατασκευής είναι τοποθετημένο τουλάχιστον 1 μέτρο πάνω από την ίσαλο γραμμή όταν το πλοίο έχει κλίση 15° ή τη μέγιστη γωνία κλίσεως κατά τις ενδιάμεσες φάσεις κατακλύσεως, όπως προσδιορίζεται με υπολογισμό, όποια είναι μεγαλύτερη. Εναλλακτικά, οι αεραγωγοί δεξαμενών, πλην των πετρελαιοδεξαμενών, μπορούν να έχουν στόμιο εξόδου στο πλευρό της υπερκατασκευής. Οι διατάξεις της παρούσας παραγράφου εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των ισχυουσών διατάξεων της διεθνούς σύμβασης για τις εμφόρους ισάλους γραμμές.
4. Οι παραφωτίδες, θύρες επιβίβασης, θυρίδες φορτίου καθώς και τα λοιπά μέσα κλεισίματος ανοιγμάτων στο εξωτερικό περίβλημα άνωθεν της γραμμής ορίου βυθίσσεως, πρέπει να είναι κατάλληλα σχεδιασμένες και κατασκευασμένες και επαρκούς αντοχής, λαμβανομένων υπόψη των χώρων στους οποίους είναι τοποθετημένες και των θέσεων τους εν σχέσει προς την ανώτατη έμφορτη ίσαλο γραμμή υποδιαίρεσεως.
5. Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλα εσωτερικά επικαλύμματα παραφωτίδων, διευθετημένα ώστε να μπορούν να κλείνουν και να ασφαλίζονται υδατοστεγώς εύκολα και αποτελεσματικά, για όλες τις παραφωτίδες στους χώρους κάτωθεν του πρώτου καταστρώματος και υπεράνω του καταστρώματος στεγανών.

17 Κλείσιμο των θυρών φορτώσεως φορτίου (R 20-1)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Οι παρακάτω θύρες που ευρίσκονται άνωθεν της γραμμής του ορίου βυθίσσεως πρέπει να κλείνονται και να κλειδώνονται προ του απόπλου του πλοίου για οποιοδήποτε ταξίδι και να παραμένουν κλειστές και κλειδωμένες μέχρις ότου το πλοίο καταπλεύσει στον επόμενο λιμένα:
 1. θύρες φορτώσεως φορτίου στο εξωτερικό περίβλημα ή στα οριακά τοιχώματα των κλειστών υπερκατασκευών·
 2. παραφωτίδες πλήρης που ευρίσκονται σε θέσεις, όπως ορίζεται στην παράγραφο 1.1·

3. θύρες φορτώσεως φορτίου στο διάφραγμα συγκρούσεως·
4. υδατοστεγή κεκλιμένα επίπεδα (καταπέλτες) που συνιστούν εναλλακτικό κλείσιμο προς εκείνο που καθορίζεται στις παραγράφους 1.1 μέχρι και 1.3. Με την προϋπόθεση ότι, όταν μία θύρα δεν μπορεί να ανοίγει ή να κλείνει καθώς το πλοίο ευρίσκεται στην προβλήτα, η θύρα αυτή είναι δυνατόν να ανοίγει ή να αφήνεται ανοικτή, ενώ το πλοίο προσεγγίζει ή απομακρύνεται από την προβλήτα, αλλά μόνον στο βαθμό που είναι αναγκαίο για να λειτουργήσει αμέσως η θύρα. Σε κάθε περίπτωση, η εσωτερική πωραία θύρα πρέπει να μένει κλειστή.
2. Κατά παρέκκλιση των απαιτήσεων των παραγράφων 1.1 και 1.4, η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να επιτρέπει να ανοίγουν συγκεκριμένες θύρες κατά την κρίση του πλοίαρχου, εάν είναι αναγκαίο για τη λειτουργία του πλοίου ή την αποβίβαση ή επιβίβαση επιβατών, όταν το πλοίο είναι σε ασφαλές αγκυροβόλιο και υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα υπάρξει επίπτωση στην ασφάλεια του πλοίου.
3. Ο πλοίαρχος πρέπει να εξασφαλίζει ότι εφαρμόζεται αποτελεσματικό σύστημα εποπτείας και αναφοράς του κλεισίματος ή του ανοίγματος των θυρών κατά την παράγραφο 1.
4. Ο πλοίαρχος πρέπει να εξασφαλίζει, προ του απόπλου του πλοίου, ότι καταχωρείται στο ημερολόγιο της γέφυρας, όπως απαιτείται βάσει του κανονισμού 22, ο χρόνος του τελευταίου κλεισίματος των θυρών που καθορίζονται στην παράγραφο 1 και ο χρόνος οποιουδήποτε ανοίγματος επιμέρους θυρών σύμφωνα με την παράγραφο 2.

17-1 Στεγανότητα από το κατάστρωμα ro-ro (κατάστρωμα στεγανών) έως τους κάτω χώρους (R 20-2)

NEA ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ RO-RO ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

- 1.1. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 1.2 και 1.3, σε όλες τις προσβάσεις σε χώρους κάτω από το κατάστρωμα στεγανών, το χαμηλότερο σημείο θα είναι τουλάχιστον 2,5 μέτρα επάνω από το κατάστρωμα στεγανών·
- 1.2. όταν έχουν τοποθετηθεί ράμπες φορτώσεως οχημάτων, που παρέχουν πρόσβαση σε χώρους κάτω από το κατάστρωμα στεγανών, τα ανοίγματά τους είναι δυνατόν να κλείνονται καιροστεγώς ώστε να αποφεύγεται η διείσδυση υδάτων προς τα κάτω, εφοδιάζονται με σύστημα συναγερμού και επισημαίνονται με δείκτες στη γέφυρα του πλοίου·
- 1.3. η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να επιτρέπει την πρόβλεψη ειδικών προσβάσεων στους χώρους κάτω από το κατάστρωμα στεγανών, με την προϋπόθεση ότι είναι απαραίτητες για τις βασικές λειτουργίες του πλοίου, π.χ. διακίνηση μηχανικού εξοπλισμού και εφοδίων και υπό τον όρο ότι οι εν λόγω προσβάσεις είναι στεγανές, είναι εφοδιασμένες με σύστημα συναγερμού και επισημαίνονται με δείκτες στη γέφυρα·
- 1.4. οι προσβάσεις στις οποίες αναφέρονται οι παράγραφοι 1.2 και 1.3 κλείνονται πριν την αναχώρηση του πλοίου για όλα τα δρομολόγια και παραμένουν κλειστές έως ότου το πλοίο αγκυροβολήσει στον επόμενο λιμένα·
- 1.5. ο πλοίαρχος εξασφαλίζει την εφαρμογή ενός αποτελεσματικού συστήματος επίβλεψης και αναφοράς σχετικά με το κλείσιμο και το άνοιγμα των εν λόγω προσβάσεων που περιγράφονται στις παραγράφους 1.2 και 1.3 και
- 1.6. ο πλοίαρχος εξασφαλίζει, πριν την αναχώρηση του πλοίου για όλα τα δρομολόγια, ότι καταγράφεται στο ημερολόγιο γέφυρας, όπως προβλέπεται στον κανονισμό II-1/B/22, ο χρόνος του τελευταίου κλεισίματος των προσβάσεων στις οποίες αναφέρονται οι παράγραφοι 1.2 και 1.3·
- 1.7. Νέα επιβατηγά πλοία ro-ro κατηγορίας Γ, μήκους μικρότερου από 40 μέτρα, και νέα επιβατηγά πλοία ro-ro κατηγορίας Δ μπορούν, αντί να συμμορφώνονται με τις διατάξεις των παραγράφων 1.1 έως 1.6, να συμμορφώνονται με τις διατάξεις των παραγράφων 2.1 έως 2.4, εφόσον το ύψος πλαισίων και κατωφλίων είναι τουλάχιστον 600 χιλιοστόμετρα σε ανοικτά καταστρώματα φορτίου ro-ro και τουλάχιστον 380 χιλιοστόμετρα σε κλειστά καταστρώματα φορτίου ro-ro.

ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ RO-RO ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

- 2.1. Όλες οι προσβάσεις από το κατάστρωμα ro-ro σε χώρους κάτω από το κατάστρωμα στεγανών είναι καιροστεγείς ενώ επίσης διατίθενται μέσα στη γέφυρα του πλοίου, τα οποία θα δεικνύουν εάν η πρόσβαση είναι ανοικτή ή κλειστή·
- 2.2. όλες οι εν λόγω προσβάσεις κλείνονται πριν την αναχώρηση του πλοίου για όλα τα δρομολόγια και παραμένουν κλειστές έως ότου το πλοίο αγκυροβολήσει στον επόμενο λιμένα·
- 2.3. κατά παρέκκλιση των απαιτήσεων της παραγράφου 2.2, η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να επιτρέψει το άνοιγμα ορισμένων προσβάσεων κατά τον πλου, αλλά μόνο κατά το χρονικό διάστημα που απαιτείται για τη διέλευση από αυτές και όταν χρειάζεται για βασικές λειτουργίες του πλοίου και
- 2.4. οι απαιτήσεις της παραγράφου 2.1 εφαρμόζονται από την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης μετά την 1η Ιουλίου 1998.

17-2 Πρόσβαση στα καταστρώματα ro-ro (R 20-3)

ΟΛΑ ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ RO-RO:

Ο πλοίαρχος ή ο εξουσιοδοτημένος αξιωματικός εξασφαλίζει ότι δεν θα επιτρέπεται η είσοδος επιβατών στα κλειστά καταστρώματα ro-ro κατά τον πλου του πλοίου, χωρίς την προηγούμενη συγκατάθεσή του.

17-3 Κλείσιμο των διαφραγμάτων στο κατάστρωμα ro-ro (R 20-4)

ΝΕΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ RO-RO ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ RO-RO ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Όλα τα εγκάρσια και διαμήκη διαφράγματα που θεωρούνται αποτελεσματικά για τη συγκράτηση των θαλασσίων υδάτων που συγκεντρώνονται στο κατάστρωμα ro-ro, τοποθετούνται και ασφαλιζονται πριν την αναχώρηση του πλοίου και παραμένουν στην ίδια κατάσταση έως ότου το πλοίο αγκυροβολήσει στον επόμενο λιμένα.
2. Κατά παρέκκλιση των απαιτήσεων της παραγράφου 1, η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να επιτρέπει να ανοίγονται κατά τον πλου ορισμένες προσβάσεις ευρισκόμενες εντός διαφραγμάτων του τύπου αυτού, αλλά μόνο για το χρονικό διάστημα που απαιτείται για τη διέλευση από αυτές και, όταν χρειάζεται, για τις βασικές λειτουργίες του πλοίου.

18. Στοιχεία ευστάθειας (R 22)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Κάθε επιβατηγό πλοίο πρέπει να υφίσταται δοκιμή κλίσεως μετά τη συμπλήρωση της κατασκευής του και να προσδιορίζονται τα στοιχεία της ευστάθειάς του. Ο πλοίαρχος πρέπει να εφοδιάζεται με τις απαραίτητες πληροφορίες, οι οποίες θα εγκρίνονται από την αρχή του κράτους σημαίας του πλοίου, για να μπορεί να καθοδηγηθεί με απλότητα και ταχύτητα σε σχέση με την ευστάθεια του πλοίου υπό διάφορες συνθήκες υπηρεσίας.
2. Όταν σε πλοίο γίνουν μετατροπές που επηρεάζουν ουσιαστικά τα στοιχεία ευστάθειας που χορηγήθηκαν στον πλοίαρχο, αυτός πρέπει να εφοδιάζεται με τα τροποποιημένα στοιχεία ευστάθειας. Αν είναι αναγκαίο, πρέπει να εκτελείται νέα δοκιμή κλίσεως του πλοίου.
3. Κατά περιόδους που δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη, πρέπει να διενεργείται έλεγχος αφόρτου εκτόπισματος, προκειμένου να εντοπιστούν τυχόν μεταβολές στο άφορτο εκτόπισμα και στο διάμηκες κέντρο βάρους. Το πλοίο πρέπει να υποβάλλεται εκ νέου σε δοκιμή κλίσεως οποτεδήποτε, με τα συγκεκριμένα στοιχεία ευστάθειας, διαπιστώνεται ή προβλέπεται απόκλιση στο άφορτο εκτόπισμα που υπερβαίνει το 2 % ή απόκλιση στο διάμηκες κέντρο βάρους που υπερβαίνει το 1 % του μήκους του πλοίου.
4. Η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να απαλλάξει ένα ορισμένο πλοίο από τη δοκιμή κλίσεως υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχουν διαθέσιμα βασικά στοιχεία ευστάθειας από τη δοκιμή ευστάθειας αδελφού πλοίου και η αρχή του κράτους σημαίας κρίνει ότι από τα βασικά αυτά δεδομένα μπορούν να ληφθούν αξιόπιστα στοιχεία σε σχέση με την ευστάθεια του πλοίου που απαλλάσσεται.

19. Σχεδιαγράμματα ελέγχου βλαβών (R 23)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

Για την καθοδήγηση του αξιωματικού φυλακής του πλοίου, πρέπει να υπάρχουν μόνιμα εκτεθειμένα σχεδιαγράμματα που να δεικνύουν ευκρινώς για κάθε κατάστρωμα και κύτος τα όρια των στεγανών διαμερισμάτων, τα ανοίγματα πάνω σε αυτά με τα μέσα κλεισίματος και τη θέση των τυχόν οργάνων ελέγχου τους καθώς και τις διατάξεις διορθώσεως κάθε κλίσεως που οφείλεται σε κατάκλυση. Επιπροσθέτως, στους αξιωματικούς του πλοίου πρέπει να χορηγούνται εγχειρίδια που να περιέχουν τα ανωτέρω στοιχεία.

20. Ακεραιότητα του κύτους και της υπερκατασκευής, πρόληψη και έλεγχος βλαβών (R 23-2)

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλα τα επιβατηγά πλοία ro-ro, εκτός από τα υπάρχοντα πλοία, για τα οποία η παράγραφος 2 ισχύει από την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης μετά την 1η Ιουλίου 1998.

1. Στη γέφυρα πρέπει να προβλέπονται δείκτες για όλες τις θύρες του εξωτερικού περιβλήματος, τις θύρες φορτώσεως και τα λοιπά μέσα κλεισίματος, τα οποία, εάν αφεθούν ανοικτά ή δεν ασφαλιστούν κατάλληλα, είναι δυνατόν να οδηγήσουν σε κατάκλυση ενός χώρου ειδικής κατηγορίας ή χώρου φορτίου ro-ro. Το σύστημα δεικτών πρέπει να σχεδιάζεται με βάση την αρχή της ασφάλειας έναντι βλάβης και να δεικνύει με οπτικό σήμα συναγερμού αν η θύρα δεν είναι τελείως κλειστή ή κάποιος από τους μηχανισμούς ασφάλισης δεν είναι σωστά τοποθετημένος και εντελώς κλειστός, και με ακουστικό συναγερμό αν οι θύρες αυτές ή οι συσκευές κλεισίματος ανοίξουν ή εάν οι μηχανισμοί ασφάλισης απελευθερωθούν. Ο πίνακας δεικτών της γέφυρας πρέπει να είναι εξοπλισμένος με λειτουργία επιλογής «λιμάνι/πλους», κατά τέτοιο τρόπο ώστε να ηχεί ακουστικός συναγερμός στη γέφυρα, σε περίπτωση που το πλοίο αναχωρήσει από το λιμάνι χωρίς να έχουν κλείσει οι θύρες της πλώρης, οι εσωτερικές θύρες, τα πυρμαίδια κεκλιμένα επίπεδα ή οποιεσδήποτε άλλες θύρες του εξωτερικού περιβλήματος ή ενώ κάποια συσκευή κλεισίματος δεν βρίσκεται στην κατάλληλη θέση. Η παροχή ισχύος για το σύστημα δεικτών πρέπει να είναι ανεξάρτητη της παροχής ισχύος για τη λειτουργία και την ασφάλιση των θυρών. Δεν χρειάζεται να αντικατασταθούν τα συστήματα δεικτών των υφισταμένων πλοίων που έχουν εγκριθεί από την αρχή του κράτους σημαίας.

2. Πρέπει να προβλέπονται τηλεοπτική επιτήρηση και σύστημα ανίχνευσης διαρροής ύδατος ώστε να παρέχεται κάποια ένδειξη στη γέφυρα και στο σταθμό ελέγχου των μηχανών σχετικά με οποιαδήποτε διαρροή μέσω των εσωτερικών και εξωτερικών πρωραίων θυρών, πυρμναίων θυρών ή οποιωνδήποτε άλλων θυρών του εξωτερικού περιβλήματος, η οποία θα είχε ως αποτέλεσμα την κατάκλυση χώρων ειδικής κατηγορίας ή χώρων φορτίου ro-ro.
3. Οι χώροι ειδικής κατηγορίας και οι χώροι φορτίου ro-ro πρέπει να ελέγχονται συνεχώς με περιπολίες ή να παρακολουθούνται με αποτελεσματικά μέσα, όπως τηλεοπτικές οθόνες επιτηρήσεως, ούτως ώστε κάθε κίνηση των οχημάτων σε περίπτωση δυσμενών καιρικών συνθηκών και η πρόσβαση στους χώρους από μη εξουσιοδοτημένους επιβάτες να δύναται να διαπιστωθεί ενώ το πλοίο βρίσκεται ακόμη σε πορεία.
4. Πρέπει να φυλάσσονται στο πλοίο και να είναι αναρτημένες σε κάποιο κατάλληλο σημείο, έγγραφες διαδικασίες κλεισίματος και ασφάλισης των θυρών του εξωτερικού περιβλήματος, των θυρών φορτώσεως και οποιωνδήποτε άλλων μέσων κλεισίματος, τα οποία, εάν μείνουν ανοικτά ή εάν δεν κλείσουν σωστά, μπορεί να προκαλέσουν κατάκλυση χώρων ειδικής κατηγορίας ή χώρων φορτίου ro-ro.

21. Σήμανση, περιοδική λειτουργία και επιθεώρηση των υδατοστεγών θυρών, κ.λπ. (R 24)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Κάθε εβδομάδα πρέπει να εκτελούνται ασκήσεις λειτουργίας των υδατοστεγών θυρών, των παραφωτίδων, των βαλβίδων και των μηχανισμών κλεισίματος των ευδαιών.
2. Όλες οι υδατοστεγείς θύρες στα κύρια εγκάρσια διαφράγματα που χρησιμοποιούνται κατά τον πλου τίθενται σε λειτουργία καθημερινώς.
3. Οι υδατοστεγείς θύρες και όλοι οι σχετικοί μηχανισμοί και δείκτες, όλες οι βαλβίδες, των οποίων το κλείσιμο είναι απαραίτητο για να είναι στεγανά τα διαμερίσματα, καθώς και όλες οι βαλβίδες, των οποίων η λειτουργία είναι απαραίτητη για τις διασυνδέσεις ελέγχου βλαβών, υποβάλλονται σε περιοδική επιθεώρηση κατά τον πλου, τουλάχιστον μία φορά εβδομαδιαίως.
4. Οι εν λόγω βαλβίδες, θύρες και μηχανισμοί σημαίνονται καταλλήλως ώστε να χρησιμοποιούνται όπως επιβάλλει η επίτευξη της μέγιστης ασφάλειας.

22. Καταχωρήσεις στο ημερολόγιο (R 25)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Οι γιγλυωμένες θύρες, οι κινητές πλάκες, οι παραφωτίδες, οι διαβάθρες και οι φορτοθυρίδες καθώς και τα άλλα ανοίγματα, τα οποία πρέπει να διατηρούνται κλειστά κατά τον πλου, σύμφωνα με τους παρόντες κανονισμούς, κλείνονται πριν το πλοίο αποπλεύσει από το λιμάνι. Ο χρόνος κλεισίματος και ανοίγματος (όταν αυτό επιτρέπεται βάσει αυτών των κανονισμών) καταχωρείται στο ημερολόγιο.
2. Όλες οι ασκήσεις και επιθεωρήσεις που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τον κανονισμό 21 καταγράφονται στο ημερολόγιο με ειδική μνεία οιασδήποτε δυσλειτουργίας ανακαλύπτεται.

23. Ανυψώσιμες εξέδρες και κεκλιμένα επίπεδα αυτοκινήτων

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Α, Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

Στα πλοία τα εφοδιασμένα με ανηρτημένα καταστρώματα για τη μεταφορά επιβατηγών οχημάτων, η κατασκευή, εγκατάσταση και λειτουργία πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τα μέτρα που επιβάλλει η αρχή του κράτους σημαίας. Για την κατασκευή πρέπει να χρησιμοποιούνται οι οικείοι κανόνες ανεγνωρισμένου οργανισμού.

24. Κιγκλιδώματα

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Α, Β, Γ ΚΑΙ Δ ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

1. Σε εξωτερικά καταστρώματα, στα οποία επιτρέπεται η πρόσβαση στους επιβάτες, και όπου δεν υπάρχει παραπέτο επαρκούς ύψους, προβλέπονται κιγκλιδώματα ελάχιστου ύψους 1 100 χιλιοστών από το ύψος του καταστρώματος και κατάλληλης σχεδίασης και κατασκευής, ώστε οι επιβάτες να μην μπορούν να σκαρφαλώσουν στα εν λόγω κιγκλιδώματα και να πέσουν κατά λάθος στη θάλασσα.
2. Οι κλίμακες και τα πλατύσκαλα σε τέτοια εξωτερικά καταστρώματα θα διαθέτουν κιγκλιδώματα ισοδύναμης κατασκευής.

ΜΕΡΟΣ Γ

ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

1. Γενικά (R 26)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Οι μηχανές, οι λέβητες και λοιπά δοχεία πίεσεως, τα συνδεδεμένα συστήματα σωληνώσεων και τα εξαρτήματα πρέπει να τοποθετούνται και να προστατεύονται κατά τρόπον ώστε να μειούνται στο ελάχιστο κάθε κίνδυνος για τα άτομα που βρίσκονται στο πλοίο, λαμβανομένων δεόντως υπόψη των κινητών μερών, των θερμών επιφανειών και των λοιπών επικίνδυνων στοιχείων.
2. Πρέπει να προβλέπονται μέσα με τα οποία η κανονική λειτουργία των μηχανών προώσεως μπορεί να διατηρείται ή να αντικαθίσταται, ακόμη και εάν μία από τις βασικές βοηθητικές μηχανές τεθεί εκτός λειτουργίας.
3. Πρέπει να προβλέπονται μέσα που εξασφαλίζουν ότι οι μηχανές μπορούν να τεθούν σε λειτουργία, όταν το πλοίο βρίσκεται εκτός λειτουργίας, χωρίς εξωτερική βοήθεια.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β ΚΑΙ Γ:

4. Η κύρια μηχανή προώσεως και όλες οι βοηθητικές μηχανές που είναι απαραίτητες για την πρόωση και την ασφάλεια του πλοίου πρέπει να τοποθετούνται σε αυτό κατά τρόπον ώστε να λειτουργούν όταν το πλοίο βρίσκεται σε όρθια θέση και όταν έχει κλίση υπό γωνία μέχρι και 15° σε στατική κατάσταση και 22,5° σε δυναμική κατάσταση (διατοίχιση) προς οποιαδήποτε πλευρά και, ταυτόχρονα, δυναμική κλίση (προνευσασμό) 7,5° πρύμνηθεν ή πλώραθεν.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Α, Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

5. Πρέπει να υπάρχουν μέσα για να μπορεί σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης να προκαλείται το σταμάτημα των προωστικών μηχανών και των προωστήρων από κατάλληλες θέσεις εκτός του μηχανοστασίου ή του χώρου ελέγχου μηχανών, π.χ. από ανοιχτό κατάστρωμα ή από το πηδαλιουχείο.

ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

6. Η θέση και η διάταξη των σωλήνων εξαερισμού για τις δεξαμενές καυσίμου πετρελαίου, πετρελαίου καθιζήσεως και λιπαντελαίου θα είναι τέτοια ώστε τυχόν ρήξη ενός σωλήνα εξαερισμού να μην ενέχει άμεσα τον κίνδυνο εισροής θαλάσσιων ή όμβριων υδάτων. Προβλέπονται δύο δεξαμενές καυσίμου πετρελαίου για κάθε τύπο καυσίμου που χρησιμοποιείται επί του πλοίου και που απαιτείται για τα συστήματα προώσεως και τα ζωτικά συστήματα του πλοίου. Ειδικά, προβλέπονται αντίστοιχες διατάξεις σε κάθε πλοίο, δυναμικότητας τουλάχιστον 8 ωρών για πλοία κατηγορίας Β και τουλάχιστον 4 ωρών για πλοία των κατηγοριών Γ και Δ, με το μέγιστο ρυθμό λειτουργίας του συστήματος προώσεως και με κανονικό φορτίο λειτουργίας της γεννήτριας στη θάλασσα.

2. Μηχανές εσωτερικής καύσεως (R 27)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Οι μηχανές εσωτερικής καύσεως με κυλίνδρους διαμέτρου 200 χιλιοστών μετρών ή όγκο στροφαλοθαλάμου 0,6 m³ και άνω πρέπει να εφοδιάζονται με ανακουφιστικές βαλβίδες εκρήξεως στον στροφαλοθάλαμο κατάλληλου τύπου με επαρκή επιφάνεια ανακουφίσεως. Οι ανακουφιστικές βαλβίδες πρέπει να διατάσσονται έτσι ή να εφοδιάζονται με μέσα που εξασφαλίζουν ότι η διαφυγή αερίων από αυτές κατευθύνεται έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται η πιθανότητα τραυματισμού του προσωπικού.

3. Ρύθμιση άντλησεως υδροσυλλεκτών (R 21)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

- 1.1. Πρέπει να προβλέπεται επαρκές σύστημα άντλησεως των υδροσυλλεκτών ικανό για την άντληση και την αποστράγγιση οιοδήποτε άλλου στεγανού διαμερίσματος από ένα χώρο μόνιμα χρησιμοποιούμενο για τη μεταφορά γλυκού νερού, θαλασσέματος, καυσίμου πετρελαίου ή υγρού φορτίου, για τον οποίο διατίθενται άλλα επαρκή μέσα άντλησεως υπό όλες τις συνθήκες συνήθους πρακτικής. Επαρκή μέσα πρέπει να διατίθενται για την αποστράγγιση των υδάτων από μονωμένα κύτη.
- 1.2. Οι αντλίες χώρων υγιεινής, έρματος και γενικής χρήσεως μπορούν να γίνονται δεκτές ως ανεξάρτητες μηχανοκίνητες αντλίες υδροσυλλεκτών, εάν φέρουν τις αναγκαίες συνδέσεις στο σύστημα άντλησεως υδροσυλλεκτών.
- 1.3. Όλες οι σωληνώσεις υδροσυλλεκτών που χρησιμοποιούνται εντός ή κάτωθεν των δεξαμενών καυσίμου πετρελαίου ή εντός των χώρων του λέβητα ή του μηχανοστασίου, συμπεριλαμβανομένων των χώρων στους οποίους ευρίσκονται οι δεξαμενές καθιζήσεως πετρελαίου ή οι μονάδες άντλησεως καυσίμου πετρελαίου, πρέπει να κατασκευάζονται από χάλυβα ή άλλο κατάλληλο υλικό.
- 1.4. Η διάταξη του συστήματος άντλησεως υδροσυλλεκτών και έρματος πρέπει να είναι τέτοια που να προλαμβάνει την πιθανότητα εισροής υδάτων από τη θάλασσα και από τους χώρους θαλασσέματος στους χώρους φορτίου και μηχανοστασίου ή από το ένα διαμέρισμα στο άλλο. Πρέπει να προβλέπονται μέτρα για την πρόληψη της ακούσιας κατακλύσεως από τη θάλασσα οποιασδήποτε δεξαμενής κύτους με συνδέσεις υδροσυλλεκτών και έρματος, όταν περιέχει φορτίο, ή της εκκένωσής της μέσω αντλίας υδροσυλλεκτών, όταν περιέχει θαλάσσερμα.

- 1.5. Όλα τα κιβώτια διανομής και χειροκίνητες βαλβίδες που συνδέονται με τις διατάξεις αντλήσεως υδροσυλλεκτών πρέπει να ευρίσκονται σε θέσεις που είναι προσβάσιμες στις συνήθεις περιστάσεις.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

- 1.6. Πρέπει να προβλέπονται μέτρα για την αποστράγγιση των κλειστών χώρων φορτίου που βρίσκονται στο κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων.

1.6.1. Σε περίπτωση που το ύψος των εξάλων έως το κατάστρωμα στεγανών είναι τέτοιο ώστε η άκρη του καταστρώματος να είναι βυθισμένη όταν η κλίση του πλοίου είναι μεγαλύτερη των 5°, η αποστράγγιση πραγματοποιείται με ικανοποιητικό αριθμό ευδιαίων κατάλληλου μεγέθους που εκρέουν στη θάλασσα και τοποθετούνται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 15.

1.6.2. Σε περίπτωση που το ύψος των εξάλων είναι τέτοιο ώστε η άκρη του καταστρώματος στεγανών να είναι βυθισμένη όταν η κλίση του πλοίου είναι 5° ή μικρότερη, η αποστράγγιση των κλειστών χώρων φορτίου στο κατάστρωμα στεγανών, πραγματοποιείται με διοχέτευση των υδάτων σε κατάλληλο χώρο ή χώρους αρκετής χωρητικότητας, εξοπλισμένους με συναγερμό ανόδου της στάθμης και με τα κατάλληλα μέσα εκροής στη θάλασσα. Επιπλέον πρέπει να διασφαλίζεται ότι:

1. ο αριθμός, το μέγεθος και η διάταξη των ευδιαίων είναι τέτοια ώστε να αποφεύγεται η υπερβολική συσσώρευση ελευθέρων υδάτων·
2. στα μέσα άντλησης που απαιτούνται από τον παρόντα κανονισμό έχουν ληφθεί υπόψη οι απαιτήσεις του τυχόν εγκατεστημένου μονίμου συστήματος ψεκασμού ύδατος υπό πίεση για την κατάσβεση πυρκαϊάς·
3. τα ύδατα που έχουν μολυνθεί από πετρέλαιο ή από άλλες επικίνδυνες ουσίες δεν διοχετεύονται σε μηχανοστάσια ή σε άλλους χώρους όπου ενδεχομένως υπάρχουν πηγές ανάφλεξης· και
4. όταν οι κλειστοί χώροι φορτίου είναι προστατευμένοι με σύστημα κατάσβεσης πυρκαϊάς με διοξειδίο του άνθρακα, οι ευδιαίοι του καταστρώματος είναι εφοδιασμένοι με μέσα που παρεμποδίζουν τη διαφυγή του αποπνικτικού αερίου.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Α, Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1.6.3. Η αποστράγγιση των καταστρωμάτων go-to και οχημάτων πρέπει να έχει επαρκή δυναμικότητα ώστε οι ευδιαίοι, οι θυρίδες του δρυφάκτου, κ.λπ. και της δεξιάς και της αριστερής πλευράς να μπορούν να αντεπεξέλθουν στις ποσότητες νερού που προέρχονται από τα παραπετάσματα νερού και τις πυροσβεστικές αντλίες, λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών τοιχισμού και διαγωγής του πλοίου.

1.6.4. Όταν είναι εφοδιασμένες με καταωνιστήρες και πυροσβεστικούς κρουνοί, οι αίθουσες επιβατών και πληρώματος πρέπει να έχουν επαρκή αριθμό ευδιαίων ώστε να αντεπεξεύχονται στις ποσότητες νερού που προέρχονται από την πυροσβεστική λειτουργία των καταωνιστήρων της αίθουσας και δύο πυροσβεστικών σωλήνων προβολής. Οι ευδιαίοι πρέπει να είναι εγκατεστημένοι στα πιο αποτελεσματικά σημεία, π.χ. σε κάθε γωνία.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

2.1. Το σύστημα αντλήσεως υδροσυλλεκτών που απαιτείται από την παράγραφο .1.1 πρέπει να είναι ικανό να λειτουργεί κάτω από όλες τις πρακτικές συνθήκες ύστερα από ατύχημα, ανεξάρτητα από το αν το πλοίο είναι όρθιο ή υπό κλίση. Για το σκοπό αυτό, πρέπει να τοποθετούνται γενικά εφεδρικές αναρροφήσεις, εκτός από την περίπτωση στενών διαμερισμάτων στο πίσω άκρο του πλοίου, όπου αρκεί μία αναρρόφηση. Σε διαμερίσματα ασυνήθιστου σχήματος είναι δυνατόν να απαιτούνται πρόσθετες αναρροφήσεις. Πρέπει να υπάρχουν διατάξεις με τις οποίες τα ύδατα σε ένα διαμέρισμα θα μπορούν να κατευθύνονται προς τις σωληνώσεις αναρροφίσεως.

2.2. Όταν είναι πρακτικώς εφικτό, οι μηχανοκίνητες αντλίες υδροσυλλεκτών πρέπει να τοποθετούνται σε χωριστά στεγανά διαμερίσματα και με διάταξη ή σε θέσεις τέτοιες ώστε τα διαμερίσματα αυτά να μην κατακλύζονται εξ αιτίας ίδιας βλάβης. Εάν η κύρια μηχανή προώσεως, η βοηθητική μηχανή και οι λέβητες ευρίσκονται σε δύο ή περισσότερα στεγανά διαμερίσματα, οι διαθέσιμες αντλίες για τους υδροσυλλέκτες πρέπει να κατανέμονται σε όλη την έκταση των διαμερισμάτων αυτών στο βαθμό που είναι πρακτικά εφικτό.

2.3. Με εξαίρεση τις πρόσθετες αντλίες που ενδεχομένως προορίζονται μόνο για τα πρωαία ή πρυμναία διαμερίσματα, κάθε αντλία υδροσυλλεκτών που απαιτείται πρέπει να είναι διευθετημένη κατά τρόπον ώστε να αντλεί τα ύδατα από κάθε χώρο που πρέπει να αποστραγγισθεί σύμφωνα με την παράγραφο .1.1.

2.4. Κάθε μηχανοκίνητη αντλία υδροσυλλεκτών πρέπει να είναι ικανή να αντλεί ύδατα δια μέσου της απαιτούμενης κύριας σωληνώσεως υδροσυλλεκτών με ταχύτητα όχι μικρότερη των 2 μέτρων/δευτερόλεπτο. Οι ανεξάρτητες μηχανοκίνητες αντλίες υδροσυλλεκτών που βρίσκονται στο μηχανοστάσιο πρέπει να αναρροφούν απ' ευθείας από αυτούς τους χώρους, χωρίς όμως να απαιτούνται περισσότερες από δύο τέτοιες αναρροφήσεις για κάθε χώρο. Όταν διατίθενται δύο ή περισσότερες τέτοιες αναρροφήσεις, πρέπει να υπάρχει τουλάχιστον μία σε κάθε πλευρά του πλοίου. Οι απ' ευθείας αναρροφήσεις πρέπει να διευθετούνται κατάλληλα και οι αναρροφήσεις στο μηχανοστάσιο πρέπει να είναι διαμέτρου όχι μικρότερης αυτής που απαιτείται για την κύρια σωλήνωση αντλήσεως υδροσυλλεκτών.

- 2.5. Επιπλέον του ή των στομίων απευθείας αναρρόφησης που καθορίζονται στην παράγραφο 2.4, πρέπει να υπάρχει μία απ' ευθείας αναρρόφηση έκτακτης ανάγκης με βαλβίδα μη επιστροφής από τη μεγαλύτερη διαθέσιμη ανεξάρτητη μηχανοκίνητη αντλία μέχρι του σημείου αποστραγγίσεως του μηχανοστασίου. Η διάμετρος της σωληνώσεως απ' ευθείας αναρροφήσεως πρέπει να είναι ίση με του κύριου στομίου εισαγωγής της χρησιμοποιούμενης αντλίας.
- 2.6. Οι άξονες των βαλβίδων των στομίων εισαγωγής θαλάσσιου νερού και απ' ευθείας αναρροφήσεως πρέπει να εκτείνονται αρκετά υπεράνω του δαπέδου του μηχανοστασίου.
- 2.7. Όλες οι σωληνώσεις αναρροφήσεως υδροσυλλεκτών μέχρι της συνδέσεώς τους στις αντλίες πρέπει να είναι ανεξάρτητες των άλλων σωληνώσεων.
- 2.8. Η διάμετρος «d» της κύριας σωληνώσεως αντλήσεως υδροσυλλεκτών και των διακλαδώσεων της υπολογίζεται με τον κατωτέρω τύπο. Εντούτοις, η πραγματική εσωτερική διάμετρος μπορεί να στρογγυλεύεται στην πλησιέστερη τυποποιημένη τιμή που είναι αποδεκτή από την αρχή του κράτους σημαίας: Κύριος σωλήνας αντλήσεως υδροσυλλεκτών:

$$d = 25 + 1,68\sqrt{L(B+D)}$$

Κλαδικοί σωλήνες αντλήσεως υδροσυλλεκτών μεταξύ συλλεκτήρων και σημείων αναρροφήσεως:

$$d = 25 + 2,15\sqrt{L_1(B+D)}$$

όπου:

d η εσωτερική διάμετρος του κύριου αγωγού αντλήσεως (χιλιοστόμετρα),

L και B το μήκος και το πλάτος του πλοίου (μέτρα),

L₁ το μήκος του διαμερίσματος, και

D το βύθισμα του πλοίου στο κατάστρωμα στεγανών (μέτρα) εφόσον, σε πλοίο με κλειστό χώρο φορτίου στο κατάστρωμα στεγανών που αποστραγγίζεται εσωτερικά σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παραγράφου 1.6.2 και που εκτείνεται σε όλο το μήκος του πλοίου, το D μετράται έως το επόμενο κατάστρωμα επάνω από το κατάστρωμα στεγανών. Σε περίπτωση που οι κλειστοί χώροι φορτίου εκτείνονται σε μικρότερο μήκος, το D θα ορίζεται ως το βύθισμα στο κατάστρωμα στεγανών συν το lh/L, όπου l και h είναι το συνολικό μήκος και ύψος αντίστοιχα των χώρων κλειστού φορτίου.

- 2.9. Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα ώστε το διαμέρισμα που εξυπηρετείται από κάθε σωλήνα αντλήσεως υδροσυλλεκτών να μην μπορεί να κατακλυσθεί εάν ο σωλήνας αυτός σπάσει ή υποστεί άλλη βλάβη σε άλλο διαμέρισμα κατόπιν συγκρούσεως ή προσαράξεως. Για το σκοπό αυτό, όπου ο σωλήνας αυτός ευρίσκεται σε απόσταση από την πλευρά του πλοίου πλησιέστερη του ενός πέμπτου του πλάτους του πλοίου (που μετράται καθέτως προς τον διαμήκη άξονα του πλοίου στο ύψος της ανωτάτης εμφόρτου ισόλου γραμμής υποδιαιρέσεως) ή διέρχεται από τρόπιδα αγωγού, πρέπει να υπάρχει επί του σωλήνα αντεπιστρεπτική βαλβίδα, η οποία τοποθετείται στο διαμέρισμα που περιέχει το ανοικτό άκρο του σωλήνα.
- 2.10. Τα κιβώτια διανομής, οι στρόφιγγες και οι βαλβίδες του συστήματος αντλήσεως υδροσυλλεκτών πρέπει να είναι διευθετημένα κατά τρόπο ώστε, σε περίπτωση κατακλύσεως, σε κάθε διαμέρισμα να μπορεί να λειτουργεί μία αντλία. Επιπλέον, η βλάβη σε μία αντλία ή στο σωλήνα που τη συνδέει με τον κύριο αγωγό αντλήσεως σε απόσταση από τα πλευρά μικρότερη του 1/5 του πλάτους του πλοίου, δεν πρέπει να θέτει εκτός λειτουργίας το σύστημα αντλήσεως υδροσυλλεκτών. Εάν υπάρχει ένα μόνο δίκτυο σωληνώσεων κοινό σε όλες τις αντλίες, ο χειρισμός των αναγκαίων βαλβίδων ελέγχου της αναρρόφησης πρέπει να μπορεί να εκτελείται από σημείο ευρισκόμενο άνωθεν του καταστρώματος στεγανών. Όταν, πλην του κυρίου δικτύου αντλήσεως υδροσυλλεκτών, υπάρχει δίκτυο κινδύνου, το εν λόγω δίκτυο πρέπει να είναι ανεξάρτητο του κύριου δικτύου και διευθετημένο κατά τρόπον ώστε μία αντλία να εξακολουθεί να εξυπηρετεί οποιοδήποτε διαμέρισμα ευρίσκεται σε κατάσταση κατακλύσεως, όπως προσδιορίζεται στην παράγραφο 2.1. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, μόνον οι βαλβίδες που είναι αναγκαίες για τη λειτουργία του συστήματος κινδύνου απαιτείται να μπορούν να τίθενται σε λειτουργία από σημείο άνωθεν του καταστρώματος στεγανών.
- 2.11. Όλες οι στρόφιγγες και βαλβίδες στις οποίες αναφέρεται η παράγραφος 2.10 και οι οποίες μπορούν να τίθενται σε λειτουργία από σημείο άνωθεν του καταστρώματος στεγανών πρέπει να έχουν τα χειριστήριά τους στις θέσεις λειτουργίας τους ευκρινώς σηματομεν και να εφοδιάζονται με μέσα που δεικνύουν εάν είναι ανοικτά ή κλειστά.

4 Αριθμός και τύπος αντλιών υδροσυλλεκτών (R 21)

NEA ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

μέχρι 250 επιβάτες: μία αντλία που κινείται από την κύρια μηχανή και μία ανεξάρτητη μηχανοκίνητη αντλία, οι οποίες βρίσκονται και τροφοδοτούνται εξωτερικά του μηχανοστασίου,

άνω των 250 επιβατών: μία αντλία που κινείται από την κύρια μηχανή και δύο ανεξάρτητες μηχανοκίνητες αντλίες, μία εκ των οποίων πρέπει να βρίσκεται και να τροφοδοτείται εξωτερικά του μηχανοστασίου.

Η αντλία που κινείται από την κύρια μηχανή μπορεί να αντικατασταθεί από ανεξάρτητη μηχανοκίνητη αντλία.

Η αποστράγγιση πολύ μικρών διαμερισμάτων μπορεί να πραγματοποιείται με φορητές χειροκίνητες αντλίες.

5 Μέσα αναποδίσεως πλοίου (R 28)

NEA ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Η ισχύς για την αναπόδοση πρέπει να είναι επαρκής ώστε να εξασφαλίζεται ο κατάλληλος έλεγχος του πλοίου υπό όλες τις κανονικές συνθήκες.
2. Πρέπει να εξακριβώνεται και να καταγράφεται η ικανότητα των μηχανών του πλοίου να αναστρέφουν τη διεύθυνση όσεως της έλικας εντός επαρκούς χρόνου κατά τρόπον ώστε να ακινητοποιούν το πλοίο εντός λογικής αποστάσεως από τη μέγιστη υπηρεσιακή ταχύτητα πρόσω.
3. Ο απαιτούμενος χρόνος για την ακινητοποίηση, η κατεύθυνση του πλοίου προς την κατάλληλη πορεία και οι αποστάσεις, που καταγράφονται σε δοκιμές, μαζί με τα αποτελέσματα των δοκιμών που έχουν στόχο να προσδιορισθεί κατά πόσο τα πλοία τα οποία διαθέτουν πολλές έλικες είναι ικανά να πλέουν και να πραγματοποιούν ελιγμούς όταν μία ή και περισσότερες έλικες δεν λειτουργούν, είναι δεδομένα που πρέπει να βρίσκονται στη διάθεση του πλοιάρχου ή του εξουσιοδοτημένου προσωπικού κατά τον πλου.

6 Μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου (R 29)

NEA ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Κάθε πλοίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με έναν κύριο και ένα βοηθητικό μηχανισμό κινήσεως πηδαλίου. Ο κύριος και ο βοηθητικός μηχανισμός κινήσεως του πηδαλίου διατάσσονται κατά τρόπον ώστε η βλάβη του ενός εξ αυτών να μη θέτει τον άλλο εκτός λειτουργίας.
2. Ο κύριος μηχανισμός κινήσεως και ο κορμός του πηδαλίου πρέπει:
 - 2.1. να είναι επαρκούς αντοχής και ικανά να εξασφαλίζουν την πορεία του πλοίου στη μέγιστη υπηρεσιακή ταχύτητα πρόσω και να είναι σχεδιασμένα κατά τρόπον ώστε να μην υφίστανται βλάβη στη μέγιστη ταχύτητα αναποδίσεως·
 - 2.2. να δύνανται να στρέφουν το πηδάλιο από 35° στη μία πλευρά σε 35° στην άλλη πλευρά, όταν το πλοίο βρίσκεται με το μεγαλύτερο βύθισμα και κινείται με τη μέγιστη υπηρεσιακή ταχύτητα πρόσω και, κάτω από τις ίδιες συνθήκες πλεύσης, από 35° σε οποιαδήποτε πλευρά σε 30° στην άλλη πλευρά σε χρόνο όχι μεγαλύτερο από 28 δευτερόλεπτα·
 - 2.3. να λειτουργούν με μηχανική ενέργεια, αν είναι αναγκαίο για την ικανοποίηση των απαιτήσεων της παραγράφου .2 σημείο .2.2 και σε κάθε περίπτωση που η συμμόρφωση με την παράγραφο .2 σημείο .2.1 επιβάλλει ο κορμός του πηδαλίου να είναι διαμέτρου άνω των 120 χιλιοστών στο ύψος του οίακα, εξαιρουμένης της ενισχύσεως για ναυσιπλοία στους πάγους.
3. Ο βοηθητικός μηχανισμός κινήσεως του πηδαλίου, εφόσον υπάρχει, πρέπει:
 1. να είναι επαρκούς αντοχής και ικανός να εξασφαλίζει την πλωμότητα του πλοίου και να τίθεται ταχέως σε λειτουργία σε περίπτωση ανάγκης,
 2. να είναι ικανός να στρέφει το πηδάλιο από 15° από τη μία πλευρά σε 15° στην άλλη πλευρά σε όχι λιγότερο από 60 δευτερόλεπτα, με το πλοίο στο μεγαλύτερο βύθισμα και κινούμενο πρόσω με το ήμισυ της μέγιστης πρόσω υπηρεσιακής ταχύτητας ή 7 κόμβους, όποια από τις δύο είναι μεγαλύτερη και
 3. να λειτουργεί με μηχανική ενέργεια, αν είναι αναγκαίο για την ικανοποίηση των απαιτήσεων της παραγράφου.3.2 και σε κάθε περίπτωση που ο κορμός του πηδαλίου είναι διαμέτρου άνω των 230 χιλιοστών στο ύψος του οίακα, εξαιρουμένης της ενισχύσεως για ναυσιπλοία σε πάγους.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

4. Οι μονάδες κινήσεως του πηδαλίου με μηχανική ενέργεια πρέπει:
1. να προβλέπεται να επαναλειτουργούν αυτόματα όταν το ηλεκτρικό ρεύμα επανέρχεται μετά από κάποια διακοπή και
 2. να είναι ικανές να τίθενται σε λειτουργία από κάποιο σημείο της γέφυρας. Σε περίπτωση διακοπής του ρεύματος σε οποιαδήποτε μονάδα μηχανικής κινήσεως, δίδεται ηχητικό και οπτικό σήμα συναγερμού στη γέφυρα.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

5. Όταν ο κύριος μηχανισμός κινήσεως του πηδαλίου περιλαμβάνει δύο ή περισσότερες όμοιες μονάδες ισχύος, δεν είναι ανάγκη να τοποθετηθεί βοηθητικός μηχανισμός κινήσεως του πηδαλίου, υπό την προϋπόθεση ότι:
1. ο κύριος μηχανισμός κινήσεως του πηδαλίου είναι ικανός να στρέφει το πηδάλιο, όπως απαιτεί η παράγραφος 2.2.2 ακόμη και όταν οποιαδήποτε από τις μονάδες ισχύος είναι εκτός λειτουργίας και
 2. ο κύριος μηχανισμός κινήσεως του πηδαλίου είναι ρυθμιζόμενος κατά τρόπον ώστε, ύστερα από μία απλή βλάβη στο σύστημα σωληνώσεών του ή σε μία από τις μονάδες ισχύος, η βλάβη μπορεί να απομονωθεί έτσι ώστε η δυνατότητα διακυβερνήσεως του πλοίου να μπορεί να διατηρηθεί ή να αποκατασταθεί ταχέως.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

6. Πρέπει να προβλέπονται όργανα ελέγχου του μηχανισμού κινήσεως του πηδαλίου:
1. όσον αφορά τον κύριο μηχανισμό κινήσεως του πηδαλίου, στη γέφυρα και στο διαμέρισμα που τον περιέχει·
 2. όταν ο κύριος μηχανισμός κινήσεως του πηδαλίου διατάσσεται σύμφωνα με την παράγραφο .4, δύο ανεξάρτητα συστήματα ελέγχου με δυνατότητα χειρισμού και των δύο από τη γέφυρα. Αυτό δεν απαιτεί δεύτερο οιακοστροφίο (ρόδα τιμονιού) ή μοχλό πηδαλίου. Αν το σύστημα ελέγχου συνίσταται σε υδραυλικό τηλεκινητήρα, δεν είναι ανάγκη να τοποθετείται δεύτερο ανεξάρτητο σύστημα·
 3. όσον αφορά τον βοηθητικό μηχανισμό κινήσεως του πηδαλίου, στο διαμέρισμα που τον περιέχει και, εάν είναι μηχανοκίνητα, πρέπει επίσης να υπάρχει δυνατότητα χειρισμού από τη γέφυρα και να είναι ανεξάρτητα του συστήματος ελέγχου του κύριου μηχανισμού κινήσεως του πηδαλίου.
7. Κάθε σύστημα ελέγχου του κύριου και του βοηθητικού μηχανισμού κινήσεως του πηδαλίου που τίθεται σε λειτουργία από τη γέφυρα πρέπει να συμμορφώνεται με τα εξής:
1. αν είναι ηλεκτρικό, πρέπει να εξυπηρετείται από δικό του χωριστό κύκλωμα, το οποίο τροφοδοτείται από κύκλωμα τροφοδότησης του μηχανισμού κινήσεως του πηδαλίου σε ένα σημείο εντός του διαμερίσματος του μηχανισμού ή απευθείας από τον πίνακα που τροφοδοτεί αυτό το κύκλωμα τροφοδότησης του μηχανισμού κινήσεως του πηδαλίου, σε ένα σημείο του πίνακα γειτονικό με εκείνο που τροφοδοτεί το κύκλωμα ισχύος του μηχανισμού·
 2. στο διαμέρισμα του μηχανισμού κινήσεως του πηδαλίου πρέπει να διατίθενται μέσα για την αποσύνδεση κάθε συστήματος ελέγχου που μπορεί να τεθεί σε λειτουργία από τη γέφυρα από το μηχανισμό κινήσεως του πηδαλίου που αυτό εξυπηρετεί·
 3. το σύστημα πρέπει να είναι ικανό να τίθεται σε λειτουργία από μία θέση στη γέφυρα·
 4. σε περίπτωση βλάβης της τροφοδότησης του συστήματος ελέγχου με ηλεκτρική ενέργεια, πρέπει να δίδεται ακουστικό και οπτικό σήμα συναγερμού στη γέφυρα και
 5. προστασία για βραχυκύκλωμα πρέπει να διατίθεται μόνο για τα κυκλώματα τροφοδότησης των οργάνων ελέγχου του μηχανισμού κινήσεως του πηδαλίου.
8. Τα ηλεκτρικά κυκλώματα και τα συστήματα ελέγχου του μηχανισμού κινήσεως του πηδαλίου, μαζί με τα σχετικά εξαρτήματα, καλώδια και αγωγούς που απαιτούνται βάσει του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού 7, πρέπει να είναι, κατά το δυνατόν, χωρισμένα σε ολόκληρο το μήκος τους.
9. Πρέπει να προβλέπεται κάποιος τρόπος επικοινωνίας ανάμεσα στη γέφυρα και στο διαμέρισμα όπου βρίσκεται ο μηχανισμός κινήσεως του πηδαλίου.

10. Η γωνιακή θέση του κορμού του πηδαλίου πρέπει:

1. να δεικνύεται στη γέφυρα σε περίπτωση που ο κύριος μηχανισμός κινήσεως του πηδαλίου είναι μηχανοκίνητος. Η ένδειξη της γωνίας του κορμού του πηδαλίου είναι ανεξάρτητη από το σύστημα ελέγχου του μηχανισμού κινήσεως του πηδαλίου,
2. να εμφανίζεται στο διαμέρισμα όπου βρίσκεται ο μηχανισμός κινήσεως του πηδαλίου.

11. Ο υδραυλικός μηχανισμός κινήσεως του πηδαλίου πρέπει να εφοδιάζεται με τα ακόλουθα:

1. διατάξεις για τη διασφάλιση της καθαρότητας του υδραυλικού ρευστού, λαμβάνοντας υπόψη τον τύπο και την κατασκευή του υδραυλικού συστήματος,
2. συναγερμό καθόδου της στάθμης για κάθε δεξαμενή υδραυλικού ρευστού για την ταχύτερη δυνατή ένδειξη ενδεχόμενης διαρροής του ρευστού. Πρέπει να δίδονται ηχητικά και οπτικά σήματα συναγερμού στη γέφυρα και στο μηχανοστάσιο, σε σημεία όπου μπορούν εύκολα να ληφθούν· και
3. μόνιμη δεξαμενή αποθήκευσης με αρκετή χωρητικότητα ώστε να επαναφορτώνει τουλάχιστον ένα ενεργοποιητικό σύστημα, συμπεριλαμβανομένης της δεξαμενής, σε περίπτωση που ο μηχανισμός κινήσεως του πηδαλίου πρέπει να είναι μηχανοκίνητος. Η δεξαμενή αποθήκευσης συνδέεται σε μόνιμη βάση με αγωγούς, κατά τρόπο ώστε τα υδραυλικά συστήματα να επαναφορτώνονται άμεσα από κάποιο σημείο εντός του διαμερίσματος όπου βρίσκεται ο μηχανισμός κινήσεως του πηδαλίου και εφοδιάζεται με μετρητή στάθμης.

12. Τα διαμερίσματα όπου βρίσκονται οι μηχανισμοί κινήσεως πηδαλίου πρέπει:

1. να είναι εύκολα προσπελάσιμα και, κατά το δυνατόν, διαχωρισμένα από τα μηχανοστάσια· και
2. να είναι κατάλληλα διαρρυθμισμένα ώστε να διασφαλίζεται επαρκής πρόσβαση στον μηχανισμό κινήσεως του πηδαλίου και στα συστήματα ελέγχου του. Η διαρρύθμιση αυτή περιλαμβάνει χειρολισθητήρες και τραχείες ή άλλες μη ολισθηρές επιφάνειες για να εξασφαλίζονται ικανοποιητικές συνθήκες εργασίας σε περίπτωση διαρροής υδραυλικού ρευστού.

7. Πρόσθετες απαιτήσεις για τους ηλεκτρικούς και ηλεκτροϋδραυλικούς μηχανισμούς κινήσεως πηδαλίου (R 30)

NEA ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Στη γέφυρα και σε κατάλληλη θέση ελέγχου της κύριας μηχανής πρέπει να τοποθετούνται μέσα που να δεικνύουν ότι οι κινητήρες των ηλεκτρικών και ηλεκτροϋδραυλικών μηχανισμών κινήσεως του πηδαλίου βρίσκονται σε λειτουργία.

NEA ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

2. Κάθε ηλεκτρικό ή ηλεκτροϋδραυλικό σύστημα κινήσεως του πηδαλίου που περιλαμβάνει μία ή περισσότερες μονάδες ισχύος τροφοδοτείται τουλάχιστον από δύο αποκλειστικά κυκλώματα τα οποία τροφοδοτούνται απευθείας από τον κύριο πίνακα διανομής· ωστόσο, ένα από τα κυκλώματα ενδεχομένως θα τροφοδοτείται από τον πίνακα έκτακτης ανάγκης. Ένα βοηθητικό ηλεκτρικό ή ηλεκτροϋδραυλικό σύστημα κινήσεως του πηδαλίου, συνδέεται ενδεχομένως με ένα από τα κυκλώματα τροφοδότησης του κύριου μηχανισμού κινήσεως του πηδαλίου. Τα κυκλώματα τροφοδότησης ενός ηλεκτρικού ή ηλεκτροϋδραυλικού συστήματος κινήσεως πηδαλίου έχουν την κατάλληλη παροχή για την τροφοδότηση όλων των κινητήρων οι οποίοι μπορούν να συνδεθούν ταυτόχρονα σ' αυτά και ενδεχομένως πρέπει να λειτουργούν ταυτόχρονα.

NEA ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

3. Για τα κυκλώματα και τους κινητήρες των ηλεκτρικών και ηλεκτροϋδραυλικών μηχανισμών κινήσεως του πηδαλίου πρέπει να διατίθεται προστασία για βραχυκύκλωμα και ένα σύστημα προειδοποίησης για υπερφόρτωση. Η προστασία έναντι υπερβολικού ρεύματος, συμπεριλαμβανομένου του ρεύματος εκκινήσεως εάν παρέχεται, πρέπει να μην είναι μικρότερη του διπλασίου του ρεύματος πλήρους φορτίου του κινητήρα ή του κυκλώματος που προστατεύεται και να είναι ρυθμισμένη κατά τρόπον ώστε να επιτρέπει τη δίοδο των κατάλληλων ρευμάτων εκκινήσεως.

NEA ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

Τα συστήματα συναγερμού που απαιτούνται στην παρούσα παράγραφο πρέπει να είναι τόσο ηχητικά όσο και οπτικά και να βρίσκονται σε εμφανές σημείο του χώρου κύριας μηχανής ή του θαλάμου ελέγχου από τον οποίο ελέγχεται συνήθως η κύρια μηχανή, σύμφωνα και με τις απαιτήσεις του κανονισμού 6 του μέρους Ε του παρόντος κεφαλαίου.

4. Σε περίπτωση που, βάσει του κανονισμού 6 παράγραφος.3.3, ο βοηθητικός μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου απαιτείται να είναι μηχανοκίνητος και δεν είναι ηλεκτροκίνητος ή κινείται από ηλεκτροκίνητηρα που προορίζεται αρχικά για άλλο σκοπό, το κύριο σύστημα κινήσεως του πηδαλίου μπορεί να τροφοδοτείται από ένα κύκλωμα του κύριου πίνακα διανομής. Σε περίπτωση που ηλεκτροκίνητηρας προοριζόμενος αρχικά για άλλες υπηρεσίες κινεί τέτοιο βοηθητικό μηχανισμό κινήσεως πηδαλίου, η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να παραιτηθεί από την απαίτηση της παραγράφου.3, με την προϋπόθεση ότι είναι ικανοποιημένη από τις ρυθμίσεις προστασίας καθώς επίσης και από τις απαιτήσεις του κανονισμού 6 παράγραφοι .4.1 και .4.2 που έχουν εφαρμογή στα βοηθητικά συστήματα κινήσεως του πηδαλίου.

8 Συστήματα εξαερισμού μηχανοστασίου (R 35)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

Τα μηχανοστάσια κατηγορίας Α πρέπει να αερίζονται επαρκώς κατά τρόπον ώστε να εξασφαλίζεται ότι, όταν οι μηχανές ή οι λέβητες εντός αυτών λειτουργούν με την πλήρη ισχύ τους σε όλες τις καιρικές συνθήκες, συμπεριλαμβανομένων και των πολύ δυσμενών καιρικών συνθηκών, στους χώρους διατηρείται επαρκής παροχή αέρα για την ασφάλεια και την άνεση του προσωπικού και τη λειτουργία των μηχανών.

9 Επικοινωνία μεταξύ της γέφυρας και του μηχανοστασίου (R 37)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

Πρέπει να προβλέπονται τουλάχιστον δύο ανεξάρτητοι τρόποι επικοινωνίας για τη διαβίβαση εντολών από τη γέφυρα στη θέση του μηχανοστασίου ή του θαλάμου ελέγχου απ' όπου υπό κανονικές συνθήκες ελέγχονται η ταχύτητα και η κατεύθυνση της ώθησης των ελίκων: ο ένας από αυτούς αποτελείται από τηλεγράφο θαλάμου μηχανών με τον οποίο παρέχεται οπτική ένδειξη των εντολών και των σχετικών απαντήσεων, τόσο στο μηχανοστάσιο, όσο και στη γέφυρα. Πρέπει να διατίθενται κατάλληλα μέσα επικοινωνίας σε οποιαδήποτε άλλη θέση απ' όπου η ταχύτητα ή η κατεύθυνση της ώθησης των ελίκων ενδέχεται να ελεγχθούν.

10 Συναγερμός μηχανικών (R 38)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

Πρέπει να προβλέπεται σύστημα προειδοποίησης των μηχανικών, το οποίο τίθεται σε λειτουργία από το θάλαμο ελέγχου της μηχανής ή την εξέδρα ελιγμών, ανάλογα με την περίπτωση, και ακούγεται ευκρινώς στον χώρο ενδιαιτήσεως των μηχανικών ή/και στη γέφυρα, ανάλογα με την περίπτωση.

11 Θέση των εγκαταστάσεων έκτακτης ανάγκης (R 39)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

Δεν τοποθετούνται εμπρός από το διάφραγμα σύγκρουσης πηγές ηλεκτρικού ρεύματος κινδύνου, πυροσβεστικές αντλίες, αντλίες υδροσυλλεκτών, εκτός απ' αυτές που χρησιμοποιούνται ειδικά για τους χώρους εμπρός από το διάφραγμα σύγκρουσης το τυχόν μόνιμο σύστημα κατάσβεσης πυρκαϊάς που απαιτείται βάσει του κεφαλαίου II-2 ούτε άλλες συσκευές έκτακτης ανάγκης που είναι απαραίτητες για την ασφάλεια του πλοίου, εκτός από τους εργάτες άγκυρας.

12 Συστήματα ελέγχου μηχανολογικού εξοπλισμού (R 31)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Τα κύρια και βοηθητικά μηχανήματα που είναι αναγκαία για την πρόωση και την ασφάλεια του πλοίου πρέπει να διαθέτουν αποτελεσματικά μέσα λειτουργίας και ελέγχου.
2. Όταν υπάρχει σύστημα τηλεχειρισμού των προωστικών μηχανών από τη γέφυρα και προβλέπεται επάνδρωση του μηχανοστασίου, ισχύουν τα εξής:
 1. η ταχύτητα, η ωστική διεύθυνση και, ενδεχομένως, το βήμα της έλικας πρέπει να ελέγχονται πλήρως από τη γέφυρα, υπό όλες τις συνθήκες πλεύσης, συμπεριλαμβανομένων των χειρισμών·
 2. ο τηλεχειρισμός πρέπει να εκτελείται, για κάθε ανεξάρτητη έλικα, από διάταξη ελέγχου ειδικά σχεδιασμένη και κατασκευασμένη ώστε να μην απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή στις λεπτομέρειες λειτουργίας των μηχανημάτων. Όταν προβλέπεται ταυτόχρονη λειτουργία πολλών ελίκων, αυτές πρέπει να ελέγχονται από μία διάταξη ελέγχου·
 3. οι κύριες προωστικές μηχανές πρέπει να είναι εφοδιασμένες με διάταξη κινδύνου που να τις ακινητοποιεί από τη γέφυρα, η οποία πρέπει να είναι ανεξάρτητη από το σύστημα ελέγχου της γέφυρας·
 4. οι εντολές που δίδονται από τη γέφυρα στις προωστικές μηχανές πρέπει να εμφανίζονται στον θάλαμο ελέγχου των κύριων μηχανών ή στην εξέδρα χειρισμών, ανάλογα με την περίπτωση·

5. ο τηλεχειρισμός των προωστικών μηχανών είναι δυνατός μόνον από ένα χώρο κάθε φορά. Σ' αυτούς τους χώρους επιτρέπονται διασυνδεδεμένες θέσεις ελέγχου. Σε κάθε χώρο υπάρχει δείκτης στον οποίο εμφανίζεται από ποιο χώρο ελέγχονται οι προωστικές μηχανές. Η μεταφορά του ελέγχου μεταξύ της γέφυρας και των μηχανοστασίων είναι δυνατή μόνον στο κύριο μηχανοστάσιο ή στο θάλαμο ελέγχου των κύριων μηχανών. Αυτό το σύστημα περιλαμβάνει διάταξη που εμποδίζει κάθε σημαντική μεταβολή της ωστικής δύναμης των ελίκων όταν γίνεται μεταφορά του ελέγχου από χώρο σε χώρο·
6. ο επιτόπιος χειρισμός των προωστικών μηχανών πρέπει να είναι δυνατός ακόμη και σε περίπτωση βλάβης σε οποιοδήποτε σημείο του συστήματος τηλεχειρισμού·
7. ο σχεδιασμός του συστήματος τηλεχειρισμού πρέπει να είναι τέτοιος ώστε να δίδεται συναγερμός σε περίπτωση βλάβης. Η προγραμματισμένη ταχύτητα και ωστική διεύθυνση των ελίκων ως προπέλας πρέπει να διατηρούνται έως ότου λειτουργήσει ο επιτόπιος χειρισμός,
8. στη γέφυρα πρέπει να είναι τοποθετημένοι δείκτες για:
 1. την ταχύτητα και τη διεύθυνση περιστροφής της έλικας στην περίπτωση ελίκων με μόνιμο βήμα·
 2. την ταχύτητα και τη θέση του βήματος της έλικας στην περίπτωση ελίκων με ρυθμιζόμενο βήμα·
9. πρέπει να προβλέπεται συναγερμός στη γέφυρα και στο μηχανοστάσιο που να επισημαίνει τη χαμηλή πίεση του αέρα εκκίνησης, η οποία θα προγραμματίζεται σε επίπεδο που να επιτρέπει περαιτέρω ενέργειες εκκίνησης της κύριας μηχανής. Εάν το σύστημα τηλεχειρισμού των προωστικών μηχανών είναι σχεδιασμένο για αυτόματη εκκίνηση, ο αριθμός των προσπαθειών αυτόματης εκκίνησης που δεν παράγουν αποτέλεσμα πρέπει να περιορίζεται ώστε να διατηρείται επαρκής πίεση του αέρα εκκίνησης για την επιτόπια εκκίνηση.
3. Όταν τα κύρια και βοηθητικά προωστικά μηχανήματα, συμπεριλαμβανομένων των πηγών της κύριας παροχής ηλεκτρικής ενέργειας, είναι κατά το μάλλον ή ήττον αυτοματοποιημένα ή τηλεχειριζόμενα και βρίσκονται υπό συνεχή παρακολούθηση από χειριστήριο στο θάλαμο ελέγχου, οι διατάξεις και τα συστήματα ελέγχου πρέπει να είναι σχεδιασμένα, εξοπλισμένα και τοποθετημένα κατά τρόπο ώστε η λειτουργία των μηχανημάτων να είναι εξίσου ασφαλής και αποτελεσματική ωσάν να ευρίσκοντο υπό άμεση επιτήρηση· προς τούτο, εφαρμόζονται, κατά περίπτωση, οι κανονισμοί II-1/E/1 έως II-1/E/5. Πρέπει να δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στην προστασία αυτών των χώρων από πυρκαϊά και κατάκλυση.
4. Εν γένει, τα αυτόματα συστήματα εκκίνησης, λειτουργίας και ελέγχου πρέπει να διαθέτουν διατάξεις για την ακύρωση των αυτόματων ελέγχων από το χειριστήριο. Μια βλάβη σε οποιοδήποτε μέρος αυτών των συστημάτων δεν πρέπει να εμποδίζει τη χρησιμοποίηση του χειριστηρίου.

ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

5. Τα πλοία συμμορφώνονται με τις διατάξεις των σημείων .1 έως .4:
 1. Τα κύρια και βοηθητικά μηχανήματα που είναι αναγκαία για την πρόωση και την ασφάλεια του πλοίου πρέπει να διαθέτουν αποτελεσματικά συστήματα λειτουργίας και ελέγχου. Όλα τα συστήματα ελέγχου που είναι απαραίτητα για την πρόωση, τον έλεγχο και την ασφάλεια του πλοίου θα είναι ανεξάρτητα ή σχεδιασμένα με τέτοιο τρόπο ώστε τυχόν βλάβη ενός συστήματος να μην υποβιβάζει την απόδοση κάποιου άλλου συστήματος.
 2. Όταν υπάρχει σύστημα τηλεχειρισμού των προωστικών μηχανών από τη γέφυρα, ισχύουν τα εξής:
 1. η ταχύτητα, η ωστική διεύθυνση και, ενδεχομένως, το βήμα της έλικας πρέπει να ελέγχονται πλήρως από τη γέφυρα, υπό όλες τις συνθήκες πλεύσης, συμπεριλαμβανομένων των χειρισμών·
 2. Αυτός ο εξ αποστάσεως έλεγχος πρέπει να εκτελείται με χωριστό μηχανισμό ελέγχου για κάθε μία ανεξάρτητη έλικα, με αυτόματη εκτέλεση όλων των συναφών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων, όπου απαιτείται, των μέσων αποφυγής υπερφορτώσεως της μηχανής προώσεως. Όταν προβλέπεται ταυτόχρονη λειτουργία πολλών ελίκων, αυτές πρέπει να ελέγχονται από μία διάταξη ελέγχου·
 3. οι κύριες προωστικές μηχανές πρέπει να είναι εφοδιασμένες με διάταξη κινδύνου που να τις ακινητοποιεί από τη γέφυρα, η οποία πρέπει να είναι ανεξάρτητη από το σύστημα ελέγχου της γέφυρας·
 4. οι εντολές που δίδονται από τη γέφυρα στις προωστικές μηχανές πρέπει να εμφανίζονται στον θάλαμο ελέγχου των κύριων μηχανών ή στην εξέδρα χειρισμών, ανάλογα με την περίπτωση·

5. ο τηλεχειρισμός των προωστικών μηχανών είναι δυνατός μόνον από ένα χώρο κάθε φορά. Σ' αυτούς τους χώρους επιτρέπονται διασυνδεδεμένες θέσεις ελέγχου. Σε κάθε χώρο υπάρχει δείκτης στον οποίο εμφανίζεται από ποιο χώρο ελέγχονται οι προωστικές μηχανές. Η μεταφορά του ελέγχου μεταξύ της γέφυρας και των μηχανοστασίων είναι δυνατή μόνον στο κύριο μηχανοστάσιο ή στο θάλαμο ελέγχου των κύριων μηχανών. Το εν λόγω σύστημα περιλαμβάνει διάταξη που εμποδίζει κάθε σημαντική μεταβολή της ωστικής δύναμης των ελίκων όταν γίνεται μεταφορά του ελέγχου από χώρο σε χώρο·

6. ο επιτόπιος χειρισμός των προωστικών μηχανών πρέπει να είναι δυνατός ακόμη και σε περίπτωση βλάβης σε οποιοδήποτε σημείο του συστήματος τηλεχειρισμού

Είναι επίσης δυνατός ο έλεγχος των βοηθητικών μηχανών, που είναι απαραίτητες για την πρόωση και την ασφάλεια του πλοίου, κοντά στις εν λόγω μηχανές.

7. ο σχεδιασμός του συστήματος τηλεχειρισμού πρέπει να είναι τέτοιος ώστε να δίδεται συναγερμός σε περίπτωση βλάβης. Η προγραμματισμένη ταχύτητα και ωστική διεύθυνση των ελίκων ως προπέλας πρέπει να διατηρούνται έως ότου λειτουργήσει ο επιτόπιος χειρισμός·

8. στη γέφυρα, στον θάλαμο ελέγχου των κύριων μηχανών και στην εξέδρα χειρισμών πρέπει να είναι τοποθετημένοι δείκτες για:

1. την ταχύτητα και τη διεύθυνση περιστροφής της έλικας στην περίπτωση ελίκων με μόνιμο βήμα, και

2. την ταχύτητα και τη θέση βήματος στην περίπτωση ελίκων ρυθμιζόμενου βήματος·

9. πρέπει να προβλέπεται συναγερμός στη γέφυρα και στο μηχανοστάσιο που να επισημαίνει τη χαμηλή πίεση του αέρα εκκίνησης, η οποία θα προγραμματίζεται σε επίπεδο που να επιτρέπει περαιτέρω ενέργειες εκκίνησης της κύριας μηχανής. Εάν το σύστημα τηλεχειρισμού των προωστικών μηχανών είναι σχεδιασμένο για αυτόματη εκκίνηση, ο αριθμός των προσπαθειών αυτόματης εκκίνησης που δεν παράγουν αποτέλεσμα πρέπει να περιορίζεται ώστε να διατηρείται επαρκής πίεση του αέρα εκκίνησης για την επιτόπια εκκίνηση.

3. Όταν τα κύρια και βοηθητικά προωστικά μηχανήματα, συμπεριλαμβανομένων των πηγών της κύριας παροχής ηλεκτρικής ενέργειας, είναι κατά το μάλλον ή ήττον αυτοματοποιημένα ή τηλεχειριζόμενα και βρίσκονται υπό συνεχή παρακολούθηση από χειριστήριο στο θάλαμο ελέγχου, οι διατάξεις και τα συστήματα ελέγχου πρέπει να είναι σχεδιασμένα, εξοπλισμένα και τοποθετημένα κατά τρόπο ώστε η λειτουργία των μηχανημάτων να είναι εξίσου ασφαλής και αποτελεσματική ωσάν να ευρίσκοντο υπό άμεση επιτήρηση· προς τούτο, εφαρμόζονται, κατά περίπτωση, οι κανονισμοί II-1/E/1 έως II-1/E/5. Πρέπει να δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στην προστασία αυτών των χώρων από πυρκαϊά και κατάκλυση.

4. Εν γένει, τα αυτόματα συστήματα εκκίνησης, λειτουργίας και ελέγχου πρέπει να διαθέτουν διατάξεις για την ακύρωση των αυτόματων ελέγχων από το χειριστήριο. Μια βλάβη σε οποιοδήποτε μέρος αυτών των συστημάτων δεν πρέπει να εμποδίζει τη χρησιμοποίηση του χειριστηρίου.

13. Συστήματα ατμαγωγών σωλήνων (R 33)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Κάθε ατμαγωγός σωλήνας και κάθε σχετικό εξάρτημα μέσω του οποίου μπορεί να διέλθει ατμός πρέπει να είναι σχεδιασμένα, κατασκευασμένα και τοποθετημένα έτσι ώστε να αντέχουν τη μέγιστη καταπόνηση στην οποία είναι δυνατόν να υποβληθούν.

2. Πρέπει να προβλέπονται μέσα αποστράγγισης κάθε ατμαγωγού σωλήνα στον οποίο ενδέχεται διαφορετικά να υπάρξει επικίνδυνο υδραυλικό πλήγμα.

3. Στην περίπτωση κατά την οποία ατμαγωγός σωλήνας ή σχετικό εξάρτημα ενδέχεται να λάβει ατμό από οποιαδήποτε πηγή με υψηλότερη πίεση από εκείνη για την οποία είναι σχεδιασμένο, πρέπει να τοποθετούνται κατάλληλος ατμομειωτήρας, ανακουφιστική βαλβίδα και μανόμετρο.

14. Συστήματα συμπιεσμένου αέρα (R 34)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Πρέπει να προβλέπονται μέσα για την αποφυγή της υπερσυμπίεσης σε οποιοδήποτε τμήμα των συστημάτων συμπιεσμένου αέρα και όποτε τα υδροχιτόνια ή τα περιβλήματα των αεροσυμπιεστών και των ψυκτών μπορούν να υποστούν επικίνδυνη υπερσυμπίεση λόγω διαρροής από τα τμήματα συμπιεσμένου αέρα. Όλα τα συστήματα πρέπει να διαθέτουν κατάλληλες διατάξεις αποσυμπίεσης.
2. Τα κύρια συστήματα του αέρα εκκίνησης για τις κύριες προωστικές μηχανές εσωτερικής καύσης πρέπει να προστατεύονται καταλλήλως από τις συνέπειες της πρόωρης ανάφλεξης και της εσωτερικής έκρηξης στους αεραγωγούς εκκίνησης.
3. Όλοι οι σωλήνες εκκένωσης των συμπιεστών αέρα εκκίνησης πρέπει να οδηγούν απευθείας στους υποδοχείς του αέρα εκκίνησης, και όλοι οι αεραγωγοί εκκίνησης από τους υποδοχείς του αέρα στις κύριες και βοηθητικές μηχανές πρέπει να είναι εντελώς διαχωρισμένοι από το σύστημα των σωλήνων εξαγωγής του συμπιεστή.
4. Πρέπει να προβλέπονται διατάξεις για τη μείωση στο ελάχιστο του ελαίου που εισέρχεται στα συστήματα συμπιεσμένου αέρα και για την αποστράγγιση αυτών των συστημάτων.

15. Προστασία κατά του θορύβου (R 36) ⁽¹⁾

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για τον περιορισμό του θορύβου των μηχανημάτων στα μηχανοστάσια σε επιτρεπτά επίπεδα. Εάν αυτός ο θόρυβος δεν μπορεί να μειωθεί επαρκώς, η πηγή του υπερβολικού θορύβου πρέπει να μονώνεται ή να απομονώνεται καταλλήλως ή να δημιουργείται καταφύγιο από το θόρυβο εάν ο χώρος πρέπει να είναι επανδρωμένος. Πρέπει να διατίθενται ωτασπίδες στο προσωπικό που καλείται να εισέλθει σ' αυτούς τους χώρους.

16. Ανελκυστήρες

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Α, Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Οι ανελκυστήρες επιβατών και εμπορευμάτων πρέπει, όσον αφορά τις διαστάσεις, τη διάταξη, τον αριθμό των επιβατών ή/και την ποσότητα των εμπορευμάτων, να πληρούν τις διατάξεις που θεσπίζονται από την αρχή του κράτους σημαίας σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση ή για κάθε τύπο εγκατάστασης.
2. Τα σχέδια εγκατάστασης και οι οδηγίες συντήρησης, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων που διέπουν τις περιοδικές επιθεωρήσεις, πρέπει να εγκρίνονται από την αρχή του κράτους σημαίας η οποία επιθεωρεί και εγκρίνει την εγκατάσταση προτού τεθεί σε λειτουργία.
3. Μετά την έγκριση, η αρχή του κράτους σημαίας εκδίδει πιστοποιητικό το οποίο πρέπει να βρίσκεται επί του πλοίου.
4. Η αρχή του κράτους σημαίας μπορεί να επιτρέψει τη διενέργεια των περιοδικών επιθεωρήσεων από εξουσιοδοτημένο από αυτήν εμπειρογνώμονα ή από αναγνωρισμένο οργανισμό.

ΜΕΡΟΣ Δ**ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ****1. Γενικά (R 40)**

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Οι ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις πρέπει να είναι τέτοιες ώστε:
 1. όλες οι ηλεκτρικές βοηθητικές υπηρεσίες που είναι απαραίτητες για τη διατήρηση του πλοίου σε κανονική κατάσταση λειτουργίας και ενδιατήσεως, να εξασφαλίζονται χωρίς προσφυγή στην πηγή ηλεκτρικής ενέργειας κινδύνου·
 2. οι ηλεκτρικές υπηρεσίες που είναι απαραίτητες για την ασφάλεια να εξασφαλίζονται κάτω από διάφορες συνθήκες κινδύνου· και
 3. να εξασφαλίζεται η ασφάλεια των επιβατών, του πληρώματος και του πλοίου από κινδύνους ηλεκτρικής προελεύσεως.

⁽¹⁾ Βλέπε κώδικα για τα επίπεδα του θορύβου στα πλοία, ο οποίος εγκρίθηκε με το ψήφισμα Α.468 (XII) της ολομέλειας του ΙΜΟ.

2. Η αρχή του κράτους σημαίας λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα ώστε να διασφαλίζει την ενιαία εφαρμογή και τήρηση των διατάξεων του μέρους αυτού, όσον αφορά τις ηλεκτρικές εγκαταστάσεις (!).

2. Κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας και φωτισμού (R 41)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Τα νέα πλοία των κατηγοριών Γ και Δ, στα οποία η ηλεκτρική ενέργεια αποτελεί το μόνο μέσο εξασφάλισης των βοηθητικών υπηρεσιών που είναι απαραίτητες για την ασφάλεια του πλοίου, και για τα νέα και τα υπάρχοντα πλοία κατηγορίας Β, στα οποία η ηλεκτρική ενέργεια αποτελεί το μόνο μέσο για τη διατήρηση των απαραίτητων για την ασφάλεια και την πρόωση του πλοίου βοηθητικών λειτουργιών, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με δύο ή περισσότερα κύρια ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη. Η ισχύς των ζευγών αυτών πρέπει να είναι τέτοια ώστε να εξασφαλίζεται η λειτουργία των ανωτέρω υπηρεσιών στην περίπτωση κατά την οποία ένα από τα ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη παύσει να λειτουργεί.

Στα νέα πλοία των κατηγοριών Γ και Δ, μήκους μικρότερου των 24 μέτρων, ένα από τα κύρια ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη μπορεί να κινείται από την κύρια μηχανή, εφόσον η ισχύς του είναι τέτοια ώστε να εξασφαλίζεται η λειτουργία των ανωτέρω υπηρεσιών στην περίπτωση κατά την οποία ένα από τα άλλα ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη παύσει να λειτουργεί.

- 2.1. Το κύριο ηλεκτρικό σύστημα φωτισμού, το οποίο παρέχει φωτισμό σε όλα τα μέρη του πλοίου που υπό κανονικές συνθήκες είναι προσιτά στους επιβάτες ή στο πλήρωμα, τροφοδοτείται από την κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας.
- 2.2. Η διάταξη του κύριου ηλεκτρικού συστήματος φωτισμού είναι τέτοια ώστε, σε περίπτωση πυρκαϊάς ή άλλης βλάβης στους χώρους όπου βρίσκονται η κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας, ο σχετικός εξοπλισμός μετασχηματισμού, όταν υπάρχει, ο κύριος πίνακας διανομής και ο κύριος ηλεκτρικός πίνακας φωτισμού, δεν τίθεται εκτός λειτουργίας το σύστημα φωτισμού κινδύνου, το οποίο προβλέπεται στον κανονισμό 3.
- 2.3. Η διάταξη του ηλεκτρικού συστήματος φωτισμού κινδύνου είναι τέτοια ώστε, σε περίπτωση πυρκαϊάς ή άλλης βλάβης στους χώρους όπου βρίσκεται η πηγή ηλεκτρικής ενέργειας κινδύνου, ο σχετικός εξοπλισμός μετασχηματισμού, όταν υπάρχει, ο πίνακας διανομής έκτακτης ανάγκης και ο ηλεκτρικός πίνακας φωτισμού έκτακτης ανάγκης, δεν τίθεται εκτός λειτουργίας το κύριο ηλεκτρικό σύστημα φωτισμού που προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό.
3. Ο κύριος πίνακας διανομής πρέπει να είναι έτσι τοποθετημένος σε σχέση με ένα κύριο σταθμό ηλεκτρικής ενέργειας ώστε, όσο αυτό είναι πρακτικά εφικτό, η ακεραιότητα της κανονικής παροχής ηλεκτρικής ενέργειας να επηρεάζεται μόνον από πυρκαϊά ή άλλο ατύχημα στο χώρο όπου είναι τοποθετημένα τα ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη και ο πίνακας διανομής.

3. Πηγή ηλεκτρικής ενέργειας κινδύνου (R 42)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Κάθε πλοίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με μία αυτόνομη πηγή ηλεκτρικής ενέργειας κινδύνου με πίνακα διανομής έκτακτης ανάγκης σε μια θέση πάνω από το κατάστρωμα στεγανών και σε χώρο εύκολα προσιτό που δεν είναι παρακείμενο στα τοιχώματα του μηχανοστασίου ή των χώρων κατηγορίας Α που περιέχουν την κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας ή τον κύριο πίνακα διανομής.
2. Η πηγή ηλεκτρικής ενέργειας κινδύνου μπορεί να είναι είτε συστοιχία συσσωρευτών ανταποκρινόμενη στις απαιτήσεις της παραγράφου 5, χωρίς να χρειάζεται επαναφόρτιση και να μην παρουσιάζει υπερβολικές μειώσεις της τάσεως, είτε μία ηλεκτρογεννήτρια που πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου 5 και κινείται από κινητήρα εσωτερικής καύσεως με ανεξάρτητη τροφοδοσία καυσίμου με σημείο αναφλέξεως το οποίο δεν πρέπει να είναι χαμηλότερο των 43 °C, με αυτόματα συστήματα εκκινήσεως για τα νέα πλοία και με εγκεκριμένα συστήματα εκκινήσεως για τα υφιστάμενα πλοία και εφοδιασμένα με προσωρινή πηγή ηλεκτρικής ενέργειας έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με την παράγραφο 6, εκτός εάν, στην περίπτωση νέων πλοίων των κατηγοριών Γ και Δ μήκους μικρότερου των 24 μέτρων, προβλέπεται κατάλληλα τοποθετημένη συστοιχία συσσωρευτών για τον συγκεκριμένο καταναλωτή για την χρονική περίοδο που απαιτούν οι εν λόγω κανονισμοί.
3. Η πηγή ηλεκτρικής ενέργειας κινδύνου πρέπει να διατάσσεται κατά τρόπον ώστε να λειτουργεί αποτελεσματικά όταν το πλοίο βρίσκεται υπό κλίση μέχρι 22,5° και όταν έχει διαγωγή μέχρι 10° από τη θέση ισορροπίας. Το ή τα ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη κινδύνου πρέπει να είναι ικανά να εκκινούν αμέσως από ψυχρή κατάσταση και, όσον αφορά τα νέα πλοία, να είναι ικανά να εκκινούν αυτομάτως.
4. Ο πίνακας διανομής έκτακτης ανάγκης πρέπει να τοποθετείται όσο πλησιέστερα είναι πρακτικά δυνατό στην πηγή ηλεκτρικής ενέργειας κινδύνου.

(!) Γίνεται αναφορά στις συστάσεις που δημοσιεύονται από τη Διεθνή Επιτροπή Τυποποίησης και, ιδίως, στη δημοσίευση 92 — Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις πλοίων.

5. Η πηγή ηλεκτρικής ενέργειας κινδύνου που απαιτείται από την παράγραφο .1 πρέπει:
1. να είναι ικανή να λειτουργεί γενικά για περίοδο:
 - 12 ωρών για πλοία κατηγορίας Β (νέα και υπάρχοντα),
 - 6 ωρών για πλοία κατηγορίας Γ (νέα),
 - 3 ωρών για πλοία κατηγορίας Δ (νέα).
 2. ειδικότερα, να είναι ικανή να θέτει σε λειτουργία ταυτόχρονα τα συστήματα κατανάλωσης όπως υφίστανται στο πλαίσιο των εξής υπηρεσιών, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της αντίστοιχης κατηγορίας πλοίων για τις ανωτέρω περιόδους:
 - α) την αντλία υδροσυλλεκτών έκτακτης ανάγκης του πλοίου και μία πυροσβεστική αντλία.
 - β) τον φωτισμό κινδύνου:
 1. σε κάθε σταθμό συγκεντρώσεως ή επιβιάσεως και άνωθεν των πλευρών.
 2. σε όλους τους διαδρόμους, κλίμακες και εξόδους που οδηγούν στους σταθμούς συγκεντρώσεως ή επιβιάσεως,
 3. στα μηχανοστάσια και στο χώρο όπου ευρίσκεται η πηγή ηλεκτρικής ενέργειας κινδύνου.
 4. στους σταθμούς ελέγχου όπου ευρίσκονται ο ασύρματος και ο κύριος εξοπλισμός ναυσιπλοίας.
 5. όπως απαιτείται σύμφωνα με τους κανονισμούς II-2/B/16.1.3.7 και II-2/B/6.1.7.
 6. σε όλους τους χώρους στοιβασίας εξαρτίσεων πυρόσβεσης.
 7. στις αντλίες υδροσυλλεκτών έκτακτης ανάγκης και στις πυροσβεστικές αντλίες στις οποίες αναφέρεται το στοιχείο α) και στη θέση εκκινήσεως των κινητήρων τους.
 - γ) τους πλοϊκούς φανούς.
 - δ)
 1. όλο τον εξοπλισμό επικοινωνιών.
 2. το γενικό σύστημα συναγερμού.
 3. τα συστήματα πυρανίχνευσης, και
 4. τα σήματα που ενδέχεται να απαιτούνται σε περίπτωση εκτάκτου ανάγκης, εάν τα συστήματα αυτά λειτουργούν με ηλεκτρική ενέργεια παρεχόμενη από ένα εκ των κυρίων ηλεκτροπαραγωγών ζευγών του πλοίου.
 - ε) την αντλία που τροφοδοτεί το σύστημα καταβιοστώνων (σπρίνκλερ), εάν υπάρχει και λειτουργεί με ηλεκτρική ενέργεια και
 - στ) τον φανό σημάτων ημέρας, εάν τροφοδοτείται από την κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας.
 3. να μπορεί να θέτει σε λειτουργία επί ημίωρο τις μηχανοκίνητες υδατοστεγείς θύρες μαζί με τα σχετικά κυκλώματα ελέγχου, ενδείξεων και συναγερμού.
 6. Η προσωρινή πηγή ηλεκτρικής ενέργειας έκτακτης ανάγκης την οποία απαιτεί η παράγραφος.2 αποτελείται από συσσωρευτή κατάλληλα τοποθετημένο για χρήση σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, ο οποίος εξασφαλίζει τη λειτουργία, χωρίς να χρειάζεται επαναφόρτιση ή να υφίσταται εξαιρετικά μεγάλη πτώση τάσεως, επί ημίωρο:
 - (α) του φωτισμού που απαιτείται βάσει της παραγράφου 2(β)1 του κανονισμού.

(β) των υδατοστεγών θυρών που απαιτούνται βάσει των παραγράφων .7.2 και .7.3 του κανονισμού II-1/B/13 αλλά όχι αναγκαστικά όλων ταυτόχρονα, εκτός εάν υπάρχει άλλη, ανεξάρτητη προσωρινή πηγή αποθήκευσης ενέργειας· και

(γ) των κυκλωμάτων ελέγχου, ενδείξεων και συναγερμού όπως προβλέπεται στην παράγραφο .7.2 του κανονισμού II-1/B/13.

7. ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

Σε περίπτωση που απαιτείται ηλεκτρική ενέργεια για την αποκατάσταση της προώσεως, η δυνατότητα θα επαρκεί για την αποκατάσταση της προώσεως στο πλοίο σε συνδυασμό με άλλο εξοπλισμό, ανάλογα με τις ανάγκες, από νεκρή κατάσταση πλοίου εντός 30 λεπτών μετά τη διακοπή ρεύματος.

4. **Συμπληρωματικός φωτισμός κινδύνου για πλοία go-go (R 42-1)**

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

Επιπρόσθετα προς το φωτισμό κινδύνου που απαιτείται βάσει του κανονισμού II-1/D/3.5.2(β), σε κάθε πλοίο με χώρους φορτίου go-go ή χώρους ειδικής κατηγορίας:

1. Όλοι οι κοινόχρηστοι χώροι και διάδρομοι επιβατών πρέπει να εφοδιάζονται με συμπληρωματικό ηλεκτρικό φωτισμό που να πορεί να λειτουργεί τουλάχιστον για τρεις ώρες όταν όλες οι άλλες πηγές ηλεκτρικής ενέργειας έχουν διακοπεί και υπό οποιαδήποτε κατάσταση κλίσεως. Ο παρεχόμενος φωτισμός πρέπει να είναι τέτοιος ώστε η προσέγγιση προς τα έσοδιαφυγής να φαίνεται εύκολα. Η πηγή ηλεκτρικής ενέργειας για το συμπληρωματικό φωτισμό πρέπει να συνίσταται σε συσσωρευτές τοποθετημένους εντός των ονείων φωτισμού, οι οποίοι φορτίζονται συνεχώς, όταν είναι πρακτικώς δυνατό, από τον πίνακα διανομής έκτακτης ανάγκης. Εναλλακτικά, είναι δυνατόν να γίνει δεκτό από την αρχή του κράτους σημεία οποιοδήποτε άλλο έσοδο φωτισμού, το οποίο είναι τουλάχιστον εξίσου αποτελεσματικό. Ο συμπληρωματικός φωτισμός πρέπει να είναι τέτοιος ώστε κάθε βλάβη λαμπτήρα να είναι αέσως εμφανής. Κάθε διατιθέμενος συσσωρευτής πρέπει να αντικαθίσταται κατά διαστήματα που έχουν σχέση με την ειδική διάρκεια ζωής στις συνθήκες περιβάλλοντος στις οποίες εκτίθεται· και
2. στο διάδρομο κάθε χώρου πληρώματος, χώρου αναψυχής και σε κάθε χώρο εργασίας που συνήθως καταλαμβάνεται, πρέπει να διατίθεται φορητός φανός που λειτουργεί με επαναφορτιζόμενο συσσωρευτή, εκτός εάν διατίθεται συμπληρωματικός φωτισμός κινδύνου, όπως απαιτείται από την παράγραφο .1.

5. **Προφυλάξεις από ηλεκτροπληξία, πυρκαϊά και λοιπούς κινδύνους ηλεκτρικής προελεύσεως (R 45)**

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Όλα τα εκτεθειμένα μεταλλικά μέρη των ηλεκτρικών μηχανών ή του ηλεκτρικού εξοπλισμού που δεν προορίζονται να βρίσκονται υπό τάση αλλά ενδέχεται λόγω αστοχίας να ευρεθούν υπό τάση, πρέπει να γειώνονται, εκτός εάν οι μηχανές ή ο εξοπλισμός:
 1. τροφοδοτούνται με τάση που δεν υπερβαίνει τα 50 V συνεχούς ρεύματος ή 50 V r.m.s. μεταξύ των επαφών προκειμένου να επιτευχθεί αυτή η τάση δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται αυτοετασχηματιστές· ή
 2. τροφοδοτούνται με τάση που δεν υπερβαίνει τα 250 V με αποσυνδεδεμένους ετασχηματιστές ασφαλείας, οι οποίοι τροφοδοτούν όνομα συσκευή καταναλώσεως, ή
 3. κατασκευάζονται σύμφωνα με την αρχή της διπλής ονείσεως.
 2. Όλες οι ηλεκτρικές συσκευές πρέπει να κατασκευάζονται και να τοποθετούνται κατά τρόπον ώστε να μην προκαλούν ατύχημα κατά το χειρισμό ή το άγγιγμα με τον κανονικό τρόπο.
 3. Οι πλευρές, το οπίσθιο τμήμα και, όπου είναι αναγκαίο, το πρόσθιο μέρος των πινάκων διανομής πρέπει να είναι κατάλληλα προφυλαγμένα. Τα εκτεθειμένα μέρη ηλεκτροφόρων αγωγών, των οποίων η τάση γείωσης υπερβαίνει εκείνη που προσδιορίζεται στην παράγραφο .1.1, δεν πρέπει να τοποθετούνται στο πρόσθιο μέρος τέτοιων πινάκων. Όπου απαιτείται, πρέπει να προβλέπονται καλύπτα ή πλέγματα στο πρόσθιο και οπίσθιο μέρος του πίνακα.
 4. Όταν χρησιμοποιείται σύστημα διανομής χωρίς γείωση, πρέπει να διατίθεται μηχανισμός παρακολούθησης του επιπέδου ονείσεως προς τη γη, ο οποίος θα δίδει ακουστική ή οπτική ένδειξη σε ανώμαλα χαμηλές ονείσεως.
- 5.1. Όλα τα μεταλλικά περιβλήματα και οπλισμός των καλωδίων πρέπει να είναι ηλεκτρικώς συνεχή και γειωμένα.

- 5.2. Όλα τα ηλεκτρικά καλώδια και σύρματα που ευρίσκονται στην εξωτερική πλευρά του εξοπλισμού πρέπει να είναι τουλάχιστον τύπου δυσηλεκτραγωγά και να τοποθετούνται έτσι ώστε να μη βλάπτονται οι αρχικές τους ιδιότητες επιβραδυντικού φλόγας. Εάν απαιτείται για ειδικότερες εφαρμογές, η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να επιτρέπει τη χρησιμοποίηση ειδικών τύπων καλωδίων, όπως καλώδια ραδιοσυχνότητας, που δεν συμμορφώνονται με τα ανωτέρω.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

- 5.3. Τα ηλεκτρικά καλώδια και σύρματα του κυρίου ή του βοηθητικού για έκτακτες περιστάσεις δικτύου ηλεκτρικής ενέργειας, φωτισμού, εσωτερικών επικοινωνιών ή σημάτων, πρέπει να διέρχονται μακριά, κατά το μέτρο του δυνατού, από τους χώρους μαγειρείων, πλυντηρίων, μηχανοστασίων κατηγορίας Α καθώς και τους άλλους χώρους υψηλού κινδύνου πυρκαϊάς. Στα νέα και στα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία go-go, η εγκατάσταση καλωδίων για συναγερμούς και συστήματα αναγγελιών που θα τοποθετηθούν κατά ή μετά την 1η Ιουλίου 1998, εγκρίνεται από την αρχή του κράτους σημαίας σύμφωνα με τις συστάσεις του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού. Τα καλώδια που συνδέουν τις πυροσβεστικές αντλίες με τον πίνακα διανομής έκτακτης ανάγκης είναι πυράντοχα στα σημεία όπου περνούν από χώρους υψηλού κινδύνου πυρκαϊάς. Όταν είναι δυνατό, όλα τα εν λόγω καλώδια τοποθετούνται κατά τρόπο ώστε να αποφεύγεται η πιθανότητα αχρήστευσης τους λόγω υπερθέρμανσης των διαφραγμάτων που μπορεί να προξενηθεί από πυρκαϊά σε παρακείμενο χώρο.
6. Τα καλώδια και τα σύρματα πρέπει να τοποθετούνται και να στηρίζονται κατά τρόπον ώστε να αποφεύγεται η φθορά τους λόγω τριβής ή άλλης ζημιάς. Οι απολήξεις και οι ενώσεις σε όλους τους αγωγούς πρέπει να διατηρούν τις αρχικές ηλεκτρικές, μηχανικές, επιβραδυντικές της φλόγας και, εάν είναι αναγκαίο, τις πυρανθεκτικές ιδιότητες του καλωδίου.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

- 7.1. Κάθε χωριστό κύκλωμα πρέπει να προστατεύεται από βραχυκύκλωμα και έναντι υπερφορτώσεως, με τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στους κανονισμούς II-1/Γ/6 και II-1/Γ/7.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

- 7.2. Τα εξαρτήματα φωτισμού πρέπει να διατάσσονται έτσι ώστε να προλαμβάνεται η ανύψωση της θερμοκρασίας, που είναι δυνατόν να προκαλέσει βλάβη των καλωδίων και των συρμάτων και να αποφεύγεται η υπερθέρμανση των γύρω υλικών.
- 8.1. Οι συστοιχίες συσσωρευτών πρέπει να φέρουν κατάλληλο περίβλημα και τα διαμερίσματα που κυρίως χρησιμοποιούνται για την εγκατάστασή τους να κατασκευάζονται κατάλληλα και να αερίζονται επαρκώς.
- 8.2. Στα διαμερίσματα αυτά δεν επιτρέπεται να υπάρχει ηλεκτρικός ή άλλος εξοπλισμός που είναι δυνατόν να συνιστά πηγή αναφλέξεως εύφλεκτων ατμών.
9. Τα συστήματα διανομής πρέπει να διατάσσονται κατά τρόπο ώστε ενδεχόμενη πυρκαϊά σε οποιαδήποτε κύρια κατακόρυφη ζώνη, όπως αυτή ορίζεται στον κανονισμό II-2/A/2.9, να μην επηρεάζει τις υπηρεσίες βασικής σημασίας για την ασφάλεια σε οποιαδήποτε άλλη ζώνη του τύπου αυτού. Η εν λόγω απαίτηση θα τηρηθεί, εάν τα κύρια και βοηθητικά τροφοδοτικά καλώδια που διασχίζουν μία τέτοια ζώνη χωρίζονται, τόσο κάθετα όσο και οριζόντια, από τη μεγαλύτερη δυνατή απόσταση.

ΜΕΡΟΣ Ε

ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ ΑΦΥΛΑΚΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΩΝ

Ειδική εξέταση (R 54)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

Όλα τα νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ και τα υπάρχοντα πλοία κατηγορίας Β πρέπει να εξετάζονται ειδικά από την αρχή του κράτους σημαίας ως προς το εάν ή όχι οι χώροι των μηχανοστασίων τους είναι δυνατόν να μη φυλάσσονται περιοδικά και, αν συμβαίνει αυτό, εάν απαιτούνται πρόσθετες απαιτήσεις προς εκείνες που καθορίζονται σε αυτούς τους κανονισμούς για την επίτευξη ισοδύναμης ασφάλειας προς εκείνη των κανονικά φυλασσόμενων χώρων των μηχανοστασίων.

1 Γενικά (R 46)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Οι διευθετήσεις που προβλέπονται πρέπει να εξασφαλίζουν ότι η ασφάλεια του πλοίου σε όλες τις συνθήκες πλου, συμπεριλαμβανομένου του ελιγμού, είναι ισοδύναμη με εκείνη του πλοίου που έχει επανδρωμένους τους χώρους μηχανών.
2. Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα που εξασφαλίζουν ότι ο εξοπλισμός λειτουργεί με αξιόπιστο τρόπο και ότι γίνονται ικανοποιητικές διευθετήσεις για τακτικές επιθεωρήσεις και συνηθισμένες δοκιμές για την εξασφάλιση συνεχούς αξιόπιστης λειτουργίας.

3. Κάθε πλοίο πρέπει να διαθέτει τεκμηρίωση σχετικά με τη δυνατότητά του να λειτουργεί με περιοδικά αφύλακτους χώρους μηχανοστασίου.

2. Προφυλάξεις κατά της πυρκαϊάς (R 47)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Πρέπει να προβλέπονται μέσα για την ανίχνευση και την παροχή προειδοποιήσεως στο αρχικό στάδιο, σε περίπτωση πυρκαϊών:
 1. στα περιβλήματα του αέρα τροφοδοτήσεως του λέβητα και στους αγωγούς των καυσαερίων και
 2. στις λωρίδες του αέρα σαρώσεως της μηχανής προώσεως, εκτός εάν κρίνεται μη αναγκαίο σε ειδικότερη περίπτωση.
2. Μηχανές εσωτερικής καύσεως 2 250 kW και άνω ή μηχανές που έχουν κυλίνδρους ανοίγματος μεγαλύτερου των 300 χιλιοστών πρέπει να εφοδιάζονται με ανιχνευτές νέφους ελαίου στροφάλου ή μηχανισμούς παρακολούθησης της θερμοκρασίας των εδράνων της μηχανής ή ισοδύναμους μηχανισμούς.

3. Προστασία από κατάκλυση (R 48)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Τα φρεάτια των υδροσυλλεκτών σε περιοδικά αφύλακτους χώρους μηχανοστασίου πρέπει να τοποθετούνται και να ελέγχονται κατά τρόπο ώστε η συσσώρευση υγρών να διαπιστώνεται σε κανονικές γωνίες κλίσεως και διαγωγής και να είναι αρκετά μεγάλα για τη διευκόλυνση της κανονικής απαντήσεως κατά τη διάρκεια της περιόδου που δεν φυλάσσονται.
2. Εάν οι αντλίες των υδροσυλλεκτών μπορούν να εκκινούν αυτόματα, πρέπει να διατίθενται μέσα ενδείξεως όταν η εισροή του υγρού είναι μεγαλύτερη από τη δυναμικότητα της αντλίας ή όταν η αντλία λειτουργεί πιο συχνά από την κανονικά αναμενόμενη συχνότητα λειτουργίας της. Στις περιπτώσεις αυτές, είναι δυνατόν να επιτρέπονται μικρότερα φρεάτια για την κάλυψη μιας λογικής χρονικής περιόδου. Αν διατίθενται αντλίες υδροσυλλεκτών που ελέγχονται αυτόματα, πρέπει να δίδεται ειδική προσοχή στις απαιτήσεις προλήψεως της ρυπάνσεως από πετρέλαιο.
3. Η θέση των οργάνων ελέγχου κάθε βαλβίδας που εξυπηρετεί στόμιο εισόδου θάλασσας, στόμιο απορρίψεως κάτωθεν της ισάλου ή σύστημα εγχύσεως υδροσυλλεκτών, πρέπει να είναι τέτοια που να αφήνεται επαρκής χρόνος για λειτουργία σε περίπτωση εισόδου υδάτων στο χώρο, έχοντας υπόψη τον πιθανό χρόνο που απαιτείται για την προσέγγιση και τη θέση σε λειτουργία αυτών των οργάνων ελέγχου. Εάν το απαιτεί η στάθμη στην οποία ο χώρος μπορεί να κατακλυσθεί, με το πλοίο στην πλήρη έμφορτη κατάσταση, πρέπει να γίνονται διευθετήσεις λειτουργίας των οργάνων ελέγχου από μια θέση άνωθεν αυτής της στάθμης.

4. Έλεγχος της μηχανής προώσεως από τη γέφυρα (R 49)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Κάτω από όλες τις συνθήκες πλου, συμπεριλαμβανομένου του ελιγμού, η ταχύτητα, η διεύθυνση της προώσεως και, εάν διατίθεται, το βήμα της έλικας πρέπει να ελέγχονται πλήρως από τη γέφυρα.
 1. Αυτός ο εξ αποστάσεως έλεγχος πρέπει να εκτελείται με χωριστό μηχανισμό ελέγχου για κάθε μία ανεξάρτητη έλικα, με αυτόματη εκτέλεση όλων των συναφών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων, όπου απαιτείται, των μέσων αποφυγής υπερφορτώσεως της μηχανής προώσεως.
 2. Η κύρια μηχανή προώσεως πρέπει να εφοδιάζεται με έναν μηχανισμό κρατήσεως έκτακτης ανάγκης στη γέφυρα, ο οποίος θα είναι ανεξάρτητος του συστήματος ελέγχου της γέφυρας.
2. Οι εντολές από τη γέφυρα προς τη μηχανή προώσεως πρέπει να φαίνονται στο θάλαμο ελέγχου της κύριας μηχανής ή στη θέση ελέγχου της μηχανής προώσεως, κατά περίπτωση.
3. Ο τηλεχειρισμός των προωστικών μηχανών είναι δυνατός μόνον από ένα χώρο κάθε φορά. Σ' αυτούς τους χώρους επιτρέπονται διασυνδεδεμένες θέσεις ελέγχου. Σε κάθε χώρο υπάρχει δείκτης στον οποίο εμφανίζεται από ποιο χώρο ελέγχονται οι προωστικές μηχανές. Η μεταφορά του ελέγχου μεταξύ της γέφυρας και του μηχανοστασίου πρέπει να είναι δυνατή μόνο στο κύριο μηχανοστάσιο ή στο θάλαμο ελέγχου της κύριας μηχανής. Το σύστημα πρέπει να περιλαμβάνει μέσα για την αποφυγή σημαντικής αλλαγής της προώσεως έλικας όταν ο έλεγχος μεταφέρεται από μία θέση σε άλλη.

4. Όλες οι μηχανές που είναι βασικές για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου πρέπει να είναι δυνατόν να ελέγχονται από μία επιτόπια θέση ακόμη και στην περίπτωση βλάβης οποιουδήποτε τμήματος των συστημάτων αυτόματου ή εξ αποστάσεως ελέγχου.
5. Η σχεδίαση του συστήματος αυτόματου ελέγχου εξ αποστάσεως πρέπει να είναι τέτοια ώστε στην περίπτωση βλάβης του να δίδεται μια προειδοποίηση. Εκτός εάν θεωρείται πρακτικά ανέφικτο, η προκαθορισμένη ταχύτητα και διεύθυνση ώσεως της έλικας πρέπει να διατηρείται μέχρι να τεθεί σε λειτουργία ο επιτόπιος έλεγχος.
6. Στη γέφυρα πρέπει να τοποθετούνται δείκτες για:
 1. την ταχύτητα και τη διεύθυνση περιστροφής της έλικας στην περίπτωση έλικων με μόνιμο βήμα· ή
 2. την ταχύτητα και τη θέση βήματος στην περίπτωση έλικων ρυθμιζόμενου βήματος.
7. Ο αριθμός των διαδοχικών αυτόματων προσπαθειών που απέτυχαν στην εκκίνηση πρέπει να περιορίζεται, ώστε να εξασφαλίζεται επαρκής πίεση αέρα εκκινήσεως. Για την ένδειξη χαμηλής πίεσεως αέρα εκκινήσεως πρέπει να προβλέπεται σύστημα συναγερμού, ρυθμισμένο σε στάθμη που ακόμη επιτρέπει τις εργασίες εκκινήσεως της μηχανής προώσεως.

5. **Επικοινωνία (R 50)**

ΝΕΑ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β ΚΑΙ ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΜΗΚΟΥΣ 24 ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ:

Μεταξύ του θαλάμου ελέγχου της κύριας μηχανής ή της θέσεως ελέγχου της μηχανής προώσεως, ανάλογα με την περίπτωση, και της γέφυρας και των χώρων ενδιαιτήσεως των μηχανικών πρέπει να προβλέπεται αξιόπιστο μέσο φωνητικής επικοινωνίας.

6. **Σύστημα συναγερμού (R 51)**

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Πρέπει να προβλέπεται σύστημα συναγερμού που να δεικνύει οιοδήποτε σφάλμα απαιτεί προσοχή και να:
 1. είναι ικανό να ηχεί στο θάλαμο ελέγχου της κύριας μηχανής ή στη θέση ελέγχου της μηχανής προώσεως και να δεικνύει οπτικά κάθε χωριστή λειτουργία συναγερμού σε κατάλληλη θέση·
 2. έχει σύνδεση με τον χώρο αναψυχής των μηχανικών και με κάθε καμπίνα μηχανικών μέσω ενός διακόπτη επιλογής, προκειμένου να εξασφαλίζεται η σύνδεση με μία τουλάχιστον από τις καμπίνες αυτές. Είναι δυνατόν να επιτραπούν εναλλακτικές διατάξεις εάν θεωρηθούν ισοδύναμες·
 3. θέτει σε ενέργεια ένα ηχητικό και οπτικό σήμα στη γέφυρα για κάθε κατάσταση που απαιτεί ενέργεια ή προσοχή από τον αξιωματικό φυλακής·
 4. σχεδιάζεται, κατά το δυνατόν, σύμφωνα με την αρχή της ασφάλειας σε περίπτωση βλάβης· και
 5. θέτει σε ενέργεια το σήμα συναγερμού των μηχανικών που απαιτείται από τον κανονισμό II-1/Γ/10, εάν μία λειτουργία συναγερμού δεν προκάλεσε τοπικά την προσοχή εντός περιορισμένου χρόνου.
- 2.1. Το σύστημα συναγερμού πρέπει να τροφοδοτείται συνεχώς με ενέργεια και να έχει δυνατότητα αυτόματης μεταγωγής για τροφοδότηση από εφεδρική πηγή ενέργειας στην περίπτωση απώλειας της κανονικής τροφοδοτήσεως.
- 2.2. Η βλάβη της κανονικής τροφοδοτήσεως με ενέργεια του συστήματος συναγερμού πρέπει να φαίνεται με σήμα συναγερμού.
- 3.1. Το σύστημα συναγερμού πρέπει να είναι ικανό να δεικνύει στον ίδιο χρόνο περισσότερες από μία βλάβες και η λήψη οιοδήποτε σήματος συναγερμού δεν πρέπει να παρεμποδίζει άλλο σήμα συναγερμού.

3.2. Η λήψη στη θέση κατά την παράγραφο 1 κάθε καταστάσεως συναγερμού πρέπει να δεικνύεται στις θέσεις όπου αυτή δείχθηκε. Τα σήματα συναγερμού πρέπει να διατηρούνται μέχρι τη λήψη τους και οι οπτικές ενδείξεις των επιμέρους σημάτων συναγερμού να παραμένουν μέχρις ότου η βλάβη διορθωθεί, οπότε το σύστημα συναγερμού πρέπει να επανέρχεται αυτόματα στην κανονική κατάσταση λειτουργίας.

7. Συστήματα ασφαλείας (R 52)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

Πρέπει να προβλέπεται ένα σύστημα ασφαλείας προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι σε σοβαρά ελαττώματα στις λειτουργίες της μηχανής ή του λέβητα, που παρουσιάζουν άμεσο κίνδυνο, θα θέτει σε λειτουργία την αυτόματη κράτηση του μέρους εκείνου της εγκαταστάσεως και ότι θα δίδεται ένα σήμα συναγερμού. Η κράτηση του συστήματος προώσεως δεν τίθεται σε λειτουργία αυτόματα, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που μπορούν να οδηγήσουν σε σοβαρή βλάβη, πλήρη θραύση ή έκρηξη. Όταν υπάρχουν διατάξεις για υπέρβαση της κρατήσεως της κυρίας μηχανής προώσεως, πρέπει να είναι τέτοιες που να αποκλείουν την απρόσεκτη λειτουργία. Πρέπει να διατίθενται οπτικά μέσα που να δεικνύουν εάν ενεργοποιήθηκε η υπέρβαση. Τα αυτόματα όργανα ασφαλείας για την κράτηση και την επιβράδυνση των μηχανών πρέπει να διαχωρίζονται από την εγκατάσταση συναγερμού.

8. Ειδικές απαιτήσεις για τις μηχανές, το λέβητα και τις ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις (R 53)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Η κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας πρέπει να συμμορφώνεται με τα εξής:

1. εάν η ηλεκτρική ενέργεια μπορεί κανονικά να παρέχεται από μία ηλεκτρογεννήτρια, πρέπει να διατίθενται κατάλληλες διατάξεις διακοπής φορτίου προκειμένου να εξασφαλίζονται η ακεραιότητα των τροφοδοτήσεων προς τις υπηρεσίες που απαιτούνται για την πρόωση και την πηδαλιούχηση καθώς και η ασφάλεια του πλοίου. Στην περίπτωση απώλειας της λειτουργίας ηλεκτρογεννήτριας, πρέπει να υπάρχει επαρκής πρόβλεψη για αυτόματη εκκίνηση και σύνδεση με τον κύριο πίνακα εφεδρικής γεννήτριας, η οποία είναι επαρκούς δυναμικότητας ώστε να επιτρέπει την πρόωση και την πηδαλιούχηση και να εγγυάται την ασφάλεια του πλοίου με αυτόματη επανεκκίνηση των βασικών βοηθητικών μηχανημάτων καθώς και, όπου είναι αναγκαίο, των διαδοχικών λειτουργιών.
2. εάν η ηλεκτρική ενέργεια κανονικά παρέχεται από περισσότερες από μία γεννήτριες ταυτόχρονα, σε παράλληλη λειτουργία, πρέπει να λαμβάνονται μέτρα, π.χ. με διακοπή φορτίου, ώστε να εξασφαλίζεται ότι, σε περίπτωση απώλειας μίας από αυτές τις γεννήτριες, οι απομένουσες διατηρούνται σε λειτουργία χωρίς υπερφόρτωση, επιτρέποντας την πρόωση και πηδαλιούχηση και διασφαλίζοντας την ασφάλεια του πλοίου.

2. Εάν απαιτούνται εφεδρικές μηχανές (stand-by) για άλλα βοηθητικά μηχανήματα που είναι απαραίτητα για την πρόωση, πρέπει να προβλέπονται αυτόματοι μηχανισμοί μεταγωγής.

9. Αυτόματο σύστημα ελέγχου και συναγερμού (R 53.4)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Το σύστημα ελέγχου θα είναι τέτοιο ώστε οι υπηρεσίες που απαιτούνται για τη λειτουργία της κύριας μηχανής προώσεως και των βοηθητικών μηχανημάτων αυτής να εξασφαλίζονται διά μέσου των αναγκαίων αυτομάτων διατάξεων.
2. Πρέπει να δίδεται προειδοποίηση στην αυτόματη μεταγωγή.
3. Ένα σύστημα συναγερμού που συμμορφώνεται στον κανονισμό 6 πρέπει να προβλέπεται για όλες τις σημαντικές πιέσεις, θερμοκρασίες και στάθμες υγρών και τις λοιπές βασικές παραμέτρους.
4. Μία κεντρική θέση ελέγχου πρέπει να διαρρυθμίζεται με τους αναγκαίους πίνακες συναγερμού και με όργανα που δεικνύουν κάθε σήμα συναγερμού.
5. Πρέπει να προβλέπονται μέσα για τη διατήρηση της πίεσεως αέρα εκκινήσεως στη στάθμη που απαιτείται, όταν οι μηχανές εσωτερικής καύσεως που είναι απαραίτητες για τη βασική πρόωση τίθενται σε κίνηση με πεπιεσμένο αέρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II-2

ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ, ΑΝΙΧΝΕΥΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΒΕΣΗ ΠΥΡΚΑΪΑΣ

ΜΕΡΟΣ Α

ΓΕΝΙΚΑ

1. Βασικές αρχές (R 2)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Οι στόχοι πυρασφάλειας αυτού του κεφαλαίου είναι:

1. αποτροπή της εκδήλωσης πυρκαϊάς και έκρηξης·
2. μείωση του κινδύνου που ενέχει η πυρκαϊά για την ανθρώπινη ζωή·
3. μείωση του κινδύνου ζημίας από πυρκαϊά στο πλοίο, το φορτίο του και το περιβάλλον·
4. περιορισμός και κατάσβεση πυρκαϊάς μέσα στο χώρο προελεύσεώς της· και
5. παροχή επαρκών και εύκολα προσπελάσιμων μέσων διαφυγής για τους επιβάτες και το πλήρωμα.

2. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι πυρασφάλειας που ορίζονται στην παράγραφο .1, οι κανονισμοί του παρόντος κεφαλαίου βασίζονται στις ακόλουθες βασικές αρχές, οι οποίες ενσωματώνονται στους κανονισμούς όπου είναι απαραίτητο, ανάλογα με τον τύπο των πλοίων και τον πιθανό κίνδυνο πυρκαϊάς που ενέχουν:

1. διαίρεση του πλοίου σε κύριες κατακόρυφες ζώνες με θερμικά και κατασκευαστικά όρια·
2. διαχωρισμός των χώρων ενδιαιτήσεως από το υπόλοιπο πλοίο με θερμικά και κατασκευαστικά όρια·
3. περιορισμένη χρήση καύσιμων υλικών·
4. ανίχνευση οιασδήποτε πυρκαϊάς στη ζώνη προελεύσεώς της·
5. περιορισμός και κατάσβεση πυρκαϊάς μέσα στο χώρο προελεύσεώς της·
6. προστασία των μέσων διαφυγής ή προσπελάσεως για την καταπολέμηση της πυρκαϊάς·
7. άμεση διαθεσιμότητα πυροσβεστικών μέσων·
8. ελαχιστοποίηση της πιθανότητας αναφλέξεως ατμών εύφλεκτου φορτίου.

3. Οι στόχοι πυρασφάλειας που τίθενται στην παράγραφο .1 επιτυγχάνονται με την εξασφάλιση της τήρησης των απαιτήσεων που ορίζονται στο παρόν κεφάλαιο ή με εναλλακτικό σχεδιασμό και διατάξεις που πληρούν τις απαιτήσεις του μέρους ΣΤ του αναθεωρημένου κεφαλαίου II-2 της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, που ισχύει στα πλοία με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά. Ένα πλοίο θεωρείται ότι πληροί τις λειτουργικές απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο .2 και ότι επιτυγχάνει τους στόχους πυρασφάλειας που ορίζονται στην παράγραφο .1 όταν ισχύει μία από τις ακόλουθες συνθήκες:

1. ο σχεδιασμός και οι διατάξεις του πλοίου, στο σύνολό τους, πληρούν τις σχετικές απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου·
2. ο σχεδιασμός και οι διατάξεις του πλοίου, στο σύνολό τους, έχουν αναθεωρηθεί και εγκριθεί σύμφωνα με το μέρος ΣΤ του αναθεωρημένου κεφαλαίου II-2 της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, που ισχύει για τα πλοία με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά·

3. τμήμα(τα) του σχεδιασμού και των διατάξεων του πλοίου έχει αναθεωρηθεί και εγκρίθει σύμφωνα με το προαναφερθέν μέρος ΣΤ του αναθεωρημένου κεφαλαίου II-2 της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, και τα υπόλοιπα τμήματα του πλοίου πληρούν τις σχετικές απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.
4. Όλα τα πλοία στα οποία εκτελούνται επισκευές, μετατροπές, μετασκευές και αντίστοιχες τροποποιήσεις του εξοπλισμού τους θα συνεχίσουν να συμμορφώνονται τουλάχιστον με τις μέχρι πρότινος ισχύουσες απαιτήσεις για αυτά τα πλοία.

Οι επισκευές, μετατροπές και μετασκευές που μεταβάλλουν ουσιωδώς τις διαστάσεις ενός πλοίου ή τους χώρους ενδιαιτήσεως επιβατών, ή παρατείνουν ουσιωδώς την ωφέλιμη διάρκεια ζωής του πλοίου και οι αντίστοιχες τροποποιήσεις του εξοπλισμού θα συμμορφώνονται με τις πλέον πρόσφατες απαιτήσεις που ισχύουν για νέα πλοία, οι οποίες κρίνονται λογικές και πρακτικές από την αρχή του κράτους σημαίας.

ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

5. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 4, τα υπάρχοντα πλοία κατηγορίας Β που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες, κατά την εκτέλεση επισκευών, μετατροπών, μετασκευών και αντίστοιχων τροποποιήσεων του εξοπλισμού τους συμμορφώνονται προς τα εξής:
 1. όλα τα υλικά τα οποία εισάγονται στα πλοία αυτά θα συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις που αφορούν τα υλικά και ισχύουν για τα νέα πλοία κατηγορίας Β· και
 2. όλες οι επισκευές, μετατροπές, μετασκευές και οι αντίστοιχες τροποποιήσεις εξοπλισμού, οι οποίες συνεπάγονται την αντικατάσταση υλικού 50 ή περισσότερων τόνων, εκτός των απαιτούμενων δυνάμει του κανονισμού II-2/B/16, συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις που ισχύουν για τα νέα πλοία κατηγορίας Β.

2 Ορισμοί (R 3)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Ακαυστο υλικό είναι ένα υλικό που ούτε καίγεται ούτε εκλύει εύφλεκτους ατμούς σε επαρκή ποσότητα για αυτανάφλεξη, όταν θερμαίνεται σε θερμοκρασία περίπου 750° Κελσίου, που προσδιορίζεται με δοκιμή πυρός σύμφωνα με το ψήφισμα A.799 (19) της ολομελείας του ΙΜΟ με τίτλο «Αναθεωρημένη σύσταση σχετικά με τις μεθόδους δοκιμής που χρησιμοποιούνται για το χαρακτηρισμό των ναυπηγικών κατασκευαστικών υλικών ως μη καυσίμων». Κάθε άλλο υλικό είναι καύσιμο υλικό.
- 1α. ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ

Ακαυστο υλικό είναι ένα υλικό που ούτε καίγεται ούτε εκλύει εύφλεκτους ατμούς σε επαρκή ποσότητα για αυτανάφλεξη, όταν θερμαίνεται σε θερμοκρασία περίπου 750° Κελσίου, που προσδιορίζεται σύμφωνα τον κώδικα διαδικασιών δοκιμής πυρός. Κάθε άλλο υλικό είναι καύσιμο υλικό.
2. Πρότυπη δοκιμή πυρός είναι μία δοκιμή κατά την οποία δείγματα από τα κατάλληλα διαφράγματα και καταστρώματα εκτίθενται εντός δοκιμαστικού κλιβάνου σε θερμοκρασίες που κατά προσέγγιση αντιστοιχούν προς την πρότυπη καμπύλη χρόνου — θερμοκρασίας. Το δείγμα πρέπει να έχει μία εκτεθειμένη επιφάνεια όχι μικρότερη των 4,65 m² και ύψος (ή μήκος καταστρώματος) 2,44 μέτρων, να προσομοιάζει όσο το δυνατό περισσότερο την κατασκευή που επιδιώκεται και να περιλαμβάνει, όπου είναι αναγκαίο, τουλάχιστον μία ένωση. Η πρότυπη καμπύλη χρόνου-θερμοκρασίας ορίζεται ως μία ομαλή καμπύλη που διέρχεται διά των παρακάτω σημείων εσωτερικής θερμοκρασίας του κλιβάνου:

αρχική εσωτερική θερμοκρασία κλιβάνου	20 °C
μετά τα πρώτα 5 λεπτά	576 °C
μετά από 10 λεπτά	679 °C
μετά από 15 λεπτά	738 °C
μετά από 30 λεπτά	841 °C
μετά από 60 λεπτά	945 °C

- 2α. ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

Πρότυπη δοκιμή πυρός είναι μία δοκιμή κατά την οποία δείγματα από τα κατάλληλα διαφράγματα και καταστρώματα εκτίθενται εντός δοκιμαστικού κλιβάνου σε θερμοκρασίες που κατά προσέγγιση αντιστοιχούν προς την πρότυπη καμπύλη χρόνου — θερμοκρασίας. Οι μέθοδοι δοκιμής είναι σύμφωνες με τις διατάξεις του κώδικα διαδικασιών δοκιμής πυρός.

3. Τμήματα κλάσης «Α» είναι τα τμήματα εκείνα που αποτελούνται από διαφράγματα και καταστρώματα τα οποία συμμορφώνονται με τα εξής:
1. κατασκευάζονται από χάλυβα ή άλλο ισοδύναμο υλικό·
 2. είναι κατάλληλα ενισχυμένα·
 3. κατασκευάζονται κατά τρόπον ώστε να είναι ικανά να παρεμποδίζουν τη διέλευση καπνού και φλόγας μέχρι το τέλος της πρότυπης δοκιμής πυρός, η οποία έχει διάρκεια μίας ώρας·
 4. είναι μονωμένα με εγκεκριμένα άκαυστα υλικά, ώστε η μέση θερμοκρασία της μη εκτεθειμένης πλευράς να μην ανέρχεται πλέον των 140 °C πάνω από την αρχική θερμοκρασία, ούτε η θερμοκρασία σε οιοδήποτε σημείο, συμπεριλαμβανομένων των ενώσεων, να ανέρχεται πλέον των 180 °C πάνω από την αρχική θερμοκρασία, εντός του χρόνου που καταγράφεται κατωτέρω:

κλάση «Α 60»	60 λεπτά
κλάση «Α 30»	30 λεπτά
κλάση «Α 15»	15 λεπτά
κλάση «Α 0»	0 λεπτά

5. Η αρχή του κράτους σημαίας πρέπει να απαιτεί δοκιμή του πρωτοτύπου ενός διαφράγματος ή καταστρώματος, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι ικανοποιεί τις ανωτέρω απαιτήσεις όσον αφορά την ακεραιότητα και την άνοδο της θερμοκρασίας σύμφωνα με το ψήφισμα Α.754 (18) του ΙΜΟ.

Για τα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ, που κατασκευάστηκαν από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, το «ψήφισμα Α.754 (18) του ΙΜΟ» θα φέρει τον τίτλο «κώδικας διαδικασιών δοκιμής πυρός».

4. Τμήματα κλάσης «Β» είναι τα τμήματα εκείνα που αποτελούνται από διαφράγματα, καταστρώματα, οροφές ή επενδύσεις που συμμορφώνονται με τα εξής:
1. κατασκευάζονται έτσι ώστε να είναι ικανά να παρεμποδίζουν τη διέλευση της φλόγας μέχρι του τέλους της πρώτης μισής ώρας της πρότυπης δοκιμής πυρός·
 2. έχουν βαθμό μονώσεως τέτοιο ώστε η μέση θερμοκρασία της μη εκτεθειμένης πλευράς να μην ανέρχεται πλέον των 139 °C πάνω από την αρχική θερμοκρασία, ούτε η θερμοκρασία σε οιοδήποτε σημείο, συμπεριλαμβανομένων των ενώσεων, να ανέρχεται πλέον των 225 °C πάνω από την αρχική θερμοκρασία, εντός του χρόνου που καταγράφεται κατωτέρω:

κλάση «Β 15»	15 λεπτά
κλάση «Β 0»	0 λεπτά

3. κατασκευάζονται από εγκεκριμένα άκαυστα υλικά και όλα τα υλικά που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή και την τοποθέτηση τμημάτων κλάσης «Β» είναι άκαυστα με εξαίρεση τα λεπτά ξύλινα επικαλύμματα, που είναι δυνατών να επιτρέπονται, υπό την προϋπόθεση ότι αυτά ικανοποιούν τις άλλες απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου·

4. η αρχή του κράτους σημαίας πρέπει να απαιτεί τη δοκιμή του πρωτοτύπου ενός τμήματος, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι ικανοποιεί τις ανωτέρω απαιτήσεις όσον αφορά την ακεραιότητα και την άνοδο της θερμοκρασίας σύμφωνα με το ψήφισμα Α.754 (18) του ΙΜΟ.

Για τα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ που κατασκευάστηκαν από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, το «ψήφισμα Α.754 (18) του ΙΜΟ» θα φέρει τον τίτλο «κώδικας διαδικασιών δοκιμής πυρός».

5. Τμήματα κλάσης «Γ» είναι τα τμήματα που κατασκευάζονται από εγκεκριμένα άκαυστα υλικά. Τα τμήματα αυτά δεν είναι ανάγκη να πληρούν τις απαιτήσεις σχετικά με τη διέλευση καπνού και φλόγας ούτε τους περιορισμούς σχετικά με την άνοδο της θερμοκρασίας. Καύσιμα λεπτά ξύλινα επικαλύμματα επιτρέπονται, υπό την προϋπόθεση ότι ικανοποιούν τις άλλες απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.
6. Συνεχόμενες οροφές ή επενδύσεις κλάσης «Β» είναι οι οροφές ή οι επενδύσεις κλάσης «Β» οι οποίες καταλήγουν μόνο σε τμήμα κλάσης «Α» ή «Β».

7. Χάλυβας ή άλλο ισοδύναμο υλικό. Όπου συναντώνται οι λέξεις «χάλυβας ή άλλο ισοδύναμο υλικό», «ισοδύναμο υλικό» σημαίνει κάθε άκαυστο υλικό το οποίο, από τη φύση του ή λόγω της μονώσεώς του, παρουσιάζει ιδιότητες δομής και ακεραιότητας ισοδύναμες με εκείνες του χάλυβα στο τέλος της εφαρμοζόμενης εκθέσεως στην πρότυπη δοκιμή πυρός (π.χ. κράμα αλουμινίου με κατάλληλη μόνωση).
8. Χαμηλή εξέπλωση φλόγας σημαίνει ότι η κατά τον τρόπο αυτό περιγραφόμενη επιφάνεια περιορίζει επαρκώς την εξέπλωση της φλόγας. Αυτό προσδιορίζεται με κατάλληλη δοκιμή πυρός σύμφωνα με το ψήφισμα Α.653 (16) του IMO περί υλικών φινιρίσματος διαφραγμάτων, οροφών και καταστρωμάτων.
- 8α. ΠΙΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΠΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΚΑΝ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:
- Χαμηλή εξέπλωση φλόγας σημαίνει ότι η κατά τον τρόπο αυτό περιγραφόμενη επιφάνεια θα περιορίζει επαρκώς την εξέπλωση της φλόγας. Αυτό προσδιορίζεται σύμφωνα με τον κώδικα διαδικασιών δοκιμής πυρός.
9. Κύριες κατακόρυφες ζώνες είναι τα μέρη στα οποία διαιρούνται το κύτος, οι υπερκατασκευές και τα υπερστεγάσματα διά τμημάτων κλάσης «Α», των οποίων το μέσο μήκος και πλάτος σε οποιοδήποτε κατάστρωμα γενικά δεν υπερβαίνει τα 40 μέτρα.
10. Χώροι ενδιαιτήσεως είναι οι χώροι εκείνοι που χρησιμοποιούνται ως κοινόχρηστοι χώροι, διάδρομοι, αποχωρητήρια, καμπίνες, γραφεία, νοσοκομεία, κινηματογράφοι, δωμάτια τυχερών παιχνιδιών και αναψυχής, κουρέια, αποθήκες τροφίμων που δεν περιέχουν μαγειρικές συσκευές και παρόμοιοι χώροι.
11. Κοινόχρηστοι χώροι είναι τα σημεία εκείνα των χώρων ενδιαιτήσεως που χρησιμοποιούνται ως προθάλαμοι, τραπεζαρίες, σαλόνια και παρόμοιοι μόνιμα περικλειστοί χώροι.
12. Χώροι υπηρεσίας είναι οι χώροι εκείνοι που χρησιμοποιούνται ως μαγειρεία, κυλικεία που περιέχουν μαγειρικές συσκευές, ερμάρια, χώροι ταχυδρομείου και νομισμάτων, αποθήκες, εργαστήρια εκτός από εκείνα που αποτελούν μέρος του μηχανοστασίου καθώς και παρόμοιοι χώροι και προσβάσεις στους χώρους αυτούς.
13. Χώροι φορτίου είναι όλοι οι χώροι που χρησιμοποιούνται για φορτίο (περιλαμβανομένων των δεξαμενών φορτίου πετρελαίου) και οι προσβάσεις στους χώρους αυτούς.
- 13-1. Χώροι οχημάτων είναι οι χώροι φορτίου που προορίζονται για τη μεταφορά αυτοκινήτων οχημάτων με καύσιμο στις δεξαμενές τους για την κίνησή τους.
14. Χώροι φορτίου ro-ro είναι οι χώροι που κανονικά δεν υποδιαιρούνται καθ' οιοδήποτε τρόπο και εκτείνονται είτε σε ουσιαστικό μήκος είτε σε ολόκληρο το μήκος του πλοίου και στους οποίους μπορούν να φορτωθούν και να εκφορτωθούν κανονικά κατά την οριζόντια διεύθυνση εμπορεύματα (συσκευασμένα ή χύμα, μέσα ή επάνω σε σιδηροδρομικά ή αυτοκίνητα οχήματα (συμπεριλαμβανομένων των βυτιοφόρων οχημάτων και σιδηροδρομικών βαγονιών), ρυμουλκούμενα, εμπορευματοκιβώτια, παλέτες, αποσπώμενα βυτία ή μέσα ή επάνω σε παρόμοιες μονάδες στοίβασης ή άλλα δοχεία).
15. Ανοικτοί χώροι φορτίου ro-ro είναι οι χώροι φορτίου ro-ro που είτε είναι ανοικτοί και στα δύο άκρα ή είναι ανοικτοί στο ένα άκρο και διαθέτουν κατάλληλο φυσικό αερισμό καθ' όλο το μήκος τους μέσω μονίμων ανοιγμάτων στα πλευρικά ελάσματα ή στις οροφές των καταστρωμάτων ή από επάνω και, για τα πλοία με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, ο συνολικός χώρος που ισούται τουλάχιστον με 10 % του συνολικού χώρου των πλευρών του χώρου.
- 15-1. Ανοικτοί χώροι οχημάτων είναι οι χώροι οχημάτων που είτε είναι ανοικτοί και στα δύο άκρα ή είναι ανοικτοί στο ένα άκρο και διαθέτουν κατάλληλο φυσικό αερισμό καθ' όλο το μήκος τους μέσω μονίμων ανοιγμάτων στα πλευρικά ελάσματα ή στις οροφές των καταστρωμάτων ή από επάνω και, για τα πλοία με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, ο συνολικός χώρος που ισούται τουλάχιστον με 10 % του συνολικού χώρου των πλευρών του χώρου.
16. Κλειστοί χώροι φορτίου ro-ro είναι οι χώροι φορτίου ro-ro που δεν εμπίπτουν ούτε στην κατηγορία των ανοικτών χώρων φορτίου ro-ro ούτε στην κατηγορία των ανοικτών καταστρωμάτων.
- 16-1. Κλειστοί χώροι οχημάτων είναι οι χώροι οχημάτων που δεν εμπίπτουν ούτε στην κατηγορία των ανοικτών χώρων οχημάτων ούτε στην κατηγορία των ανοικτών καταστρωμάτων.
17. Ανοικτό κατάστρωμα είναι το κατάστρωμα που εκτίθεται πλήρως στις καιρικές συνθήκες από το επάνω μέρος και τουλάχιστον από δύο πλευρές.

18. Χώροι ειδικής κατηγορίας είναι οι κλειστοί χώροι άνωθεν ή κάτωθεν του καταστρώματος στεγανών, από και προς τους οποίους αυτά τα οχήματα μπορούν να κινηθούν και στους οποίους έχουν πρόσβαση οι επιβάτες. Οι χώροι ειδικής κατηγορίας μπορεί να καταλαμβάνουν περισσότερα του ενός καταστρώματα, εφ' όσον το συνολικό καθαρό ύψος για αυτοκίνητα οχήματα δεν υπερβαίνει τα 10 μέτρα.
- 19.1. Μηχανοστάσια κατηγορίας Α είναι οι χώροι εκείνοι και οι προσβάσεις προς αυτούς, που περιέχουν:
1. μηχανές εσωτερικής καύσεως που χρησιμοποιούνται για την κύρια πρόωση· ή
 2. μηχανές εσωτερικής καύσεως που χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από την κύρια πρόωση, αν αυτές αποδίδουν αθροιστικά συνολική ισχύ τουλάχιστον 375 kW· ή
 3. λέβητα που καίει πετρέλαιο ή μονάδα προετοιμασίας πετρελαίου για καύση.
- 19.2. Μηχανοστάσια είναι όλα τα μηχανοστάσια κατηγορίας Α και όλοι οι άλλοι χώροι που περιλαμβάνουν τα μηχανήματα προώσεως, τους λέβητες, τις μονάδες καυσίμου πετρελαίου, τις ατμομηχανές και τις μηχανές εσωτερικής καύσεως, τις γεννήτριες και τις κύριες ηλεκτρικές μηχανές, τους σταθμούς ανεφοδιασμού, τα μηχανήματα ψύξεως, σταθεροποιησέως, εξαερισμού και κλιματισμού καθώς και χώροι παρεμφερείς προς τους ανωτέρω και οι δίοδοι που οδηγούν στους χώρους αυτούς.
20. Μονάδα προετοιμασίας πετρελαίου για καύση είναι η τροφοδότηση που χρησιμοποιείται για την προετοιμασία του καυσίμου πετρελαίου για λέβητα πετρελαίου, ή ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για την προετοιμασία θερμανθέντος πετρελαίου για τροφοδότηση μηχανής εσωτερικής καύσεως και περιλαμβάνει κάθε είδους αντλίες πίεσεως ελαίου, φίλτρα και θερμαντήρες που χρησιμοποιούν πετρέλαιο σε πίεση μεγαλύτερη από 0,18 N/mm².
21. Σταθμοί ελέγχου είναι οι χώροι όπου βρίσκεται ο ραδιοεξοπλισμός του πλοίου ή ο κύριος εξοπλισμός ναυσιπλοΐας ή η πηγή ηλεκτρικής ενέργειας κινδύνου ή οι χώροι όπου συγκεντρώνεται ο εξοπλισμός πυρανίχνευσης ή πυροπροστασίας.
- 21.1. Κεντρικός σταθμός ελέγχου είναι ο σταθμός ελέγχου στον οποίο είναι συγκεντρωμένες οι εξής λειτουργίες ελέγχου και δεικτών:
1. σταθερές διατάξεις πυρανίχνευσης και συναγερμού·
 2. αυτόματοι καταωνιστήρες, συστήματα πυρανίχνευσης και συναγερμού·
 3. πίνακας δεικτών πυροστεγών θυρών·
 4. κλείσιμο πυροστεγών θυρών·
 5. πίνακας δεικτών υδατοστεγών θυρών·
 6. κλείσιμο υδατοστεγών θυρών·
 7. ανεμιστήρες εξαερισμού·
 8. γενικός συναγερμός/συναγερμός πυρκαϊάς·
 9. συστήματα επικοινωνίας συμπεριλαμβανομένων των τηλεφώνων· και
 10. μικροφωνική εγκατάσταση αναγγελιών.
- 21.2. Κεντρικός σταθμός ελέγχου συνεχούς επάνδρωσης είναι ο κεντρικός σταθμός ελέγχου ο οποίος επανδρώνεται συνεχώς από υπεύθυνο μέλος του πληρώματος.

22. Χώροι που περιέχουν είδη επίπλωσης και εξοπλισμού περιορισμένου κινδύνου πυρκαϊάς είναι, για τους σκοπούς του κανονισμού Π-2/Β/4, οι χώροι οι οποίοι περιέχουν έπιπλα και εξαρτήματα που ενέχουν περιορισμένο κίνδυνο πυρκαϊάς (είτε πρόκειται για καμπίνες, κοινόχρηστους χώρους, γραφεία ή άλλου είδους χώρους ενδιατησέως) και στους οποίους:

1. όλα τα εντοιχισμένα έπιπλα, όπως έδρανα, ιματιοθήκες, έπιπλα καλλωπισμού, γραφεία ερμάρια, είναι κατασκευασμένα αποκλειστικά από εγκεκριμένα άκαυστα υλικά, εξαιρουμένου του καυσίμου λεπτού ξύλινου επικαλύμματος πάχους κάτω των 2 χιλιοστών, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιείται στις επιφάνειες εργασίας αυτών των ειδών επίπλωσης·
2. όλα τα μετακινούμενα έπιπλα, όπως καρέκλες, καναπέδες, τραπέζια, είναι κατασκευασμένα με πλαίσια από άκαυστα υλικά·
3. όλα τα υφάσματα τοίχου, κουρτίνες και άλλα κρεμάμενα υφάσματα πρέπει να έχουν ιδιότητες αντοχής στη διάδοση της φλόγας τουλάχιστον όσο και μια μάλλινη μάζα 0,8 kg/m², σύμφωνα με το ψήφισμα Α.471 (XII) του ΙΜΟ και τις τροποποιήσεις του που εγκρίθηκαν με το ψήφισμα Α.563 (14),

Για πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, το ψήφισμα Α.471 (XII) του ΙΜΟ και οι τροποποιήσεις που εγκρίθηκαν στο ψήφισμα Α.563 (14) θα φέρει τον τίτλο «κώδικας διαδικασιών δοκιμής πυρός».

4. όλες οι επενδύσεις δαπέδων θα πρέπει να διαθέτουν ιδιότητες αντοχής στη διάδοση της φλόγας τουλάχιστον ίδιες με ενός ισοδύναμου μάλλινου υλικού που χρησιμοποιείται για ανάλογους σκοπούς·

Για τα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ, κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, η παρούσα παράγραφος διατυπώνεται ως εξής:

«Όλες οι επενδύσεις δαπέδων διαθέτουν χαρακτηριστικά χαμηλής εξάπλωσης της φλόγας»

5. όλες οι εκτεθειμένες επιφάνειες διαφραγμάτων, επενδύσεων και οροφών θα πρέπει να διαθέτουν χαρακτηριστικά χαμηλής εξάπλωσης της φλόγας· και
6. όλα τα ταπετσαρισμένα έπιπλα θα πρέπει να διαθέτουν τις ιδιότητες αντοχής στην ανάφλεξη και στη διάδοση της φλόγας που περιγράφονται στις διαδικασίες δοκιμής πυρός σε ταπετσαρισμένα έπιπλα του ψηφίσματος Α.652 (16) του ΙΜΟ.

Για πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, το ψήφισμα Α.652 (16) του ΙΜΟ θα φέρει τον τίτλο «κώδικας διαδικασιών δοκιμής πυρός».

ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ

7. όλα τα στοιχεία των κλινιστρωνών διαθέτουν τις ιδιότητες αντοχής στην ανάφλεξη και στη διάδοση της φλόγας που καθορίζονται σύμφωνα με τον κώδικα διαδικασιών δοκιμής πυρός.
23. Επιβατηγό πλοίο ro-ro σημαίνει επιβατηγό πλοίο με χώρους φορτίου ro-ro ή χώρους ειδικής κατηγορίας, όπως αυτοί ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.
24. Με τον όρο κώδικας διαδικασιών δοκιμής πυρός νοείται ο διεθνής κώδικας για την εφαρμογή διαδικασιών δοκιμής πυρός, όπως εγκρίθηκε από την Επιτροπή Θαλάσσιας Ασφάλειας του ΙΜΟ με το ψήφισμα MSC 61 (67), όπως τροποποιήθηκε από τον ΙΜΟ.
25. Με τον όρο κώδικας συστημάτων πυρασφάλειας νοείται ο διεθνής κώδικας για τα συστήματα πυρασφάλειας, όπως εγκρίθηκε από την Επιτροπή Θαλάσσιας Ασφάλειας του ΙΜΟ με το ψήφισμα MSC98(73), όπως ενδεχομένως τροποποιήθηκε από τον ΙΜΟ, εφόσον οι εν λόγω τροποποιήσεις εγκρίθηκαν, τέθηκαν σε εφαρμογή και εφαρμόστηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου VIII της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, η οποία αφορά τις διαδικασίες τροποποίησης που ισχύουν για το παράρτημα εκτός του κεφαλαίου I αυτού.
26. Σημείο ανάφλεξης είναι η θερμοκρασία σε βαθμούς Κελσίου (δοκιμή κλειστού δοχείου) στην οποία ένα προϊόν εκπέμπει επαρκή ποσότητα εύλεκτων ατμών ώστε να αναφλεγεί, όπως αυτή προσδιορίζεται με μια εγκεκριμένη συσκευή σημείου.
27. Με τον όρο κατευθυντήριες απαιτήσεις νοούνται τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά, τα οποία περιορίζουν τις διαστάσεις ή τα συστήματα πυρασφάλειας που καθορίζονται στο παρόν κεφάλαιο.

3. Πυροσβεστικές αντλίες, σωληνώσεις, πυροσβεστικοί κρουνοί, εύκαμπτοι σωλήνες και ακροφύσια (R 4)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

- 1.1. Κάθε πλοίο πρέπει να εφοδιάζεται με πυροσβεστικές αντλίες, σωληνώσεις, κρουνοί, εύκαμπτους σωλήνες και ακροφύσια που συσφώνονται στις απαιτήσεις αυτού του κανονισμού, στο βαθμό που έχουν εφαρμογή.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΡΙΝ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003:

- 1.2. Όταν χρειάζονται περισσότερες από μία ανεξάρτητες πυροσβεστικές αντλίες, οι ονωτικές βαλβίδες για το διαχωρισμό του εντός του ηχανοστασίου τμήματος των πυροσβεστικών σωληνώσεων που περιλαμβάνει την ή τις κύριες πυροσβεστικές αντλίες από τις υπόλοιπες πυροσβεστικές σωληνώσεις πρέπει να είναι εγκατεστημένες σε εύκολα προσιτή και προστατευμένη θέση εκτός των χώρων του ηχανοστασίου. Οι πυροσβεστικές σωληνώσεις διατάσσονται κατά τρόπον ώστε, όταν κλείνουν οι βαλβίδες από όνωσης, όλοι οι κρουνοί του σκάφους, εκτός των ευρισκόμενων στο ηχανοστάσιο, να μπορούν να εφοδιασθούν με νερό από πυροσβεστική αντλία που δεν είναι τοποθετημένη στο χώρο του ηχανοστασίου μέσω αγωγών που δεν εισέρχονται στο χώρο αυτόν. Κατ'εξάιρση, περιορισμένα τμήματα των σωληνώσεων αναρρόφησης και απαγωγής της πυροσβεστικής αντλίας κινδύνου επιτρέπεται να διέρχονται από το ηχανοστάσιο εφόσον είναι αδύνατον να τοποθετηθούν εξωτερικά, υπό την προϋπόθεση ότι διατηρείται η ακεραιότητα των κυρίων πυροσβεστικών σωληνώσεων περικλείοντάς τις σε ανθεκτικό χαλύβδινο περίβλημα.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

- 1.3. Οι ονωτικές βαλβίδες για το διαχωρισμό του εντός του ηχανοστασίου τμήματος των πυροσβεστικών σωληνώσεων που περιλαμβάνει την ή τις κύριες πυροσβεστικές αντλίες από τις υπόλοιπες πυροσβεστικές σωληνώσεις πρέπει να είναι εγκατεστημένες σε εύκολα προσιτή και προστατευμένη θέση εκτός των χώρων του ηχανοστασίου. Οι πυροσβεστικές σωληνώσεις διατάσσονται κατά τρόπον ώστε, όταν κλείνουν οι βαλβίδες από όνωσης, όλοι οι κρουνοί του σκάφους, εκτός των προαναφερθέντων ευρισκόμενων στο ηχανοστάσιο, να μπορούν να εφοδιασθούν με νερό από άλλη πυροσβεστική αντλία ή από αντλία έκτακτης ανάγκης. Οι αντλίες έκτακτης ανάγκης, το στόμιο λήψης θαλάσσιων υδάτων αυτής και οι σωληνώσεις αναρρόφησης και παροχής και οι βαλβίδες από όνωσης θα τοποθετούνται εκτός του ηχανοστασίου. Εάν αυτή η διάταξη δεν είναι εφικτή, το σκάφος μπορεί να τοποθετηθεί στο ηχανοστάσιο, αν η βαλβίδα ελέγχεται εξ αποστάσεως από μία θέση στο ίδιο διαμέρισμα με την αντλία έκτακτης ανάγκης και ο σωλήνας αναρρόφησης έχει το ικρότερο δυνατό ήκος. Μικρά τμήματα των σωληνώσεων αναρρόφησης ή εκροής επιτρέπεται να εισέρχονται στο ηχανοστάσιο, εφόσον περικλείονται σε ανθεκτικό χαλύβδινο περίβλημα ή είναι ονώνυμα σύμφωνα με τα πρότυπα A-60. Οι σωληνώσεις θα έχουν μεγάλο πάχος τοιχώματος, τουλάχιστον 11 χιλιοστά στρώων και θα συγκολλούνται εκτός από τις συνδέσεις με τη βαλβίδα εισροής θαλάσσιων υδάτων στις οποίες έχει τοποθετηθεί φλάντζα.

ΟΛΑ ΤΑ ΝΕΑ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β ΚΑΙ ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΜΗΚΟΥΣ 24 ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ:

2. Δυναμότητα των πυροσβεστικών αντλιών

- Οι απαιτούμενες πυροσβεστικές αντλίες πρέπει να είναι ικανές να παρέχουν για σκοπούς κατασβέσεως πυρκαϊάς μία ποσότητα νερού, στην πίεση που καθορίζεται στην παράγραφο 4.2, όχι λιγότερη από τα δύο τρίτα της ποσότητας που απαιτείται να απαντηθεί από τις αντλίες υδροσυλλεκτών όταν αυτές χρησιμοποιούνται για την άντληση κυτών.
- Σε κάθε πλοίο που απαιτείται από τους κανονισμούς αυτούς να διαθέτει περισσότερες από μία ηλεκτροκίνητες πυροσβεστικές αντλίες, εκάστη των απαιτούμενων αντλιών πρέπει να έχει δυναμότητα όχι ικρότερη του 80 % της συνολικής απαιτούμενης δυναμότητας διηρημένης διά του ελάχιστου αριθμού των απαιτούμενων αντλιών πυρκαϊάς, αλλά σε κάθε περίπτωση όχι ικρότερη των 25 m³/h και κάθε αντλία σε οποιαδήποτε περίπτωση πρέπει να είναι ικανή να παρέχει τουλάχιστον τις δύο απαιτούμενες προβολές νερού. Αυτές οι πυροσβεστικές αντλίες πρέπει να είναι ικανές για τροφοδότηση του πυροσβεστικού συστήματος υπό τις απαιτούμενες συνθήκες.
- Σε πλοία εηροηγία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, στα οποία είναι εγκατεστημένες περισσότερες αντλίες από τον ελάχιστο απαιτούμενο αριθμό, οι πρόσθετες αντλίες θα έχουν δυναμότητα τουλάχιστον 25 m³/h και θα έχουν τη δυνατότητα παροχής τουλάχιστον των δύο προβολών υδάτων που ορίζονται στην παράγραφο 5 αυτού του κανονισμού.

3. Διάταξη των πυροσβεστικών αντλιών και σωληνώσεων και άεση διαθεσιότητα υδροληψίας

- Τα πλοία πρέπει να εφοδιάζονται με ηλεκτροκίνητες πυροσβεστικές αντλίες ως εξής:
 - Πλοία που βάσει του πιστοποιητικού τους εταφέρουν περισσότερους από 500 επιβάτες: τουλάχιστον τρεις αντλίες, από τις οποίες η μία μπορεί να κινείται από την κύρια ηχανή.
 - Πλοία που βάσει του πιστοποιητικού τους εταφέρουν έως 500 επιβάτες: τουλάχιστον δύο αντλίες, από τις οποίες η μία μπορεί να κινείται από την κύρια ηχανή.
- Αντλίες αποχετεύσεως χώρων υγιεινής, έρματος, υδροσυλλεκτών ή γενικής χρήσεως γίνονται δεκτές ως πυροσβεστικές αντλίες, υπό την προϋπόθεση ότι δεν χρησιμοποιούνται για την άντληση πετρελαίου και ότι, αν χρησιμοποιούνται ευκαιριακά για τη εταφορά ή άντληση καυσίμου πετρελαίου, πρέπει να τοποθετούνται κατάλληλες διατάξεις για την εναλλαγή.

3. Η διάταξη των λήψεων θαλασσίου ύδατος, των πυροσβεστικών αντλιών και των πηγών ενέργειάς τους πρέπει να είναι τέτοια ώστε, στα σκάφη που βάσει του πιστοποιητικού τους μεταφέρουν περισσότερους από 250 επιβάτες, να εξασφαλίζεται ότι, στην περίπτωση πυρκαϊάς σε οιοδήποτε διαμέρισμα, δεν θα τίθενται εκτός λειτουργίας όλες οι πυροσβεστικές αντλίες.

Στα νέα πλοία της κατηγορίας Β που βάσει του πιστοποιητικού τους μεταφέρουν έως 250 επιβάτες, σε περίπτωση κατά την οποία πυρκαϊά σε οποιοδήποτε τμήμα τους συνεπάγεται την αχρήστευση όλων των αντλιών, θα αποτελεί εναλλακτικό μέσο παροχής ύδατος για πυροσβεστικούς σκοπούς έκτακτη ηλεκτροκίνητη πυροσβεστική αντλία κινδύνου, ανεξάρτητης λειτουργίας, της οποίας η πηγή ενέργειας και η λήψη θάλασσας θα βρίσκονται εκτός του μηχανοστασίου. Αυτή η ανεξάρτητης λειτουργίας ηλεκτροκίνητη πυροσβεστική αντλία κινδύνου θα συμμορφώνεται με τις διατάξεις του κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας για πλοία με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά.

4. Στα νέα πλοία κατηγορίας Β που βάσει του πιστοποιητικού τους μεταφέρουν περισσότερους από 250 επιβάτες, η διάταξη για την άμεση διαθεσιμότητα νερού θα είναι τέτοια ώστε τουλάχιστον μία αποτελεσματική προβολή νερού να διατίθεται άμεσα από οποιοδήποτε κρουνοί εσωτερικού χώρου με στόχο να εξασφαλιστεί τη συνέχιση της εξόδου του νερού με την αυτόματη εκκίνηση απαιτούμενης πυροσβεστικής αντλίας.
5. Σε πλοία των οποίων τα μηχανοστάσια μένουν κατά διαστήματα αφύλακτα ή όταν απαιτείται ένα μόνο πρόσωπο σε βάρδια, πρέπει να υπάρχει άμεση παροχή ύδατος από το πυροσβεστικό δίκτυο σε κατάλληλη πίεση είτε με εκκίνηση εξ αποστάσεως μιας εκ των κυρίων πυροσβεστικών αντλιών που διαθέτει σύστημα εκκίνησης εξ αποστάσεως, από την γέφυρα πλοήγησης και το σταθμό ελέγχου πυρκαϊάς, εάν υπάρχει, είτε με μόνιμη άσκηση πίεσης στο πυροσβεστικό δίκτυο από μία από τις κύριες πυροσβεστικές αντλίες.
6. Η βαλβίδα παροχής κάθε πυροσβεστικής αντλίας πρέπει να είναι εξοπλισμένη με βαλβίδα αντεπιστροφής.
4. Διάμετρος και πίεση του πυροσβεστικού δικτύου
1. Η διάμετρος του πυροσβεστικού δικτύου και των σωληνώσεων νερού υπηρεσίας πρέπει να είναι αρκετή για την αποτελεσματική διανομή της μέγιστης απαιτούμενης καταθλίψεως από δύο πυροσβεστικές αντλίες που λειτουργούν ταυτοχρόνως.
2. Με δύο αντλίες ταυτοχρόνως μέσω ακροφυσίων που καθορίζονται στην παράγραφο 8 και με επαρκείς κρουνοί για την παροχή της ποσότητας του νερού που καθορίζεται στην παράγραφο 4.1, σε όλους τους κρουνοί πρέπει να διατηρούνται οι κατωτέρω ελάχιστες πιέσεις:

Πλοία κατηγορίας Β που βάσει του πιστοποιητικού τους μεταφέρουν:	Νέα	Υπάρχοντα
περισσότερους από 500 επιβάτες	0,4 N/mm ²	0,3 N/mm ²
έως 500 επιβάτες	0,3 N/mm ²	0,2 N/mm ²

3. Η μέγιστη πίεση στους κρουνοί απαγορεύεται να υπερβαίνει την τιμή που αποδεδειγμένα εξασφαλίζει ομαλό χειρισμό των πυροσβεστικών ευκάμπτων σωλήνων.
5. Αριθμός και θέση των κρουνών
1. Ο αριθμός και η θέση των κρουνών πρέπει να είναι τέτοια ώστε τουλάχιστον δύο προβολές υδάτων, οι οποίες δεν τροφοδοτούνται από τον ίδιο κρουνοί και από τις οποίες η μία εκτοξεύεται από ένα μακρός ευκάμπτου σωλήνα, να δύνανται να φθάσουν σε οποιοδήποτε τμήμα του πλοίου στο οποίο έχουν συνήθως πρόσβαση οι επιβάτες ή το πλήρωμα, όταν το πλοίο ταξιδεύει, και σε κάθε τμήμα οποιοδήποτε χώρου φορτίου, όταν είναι κενός, σε οποιοδήποτε χώρο φορτίου go-ro ή χώρο ειδικής κατηγορίας, περίπτωση κατά την οποία οι δύο προβολές υδάτων πρέπει να φθάνουν σε κάθε τμήμα αυτού του χώρου, κάθε μία από ένα μακρός ευκάμπτου σωλήνα. Επιπλέον, οι κρουνοί αυτοί πρέπει να τοποθετούνται κοντά στις προσβάσεις προς τους προστατευόμενους χώρους.
2. Στους χώρους ενδιαιτήσεως, υπηρεσίας και μηχανών, ο αριθμός και η θέση των κρουνών πρέπει να είναι τέτοια ώστε να ικανοποιούνται οι απαιτήσεις της παραγράφου 5.1, όταν όλες οι υδατοστεγείς θύρες και όλες οι θύρες στα διαφράγματα κύριας κατακόρυφης ζώνης είναι κλειστές.
3. Εάν υπάρχει πρόσβαση προς μηχανοστάσιο σε χαμηλή στάθμη από γειτονική σήραγγα άξονα, πρέπει να προβλέπονται δύο κρουνοί εκτός του μηχανοστασίου αυτού, αλλά κοντά στην είσοδό του. Εάν υπάρχουν τέτοιες προσβάσεις από άλλους χώρους, σε έναν από τους χώρους αυτούς πρέπει να προβλέπονται δύο κρουνοί κοντά στην είσοδο του μηχανοστασίου. Η πρόβλεψη αυτή δεν είναι απαραίτητη, εάν η σήραγγα ή ο γειτονικός χώρος δεν είναι τμήμα της οδού διαφυγής.

6. Σωληνώσεις και κρουνοί

1. Υλικά που αμέσως αδρανοποιούνται από τη θερμότητα δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται για το δίκτυο και τους κρουνοί πυρόσβεσης, εκτός εάν προστατεύονται επαρκώς. Οι σωληνώσεις και οι κρουνοί πρέπει να τοποθετούνται έτσι ώστε οι πυροσβεστικοί εύκαμπτοι σωλήνες να είναι δυνατόν να συνδεθούν εύκολα με αυτά. Η διάταξη των σωληνώσεων και των κρουνών πρέπει να είναι τέτοια ώστε να αποφεύγεται η πιθανότητα παγώματος. Σε πλοία επί των οποίων ενδέχεται να φορτωθεί φορτίο σε κατάστρωμα, οι θέσεις των κρουνών πρέπει να είναι τέτοιες ώστε να είναι πάντοτε άμεσα προσιτές και οι σωληνώσεις να διατάσσονται, όσο είναι πρακτικά εφικτό, κατά τρόπο που να αποφεύγεται ο κίνδυνος ζημίας από το φορτίο αυτό. Εάν δεν προβλέπεται ένας εύκαμπτος σωλήνας και ένα ακροφύσιο για κάθε κρουνό του πλοίου, πρέπει να υπάρχει πλήρης εναλλακτικότητα των συνδέσμων των εύκαπτων σωλήνων και των ακροφυσίων.
2. Πρέπει να τοποθετείται βαλβίδα για κάθε εύκαμπτο πυροσβεστικό σωλήνα, έτσι ώστε κάθε τέτοιος σωλήνας να δύναται να απομακρύνεται ακόμη και όταν οι πυροσβεστικές αντλίες λειτουργούν.
3. Σε πλοία με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, θα τοποθετούνται βαλβίδες απομόνωσης σε όλες τις κύριες διακλαδώσεις πυρκαϊάς των ανοικτών καταστροφμάτων για άλλους σκοπούς εκτός της πυρόσβεσης.

7. Πυροσβεστικοί εύκαμπτοι σωλήνες

1. Οι πυροσβεστικοί εύκαμπτοι σωλήνες πρέπει να είναι από άφθαρτο υλικό, εγκεκριμένο από την αρχή του κράτους σημαίας και επαρκούς μήκους για την εκτόξευση προβολής νερού σε οιοδήποτε χώρο στον οποίο μπορεί να χρειαστεί να χρησιμοποιηθούν. Κάθε εύκαμπτος σωλήνας πρέπει να εφοδιάζεται με ακροφύσιο και με τους αναγκαίους συνδέσμους. Τα ακροφύσια και οι σύνδεσμοι των εύκαπτων σωλήνων πρέπει να είναι πλήρως εναλλάξιμα. Οι εύκαμπτοι σωλήνες που περιγράφονται στο κεφάλαιο αυτό ως «πυροσβεστικοί εύκαμπτοι σωλήνες» πρέπει μαζί με τα αναγκαία εξαρτήματα και εργαλεία να είναι έτοιμοι για χρήση σε εμφανείς θέσεις κοντά στους κρουνοί ή στις λήψεις. Επιπλέον, στο εσωτερικό των πλοίων που μεταφέρουν περισσότερους των 36 επιβατών, οι πυροσβεστικοί εύκαμπτοι σωλήνες πρέπει να είναι μόνιμα συνδεδεμένοι με τους κρουνοί.
2. Πρέπει να υπάρχει τουλάχιστον ένας πυροσβεστικός εύκαμπτος σωλήνας για κάθε κρουνό που απαιτείται στην παράγραφο .5. Το μήκος ενός εύκαπτου σωλήνα πρέπει να περιορίζεται σε 20 μέτρα κατ' ανώτατο όριο επί του καταστρώματος και στις υπερκατασκευές και 15 μέτρα στα μηχανοστάσια ενώ, στα μικρότερα πλοία, σε 15 και 10 μέτρα αντίστοιχα.

8. Ακροφύσια (μπεκ)

- 1.1. Για τους σκοπούς του κεφαλαίου τούτου, τα πρότυπα μεγέθη ακροφυσίων πρέπει να είναι 12, 16 και 19 χιλιοστόμετρα ή όσο το δυνατόν πλησιέστερα σε αυτά. Είναι δυνατόν να επιτρέπονται και ακροφύσια διαφορετικής διαμέτρου όταν χρησιμοποιούνται άλλα συστήματα, όπως π.χ. συστήματα ομίχλης.
- 1.2. Όλα τα ακροφύσια πρέπει να είναι διττής χρήσης και εγκεκριμένου τύπου (π.χ. τύπου ψεκασμού/προβολής) και εξοπλισμένα με διακόπτη κλεισίματος.
2. Για τους χώρους ενδιαιτήσεως και υπηρεσίας, δεν είναι ανάγκη να χρησιμοποιείται ακροφύσιο μεγέθους μεγαλύτερου των 12 χιλιοστόμετρων.
3. Για τα μηχανοστάσια και τις εξωτερικές θέσεις, το μέγεθος του ακροφυσίου πρέπει να είναι τέτοιο ώστε να επιτυγχάνει τη μέγιστη δυνατή κατάθλιψη από δύο προβολές στην πίεση στην οποία αναφέρεται η παράγραφος.4 από την πιο μικρή αντλία, υπό την προϋπόθεση ότι δεν χρειάζεται να χρησιμοποιείται ακροφύσιο μεγαλύτερο από 19 χιλιοστόμετρα.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Γ ΚΑΙ Δ ΜΗΚΟΥΣ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 24 ΜΕΤΡΩΝ:

9. Πυροσβεστικές αντλίες, σωληνώσεις, πυροσβεστικοί κρουνοί, εύκαμπτοι σωλήνες, ακροφύσια και άμεση διαθέσιμότητα υδρόληψίας

1. Απαιτείται μία ανεξάρτητη πυροσβεστική αντλία, ικανή να παρέχει για σκοπούς κατασβέσεως πυρκαϊάς τουλάχιστον μία προβολή νερού από οποιοδήποτε κρουνό στην πίεση που καθορίζεται κατωτέρω. Η ποσότητα νερού που παραλαμβάνεται κατά τον τρόπο αυτό δεν πρέπει να είναι μικρότερη από τα 2/3 της ποσότητας που απαιτείται να απαντηθεί από τις αντλίες υδροσυλλεκτών όταν χρησιμοποιούνται για την άντληση κυτών. Αυτή η πυροσβεστική αντλία πρέπει να μπορεί, όταν καταβλίβει την ανώτατη ποσότητα που ορίζεται ανωτέρω μέσω πέντε κρουνών με ακροφύσια μεγέθους 12 ή 16 ή 19 χιλιοστόμετρων, να διατηρεί σε κάθε κρουνό τις ελάχιστες πιέσεις που απαιτούνται για τα πλοία κατηγορίας Β.
2. Κάθε πλοίο που μεταφέρει άνω των 250 επιβατών πρέπει να είναι εφοδιασμένο με πρόσθετη πυροσβεστική αντλία, η οποία πρέπει να είναι μόνιμα συνδεδεμένη με το πυροσβεστικό δίκτυο. Η αντλία αυτή είναι ηλεκτροκίνητη. Η αντλία και η πηγή ενέργειας δεν πρέπει να ευρίσκονται στο ίδιο διαμέρισμα με την αντλία που απαιτείται από την παράγραφο .9.1 και πρέπει να είναι εφοδιασμένη με μόνιμη λήψη θάλασσας εκτός του μηχανοστασίου. Η αντλία αυτή πρέπει να είναι ικανή να παρέχει τουλάχιστον μία προβολή νερού από τους πυροσβεστικούς κρουνοί που διαθέτει το πλοίο, διατηρώντας την πίεση τουλάχιστον στο 0,3 N/mm².
3. Αντλίες υγιεινής, έρματος, υδροσυλλεκτών ή γενικής χρήσεως γίνονται δεκτές ως πυροσβεστικές αντλίες.

4. Κάθε πλοίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με πυροσβεστικό δίκτυο επαρκούς διαμέτρου για την αποτελεσματική διανομή της μέγιστης κατάβληψης που απαιτείται ανωτέρω. Ο αριθμός και η θέση των κρουνών πρέπει να εξασφαλίζουν ότι τουλάχιστον μία προβολή νερού μπορεί να φθάσει σε οιοδήποτε τμήμα του πλοίου, με τη χρησιμοποίηση ενός και μόνου εύκαμπτου σωλήνα με το μέγιστο μήκος που προσδιορίζεται στην παράγραφο .7.2 για τα πλοία κατηγορίας Β.
5. Κάθε πλοίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με τουλάχιστον ένα πυροσβεστικό εύκαμπτο σωλήνα για κάθε κρουνό που διαθέτει.
6. Σε πλοία των οποίων τα μηχανοστάσια μένουν κατά διαστήματα αφύλακτα ή όταν απαιτείται ένα μόνο πρόσωπο σε βάρδια, πρέπει να υπάρχει άμεση παροχή ύδατος από το πυροσβεστικό δίκτυο σε κατάλληλη πίεση είτε με εκκίνηση εξ αποστάσεως μιας εκ των κυρίων πυροσβεστικών αντλιών που διαθέτει σύστημα εκκίνησης εξ αποστάσεως, από την γέφυρα πλοήγησης και το σταθμό ελέγχου πυρκαϊάς, εάν υπάρχει, είτε με μόνιμη άσκηση πίεσης στο πυροσβεστικό δίκτυο από μία από τις κύριες πυροσβεστικές αντλίες.
7. Η βαλβίδα παροχής κάθε πυροσβεστικής αντλίας πρέπει να είναι εξοπλισμένη με βαλβίδα αντεπιστροφής.

4 Μόνιμα συστήματα κατασβέσεως πυρκαϊάς (R 5 + 8 + 9 + 10)

1. Μόνιμα συστήματα κατασβέσεως πυρκαϊάς με αέριο: Γενικά (R 5.1)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΡΙΝ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Οι απαραίτητες σωληνώσεις για τη μεταφορά του πυροσβεστικού μέσου εντός των χώρων που προστατεύονται πρέπει να εφοδιάζονται με βαλβίδες ελέγχου, σημειωμένες κατά τρόπο ώστε να φαίνεται ευκρινώς σε ποιους χώρους οδηγούν οι σωληνώσεις. Πρέπει να διατάσσονται κατάλληλα ώστε να προλαμβάνεται η εξ αμελείας είσοδος του μέσου σε οιοδήποτε χώρο.
2. Η διάταξη των σωληνώσεων διανομής του πυροσβεστικού μέσου είναι τέτοια ώστε, σε συνδυασμό με την ενδεδειγμένη τοποθέτηση των ακροφυσίων εκροής, να εξασφαλίζεται η ομαλή κατανομή του μέσου.
3. Πρέπει να προβλέπονται μέσα κλεισίματος από το εξωτερικό μέρος των προστατευόμενων χώρων όλων των ανοιγμάτων που είναι δυνατόν να επιτρέψουν την είσοδο αέρα προς ή τη διαφυγή του αερίου από τους προστατευόμενους χώρους.
4. Πρέπει να προβλέπονται μέσα για την αυτόματη εκπομπή ηχητικής προειδοποίησης κατά την εισαγωγή του πυροσβεστικού μέσου σε χώρο στον οποίο κανονικά εργάζεται προσωπικό ή προς τον οποίο το προσωπικό έχει πρόσβαση. Η προειδοποίηση πρέπει να λειτουργεί για μία κατάλληλη περίοδο πριν από την εισαγωγή του μέσου.
5. Τα μέσα ελέγχου οιοιδήποτε μόνιμου πυροσβεστικού συστήματος αερίου πρέπει να είναι άμεσα προσίτα και απλής λειτουργίας και να συγκεντρώνονται στα λιγότερα δυνατά σημεία και σε θέσεις που δεν είναι πιθανόν να αποκοπούν από πυρκαϊά σε ένα προστατευόμενο χώρο. Σε κάθε σημείο πρέπει να υπάρχουν σαφείς οδηγίες σχετικά με τη λειτουργία του συστήματος, λαμβανομένης υπόψη της ασφάλειας του προσωπικού.
6. Η αυτόματη έκλυση του πυροσβεστικού μέσου δεν πρέπει να επιτρέπεται, εκτός ενδεχομένως όσον αφορά τοπικές μονάδες αυτόματης λειτουργίας εγκατεστημένες, επιπλέον και ανεξαρτήτως των τυχόν απαιτούμενων σταθερών πυροσβεστικών συστημάτων, σε μηχανοστάσια που βρίσκονται πάνω από εξοπλισμό με μεγάλο κίνδυνο πυρκαϊάς ή σε περικλειστούς χώρους με μεγάλο κίνδυνο πυρκαϊάς μέσα σε μηχανοστάσια.
7. Εάν η ποσότητα του πυροσβεστικού μέσου πρέπει να προστατεύει περισσότερους από έναν χώρους, η διαθέσιμη ποσότητα του πυροσβεστικού μέσου δεν χρειάζεται να είναι μεγαλύτερη από τη μέγιστη ποσότητα που απαιτείται για κάθε προστατευόμενο χώρο.
8. Τα δοχεία υπό πίεση που απαιτούνται για την αποθήκευση του πυροσβεστικού μέσου τοποθετούνται εκτός των προστατευόμενων χώρων συμφώνως προς την παράγραφο .1.11, εκτός αν το επιτρέπει άλλη διάταξη.
9. Πρέπει να προβλέπονται μέσα για τον ασφαλή έλεγχο από το πλήρωμα ή το προσωπικό ξηράς της ποσότητας του μέσου που περιέχεται στα δοχεία.
10. Τα δοχεία αποθήκευσης του πυροσβεστικού μέσου και τα συνδεδεμένα εξαρτήματα πίεσεως πρέπει να σχεδιάζονται σύμφωνα με τους κατάλληλους κώδικες πρακτικής, έχοντας υπόψη τις θέσεις τους και τις μέγιστες θερμοκρασίες περιβάλλοντος που αναμένονται κατά την υπηρεσία.

11. Όταν το πυροσβεστικό μέσο αποθηκεύεται εκτός ενός προστατευόμενου χώρου, πρέπει να αποθηκεύεται σε θάλαμο που βρίσκεται σε ασφαλή και άμεσα προσιτή θέση και αερίζεται αποτελεσματικά. Κάθε είσοδος σε τέτοια αποθήκη πρέπει να είναι κατά προτίμηση από το ανοικτό κατάστρωμα και σε κάθε περίπτωση να είναι ανεξάρτητη του προστατευόμενου χώρου.

Οι θύρες πρόσβασης πρέπει να ανοίγουν προς τα έξω, τα δε διαφράγματα και καταστρώματα συμπεριλαμβανομένων των θυρών και λοιπών μέσων κλεισίματος οποιουδήποτε ανοίγματός τους, τα οποία αποτελούν τα όρια μεταξύ των θαλάμων αυτών και των συνεχόμενων κλειστών χώρων, πρέπει να είναι αεροστεγή. Για τους σκοπούς της εφαρμογής των πινάκων πυροστεγανότητας των διαφραγμάτων και των καταστρωμάτων των κανονισμών II-2/B/4 ή II-2/B/5, κατά περίπτωση, αυτοί οι θάλαμοι αποθηκεύσεως θεωρούνται ως σταθμοί ελέγχου.

12. Η χρήση πυροσβεστικού μέσου το οποίο, είτε αυτομάτως είτε υπό τις αναμενόμενες συνθήκες χρησιμοποίησης, αναδίδει τοξικά αέρια σε ποσότητες επικίνδυνες για τον άνθρωπο ή αέρια βλαβερά για το περιβάλλον στα πυροσβεστικά συστήματα των νέων πλοίων ή στις τυχόν νέες πυροσβεστικές εγκαταστάσεις υπαρχόντων πλοίων απαγορεύεται.

NEA ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

13. Τα μόνιμα συστήματα κατασβέσεως πυρκαϊάς με αέριο συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας.
14. Πρέπει να προβλέπονται μέσα κλεισίματος από το εξωτερικό μέρος των προστατευόμενων χώρων όλων των ανοιγμάτων που είναι δυνατόν να επιτρέψουν την είσοδο αέρα προς ή τη διαφυγή του αερίου από τους προστατευόμενους χώρους.
15. Όταν το πυροσβεστικό μέσο αποθηκεύεται εκτός ενός προστατευόμενου χώρου, πρέπει να αποθηκεύεται σε θάλαμο που βρίσκεται όπισθεν του πωραίου διαφράγματος συγκρούσεως και δεν χρησιμοποιείται για άλλους σκοπούς. Κάθε είσοδος σε τέτοια αποθήκη πρέπει να είναι κατά προτίμηση από το ανοικτό κατάστρωμα και σε κάθε περίπτωση να είναι ανεξάρτητη του προστατευόμενου χώρου. Εάν ο χώρος αποθήκευσης βρίσκεται κάτω από το κατάστρωμα, δεν επιτρέπεται να βρίσκεται χαμηλότερα από ένα επίπεδο καταστρώματος κάτω από το ανοικτό κατάστρωμα, πρέπει δε να παρέχεται απευθείας πρόσβαση από το ανοικτό κατάστρωμα σε αυτόν μέσω κλίμακας ή ανεμόσκαλας.

Οι χώροι που βρίσκονται κάτω από το κατάστρωμα ή οι χώροι που δεν είναι προσπελάσιμοι από το ανοικτό κατάστρωμα θα διαθέτουν ένα σύστημα μηχανικού εξαερισμού, κατάλληλα σχεδιασμένο ώστε να παραλαμβάνει τον αέρα απαγωγών από το κάτω μέρος του χώρου και με διαστάσεις τέτοιες ώστε η ελάχιστη ωριαία δυναμικότητά του να είναι 6 αλλαγές αέρα. Οι θύρες πρόσβασης πρέπει να ανοίγουν προς τα έξω, τα δε διαφράγματα και καταστρώματα συμπεριλαμβανομένων των θυρών και λοιπών μέσων κλεισίματος οποιουδήποτε ανοίγματός τους, τα οποία αποτελούν τα όρια μεταξύ των θαλάμων αυτών και των συνεχόμενων κλειστών χώρων, πρέπει να είναι αεροστεγή. Για τον σκοπό της εφαρμογής των πινάκων 4.1, 4.2, 5.1 και 5.2, αυτοί οι θάλαμοι αποθηκεύσεως θεωρούνται ως σταθμοί ελέγχου πυρκαϊάς.

NEA ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Α, Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

16. Όταν ο όγκος του ελεύθερου αέρα που περιέχεται στους υποδοχείς αέρα οποιουδήποτε χώρου είναι τόσος ώστε, αν αποδεσμευθεί σε αυτό το χώρο σε περίπτωση πυρκαϊάς, να παραβλάβει σοβαρά την αποτελεσματικότητα του σταθερού πυροσβεστικού συστήματος, πρέπει να παρέχεται πρόσθετη ποσότητα πυροσβεστικού μέσου.
17. Οι προμηθευτές σταθερών πυροσβεστικών εγκαταστάσεων πρέπει να παρέχουν περιγραφή της εγκατάστασης, μαζί με πίνακα ελεγκτών σημείων για τη συντήρησή της, στα αγγλικά και στην επίσημη γλώσσα ή γλώσσες του κράτους σημαίας.
18. Η ποσότητα του πυροσβεστικού μέσου πρέπει να ελέγχεται τουλάχιστον μία φορά το χρόνο είτε από εμπειρογνώμονα εγκεκριμένο από την αρχή του κράτους σημαίας, είτε από τον προμηθευτή της εγκατάστασης, είτε από αναγνωρισμένο οργανισμό.
19. Ο περιοδικός έλεγχος που γίνεται από τον αρχιμηχανικό του πλοίου ή οργανώνεται από τη διαχείριση του πλοίου καταγράφεται στο ημερολόγιο του πλοίου, με αναγραφή της έκτασής του και της χρονικής στιγμής όπου έγινε.
20. Ο μη επιβεβλημένος πυροσβεστικός εξοπλισμός που είναι εγκατεστημένος π.χ. σε αποθήκες οφείλει να συμμορφώνεται ως προς την κατασκευή και τις διαστάσεις του, με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού για τον αντίστοιχο τύπο εγκατάστασης.
21. Όλες οι θύρες προς χώρους προστατευόμενους με εγκαταστάσεις CO₂/halon πρέπει να φέρουν την ένδειξη «Ο χώρος αυτός προστατεύεται με εγκατάσταση CO₂/halon και πρέπει να εκκενώνεται μόλις τεθεί σε λειτουργία ο εξοπλισμός συναγερμού».

2. Συστήματα διοξειδίου του άνθρακα (R 5.2)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΡΙΝ ΤΗΝ 1 JANUARY 2003 ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

- 1.1. Για τους χώρους φορτίου, η διαθέσιμη ποσότητα CO₂ οφείλει, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά, να είναι επαρκής για την παροχή ενός ελάχιστου όγκου ελεύθερου αερίου ίσου με το 30 % του συνολικού όγκου του μεγαλύτερου χώρου φορτίου που προστατεύεται κατ' αυτόν τον τρόπο στο πλοίο.

Εάν δύο ή περισσότεροι χώροι φορτίου συγκοινωνούν μέσω αγωγών αερισμού, θεωρείται ότι αποτελούν ενιαίο χώρο. Στα πλοία που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά οχημάτων, η αναγκαία ποσότητα CO₂ υπολογίζεται ως το 45 % του ακαθάριστου κυβισμού του μεγαλύτερου χώρου φορτίου.

- 1.2. Για τα μηχανοστάσια, η ποσότητα του διοξειδίου του άνθρακα πρέπει να είναι επαρκής για την παροχή ενός ελάχιστου όγκου ελεύθερου αερίου ίσου με το μεγαλύτερο των κατωτέρω όγκων:

1. είτε 40 % του συνολικού όγκου του μεγαλύτερου μηχανοστασίου που προστατεύεται κατ' αυτόν τον τρόπο, ο οποίος δεν περιλαμβάνει το τμήμα του περιβλήματος άνωθεν της στάθμης στην οποία η οριζόντια επιφάνεια του περιβλήματος είναι το 40 % ή λιγότερο της οριζόντιας επιφάνειας του εν λόγω χώρου, υπολογιζόμενης στο μέσο της αποστάσεως μεταξύ της πάνω πλευράς της δεξαμενής και του κατώτερου μέρους του περιβλήματος,
2. είτε 35 % του συνολικού όγκου του μεγαλύτερου μηχανοστασίου που προστατεύεται, συμπεριλαμβανομένου του περιβλήματος, υπό την προϋπόθεση ότι εάν δύο ή περισσότερα μηχανοστάσια δεν είναι πλήρως διαχωρισμένα, θεωρείται ότι αποτελούν ενιαίο χώρο.

2. Για το σκοπό της παρούσας παραγράφου, ο όγκος του ελεύθερου διοξειδίου του άνθρακα πρέπει να υπολογίζεται σε 0,56 m³/kg.

3. Το μόνιμο σύστημα σωληνώσεων πρέπει να είναι τέτοιο ώστε το 85 % του αερίου να μπορεί να εισαχθεί εντός του χώρου εντός 2 λεπτών.

4. Μηχανισμός ελευθερώσεως διοξειδίου του άνθρακα:

1. Πρέπει να προβλέπονται δύο χωριστοί μηχανισμοί ελευθερώσεως διοξειδίου του άνθρακα σε προστατευόμενο χώρο και εξασφάλισης των λειτουργιών του συστήματος συναγερμού. Ένας μηχανισμός ελέγχου χρησιμοποιείται για την εκτόνωση του αερίου από τα δοχεία αποθήκευσης. Ένας δεύτερος μηχανισμός ελέγχου χρησιμοποιείται για το άνοιγμα της βαλβίδας της σωληνώσεως που μεταφέρει το αέριο στον προστατευόμενο χώρο.
2. Οι δύο μηχανισμοί ελέγχου πρέπει να είναι τοποθετημένοι εντός κιβωτίου που προορίζεται σαφώς για το συγκεκριμένο χώρο. Εάν το κιβώτιο που περιέχει τους μηχανισμούς ελέγχου πρόκειται να είναι κλειδωμένο, ένα κλειδί του κιβωτίου πρέπει να υπάρχει σε φωλιά που ανοίγει με θραύση του γυάλινου πλαισίου της και ευρίσκεται παραπλεύρως του κιβωτίου σε εμφανή θέση.

5. Η αρχή του κράτους σημαίας εξασφαλίζει ότι οι χώροι όπου βρίσκονται οι συστοιχίες CO₂ είναι κατάλληλα διαρρυθμισμένοι όσον αφορά την προσπελασιμότητα, τον αερισμό και τον επικοινωνιακό εξοπλισμό. Η αρχή λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ασφαλείας σχετικά με την κατασκευή, την εγκατάσταση, τη σήμανση, τη γόμωση και τη δοκιμή των κυλίνδρων CO₂, των σωληνώσεων και εξαρτημάτων, και για τον εξοπλισμό ελέγχου και συναγερμού των εγκαταστάσεων αυτών.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

6. Τα συστήματα διοξειδίου του άνθρακα θα συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας.

7. Η αρχή του κράτους σημαίας εξασφαλίζει ότι οι χώροι όπου βρίσκονται οι συστοιχίες CO₂ είναι κατάλληλα διαρρυθμισμένοι όσον αφορά την προσπελασιμότητα, τον αερισμό και τον επικοινωνιακό εξοπλισμό. Η αρχή λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ασφαλείας σχετικά με την κατασκευή, την εγκατάσταση, τη σήμανση, τη γόμωση και τη δοκιμή των κυλίνδρων CO₂, των σωληνώσεων και εξαρτημάτων, και για τον εξοπλισμό ελέγχου και συναγερμού των εγκαταστάσεων αυτών.

3. Μόνιμα πυροσβεστικά συστήματα αφρού χαμηλής διογκώσεως στα μηχανοστάσια (R 8)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΡΙΝ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Όταν σε οιοδήποτε χώρο μηχανοστασίου τοποθετείται ένα μόνιμο πυροσβεστικό σύστημα αφρού χαμηλής διογκώσεως επιπλέον των απαιτήσεων του κανονισμού 6, το σύστημα αυτό πρέπει να είναι ικανό να καταβλίβει διά μέσου μονίμων στομιών εκροής σε όχι περισσότερο από πέντε λεπτά μία ποσότητα αφρού αρκετή για να καλύψει σε βάθος 150 χιλιοστών τη μέγιστη ενιαία επιφάνεια επί της οποίας ενδέχεται να εξαπλωθεί καύσιμο πετρέλαιο. Το σύστημα πρέπει να είναι ικανό να παράγει αφρό κατάλληλο για την κατάσβεση πυρκαϊών πετρελαίου. Πρέπει να προβλέπονται μέσα για την αποτελεσματική διανομή του αφρού διά μέσου ενός μόνιμου συστήματος σωληνώσεων και βαλβίδων ή στροφίγγων ελέγχου σε κατάλληλα στόμια εκροής και για την αποτελεσματική διοχέτευση του αφρού με μόνιμους ψεκαστήρες σε άλλα σημεία κινδύνου πυρκαϊάς στον προστατευόμενο χώρο. Ο λόγος διογκώσεως του αφρού δεν πρέπει να υπερβαίνει το 12 προς 1.

2. Τα μέσα ελέγχου καθενός από τα συστήματα αυτά πρέπει να είναι άμεσα προσιτά, απλής λειτουργίας και να συγκεντρώνονται στα ελάχιστα δυνατά σημεία και σε θέσεις που είναι απίθανο να αποκοπούν εξ αιτίας πυρκαϊάς στον προστατευόμενο χώρο.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

3. Τα μόνιμα πυροσβεστικά συστήματα αφρού χαμηλής διογκώσεως στα μηχανοστάσια συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας.
4. Μόνιμα πυροσβεστικά συστήματα αφρού υψηλής διογκώσεως στα μηχανοστάσια (R 9)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΡΙΝ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Κάθε απαιτούμενο σύστημα αφρού υψηλής διογκώσεως σε μηχανοστάσιο πρέπει να είναι ικανό να καταθλίβει ταχέως διά μέσου μόνιμων στομιών εκροής ποσότητα αφρού επαρκή για την πλήρωση του μέγιστου χώρου που πρέπει να προστατεύεται, με παροχή τουλάχιστον 1 μέτρο βάθος ανά λεπτό. Η ποσότητα του διαθέσιμου υγρού που σχηματίζει τον αφρό πρέπει να είναι αρκετή για την παραγωγή όγκου αφρού ίσου με το πενταπλάσιο του όγκου του μέγιστου χώρου που προστατεύεται. Ο λόγος διογκώσης του αφρού δεν πρέπει να υπερβαίνει το 1 000 προς 1.
2. Οι σωληνώσεις παροχής αφρού, οι εισοδοί αέρος στη γεννήτρια αφρού και ο αριθμός των μονάδων παραγωγής αφρού επιβάλλεται να εξασφαλίζουν αποτελεσματική παραγωγή και διανομή του αφρού.
3. Η διάταξη της σωληνώσεως παροχής της γεννήτριας αφρού πρέπει να είναι τέτοια ώστε μία πυρκαϊά εντός του προστατευόμενου χώρου να μην επηρεάζει τον εξοπλισμό παραγωγής αφρού.
4. Η γεννήτρια αφρού, οι πηγές τροφοδοτήσεώς της με ενέργεια, το υγρό παραγωγής αφρού και τα μέσα ελέγχου του συστήματος πρέπει να είναι άμεσα προσιτά και απλής λειτουργίας και να συγκεντρώνονται στα ελάχιστα δυνατά σημεία και σε θέσεις που είναι απίθανο να αποκοπούν από πυρκαϊά στον προστατευόμενο χώρο.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

5. Τα μόνιμα πυροσβεστικά συστήματα αφρού υψηλής διογκώσεως σε μηχανοστάσια συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας.
5. Μόνιμα πυροσβεστικά συστήματα ψεκασμού νερού υπό πίεση στα μηχανοστάσια (R 10)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Κάθε απαιτούμενο μόνιμο πυροσβεστικό σύστημα ψεκασμού νερού υπό πίεση σε μηχανοστάσιο πρέπει να εφοδιάζεται με ακροφύσια ψεκασμού εγκεκριμένου τύπου.
2. Ο αριθμός και η διάταξη των ακροφυσίων πρέπει να εξασφαλίζουν αποτελεσματική μέση διανομή νερού τουλάχιστον 5 l/m² ανά λεπτό στους χώρους που πρέπει να προστατευθούν. Μπορούν να μελετηθούν και μεγαλύτερες τιμές αν κρίνεται αναγκαίο για περιοχές με ιδιαίτερα μεγάλο κίνδυνο. Ακροφύσια πρέπει να τοποθετούνται πάνω από τους υδροσυλλέκτες, τα άνω μέρη των δεξαμενών και τις άλλες επιφάνειες επί των οποίων ενδέχεται να εξαπλωθεί καύσιμο πετρέλαιο καθώς και επάνω από άλλα σημεία ειδικού κινδύνου πυρκαϊάς στους χώρους του μηχανοστασίου.
3. Το σύστημα μπορεί να υποδιαιρείται σε τμήματα, των οποίων οι βαλβίδες διανομής τίθενται σε λειτουργία από εύκολα προσιτές θέσεις εκτός των προστατευόμενων χώρων και δεν υπάρχει κίνδυνος να αποκοπούν εξαιτίας πυρκαϊάς στον προστατευόμενο χώρο.
4. Το σύστημα πρέπει να διατηρείται φορτισμένο στην απαιτούμενη πίεση και η αντλία που το τροφοδοτεί με νερό πρέπει να τίθεται αυτόματα σε λειτουργία σε περίπτωση πτώσεως της πιέσεως εντός του συστήματος.
5. Η αντλία πρέπει να είναι ικανή να τροφοδοτεί συγχρόνως στην απαιτούμενη πίεση όλα τα τμήματα του συστήματος εντός οποιουδήποτε προστατευόμενου διαμερίσματος. Η αντλία και τα όργανα χειρισμού της πρέπει να τοποθετούνται εκτός του ή των προστατευόμενων χώρων. Το σύστημα δεν πρέπει να υπάρχει κίνδυνος να τεθεί εκτός λειτουργίας εξαιτίας πυρκαϊάς εντός του χώρου ή των χώρων που προστατεύονται από το σύστημα ψεκασμού με νερό.
6. Πρέπει να λαμβάνονται προφυλάξεις για την αποτροπή της απόφραξης των ακροφυσίων από ακαθαρσίες του νερού ή λόγω διάβρωσης των σωληνώσεων, των ακροφυσίων, των βαλβίδων και της αντλίας.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003:

7. Η αντλία επιτρέπεται να κινείται από ανεξάρτητη μηχανή εσωτερικής καύσης, εάν όμως εξαρτάται από την περιοχή ενέργειας από εφεδρική γεννήτρια σύμφωνη προς τις διατάξεις του μέρους Δ του κεφαλαίου II-1, η εν λόγω γεννήτρια θα πρέπει να έχει ρυθμιστεί κατά τρόπο που να τίθεται αυτομάτως σε λειτουργία μόλις σημειωθεί διακοπή ρεύματος του κεντρικού δικτύου, ώστε να τροφοδοτείται αμέσως με ενέργεια η προβλεπόμενη κατά την παράγραφο .5 αντλία. Όταν η αντλία κινείται από ανεξάρτητη μηχανή εσωτερικής καύσης, τοποθετείται κατά τρόπον ώστε ενδεχόμενη πυρκαϊά στον προστατευόμενο χώρο να μην επηρεάζει την παροχή αέρα στη μηχανή.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

8. Τα μόνιμα πυροσβεστικά συστήματα ψεκασμού νερού υπό πίεση στα μηχανοστάσια συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας.

5 Φορητοί πυροσβεστήρες (R 6)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΡΙΝ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Όλοι οι πυροσβεστήρες πρέπει να είναι εγκεκριμένων τύπων και σχεδίων.
2. Η περιεκτικότητα των απαιτούμενων φορητών πυροσβεστήρων ρευστού δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη των 13,5 λίτρων ούτε μικρότερη των 9 λίτρων. Οι λοιποί πυροσβεστήρες πρέπει να μεταφέρονται εξίσου εύκολα με τον πυροσβεστήρα ρευστού των 13,5 λίτρων και να έχουν δυναμικότητα κατασβέσεως πυρκαϊάς τουλάχιστον ισοδύναμη προς τον πυροσβεστήρα ρευστού των 9 λίτρων.
3. Για το 50 % του συνόλου των πυροσβεστήρων κάθε τύπου του πλοίου πρέπει να υπάρχουν στο πλοίο εφεδρικές γομώσεις. Για κάθε πυροσβεστήρα που δεν μπορεί να αναγομωθεί εύκολα επί του πλοίου, ως εφεδρική γόμωση θεωρείται ένας εφεδρικός ομοειδής πυροσβεστήρας.
4. Γενικά, δεν πρέπει να τοποθετούνται στους χώρους ενδιαιτήσεως φορητοί πυροσβεστήρες CO₂. Όταν τοποθετούνται τέτοιοι πυροσβεστήρες σε θαλάμους ασυρμάτου, πίνακες διανομής και άλλα τέτοια μέρη, ο όγκος κάθε χώρου που περιέχει έναν ή περισσότερους πρέπει να επαρκεί ώστε η συγκέντρωση ατμού που μπορεί να προκληθεί από την κένωσή τους να μην υπερβαίνει το 5 % του καθαρού όγκου του χώρου, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού. Ο όγκος του CO₂ υπολογίζεται ως 0,56 m³/kg.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

5. Οι φορητοί πυροσβεστήρες συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας.
6. Οι πυροσβεστήρες διοξειδίου του άνθρακα δεν τοποθετούνται σε χώρους ενδιαιτήσεως. Στους σταθμούς ελέγχου και στους άλλους χώρους που περιέχουν ηλεκτρολογικό και ηλεκτρονικό εξοπλισμό ή συσκευές που είναι απαραίτητες για την ασφάλεια του πλοίου, θα πρέπει να υπάρχουν πυροσβεστήρες που να χρησιμοποιούν μέσα κατάσβεσης τα οποία δεν είναι ηλεκτρικά αγωγίμα ούτε επιβλαβή για τον εξοπλισμό και τις συσκευές.
7. Οι πυροσβεστήρες θα πρέπει τοποθετούνται έτσι ώστε να είναι έτοιμοι για χρήση σε εμφανή σημεία, με δυνατότητα εύκολης και ταχείας πρόσβασης ανά πάσα στιγμή σε περίπτωση πυρκαϊάς και με τέτοιο τρόπο ώστε η λειτουργικότητά τους να μην επηρεάζεται δυσμενώς από τις καιρικές συνθήκες, τις δονήσεις ή άλλους εξωτερικούς παράγοντες. Παρέχονται φορητοί πυροσβεστήρες με συσκευές που υποδεικνύουν αν οι πυροσβεστήρες έχουν χρησιμοποιηθεί.
8. Για το 100 % των δέκα πρώτων πυροσβεστήρων και για το 50 % των υπόλοιπων πυροσβεστήρων που μπορούν να αναγομωθούν επί του πλοίου, πρέπει να υπάρχουν στο πλοίο εφεδρικές γομώσεις.
9. Για τους πυροσβεστήρες που δεν μπορούν να αναγομωθούν επί του πλοίου, προβλέπεται, αντί για εφεδρικές γομώσεις, ο ίδιος αριθμός ομοειδών πρόσδετων πυροσβεστήρων, όπως ορίζεται στην κατωτέρω παράγραφο .13.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

10. Δεν επιτρέπονται πυροσβεστήρες που περιέχουν πυροσβεστικό μέσο το οποίο είτε αφ' εαυτού είτε υπό τις αναμενόμενες συνθήκες χρήσεως αναδίδει τοξικά αέρια σε ποσότητες που θέτουν σε κίνδυνο τους ανθρώπους ή αέρια βλαβερά για το περιβάλλον.
11. Οι πυροσβεστήρες πρέπει να είναι κατάλληλοι για την κατάσταση των πυρκαϊών που ενδέχεται να εκραγούν στα περίξ του σημείου όπου βρίσκονται.
12. Σε κάθε χώρο, ένας από τους φορητούς πυροσβεστήρες που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν εκεί πρέπει να είναι τοποθετημένος κοντά στην είσοδο του οικείου χώρου.

13. Ο ελάχιστος αριθμός πυροσβεστήρων είναι ο εξής:

1. σε χώρους ενδιαιτήσεως και υπηρεσίας:

οι πυροσβεστήρες πρέπει να είναι τοποθετημένοι κατά τρόπον ώστε κανένα σημείο του οικείου χώρου να μην απέχει περισσότερο από 10 μέτρα βάδιση από τον πλησιέστερο πυροσβεστήρα·

2. πλησίον ηλεκτρικών πινάκων ή υποπινάκων, ισχύος 20 kW και άνω πρέπει να βρίσκεται πυροσβεστήρας κατάλληλος για χρήση σε περιοχές με υψηλή τάση·

3. στα μαγειρεία οι πυροσβεστήρες πρέπει να είναι τοποθετημένοι κατά τρόπον ώστε κανένα σημείο του οικείου χώρου να μην απέχει περισσότερο από 10 μέτρα βάδιση από τον πλησιέστερο πυροσβεστήρα·

4. πλησίον ερμαρίων που περιέχουν χρώματα και χώρων αποθήκευσης με ευανάφλεκτα προϊόντα πρέπει να βρίσκεται πυροσβεστήρας·

5. τουλάχιστον ένας πυροσβεστήρας πρέπει να βρίσκεται στη γέφυρα και σε κάθε σταθμό ελέγχου.

14. Οι φορητοί πυροσβεστήρες που προορίζονται για τους χώρους ενδιαιτήσεως ή υπηρεσίας πρέπει κατά το δυνατόν να έχουν ενιαίο τρόπο χειρισμού.

15. Περιοδική επιθεώρηση πυροσβεστήρων:

η αρχή του κράτους σημαίας μεριμνά ώστε οι φορητοί πυροσβεστήρες να επιθεωρούνται και να δοκιμάζονται ως προς τη λειτουργία και την πίεσή τους κατά περιόδους.

6. Διατάξεις κατασβέσεως πυρκαϊάς στα μηχανοστάσια (R 7)

Τα μηχανοστάσια κατηγορίας A πρέπει να είναι εφοδιασμένα με:

NEA ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ B, Γ ΚΑΙ Δ ΜΗΚΟΥΣ 24 ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ:

1. ένα εκ των κατωτέρω μόνιμων πυροσβεστικών συστημάτων:

1. σύστημα αερίου που συμμορφώνεται προς τις διατάξεις του κανονισμού 4, παράγραφοι .1 και .2 ή, ως εναλλακτική διάταξη, αντί των συστημάτων χλωροφθορανθράκων, ισοδύναμο σύστημα νερού, ανταποκρινόμενο στις διατάξεις της εγκυκλίου αριθ. 668 της MSC της 30ής Δεκεμβρίου 1994 και της εγκυκλίου αριθ. 728 του Ιουνίου 1996, λαμβανομένης υπόψη της ημερομηνίας κατασκευής του πλοίου·

2. σύστημα αφρού υψηλής διογκώσεως που συμμορφώνεται προς τις σχετικές διατάξεις του κανονισμού 4 παράγραφος.4, λαμβανομένης υπόψη της ημερομηνίας κατασκευής του πλοίου·

3. σύστημα ψεκασμού νερού υπό πίεση που συμμορφώνεται προς τις διατάξεις του κανονισμού 4 παράγραφος.5, λαμβανομένης υπόψη της ημερομηνίας κατασκευής του πλοίου.

2. τουλάχιστον μία μονάδα φορητού εξοπλισμού αέρα-αφρού, αποτελούμενου από ένα ακροφύσιο αεραφρού, τύπου που δημιουργεί ελκυσμό, ικανό να συνδέεται με το πυροσβεστικό δίκτυο με τη βοήθεια ενός πυροσβεστικού εύκαμπτου σωλήνα, μαζί με μία φορητή δεξαμενή που περιέχει τουλάχιστον 20 λίτρα αεροποιού υγρού και μία εφεδρική δεξαμενή. Το ακροφύσιο πρέπει να είναι ικανό να παράγει αποτελεσματικό αφρό κατάλληλο για την κατάσβεση πυρκαϊών πετρελαίου, με παροχή τουλάχιστον 1,5 m³/λεπτό,

3. σε κάθε τέτοιο χώρο, συγκεκριμένους πυροσβεστήρες αφρού, χωρητικότητας τουλάχιστον 45 λίτρων έκαστος ή ισοδύναμης, σε επαρκή αριθμό για τη διοχέτευση του αφρού ή ισοδυνάμου του σε κάθε τμήμα των συστημάτων πίεσεως καυσίμου και λιπαντελαίου, των συστημάτων οδοντωτών τροχών και στα λοιπά σημεία κινδύνου πυρκαϊάς. Επιπλέον, πρέπει να διατίθεται επαρκής αριθμός φορητών πυροσβεστήρων αφρού ή ισοδυνάμων, οι οποίοι τοποθετούνται έτσι ώστε κανένα σημείο στο χώρο να μην ευρίσκεται σε απόσταση βάδην μεγαλύτερη των 10 μέτρων από ένα πυροσβεστήρα και να υπάρχουν τουλάχιστον δύο πυροσβεστήρες αυτού του τύπου σε κάθε τέτοιο χώρο.

ΣΕ ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΜΗΚΟΥΣ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 24 ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

4. ένα από τα μόνιμα πυροσβεστικά συστήματα που προσδιορίζονται στην παράγραφο .1 ανωτέρω και, επιπλέον, σε κάθε χώρο που περιέχει μηχανές εσωτερικής καύσεως, ή δεξαμενές καθιζήσεως καυσίμου πετρελαίου ή μονάδες προετοιμασίας πετρελαίου, πρέπει να διατίθεται ένας πυροσβεστήρας αφρού χωρητικότητας τουλάχιστον 45 λίτρων ή ένας πυροσβεστήρας διοξειδίου του άνθρακα χωρητικότητας τουλάχιστον 16 κιλών και
5. ένας φορητός πυροσβεστήρας για την κατάσβεση των πυρκαϊών πετρελαίου για κάθε 736 kW ισχύος των μηχανών αυτών ή κλάσμα τους, υπό την προϋπόθεση ότι σε κάθε τέτοιο χώρο δεν απαιτούνται λιγότεροι των δύο ούτε περισσότεροι των έξι τέτοιων πυροσβεστήρων.

Επιτρέπεται η χρήση μόνιμου συστήματος αφρού χαμηλής διογκώσεως στη θέση ορισμένων από τους έξι φορητούς πυροσβεστήρες που απαιτούνται από τον παρόντα κανονισμό.

ΣΕ ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΥΣ ΑΠΟ 36 ΕΠΙΒΑΤΕΣ:

6. Κάθε μηχανοστάσιο πρέπει να είναι εξοπλισμένο με δύο κατάλληλες λήψεις υδαταφρού, αποτελούμενες από μεταλλικό σωλήνα σχήματος L, του οποίου ο μακρύτερος βραχίονας έχει μήκος περίπου 2 μέτρων και μπορεί να προσαρμοστεί σε εύκαμπτο σωλήνα ενώ ο κοντός βραχίονας, μήκους περίπου 250 χιλιοστών, είναι εφοδιασμένος με μόνιμο ακροφύσιο υδαταφρού ή μπορεί να εφοδιαστεί με ακροφύσιο ψεκασμού νερού.

ΣΕ ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

7. Όταν χρησιμοποιείται για τη θέρμανση θερμαντικό πετρέλαιο, μπορεί να απαιτείται πέραν των άλλων και ο εξοπλισμός των λεβητοστασίων με μόνιμως εγκατεστημένο ή φορητό εξοπλισμό για τοπικά συστήματα για τον ψεκασμό προβολής νερού υπό πίεση ή την επίχυση αφρού πάνω και κάτω από το δάπεδο για πυροσβεστικούς σκοπούς.

ΣΕ ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ, ΜΗΚΟΥΣ 24 ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ:

8. 1. Τα μηχανοστάσια κατηγορίας Α άνω των 500 m³, εκτός από τα μόνιμα συστήματα πυροσβεστήρων που απαιτούνται από αυτόν τον κανονισμό, προστατεύονται από έναν εγκεκριμένο τύπο σταθερού πυροσβεστικού συστήματος τοπικής εφαρμογής νερού ή ισοδύναμου, με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές που αναπτύχθηκαν από τον ΙΜΟ, (βλέπε MSC/Circ. 913 «Κατευθυντήριες γραμμές για την έγκριση σταθερών πυροσβεστικών συστημάτων τοπικής εφαρμογής νερού για χρήση σε μηχανοστάσια κατηγορίας Α»).

Σε κατά διαστήματα αφυλάκτους χώρους μηχανοστασίων, το πυροσβεστικό σύστημα θα διαθέτει δυνατότητες αυτόματης και χειροκίνητης έκλυσης. Σε μόνιμως επανδρωμένα μηχανοστάσια, το πυροσβεστικό σύστημα αρκεί να διαθέτει δυνατότητα χειροκίνητης έκλυσης.

2. Τα σταθερά πυροσβεστικά συστήματα τοπικής εφαρμογής προορίζονται για την προστασία χώρων όπως αυτών που παρατίθενται κατωτέρω, χωρίς να απαιτείται η κράτηση των μηχανών, η εκκένωση του προσωπικού ή η σφράγιση των χώρων:

1. τα σημεία με κίνδυνο πυρκαϊάς των μηχανών εσωτερικής καύσης που χρησιμοποιούνται για την κύρια πρόωση του πλοίου και την παραγωγή ενέργειας,
2. τα εμπρόσθια τμήματα λεβιτών,
3. τα σημεία με κίνδυνο πυρκαϊάς των κλιβάνων και
4. τα συστήματα καθαρισμού για θερμαινόμενο καύσιμο πετρέλαιο.

3. Με την ενεργοποίηση οποιουδήποτε συστήματος τοπικής εφαρμογής, εκπέμπεται ένα οπτικό και χωριστό ακουστικό σήμα κινδύνου στον προστατευμένο χώρο και στους μόνιμως επανδρωμένους χώρους. Το σήμα κινδύνου θα υποδηλώνει το συγκεκριμένο σύστημα που ενεργοποιήθηκε. Οι απαιτήσεις για το σήμα κινδύνου του συστήματος που περιγράφονται στην παρούσα παράγραφο είναι πρόσθετες και δεν υποκαθιστούν τα συστήματα ανίχνευσης και συναγερμού πυρκαϊάς περί των οποίων άλλα σημεία αυτού του κεφαλαίου.

ΣΕ ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΡΙΝ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΣΕ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β, ΠΟΥ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΤΟΥΣ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΥΣ ΑΠΟ 400 ΕΠΙΒΑΤΕΣ:

9. Τα σταθερά πυροσβεστικά συστήματα τοπικής εφαρμογής θα τοποθετηθούν σύμφωνα με την παράγραφο .8 αυτού του κανονισμού, το αργότερο έως την 1η Οκτωβρίου 2005.

7. Ειδικές διατάξεις στα μηχανοστάσια (R 11)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Ο αριθμός των φωταγωγών (σπιράγια), θυρών, ανεμιστήρων, ανοιγμάτων σε χοάνες που επιτρέπουν τον εξαερισμό και λοιπών ανοιγμάτων στα μηχανοστάσια πρέπει να μειούται στο ελάχιστο που απαιτείται για τις ανάγκες εξαερισμού και την εύρυθμη και ασφαλή λειτουργία του πλοίου.
2. Οι φωταγωγοί πρέπει να είναι από χάλυβα και να μην περιλαμβάνουν υαλοπίνακες. Πρέπει να προβλέπονται οι κατάλληλες διατάξεις ώστε να είναι δυνατή η διαφυγή του καπνού σε περίπτωση πυρκαϊάς από το χώρο που προστατεύεται.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

3. Οι θύρες πλην των μηχανοκίνητων υδατοστεγών θυρών ρυθμίζονται ώστε να εξασφαλίζεται το σταθερό κλείσιμό τους σε περίπτωση πυρκαϊάς στο χώρο με ηλεκτροκίνητες διατάξεις κλεισίματος ή με την εγκατάσταση αυτομάτων θυρών που κλείνουν ακόμα και με κλίση 3,5° αντίθετη προς τη φορά του κλεισίματος και να διαθέτουν ασφαλή έναντι βλάβης διάταξη αγκίστρωσης εξοπλισμένη με τηλεχειριζόμενο μηχανισμό απασφάλισης.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

4. Στα τοιχώματα του μηχανοστασίου δεν πρέπει να τοποθετούνται παράθυρα. Αυτό δεν αποκλείει τη χρήση υάλου στους θαλάμους ελέγχου εντός των μηχανοστασίων.
5. Πρέπει να προβλέπονται μέσα ελέγχου για:
 1. το άνοιγμα και το κλείσιμο των φωταγωγών (σπιραγιών), το κλείσιμο των ανοιγμάτων στις χοάνες που κανονικά επιτρέπουν τον εξαερισμό των καυσαερίων και το κλείσιμο των κλαπέτων των ανεμιστήρων·
 2. διαφυγή του καπνού·
 3. το κλείσιμο των μηχανοκίνητων θυρών ή την ενεργοποίηση του μηχανισμού απασφάλισης στις θύρες εκτός των μηχανοκίνητων υδατοστεγών θυρών·
 4. την κράτηση των ανεμιστήρων εξαερισμού και
 5. την κράτηση των ανεμιστήρων εξαναγκασμένης και επαγόμενης κυκλοφορίας του αέρα, των αντλιών μεταφοράς καυσίμου πετρελαίου, των αντλιών των μονάδων προετοιμασίας πετρελαίου για καύση και των λοιπών παρόμοιων αντλιών καυσίμου. Όσον αφορά τα πλοία κατασκευής από την 1η Ιανουαρίου 2003 και μετά, με τον όρο «λοιπές παρόμοιες αντλίες καυσίμου» νοούνται αντλίες χρήσης λιπαντελαίου, αντλίες κυκλοφορίας θερμαντικού ελαίου και διαχωριστές ελαίων. Ωστόσο, η παράγραφος 6 αυτού του κανονισμού δεν χρειάζεται να εφαρμοστεί στους διαχωριστές ελαιωδών υδάτων.
6. Τα μέσα ελέγχου που απαιτούνται στην παράγραφο 5 και στον κανονισμό II-2/A/10.2.5. πρέπει να ευρίσκονται εκτός του προστατευόμενου χώρου, ώστε να μην αποκόπτονται σε περίπτωση πυρκαϊάς στο χώρο που εξυπηρετούν. Τα μέσα αυτά καθώς και τα όργανα ελέγχου για κάθε απαιτούμενο πυροσβεστικό σύστημα, πρέπει να τοποθετούνται σε μία θέση ελέγχου ή να συγκεντρώνονται σε όσο το δυνατό λιγότερες θέσεις. Οι θέσεις αυτές πρέπει να έχουν ασφαλή πρόσβαση από το ανοικτό κατάστρωμα.
7. Εφόσον υπάρχει πρόσβαση σε οιοδήποτε χώρο μηχανοστασίου κατηγορίας Α σε χαμηλό επίπεδο από παρακείμενη σήραγγα άξονα, επιβάλλεται η εν λόγω σήραγγα να διαθέτει πλησίον της υδατοστεγούς θύρας πυροστεγή θύρα από ελαφρό κράμα χάλυβα με δυνατότητα αμφίπλευρου χειρισμού.

8. Αυτόματα συστήματα καταιωνιστήρων και ανιχνεύσεως και συναγερμού πυρκαϊάς (R 12)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΡΙΝ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Κάθε απαιτούμενο αυτόματο σύστημα καταιωνιστήρων και ανιχνεύσεως και συναγερμού πυρκαϊάς πρέπει να είναι πάντοτε ικανό για άμεση λειτουργία σε οιαδήποτε στιγμή και να μην απαιτείται καμία ενέργεια εκ μέρους του πληρώματος για να τεθεί σε λειτουργία. Το εν λόγω σύστημα πρέπει να αποτελείται από σωλήνες υγρού τύπου, εκτός από ορισμένα μικρά εκτεθειμένα τμήματα που δύνανται να αποτελούνται από σωλήνες ξηρού τύπου, εφόσον πρόκειται για αναγκαία προφύλαξη. Τα τμήματα του συστήματος που τυχόν υπόκεινται σε θερμοκρασίες πύξεως κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του, πρέπει να είναι κατάλληλα προστατευμένα κατά της πύξεως. Το σύστημα πρέπει να διατηρείται φορτισμένο στην αναγκαία πίεση και να υπάρχει πρόβλεψη για συνεχή παροχή ύδατος, όπως απαιτείται από τον παρόντα κανονισμό.

2. Κάθε τμήμα των καταωνιστήρων πρέπει να περιλαμβάνει μέσα που δίδουν αυτόματα οπτικό και ηχητικό σήμα συναγερμού σε μία ή περισσότερες μονάδες δεικτών, οποτεδήποτε ένας καταωνιστήρας τεθεί σε λειτουργία. Αυτή η μονάδα πρέπει να δεικνύει σε ποιο τμήμα που εξυπηρετείται από το σύστημα έχει εκδηλωθεί πυρκαϊά και πρέπει να ελέγχεται κεντρικά από τη γέφυρα. Επιπλέον, οπτικές και ακουστικές προειδοποιήσεις από τη μονάδα πρέπει να λαμβάνονται σε θέση εκτός της γέφυρας, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι το σήμα πυρκαϊάς λαμβάνεται αμέσως από το πλήρωμα. Το σύστημα συναγερμού πρέπει να είναι τέτοιο ώστε να παρέχει ένδειξη σε περίπτωση βλάβης του συστήματος.
3. Οι καταωνιστήρες πρέπει να τοποθετούνται ομαδικώς σε διαχωρισμένα τμήματα, καθένα από τα οποία δεν θα περιλαμβάνει περισσότερους από 200. Καμία ομάδα καταωνιστήρων δεν εξυπηρετεί περισσότερα από δύο καταστρώματα και δεν είναι τοποθετημένη σε περισσότερες από μία κύριες κατακόρυφες ζώνες, εκτός εάν μπορεί να αποδειχθεί ότι μία ομάδα καταωνιστήρων που εξυπηρετεί περισσότερα από δύο καταστρώματα ή είναι τοποθετημένη σε περισσότερες από μία κύριες κατακόρυφες ζώνες δεν μειώνει την προστασία του πλοίου σε περίπτωση πυρκαϊάς.
4. Κάθε τμήμα καταωνιστήρων πρέπει να είναι ικανό να απομονώνεται με μία μόνο βαλβίδα διακοπής. Η βαλβίδα διακοπής σε κάθε τμήμα πρέπει να είναι άμεσα προσιτή και η θέση της πρέπει να δεικνύεται ευκρινώς και μόνιμα. Πρέπει να προβλέπονται μέσα για την πρόληψη της λειτουργίας των βαλβίδων διακοπής από οποιοδήποτε άτομο που δεν είναι εξουσιοδοτημένο.
5. Σε κάθε βαλβίδα διακοπής τμήματος και στον κεντρικό σταθμό πρέπει να προβλέπεται δείκτης της πίεσεως του συστήματος.
6. Οι καταωνιστήρες πρέπει να είναι ανθεκτικοί στη διάβρωση από τη θαλάσσια ατμόσφαιρα. Στους χώρους ενδιατήσεως και στους χώρους υπηρεσίας, οι καταωνιστήρες πρέπει να τίθενται σε λειτουργία σε θερμοκρασία από 68° έως 79° Κελσίου, εκτός εκείνων που είναι τοποθετημένοι σε χώρους όπως οι θάλαμοι ξηράνσεως, αναμένονται υψηλές θερμοκρασίες περιβάλλοντος, όπου η θερμοκρασία λειτουργίας μπορεί να αυξάνεται μέχρι 30° Κελσίου άνωθεν της μέγιστης θερμοκρασίας του άνω μέρους του καταστρώματος.
7. Σε κάθε μονάδα δεικτών εικονίζεται πίνακας ή σχέδιο των χώρων που καλύπτονται και της θέσης της ζώνης σε σχέση με κάθε τμήμα. Παρέχονται οι κατάλληλες οδηγίες για δοκιμές και συντήρηση.
8. Οι καταωνιστήρες πρέπει να τοποθετούνται σε υπερυψωμένη θέση και να χωροθετούνται σε κατάλληλη διάταξη για τη διατήρηση μέσης διανομής όχι μικρότερης από 5 l/m² ανά λεπτό πάνω στην ονομαστική επιφάνεια που καλύπτεται από αυτούς.

Οι καταωνιστήρες πρέπει να τοποθετούνται όσο το δυνατόν μακρύτερα από δοκούς ή άλλα αντικείμενα ικανά να παρεμποδίσουν την προβολή του νερού και σε θέσεις τέτοιες ώστε να ψεκάζονται καλά τα περιεχόμενα στον οικείο χώρο καύσιμα υλικά.

9. Πρέπει να προβλέπεται μία δεξαμενή πίεσεως με όγκο ίσο τουλάχιστον προς το διπλάσιο του όγκου της ποσότητας νερού που καθορίζεται στην παρούσα παράγραφο. Η δεξαμενή πρέπει να περιέχει μία σταθερή ποσότητα γλυκού νερού ίση προς την ποσότητα νερού που θα πρέπει να παρέχεται εντός ενός λεπτού από την αντλία στην οποία αναφέρεται η παράγραφος.12 και οι διατάξεις πρέπει να επιτρέπουν τη διατήρηση υπερπίεσεως στη δεξαμενή, ώστε να εξασφαλίζεται ότι, όταν η σταθερή ποσότητα γλυκού νερού της δεξαμενής έχει χρησιμοποιηθεί, η πίεση δεν θα είναι μικρότερη από την πίεση λειτουργίας του καταωνιστήρα συν την πίεση που ασκείται από στήλη ύδατος μετρώμενη από τον πυθμένα της δεξαμενής μέχρι τον υψηλότερο καταωνιστήρα του συστήματος. Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλα μέσα αναπληρώσεως του αέρα υπό πίεση και αναπληρώσεως του φορτίου γλυκού νερού της δεξαμενής καθώς και ένας υάλινος δείκτης της στάθμης του νερού στη δεξαμενή.
10. Πρέπει να προβλέπονται μέσα που παρεμποδίζουν την είσοδο θαλάσσιου νερού στη δεξαμενή. Η δεξαμενή πίεσεως πρέπει να είναι εφοδιασμένη με αποτελεσματική ανακουφιστική δικλείδα και μανόμετρο. Σε κάθε σύνδεση του μανομέτρου πρέπει να υπάρχουν βαλβίδες ή δικλείδες διακοπής.
11. Πρέπει να προβλέπεται ηλεκτροκίνητη αντλία ανεξάρτητης κινήσεως, η οποία χρησιμοποιείται αποκλειστικά προς το σκοπό της αυτόματης εκτόξευσης νερού από τους καταωνιστήρες. Η αντλία πρέπει να τίθεται αυτόματα σε λειτουργία από την πτώση της πίεσεως στο σύστημα, πριν εξαντληθεί η σταθερή ποσότητα γλυκού νερού στη δεξαμενή πίεσεως.
12. Η αντλία και το σύστημα σωληνώσεων πρέπει να μπορούν να διατηρούν την απαραίτητη πίεση στο επίπεδο του υψηλότερου καταωνιστήρα, προκειμένου να εξασφαλίζεται συνεχής απόδοση νερού αρκετή για την ταυτόχρονη κάλυψη ελάχιστης επιφάνειας 280 m² με την παροχή που προσδιορίζεται στην παράγραφο .8. Για νέα πλοία των κατηγοριών Γ και Δ μήκους μικρότερου των 40 μέτρων και με συνολικούς προστατευμένους χώρους έκτασης μικρότερης των 280 m², η αρχή του κράτους σημαίας μπορεί να καθορίσει τον κατάλληλο χώρο ανάλογα με τις διαστάσεις των αντλιών και των εναλλακτικών στοιχείων.
13. Η αντλία επιβάλλεται να διαθέτει στην πλευρά εκροής βαλβίδα δοκιμής με κοντό ανοικτό σωλήνα εκροής. Η ενεργός επιφάνεια διαμέσου της βαλβίδας και του σωλήνα πρέπει να είναι επαρκής ώστε να επιτρέπει την απαιτούμενη απόδοση παροχής της αντλίας, διατηρώντας παράλληλα την πίεση στο σύστημα στο οποίο αναφέρεται η παράγραφος.9.

14. Το στόμιο εισόδου θαλασσίου νερού στην αντλία πρέπει, κατά το δυνατόν, να βρίσκεται στον ίδιο χώρο με την αντλία και σε σημείο τέτοιο ώστε, όσο το πλοίο πλέει, να μην είναι απαραίτητο να διακοπεί η παροχή θαλασσίου νερού στην αντλία για οιονδήποτε άλλον λόγο εκτός της επιθεώρησης ή της επισκευής της αντλίας.
15. Η αντλία και η δεξαμενή των καταωνιστήρων πρέπει να είναι τοποθετημένες σε θέση αρκετά απομακρυσμένη από οιοδήποτε μηχανοστάσιο και όχι σε χώρο που απαιτείται να προστατεύεται από το σύστημα καταωνιστήρων.
16. Πρέπει να διατίθενται τουλάχιστον δύο πηγές ενέργειας για την εξυπηρέτηση της αντλίας θαλασσίου νερού καθώς και του συστήματος αυτόματης πυρανίχνευσης και συναγερμού. Εφόσον οι πηγές ενέργειας της αντλίας είναι ηλεκτρικές, συνίσταται σε μία κύρια γεννήτρια και μια πηγή ενέργειας έκτακτης ανάγκης. Μία γραμμή τροφοδότησης της αντλίας θα προέρχεται από τον κύριο πίνακα και μία άλλη από τον εφεδρικό πίνακα με χωριστά τροφοδοτικά καλώδια αποκλειστικά και μόνο για το σκοπό αυτό. Τα τροφοδοτικά καλώδια διατάσσονται κατά τρόπον ώστε να αποφεύγονται τα μαγειρεία, οι χώροι μηχανοστασίου και άλλοι κλειστοί χώροι υψηλού κινδύνου πυρκαϊάς, εκτός από όσο είναι εντελώς απαραίτητο για την πρόσβαση στους κατάλληλους πίνακες, και καταλήγουν σε έναν αυτόματο διακόπτη μεταγωγής που βρίσκεται κοντά στην αντλία των καταωνιστήρων. Ο διακόπτης αυτός πρέπει να επιτρέπει την τροφοδότηση από τον κύριο πίνακα, εφόσον υπάρχει ανάλογη παροχή ρεύματος, και να έχει σχεδιαστεί κατά τρόπον ώστε σε περίπτωση διακοπής της εν λόγω παροχής, αυτόματα να επιλέγει την τροφοδότηση από τον εφεδρικό πίνακα. Οι διακόπτες του κύριου και του εφεδρικού πίνακα θα πρέπει να σημειώνονται ευκρινώς και υπό φυσιολογικές συνθήκες να διατηρούνται κλειστοί. Απαγορεύεται οιοσδήποτε άλλος διακόπτης στα εν λόγω τροφοδοτικά καλώδια. Μία από τις πηγές ενέργειας για το σύστημα πυρανίχνευσης και συναγερμού πρέπει να είναι πηγή έκτακτης ανάγκης. Εφόσον μία από τις πηγές ενέργειας της αντλίας είναι μηχανή εσωτερικής καύσης, θα πρέπει, όχι μόνο να συμμορφώνεται με τις διατάξεις της παραγράφου 15, αλλά και να βρίσκεται σε τέτοια θέση, ώστε πυρκαϊά σε οποιοδήποτε προστατευόμενο χώρο να μην επηρεάζει την παροχή αέρα στη μηχανή.
17. Το σύστημα καταωνιστήρων θα πρέπει να συνδέεται με το κύριο πυροσβεστικό σύστημα του πλοίου με βιδωτή βαλβίδα μη αναστροφής, η οποία να μπορεί να ασφαρίζεται, ώστε να παρεμποδίζει την αναρροή από το σύστημα καταωνιστήρων στο κύριο πυροσβεστικό σύστημα του πλοίου.
18. Πρέπει να προβλέπεται βαλβίδα δοκιμής για τη δοκιμή του αυτόματου συστήματος συναγερμού για κάθε τμήμα των καταωνιστήρων, με την εκτόξευση ποσότητας νερού ίσης με την απαιτούμενη για τη λειτουργία ενός καταωνιστήρα. Η βαλβίδα δοκιμής για κάθε τμήμα πρέπει να τοποθετείται πλησίον της βαλβίδας διακοπής του εν λόγω τμήματος.
19. Πρέπει να προβλέπονται μέσα για τη δοκιμή της αυτόματης λειτουργίας της αντλίας σε περίπτωση πτώσης της πίεσης στο σύστημα.
20. Πρέπει να υπάρχουν διακόπτες σε μία από τις θέσεις δεικτών περί των οποίων η παράγραφος 2, οι οποίοι θα επιτρέπουν τη δοκιμή του συναγερμού και των δεικτών για κάθε τμήμα καταωνιστήρων.
21. Για κάθε τμήμα πρέπει να προβλέπονται τουλάχιστον 6 εφεδρικές κεφαλές καταωνιστήρων.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

22. Τα αυτόματα συστήματα καταωνιστήρων και ανιχνεύσεως και συναγερμού πυρκαϊάς θα πρέπει να είναι εγκεκριμένου τύπου και να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας.
23. Για νέα πλοία των κατηγοριών Γ και Δ μήκους μικρότερου των 40 μέτρων και με συνολικούς προστατευμένους χώρους έκτασης μικρότερης από 280 m², η αρχή του κράτους σημαίας μπορεί να καθορίσει τον κατάλληλο χώρο ανάλογα με τις διαστάσεις των αντλιών και των εναλλακτικών στοιχείων.

9. Μόνιμα συστήματα ανιχνεύσεως και συναγερμού πυρκαϊάς (R 13)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΡΙΝ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Γενικά

1. Κάθε απαιτούμενο μόνιμο σύστημα ανιχνεύσεως και συναγερμού πυρκαϊάς με χειροκίνητα σημεία κλήσεως πρέπει να είναι ικανό πάντοτε για άμεση λειτουργία.
2. Οι παροχές ενέργειας και τα ηλεκτρικά κυκλώματα που είναι αναγκαία για τη λειτουργία του συστήματος πρέπει να παρακολουθούνται, κατά περίπτωση, για απώλεια ενέργειας ή καταστάσεις αστοχίας. Η ύπαρξη καταστάσεως αστοχίας πρέπει να δίνει έναυση σε οπτικό και ακουστικό σήμα βλάβης στον πίνακα ελέγχου, το οποίο πρέπει να διακρίνεται από ένα σήμα συναγερμού πυρκαϊάς.
3. Δεν πρέπει να υπάρχουν λιγότερες από δύο πηγές ενέργειας για τον ηλεκτρικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται στη λειτουργία του συστήματος ανιχνεύσεως και συναγερμού πυρκαϊάς, μία από τις οποίες πρέπει να είναι πηγή έκτακτης ανάγκης. Η τροφοδότηση πρέπει να εξασφαλίζεται με χωριστά καλώδια που τοποθετούνται αποκλειστικά για το σκοπό αυτό. Τα εν λόγω τροφοδοτικά καλώδια πρέπει να καταλήγουν σε ένα αυτόματο διακόπτη μεταγωγής τοποθετημένο επί ή πλησίον του πίνακα ελέγχου για το σύστημα ανιχνεύσεως πυρκαϊάς.

4. Οι ανιχνευτές και τα χειροκίνητα σηεία κλήσεως πρέπει να συγκεντρώνονται καθ' οάδες . Η ενεργοποίηση οποιουδήποτε ανιχνευτή ή χειροκίνητου σηείου κλήσεως πρέπει να εκπέπει οπτικό και ακουστικό σηεία πυρκαϊάς στον πίνακα ελέγχου και στις ονάδες δεικτών. Εάν τα σηεία δεν ληφθούν εντός 2 λεπτών, πρέπει να ηχεί αυτόατα ακουστικό σηεία συναγερού σε όλους τους χώρους ενδιαιτήσεως του πληρώατος και υπηρεσίας, τους σταθούς ελέγχου και τα ηχανοστάσια . Αυτό το σύστημα ηχήσεως του συναγερού δεν είναι ανάγκη να αποτελέι αναπόσπαστο τήα του συστήατος ανιχνεύσεως.
5. Ο πίνακας ελέγχου πρέπει να ευρίσκεται στη γέφυρα ή στον κύριο σταθό ελέγχου πυρκαϊάς.
6. Οι ονάδες δεικτών πρέπει τουλάχιστον να δεικνύνουν το τήα στο οποίο λειτούργησε ανιχνευτής ή χειροκίνητο σηείο κλήσεως. Μία τουλάχιστον ονάδα πρέπει να τοποθετείται κατά τρόπον ώστε να είναι πάντοτε εύκολα προσιτή στα υπεύθυνα έλη του πληρώατος , όταν το πλοίο ταξιδεύει ή είναι στο λιάνι , ε εξαίρεση όταν το πλοίο ευρίσκεται εκτός υπηρεσίας. Μία ονάδα δεικτών πρέπει να τοποθετείται στη γέφυρα, εάν ο πίνακας ελέγχου ευρίσκεται στον κύριο σταθό ελέγχου πυρκαϊάς.
7. Σαφείς πληροφορίες πρέπει να τίθενται επί ή πλησίον κάθε ονάδας δεικτών σχετικά ε τους χώρους που καλύπτονται και τη θέση των τήάτων .
8. Όταν το σύστημα ανιχνεύσεως πυρκαϊάς δεν περιλαμβάνει έσα εντοπισού εξ αποστάσεως κάθε ανιχνευτή χωριστά, καία οάδα ανιχνευτών που καλύπτει περισσότερα του ενός καταστρώατα στους χώρους ενδιαιτήσεως, υπηρεσίας και ελέγχου δεν πρέπει κανονικά να επιτρέπεται, ε εξαίρεση τις οάδες που καλύπτουν κλι ακοστάσια . Προκειένου να αποφεύγεται καθυστέρηση στον εντοπισό της πηγής της πυρκαϊάς, ο αριθός των κλειστών χώρων που καλύπτεται από κάθε οάδα πρέπει να περιορίζεται όπως καθορίζεται από την αρχή του κράτους σηείας . Σε καία περίπτωση δεν πρέπει να επιτρέπονται περισσότεροι των 50 κλειστών χώρων για κάθε οάδα . Εάν το σύστημα ανιχνεύσεως διαθέτει πυρανιχνευτές που εντοπίζονται εξ αποστάσεως και ένας προς ένα, οι οάδες τους πορούν να καλύπτουν πολλά καταστρώατα και απεριόριστο αριθό κλειστών χώρων.
9. Εάν δεν υπάρχει σύστημα ανιχνεύσεως πυρκαϊάς, ικανό να εντοπίζει κάθε ανιχνευτή εξ αποστάσεως και χωριστά, ια οάδα ανιχνευτών δεν πρέπει να εξυπηρετεί και τις δύο πλευρές του πλοίου ούτε περισσότερα του ενός καταστρώατα ούτε πρέπει να τοποθετείται σε περισσότερες της ίας κύριες κατακόρυφες ζώνες, αλλά η αρχή του κράτους σηείας , εφ' όσον κρίνει ότι η προστασία του πλοίου από πυρκαϊά δεν ειούται από αυτό, δύναται να επιτρέψει ια τέτοια οάδα ανιχνευτών να εξυπηρετεί και τις δύο πλευρές του πλοίου και περισσότερα του ενός καταστρώατα . Σε επιβατηγά πλοία που διαθέτουν εονόνα εντοπισίους ανιχνευτές πυρκαϊάς, ια οάδα πορεί να εξυπηρετεί χώρους και στις δύο πλευρές του πλοίου και σε περισσότερα του ενός καταστρώατα , αλλά δεν πορεί να ευρίσκεται σε περισσότερες της ίας κύριες κατακόρυφες ζώνες.
10. Μία οάδα ανιχνευτών πυρκαϊάς που καλύπτει σταθό ελέγχου, χώρο υπηρεσίας ή χώρο ενδιαιτήσεως δεν πρέπει να εξυπηρετεί ηχανοστάσιο .
11. Οι ανιχνευτές πρέπει να λειτουργούν ε θερότητα , καπνό ή άλλα προϊόντα καύσεως, φλόγα ή οποιονδήποτε συνδυασό αυτών των παραγόντων. Ανιχνευτές οι οποίοι τίθενται σε λειτουργία από άλλους παράγοντες ενδεικτικούς αρχόων πυρκαϊών πορούν να εξετασθούν από την αρχή του κράτους σηείας , υπό την προϋπόθεση ότι δεν είναι λιγότερο ευαίσθητοι από ανιχνευτές. Οι ανιχνευτές φλόγας χρησιμοποιούνται όνον επιπλέον των ανιχνευτών καπνού ή θερότητας .
12. Για τη δοκιή και τη συντήρηση πρέπει να διατίθενται κατάλληλες οδηγίες και ανταλλακτικά.
13. Η λειτουργία του συστήατος ανιχνεύσεως πρέπει να υποβάλλεται σε δοκιή περιοδικώς κατά την κρίση της αρχής του κράτους σηείας του πλοίου ε τη βοήθεια εξοπλισού που παράγει θερό αέρα σε κατάλληλη θεοκρασία ή καπνό ή αερολύατα ε την κατάλληλη κλίακα πυκνότητας ή εγέθους σωατιδίων ή άλλα φαίνόνα που σχετίζονται ε αρχόνη πυρκαϊά προς την οποία ο ανιχνευτής έχει σχεδιαστεί για να αντιδρά.

Όλοι οι ανιχνευτές πρέπει να είναι τέτοιου τύπου που να πορούν να υποβάλλονται σε δοκιές καλής λειτουργίας και να επαναφέρονται στην κανονική επιτήρηση χωρίς την αντικατάσταση οποιουδήποτε εξαρτήατος .
14. Το σύστημα ανιχνεύσεως πυρκαϊάς δεν πρέπει να χρησιμοποιείται για άλλο σκοπό εκτός από το κλείσιο των πυροσβεγών θυρών και ανάλογες λειτουργίες, που είναι δυνατόν να επιτρέπονται στον πίνακα ελέγχου.
15. Ένα σύστημα ανιχνεύσεως πυρκαϊάς ε δυνατότητα εντοπισού κατά ζώνες πρέπει να διατάσσεται κατά τρόπον ώστε:
 - ένας βρόχος να ην είναι δυνατόν να υποστεί βλάβη σε περισσότερα του ενός σηείου λόγω πυρκαϊάς,
 - να διατίθενται έσα που να εξασφαλίζουν ότι οποιαδήποτε βλάβη (π.χ. διακοπή παροχής ενέργειας, βραχυκύκλωα , γείωση) σηιώνεται στο βρόχο δεν θέτει ολόκληρο το βρόχο εκτός λειτουργίας,
 - να έχουν ληφθεί όλα τα έτρα προκειένου να πορεί να αποκατασταθεί η αρχική διάταξη του συστήατος σε περίπτωση αστοχίας (ηλεκτρικής, ηλεκτρονικής, πληροφορικής)-
 - ο πρώτος συναγερός πυρκαϊάς που ενεργοποιείται να ην παροδίζει άλλους ανιχνευτές να θέσουν σε λειτουργία άλλους συναγερούς πυρκαϊάς.

2. Απαιτήσεις για την εγκατάσταση

1. Σε όλους τους χώρους ενδιατήσεως, χώρους υπηρεσίας και σταθμούς ελέγχου πρέπει να τοποθετούνται χειροκίνητα σημεία κλήσεως. Σε κάθε έξοδο πρέπει να τοποθετείται ένα χειροκίνητο σημείο κλήσεως. Τα χειροκίνητα σημεία κλήσεως πρέπει να είναι άμεσα προσιτά στους διαδρόμους κάθε καταστρώματος, κατά τρόπον ώστε τμήμα του διαδρόμου να μην απέχει άνω των 20 m από ένα χειροκίνητο σημείο κλήσεως.
2. Τοποθετούνται ανιχνευτές καπνού σε όλες τις κλίμακες, τους διαδρόμους και τις οδούς διαφυγής των χώρων ενδιατήσεως.
3. Εφόσον απαιτείται μόνιμο σύστημα πυρανίχνευσης και πυροσβεστικού συναγερμού για την προστασία άλλων χώρων εκτός των σημειωμένων στην παράγραφο .2.2, σε κάθε χώρο τοποθετείται τουλάχιστον ένας ανιχνευτής ανταποκρινόμενος στις διατάξεις της παραγράφου .1.11.
4. Οι ανιχνευτές πρέπει να χωροθετούνται για βέλτιστη επίδοση. Θέσεις πλησίον ζυγών και αγωγών εξαερισμού ή άλλες θέσεις όπου τα σχήματα της ροής αέρα είναι δυνατόν να επηρεάσουν δυσμενώς την επίδραση και θέσεις όπου προσκρούσεις ή φυσικές ζημιές είναι πιθανές πρέπει να αποφεύγονται. Γενικώς, οι ανιχνευτές που ευρίσκονται σε υπερυψωμένες θέσεις πρέπει να απέχουν 0,5 m τουλάχιστον από τα διαφράγματα.
5. Η μέγιστη απόσταση μεταξύ των ανιχνευτών πρέπει να υπολογίζεται σύμφωνα με τον κατωτέρω πίνακα:

Είδος ανιχνευτή	Μέγιστη επιφάνεια δαπέδου ανά ανιχνευτή m ²	Μέγιστη απόσταση μεταξύ κέντρων m	Μέγιστη απόσταση από διαφράγματα m
θερμότητας	37	9	4,5
καπνού	74	11	5,5

Η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να απαιτεί ή να επιτρέπει άλλες αποστάσεις, με βάση στοιχεία δοκιμών τα οποία καταδεικνύουν τα χαρακτηριστικά των ανιχνευτών.

6. Οι ηλεκτρικοί αγωγοί που αποτελούν τμήμα του συστήματος πρέπει να διατάσσονται κατά τρόπον ώστε να αποφεύγονται μαγειρεία, μηχανοστάσια και λοιποί κλειστοί χώροι υψηλού κινδύνου πυρκαϊάς, με εξαίρεση όπου αυτό είναι αναγκαίο για την ανίχνευση πυρκαϊάς ή το συναγερμό πυρκαϊάς σε αυτούς τους χώρους ή για τη σύνδεση με την κατάλληλη πηγή ενέργειας.

3. Απαιτήσεις για το σχεδιασμό

1. Το σύστημα και ο εξοπλισμός πρέπει να σχεδιάζονται κατάλληλα προκειμένου να αντέχουν τις διακυμάνσεις της τάσεως τροφοδοτήσεως, τις μεταβολές της θερμοκρασίας περιβάλλοντος, τους κραδασμούς, την υγρασία, τα απότομα κτυπήματα, τις προσκρούσεις και τη διάβρωση που συνήθως απαντώνται στα πλοία.
2. Οι ανιχνευτές καπνού που πρόκειται να τοποθετηθούν σε κλίμακες, διαδρόμους και οδούς διαφυγής εντός των χώρων ενδιατήσεως, όπως προβλέπει η παράγραφος .2.2, πρέπει να πιστοποιείται ότι τίθενται σε λειτουργία πριν η πυκνότητα του καπνού υπερβεί το 12,5 % σκότισης ανά μέτρο αλλά όχι μέχρι να υπερβεί το 2 % σκότισης ανά μέτρο.

Οι ανιχνευτές καπνού που πρόκειται να τοποθετηθούν σε άλλους χώρους πρέπει να λειτουργούν εντός ορίων ευαισθησίας κατά την κρίση της αρχής του κράτους σημαίας, λαμβανομένης υπόψη της αποφυγής υποευαισθησίας ή υπερευαισθησίας του ανιχνευτή.

3. Οι ανιχνευτές θερμότητας θα πρέπει να πιστοποιείται ότι τίθενται σε λειτουργία πριν η θερμοκρασία υπερβεί τους 78 °C αλλά όχι πριν η θερμοκρασία υπερβεί τους 54 °C, εφόσον η θερμοκρασία ανέρχεται προς τα όρια αυτά με ρυθμό χαμηλότερο του 1 °C ανά λεπτό. Στην περίπτωση ταχύτερης ανόδου της θερμοκρασίας, οι ανιχνευτές θερμότητας θα πρέπει να λειτουργούν εντός θερμοκρασιακών ορίων που κρίνονται ικανοποιητικά από την αρχή του κράτους σημαίας με γνώμονα την αποφυγή της υποευαισθησίας ή της υπερευαισθησίας τους.
4. Η επιτρεπτή θερμοκρασία λειτουργίας των ανιχνευτών θερμότητας μπορεί να αυξηθεί μέχρι 30 °C πάνω από τη μέγιστη θερμοκρασία του άνω μέρους του καταστρώματος σε χώρους στεγνωτηρίων και ανάλογους χώρους όπου συνήθως επικρατούν υψηλές θερμοκρασίες περιβάλλοντος.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

- 4.1. Τα σταθερά συστήματα ανιχνεύσεως και συναγερμού πυρκαϊάς θα πρέπει να είναι εγκεκριμένου τύπου και να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας.
- 4.2. Σε όλους τους χώρους ενδιαιτήσεως, χώρους υπηρεσίας και σταθμούς ελέγχου πρέπει να τοποθετούνται χειροκίνητα σημεία κλήσεως. Σε κάθε έξοδο πρέπει να τοποθετείται ένα χειροκίνητο σημείο κλήσεως. Τα χειροκίνητα σημεία κλήσεως πρέπει να είναι άμεσα προσιτά στους διαδρόμους κάθε καταστρώματος, κατά τρόπον ώστε τμήμα του διαδρόμου να μην απέχει άνω των 20 μέτρων από ένα χειροκίνητο σημείο κλήσεως.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Α, Β, Γ ΚΑΙ Δ:

5. Επιπλέον των ανωτέρω διατάξεων, η αρχή του κράτους σημαίας μεριμνά ώστε να τηρούνται οι διατάξεις ασφαλείας των εγκαταστάσεων όσον αφορά την ανεξαρτησία τους από άλλες εγκαταστάσεις ή συστήματα, την αντοχή των συστατικών τους μερών στη διάβρωση, την ηλεκτροτροφοδοσία του συστήματος ελέγχου των και τη διαθεσιμότητα οδηγίων για τη λειτουργία και τη συντήρησή τους.

10. Διατάξεις για καύσιμο πετρέλαιο, λιπαντέλαιο και λοιπά εύφλεκτα πετρελαιοειδή (R 15)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Περιορισμοί στη χρήση του πετρελαίου ως καυσίμου

Για τη χρήση του πετρελαίου ως καυσίμου ισχύουν οι κατωτέρω περιορισμοί:

1. Εκτός εάν επιτρέπεται διαφορετικά από αυτήν την παράγραφο, δεν πρέπει να χρησιμοποιείται καύσιμο πετρέλαιο με σημείο αναφλέξεως χαμηλότερο των 60 °C.
2. Σε ηλεκτρογεννήτριες κινδύνου είναι δυνατόν να χρησιμοποιείται καύσιμο πετρέλαιο με σημείο αναφλέξεως τουλάχιστον 43 °C.
3. Με την επιφύλαξη των πρόσθετων προφυλάξεων, που θεωρεί αναγκαίες και με την προϋπόθεση ότι η θερμοκρασία περιβάλλοντος στο χώρο στον οποίο το καύσιμο πετρέλαιο αποθηκεύεται ή χρησιμοποιείται δεν επιτρέπεται να ανέρχεται πλέον των 10 °C κάτω του σημείου αναφλέξεως του καυσίμου πετρελαίου, η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να επιτρέπει γενικά τη χρησιμοποίηση καυσίμου πετρελαίου με σημείο αναφλέξεως χαμηλότερο των 60 °C αλλά τουλάχιστον 43 °C.

Για πλοία με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, δύναται να επιτραπεί η χρησιμοποίηση καυσίμου πετρελαίου με σημείο ανάφλεξης χαμηλότερο των 600 °C αλλά τουλάχιστον 430 °C, εφόσον ισχύουν τα εξής:

- 3.1. οι δεξαμενές καυσίμου πετρελαίου, εκτός των δεξαμενών διπυθμένων, θα τοποθετούνται εκτός των μηχανοστασίων κατηγορίας Α·
- 3.2. οι διατάξεις για τη μέτρηση της θερμοκρασίας του πετρελαίου βρίσκονται στο σωλήνα αναρροφήσεως της αντλίας καυσίμου·
- 3.3. οι βαλβίδες διακοπής ή/και οι στρόφιγγες βρίσκονται στην πλευρά της εισροής και της εκροής των φίλτρων καυσίμου πετρελαίου και·
- 3.4. οι συγκολλημένες ενώσεις σωληνώσεων ή οι ενώσεις σχήματος κυκλικού κώνου ή σφαιρικού σχήματος εφαρμόζονται στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό.

Το σημείο ανάφλεξης του πετρελαίου προσδιορίζεται με εγκεκριμένη μέθοδο κλειστού δοχείου.

2. Διατάξεις καυσίμου πετρελαίου

Σε πλοίο στο οποίο χρησιμοποιείται καύσιμο πετρέλαιο, οι διατάξεις για την αποθήκευση, διανομή και χρησιμοποίησή του πρέπει να είναι τέτοιες που να εξασφαλίζουν την ασφάλεια του πλοίου και των ατόμων που επιβαίνουν σε αυτό και πρέπει να συμμορφώνονται τουλάχιστον με τις παρακάτω διατάξεις:

- 1.1. Όσον είναι πρακτικά δυνατό, τα τμήματα του συστήματος καυσίμου πετρελαίου που περιέχουν θερμασμένο πετρέλαιο υπό πίεση που υπερβαίνει το 0,18 N/mm², δεν πρέπει να τοποθετούνται σε θέση τέτοια που ελαττώματα και διαρροή να μη μπορούν να διαπιστωθούν αμέσως. Οι χώροι μηχανοστασίου κατά μήκος αυτών των τμημάτων του συστήματος καυσίμου πετρελαίου πρέπει να φωτίζονται επαρκώς.
- 1.2. Ως θερμασμένο πετρέλαιο νοείται το πετρέλαιο που μετά τη θέρμανσή του έχει θερμοκρασία άνω των 60 °C ή ανώτερη από το τρέχον σημείο αναφλέξεώς του, αν αυτό είναι κάτω των 60 °C.

2. Ο εξαερισμός των μηχανοστασίων πρέπει να είναι επαρκής κάτω από όλες τις κανονικές συνθήκες για την αποφυγή συσσώρευσης ατμών πετρελαίου.
 3. Όσον είναι πρακτικά δυνατό, οι δεξαμενές καυσίμου πετρελαίου πρέπει να αποτελούν δομικό μέρος του πλοίου και να τοποθετούνται εκτός των μηχανοστασίων. Όταν άλλες δεξαμενές καυσίμου πετρελαίου εκτός των δεξαμενών διπυθμένων τοποθετούνται αναγκαστικά πλησίον ή εντός μηχανοστασίων, τουλάχιστον μία από τις κατακόρυφες πλευρές τους πρέπει να εφάπτεται στο τοίχωμα του μηχανοστασίου και κατά προτίμηση να έχουν ένα κοινό τοίχωμα με τις δεξαμενές διπυθμένων, η δε επιφάνεια του κοινού τοιχώματος της δεξαμενής με το μηχανοστάσιο πρέπει να διατηρείται στο ελάχιστο. Όταν οι δεξαμενές αυτές, βρίσκονται εντός των ορίων μηχανοστασίου, δεν πρέπει να περιέχουν καύσιμο πετρέλαιο που έχει σημείο αναφλέξεως χαμηλότερο των 60 °C. Η χρήση δεξαμενών καυσίμου πετρελαίου άνευ στηρίξεως πρέπει να αποφεύγεται και πρέπει να απαγορεύεται στα μηχανοστάσια.
 4. Καμία δεξαμενή καυσίμου πετρελαίου δεν πρέπει να τοποθετείται σε σημεία όπου η έκχυση ή η διαρροή από αυτή μπορεί να δημιουργήσει κίνδυνο λόγω πτώσης του καυσίμου σε θερμαινόμενες επιφάνειες. Πρέπει να λαμβάνονται προφυλάξεις, προκειμένου η τυχόν διαφυγή πετρελαίου υπό πίεση από αντλία, φίλτρο ή θερμαντήρα να μην έχει ως αποτέλεσμα σε επαφή του με θερμαινόμενες επιφάνειες.
 5. Κάθε σωλήνας καυσίμου πετρελαίου, ο οποίος, εάν υποστεί βλάβη θα επιτρέψει τη διαφυγή πετρελαίου από δεξαμενή αποθήκευσης, καθίζησης ή ημερήσιας κατανάλωσης που ευρίσκεται άνωθεν του διπυθμένου, πρέπει να εφοδιάζεται με στρόφιγγα ή βαλβίδα απευθείας επί της δεξαμενής, ικανή να κλείνεται από μία ασφαλή θέση εκτός του εν λόγω χώρου, σε περίπτωση πυρκαϊάς στο χώρο στον οποίο βρίσκονται αυτές οι δεξαμενές. Στην εξαιρετική περίπτωση των δεξαμενών μεγάλου βάθους που βρίσκονται σε σήραγγα άξονα ή σωληνώσεων ή σε παρόμοιο χώρο, πρέπει να τοποθετούνται βαλβίδες επί αυτών των δεξαμενών, αλλά ο έλεγχος σε περίπτωση πυρκαϊάς πρέπει να μπορεί να πραγματοποιείται με τη βοήθεια μίας πρόσθετης βαλβίδας στον ή στους σωλήνες από το εξωτερικό της σήραγγας ή παρόμοιου χώρου. Αν στο μηχανοστάσιο τοποθετείται τέτοια πρόσθετη βαλβίδα, πρέπει να τίθεται σε λειτουργία από μία θέση εκτός αυτού του χώρου.
- Σε πλοία με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, τα όργανα ελέγχου της εξ αποστάσεως λειτουργίας της βαλβίδας της δεξαμενής καυσίμου έκτακτης ανάγκης θα τοποθετείται σε διαφορετική θέση από τα όργανα ελέγχου της εξ αποστάσεως λειτουργίας των άλλων βαλβίδων εντός των μηχανοστασίων.
6. Για την εξακρίβωση της ποσότητας του καυσίμου πετρελαίου που περιέχεται σε κάθε δεξαμενή καυσίμου πρέπει να προβλέπονται ασφαλή και επαρκή μέσα.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Οι σωλήνες βυθομέτρησης δεν πρέπει να καταλήγουν σε χώρο όπου είναι δυνατόν να υπάρξει κίνδυνος ανάφλεξης πετρελαίου που εκχέεται από αυτούς. Ειδικότερα, οι σωλήνες αυτοί δεν πρέπει να καταλήγουν σε χώρους επιβατών ή πληρώματος. Κατά γενικό κανόνα, οι σωλήνες βυθομέτρησης δεν θα πρέπει να καταλήγουν σε χώρους μηχανοστασίου. Εντούτοις, όταν η αρχή του κράτους σημαίας θεωρεί ότι οι τελευταίες αυτές απαιτήσεις δεν είναι πρακτικά δυνατόν να εφαρμοστούν, δύναται να επιτρέψει την κατάληξη των σωλήνων βυθομέτρησης σε χώρους μηχανοστασίου, εφόσον τηρούνται στο σύνολό τους οι εξής προϋποθέσεις:
 - 1.1. προβλέπεται επιπροσθέτως δείκτης της στάθμης του πετρελαίου σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παραγράφου .2.6.2·
 - 1.2. οι σωλήνες βυθομέτρησης καταλήγουν σε χώρους που βρίσκονται μακριά από σημεία κινδύνου ανάφλεξης, εκτός αν λαμβάνονται ειδικά μέτρα, όπως η εγκατάσταση αποτελεσματικών διαφραγμάτων, ώστε, σε περίπτωση διαρροής από τις απολήξεις των σωλήνων βυθομέτρησης, το καύσιμο πετρέλαιο να μην μπορεί να έλθει σε επαφή με την πηγή ανάφλεξης·
 - 1.3. οι απολήξεις των σωληνώσεων βυθομέτρησης εξοπλίζονται με αυτοκλειόμενες διατάξεις κάλυψης και με αυτοκλειόμενη στρόφιγγα ελέγχου μικρής διαμέτρου, η οποία είναι τοποθετημένη κάτω από τη διάταξη κάλυψης, προκειμένου να εξασφαλίζεται η πλήρης απουσία πετρελαίου πριν να ανοιχθεί η διάταξη κάλυψης. Λαμβάνονται μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι οιαδήποτε διαρροή καυσίμου πετρελαίου μέσω της στρόφιγγας ελέγχου δεν συνεπάγεται κινδύνους ανάφλεξης.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

2. Άλλα μέσα εξακρίβωσης της ποσότητας του καυσίμου πετρελαίου, το οποίο περιέχεται σε οιαδήποτε δεξαμενή επιτρέπονται, όπως τα μέσα που προβλέπονται στην παράγραφο .2.6.1.1, εάν δεν απαιτείται διάτρηση κάτωθεν του άνω μέρους της δεξαμενής και εφόσον η βλάβη ή η υπερχειλίση των δεξαμενών δεν επιτρέπει την ελευθέρωση καυσίμου.
3. Τα μέσα που προβλέπονται με την παράγραφο .2.6.2 διατηρούνται στη δέουσα κατάσταση προκειμένου να εξασφαλίζεται η διαρκής ακριβής επιχειρησιακή λειτουργία τους.
7. Πρέπει να προβλέπονται μέσα για την αποφυγή υπερπίεσεως σε δεξαμενή πετρελαίου ή σε τμήμα του συστήματος καυσίμου πετρελαίου, συμπεριλαμβανομένων των σωλήνων πληρώσεως. Κάθε βαλβίδα ασφαλείας και σωλήνας αέρα ή υπερχειλίσεως πρέπει να καταλήγουν σε θέση όπου δεν υφίσταται κίνδυνος πυρκαϊάς ή έκρηξης από την έκλυση πετρελαιοειδών και ατμών και να μην οδηγούν σε χώρους ενδιαιτήσεως του πληρώματος ή των επιβατών ούτε σε χώρους ειδικής κατηγορίας, κλειστούς χώρους φορτίου ro-ro, χώρους μηχανοστασίου ή άλλους παρόμοιους χώρους, σε πλοία με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά.

8. Οι σωλίνες καυσίμου πετρελαίου, οι βαλβίδες και τα εξαρτήματά τους πρέπει να είναι από χάλυβα ή άλλο εγκεκριμένο υλικό, με εξαίρεση τους εύκαμπτους σωλίνες των οποίων η περιορισμένη χρήση επιτρέπεται. Αυτοί οι εύκαμπτοι σωλίνες και οι τελικές συνδέσεις τους πρέπει να είναι από εγκεκριμένα πυρίμαχα υλικά επαρκούς αντοχής.

Στην περίπτωση των βαλβίδων που είναι τοποθετημένες σε δεξαμενές καυσίμου και οι οποίες υπόκεινται σε στατική πίεση, επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί χάλυβας ή χυτοσίδηρος σφαιροειδούς γραφίτη. Ωστόσο, οι συνήθεις χυτοσίδηρες βαλβίδες μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε συστήματα σωληνώσεων, στα οποία η πίεση σχεδιασμού είναι μικρότερη από 7 bar και η θερμοκρασία σχεδιασμού κατώτερη των 60 °C.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

9. Όλες οι εξωτερικές γραμμές παροχής καυσίμου με υψηλή πίεση μεταξύ των αντλιών καυσίμου υψηλής πίεσας και των διατάξεων έγχυσης καυσίμου πρέπει να προστατεύονται με σύστημα επενδυμένων σωληνώσεων ικανό να συγκρατεί καύσιμο που διαρρέει από βλάβη σωλήνα υψηλής πίεσας. Ένας επενδυμένος σωλήνας περιλαμβάνει έναν εξωτερικό σωλήνα στον οποίο τοποθετείται ο υψηλής πίεσας σωλήνας καυσίμου, σχηματίζοντας σταθερή ενότητα. Το σύστημα επενδυμένων σωληνώσεων πρέπει να περιλαμβάνει μέσα για τη συλλογή διαρροών ενώ πρέπει να προβλέπονται διατάξεις για την εκπομπή σήματος συναγερμού σε περίπτωση βλάβης σωλήνα καυσίμου πετρελαίου.
10. Όλες οι επιφάνειες στις οποίες αναπτύσσονται θερμοκρασίες άνω των 220 °C και που μπορεί να έλθουν σε επαφή με καύσιμο σε περίπτωση βλάβης του συστήματος καυσίμου πετρελαίου, πρέπει να μονώνονται καταλλήλως.
11. Οι σωλίνες καυσίμου πετρελαίου πρέπει να καλύπτονται ή να προστατεύονται κατάλληλα προκειμένου να αποφεύγεται, όσο είναι πρακτικά δυνατό, ο ψεκασμός ή η διαρροή πετρελαίου σε θερμές επιφάνειες, εντός των εισαγωγών αέρα του μηχανοστασίου ή σε άλλες πηγές αναφλέξεως. Ο αριθμός των ενώσεων σε αυτά τα συστήματα σωληνώσεων πρέπει να διατηρείται ο ελάχιστος.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

12. Οι σωλίνες καυσίμου πετρελαίου δεν θα τοποθετούνται επάνω από ή κοντά σε μονάδες υψηλής θερμοκρασίας, όπως λέβητες, σωληνώσεις με ραφές, πολλαπλούς αγωγούς καυσαερίων, σιγαστρες ή άλλο εξοπλισμό που απαιτεί μόνωση. Οι σωλίνες καυσίμου πετρελαίου πρέπει να καλύπτονται ή να προστατεύονται κατάλληλα προκειμένου να αποφεύγεται, όσο είναι πρακτικά δυνατό, ο ψεκασμός ή η διαρροή πετρελαίου σε θερμές επιφάνειες, εντός των εισαγωγών αέρα του μηχανοστασίου ή σε άλλες πηγές αναφλέξεως. Ο αριθμός των ενώσεων σε αυτά τα συστήματα σωληνώσεων πρέπει να διατηρείται ο ελάχιστος.
13. Ο σχεδιασμός των στοιχείων ενός συστήματος καυσίμου πετρελαιοκίνητων μηχανών θα λαμβάνει υπόψη τη μέγιστη πίεση αιχμής που θα λαμβάνει χώρα κατά τη λειτουργία, συμπεριλαμβανομένων τυχόν παλμών υψηλής πίεσης που παράγονται και επιστρέφουν στις γραμμές παροχής και έγχυσης καυσίμου μέσω αντλιών έγχυσης καυσίμου. Η κατασκευή των συνδέσεων στις γραμμές παροχής και έγχυσης καυσίμου θα λαμβάνει υπόψη την ικανότητά τους να αποτρέπουν διαρροές καυσίμου πετρελαίου υπό σταθερή ατμοσφαιρική πίεση κατά τη διάρκεια της λειτουργίας και μετά τη συντήρηση.
14. Σε εγκαταστάσεις με πολλαπλές μηχανές που τροφοδοτούνται από την ίδια πηγή καυσίμου, προβλέπονται μονωτικά μέσα των σωληνώσεων παροχής και έγχυσης καυσίμου προς τις επιμέρους μηχανές. Τα μονωτικά μέσα δεν θα επηρεάζουν τη λειτουργία των υπόλοιπων μηχανών και θα είναι δυνατή η εξ αποστάσεως λειτουργία τους από μια θέση που παραμένει προσπελάσιμη σε περίπτωση πυρκαϊάς σε οποιαδήποτε από τις μηχανές.
15. Σε περίπτωση που η αρχή του κράτους σημαίας επιτρέπει τη διέλευση πετρελαίου και καυσίμων υγρών από χώρους ενδιατήσεως και υπηρεσίας, οι σωληνώσεις διέλευσης πετρελαίου και καυσίμων υγρών θα είναι κατασκευασμένες από υλικό εγκεκριμένο από την αρχή όσον αφορά τον κίνδυνο πυρκαϊάς.
16. Τα υπάρχοντα πλοία της κατηγορίας Β οφείλουν να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις των παραγράφων .2.9 έως .2.11, με την εξαίρεση ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εναλλακτική λύση, αντί του συστήματος επενδυμένων σωληνώσεων που προβλέπει η παράγραφος.2.9, κατάλληλο περίβλημα για μηχανές ισχύος έως 375 kW με αντλίες έγχυσης καυσίμου που εξυπηρετούν περισσότερες από μία διατάξεις έγχυσης.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

3. Διατάξεις λιπαντελαίου

Οι διατάξεις για την αποθήκευση, τη διανομή και τη χρησιμοποίηση του λιπαντελαίου που χρησιμοποιείται στα συστήματα λιπάνσεως υπό πίεση πρέπει να είναι τέτοιες ώστε να εξασφαλίζουν την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων και οι διατάξεις αυτές στα μηχανοστάσια πρέπει να συμμορφώνονται τουλάχιστον με τις απαιτήσεις των παραγράφων .2.1, .2.4, .2.5, .2.6, .2.7, .2.8, 2.10 και 2.11, με τις εξής εξαιρέσεις:

1. αυτό δεν αποκλείει τη χρησιμοποίηση των ελαιοδεικτών σε συστήματα λίπανσης υπό την προϋπόθεση ότι αποδεικνύεται με δοκιμή ότι αυτοί διαθέτουν κατάλληλο βαθμό αντοχής στην πυρκαϊά. Εφόσον χρησιμοποιούνται ελαιοδείκτες, ο σωλήνας θα πρέπει να διαθέτει βαλβίδες και στις δύο απολήξεις του. Οι βαλβίδες στο κατώτερο άκρο του σωλήνα θα πρέπει να είναι αυτοκλειόμενες·

2. οι σωλήνες βυθομέτρησης μπορεί να επιτραπούν σε χώρους μηχανοστασίου και οι απαιτήσεις των παραγράφων 2.6.1.1. και 2.6.1.3 δεν είναι απαραίτητο να τηρούνται, υπό την προϋπόθεση ότι οι σωλήνες βυθομέτρησης διαθέτουν τα ενδεδειγμένα κλείστρα.

Για τα πλοία χρονολογίας κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, οι διατάξεις της παραγράφου 10.2.5 ισχύουν επίσης για τις δεξαμενές λιπαντελαίου, με εξαίρεση τις δεξαμενές δυναμικότητας μικρότερης από 500 λίτρα, τις δεξαμενές αποθήκευσης στις οποίες οι βαλβίδες είναι κλειστές κατά την κανονική λειτουργία του πλοίου ή τις περιπτώσεις στις οποίες προσδιορίζεται ότι η ακούσια λειτουργία μιας βαλβίδας γρήγορου κλεισίματος στη δεξαμενή λιπαντελαίου θα έθετε σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία της κύριας και της βασικής εφεδρικής μηχανής πρόωσης.

4. Διατάξεις για τα λοιπά εύφλεκτα πετρελαιοειδή

Οι διατάξεις για την αποθήκευση, τη διανομή και τη χρησιμοποίηση των λοιπών ευφλέκτων πετρελαιοειδών που χρησιμοποιούνται υπό πίεση στα συστήματα μετάδοσης ισχύος, στα συστήματα ελέγχου και ενεργοποιήσεως και στα συστήματα θερμάνσεως, πρέπει να είναι τέτοιες που να εξασφαλίζουν την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαίνοντων. Στις θέσεις που υπάρχουν μέσα αναφλέξεως, οι διατάξεις αυτές πρέπει να συμμορφώνονται όσον αφορά την αντοχή και την κατασκευή τουλάχιστον με τις απαιτήσεις των παραγράφων 2.4, 2.6, 2.10 και 2.11 και με τις διατάξεις των παραγράφων 2.7 και 2.8.

5. Περιοδικά αφύλακτοι χώροι μηχανοστασίων

Επιπλέον των απαιτήσεων των διατάξεων 1 έως 4, τα συστήματα καυσίμου πετρελαίου και λιπαντελαίου, πρέπει να συμμορφώνονται με τα εξής:

1. Όταν οι δεξαμενές πετρελαίου ημερήσιας κατανάλωσης γεμίζονται αυτόματα ή με εξ αποστάσεως έλεγχο, πρέπει να προβλέπονται μέσα παρεμποδίσεως των διαρροών από υπερχειλίση. Ο λοιπός εξοπλισμός αυτόματου χειρισμού εύφλεκτων υγρών, π.χ. το σύστημα καθαρισμού του καυσίμου πετρελαίου, το οποίο, κατά το δυνατόν, πρέπει να εγκαθίσταται σε ειδικό χώρο που προορίζεται για τα συστήματα καθαρισμού και τους θερμαντήρες τους, πρέπει να διαθέτει διατάξεις για την πρόληψη των διαρροών από υπερχειλίση.
2. Εάν οι δεξαμενές πετρελαίου ημερήσιας κατανάλωσης ή οι δεξαμενές καθίζησης διαθέτουν θερμαντικές διατάξεις, πρέπει να λειτουργεί συναγερμός υψηλών θερμοκρασιών, εφόσον υπάρχει κίνδυνος υπέρβασης του σημείου ανάφλεξης του καυσίμου πετρελαίου.

6. Απαγόρευση μεταφοράς εύφλεκτων πετρελαιοειδών στις πρωαίες δεξαμενές ζυγοσταθμίσεως

Μαζούτ, λιπαντέλαιο και άλλα εύφλεκτα πετρελαιοειδή δεν πρέπει να μεταφέρονται στις πρωαίες δεξαμενές ζυγοσταθμίσεως.

11. Εξάρτιση πυροσβέστη (R 17)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Μία εξάρτιση πυροσβέστη πρέπει να συνίσταται σε:

1.1. Ατομικό εξοπλισμό που περιλαμβάνει:

1. προστατευτική ενδυμασία από υλικό κατάλληλο για την προστασία του δέρματος από τη θερμότητα που ακτινοβολείται από τη φωτιά καθώς και από εγκαύματα και εγκαύματα από τον ατμό. Η εξωτερική επιφάνεια πρέπει να είναι αδιάβροχη.
2. υποδήματα και γάντια από καουτσούκ ή άλλο υλικό που είναι κακός αγωγός του ηλεκτρισμού.
3. άκαμπτο κράνος που παρέχει αποτελεσματική προστασία από πρόσκρουση.
4. ηλεκτρικό λαμπτήρα ασφαλείας (φανό χειρός) εγκεκριμένου τύπου, ικανό να λειτουργεί συνεχώς για χρονική περίοδο τουλάχιστον τριών ωρών.
5. Πυροσβεστικό πέλεκυ.

1.2. Αναπνευστική συσκευή εγκεκριμένου τύπου, αποτελούμενη από αυτόνομη αναπνευστική συσκευή πεπιεσμένου αέρα, στην οποία ο όγκος του αέρα που περιέχεται στους κυλίνδρους πρέπει να είναι τουλάχιστον 1 200 λίτρα, ή άλλη αυτόνομη αναπνευστική συσκευή, ικανή να λειτουργεί για τουλάχιστον 30 λεπτά. Κάθε αυτόνομη αναπνευστική συσκευή πεπιεσμένου αέρα πρέπει να διαθέτει πλήρως γεωμένους εφεδρικούς κυλίνδρους εφεδρικής χωρητικότητας τουλάχιστον 2 400 λίτρων ελεύθερου αέρα, εκτός εάν:

- (i) το πλοίο μεταφέρει πέντε ή περισσότερες αυτόνομες αναπνευστικές συσκευές πεπιεσμένου αέρα, οπότε η συνολική εφεδρική χωρητικότητα ελεύθερου αέρα δεν χρειάζεται να υπερβαίνει τα 9 600 λίτρα· ή

- (ii) το πλοίο είναι εξοπλισμένο με μέσα πλήρους αναγόμενης των κυλίνδρων με πεπιεσμένο αέρα απαλλαγμένο μολύνσεως, οπότε η χωρητικότητα των πλήρως γεωμένων εφεδρικών κυλίνδρων κάθε αυτόνομης αναπνευστικής συσκευής πεπιεσμένου αέρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 1 200 λίτρα ελεύθερου αέρα ενώ η συνολική εφεδρική χωρητικότητα ελεύθερου αέρα για το πλοίο δεν χρειάζεται να υπερβαίνει τα 4 800 λίτρα ελεύθερου αέρα.

Όλοι οι κύλινδροι αέρα των αυτόνομων αναπνευστικών συσκευών πρέπει να είναι εναλλάξιμοι.

2. Για κάθε αναπνευστική συσκευή πρέπει να προβλέπεται ένα άφλεκτο σωσίβιο σχοινί επαρκούς μήκους και αντοχής, ικανό να προσαρτάται με κόρακα στους ιμάντες της συσκευής ή σε ιδιαίτερη ζώνη, προκειμένου να μην αποσπάται η αναπνευστική συσκευή όταν γίνεται χρήση του σωσίβιου σχοινιού.
3. Σε όλα τα νέα πλοία της κατηγορίας Β και τα υπάρχοντα πλοία της κατηγορίας Β μήκους 24 μέτρων και άνω και όλα τα νέα πλοία των κατηγοριών Γ και Δ μήκους 40 μέτρων και άνω θα υπάρχουν τουλάχιστον δύο πυροσβεστικές εξαρτίσεις.
1. Επιπλέον, στα πλοία μήκους 60 μέτρων και άνω, και εφόσον το άθροισμα των μηκών όλων των χώρων επιβατών και όλων των χώρων υπηρεσίας στο κατάστρωμα το οποίο διαθέτει τέτοιους χώρους υπερβαίνει τα 80 μέτρα ή, εάν υπάρχουν περισσότερα του ενός ανάλογα καταστρώματα, στο κατάστρωμα το οποίο έχει το μεγαλύτερο άθροισμα σχετικών μηκών, πρέπει να υπάρχουν δύο πυροσβεστικές εξαρτίσεις και δύο σύνολα ατομικού εξοπλισμού για κάθε 80 μέτρα, ή κλάσμα αυτών, του αντίστοιχου αθροίσματος μηκών.

Στα πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες, πρέπει να υπάρχουν δύο πρόσθετες πυροσβεστικές εξαρτίσεις για έκαστη των κύριων κατακόρυφων ζωνών, με εξαίρεση τα κλιμακοστάσια που αποτελούν καθεαυτά κύριες κατακόρυφες ζώνες καθώς και τις κύριες κατακόρυφες ζώνες μικρού μήκους στα άκρα της πλώρης και της πρύμνης του πλοίου, οι οποίες δεν περιλαμβάνουν μηχανοστάσια ή κύρια μαγειρεία.

2. Στα πλοία μήκους τουλάχιστον 40 και κάτω των 60 μέτρων, πρέπει να υπάρχουν δύο πυροσβεστικές εξαρτίσεις.
3. Στα νέα πλοία κατηγορίας Β και στα υπάρχοντα πλοία κατηγορίας Β, μήκους τουλάχιστον 24 και κάτω των 40 μέτρων, πρέπει επίσης να υπάρχουν δύο πυροσβεστικές εξαρτίσεις, αλλά με μία μόνον εφεδρική αναγόμευση αέρα για τις αυτόνομες αναπνευστικές συσκευές.
4. Στα νέα και τα υπάρχοντα πλοία κατηγορίας Β, μήκους μικρότερου των 24 μέτρων, καθώς και στα νέα πλοία των κατηγοριών Γ και Δ μήκους μικρότερου των 40 μέτρων δεν είναι υποχρεωτική η ύπαρξη πυροσβεστικής εξάρτησης.
5. Η εξάρτηση πυροσβέστη ή τα σύνολα ατομικού εξοπλισμού πρέπει να αποθηκεύονται έτσι ώστε να είναι εύκολα προσίτα και έτοιμα για χρήση και, όταν μεταφέρονται περισσότερες από μία εξαρτίσεις πυροσβέστη ή περισσότερα από ένα σύνολα ατομικού εξοπλισμού, πρέπει να αποθηκεύονται σε θέσεις που βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση μεταξύ τους. Σε καθεμία από τις θέσεις αυτές πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον μία εξάρτηση πυροσβέστη και τουλάχιστον ένα σύνολο ατομικού εξοπλισμού.

12. Διάφορα (R 18)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Εάν τμήματα κλάσης «Α» διαπερνώνται για τη διέλευση ηλεκτρικών καλωδίων, σωλήνων, αξόνων, αγωγών, κ.λπ. ή για δοκούς, ζυγά ή άλλα δομικά στοιχεία, πρέπει να γίνονται διευθετήσεις προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι δεν μειούται η αντίσταση στην πυρκαϊά, στο βαθμό που είναι λογικό και πρακτικά εφικτό.

Για πλοία με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, εάν διαπερνώνται τμήματα κλάσης «Α», αυτές οι οπές θα ελέγχονται σύμφωνα με τον κώδικα διαδικασιών δοκιμών πυρός, ώστε να εξασφαλίζεται ότι δεν μειώνεται η αντοχή των τμημάτων σε πυρκαϊά.

Στην περίπτωση των αγωγών αερισμού εφαρμόζονται οι κανονισμοί II-2/B/9.2.2β και II-2/B/9.3.

Ωστόσο, εάν ένας σωλήνας διαπερνάται από χάλυβα ή αντίστοιχο υλικό πάχους τουλάχιστον 3 χιλιοστόμετρων και μήκους τουλάχιστον 900 χιλιοστόμετρων (κατά προτίμηση 450 χιλιοστόμετρων σε κάθε πλευρά του τμήματος) χωρίς ανοίγματα, δεν απαιτείται έλεγχος.

Οι εν λόγω δίοδοι μονώνονται καταλλήλως με επέκταση της μόνωσης στο ίδιο επίπεδο του τμήματος.

2. Εάν τμήματα κλάσης «B» διαπερνώνται για τη διέλευση ηλεκτρικών καλωδίων, σωλήνων, αξόνων, αγωγών, κ.λπ. ή για τη σύνδεση ακραίων εξαρτημάτων των συστημάτων εξαερισμού, μόνιμων εγκαταστάσεων φωτισμού και παρόμοιων διατάξεων, πρέπει να γίνονται διευθετήσεις προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι δεν μειούται η αντοχή στην πυρκαϊά, στο βαθμό που είναι λογικό και πρακτικά εφικτό. Σε πλοία με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, θα λαμβάνονται μέτρα, όσον αφορά αυτές τις οπές, που θα εξασφαλίζουν ότι δεν μειώνεται η αντοχή των τμημάτων στην πυρκαϊά.

Σωληνώσεις από υλικό διαφορετικό από χάλυβα ή χαλκό που διαπερνούν τμήματα κλάσης «B» θα προστατεύονται με ένα από τα εξής στοιχεία:

1. συσκευή διάτρησης που έχει υποστεί έλεγχο πυρός, κατάλληλη για την αντοχή στην πυρκαϊά του διαπερνόμενου τμήματος και για τον τύπο του σωλήνα που χρησιμοποιείται· ή
2. χαλύβδινη επένδυση, πάχους τουλάχιστον 1,8 χιλιοστόμετρο και μήκους τουλάχιστον 900 χιλιοστόμετρων για διαμέτρους σωληνώσεων μεγαλύτερη ή ίση 150 χιλιοστόμετρα και τουλάχιστον 600 χιλιοστόμετρων για διάμετρο σωληνώσεων μικρότερη από 150 χιλιοστόμετρα (η οποία να ισαπέχει κατά προτίμηση και από τα δύο άκρα του τμήματος).

Η σωλήνωση θα συνδέεται στα άκρα της επένδυσης με φλάντζες ή συνδέσεις. Ειδικά, το διάκενο μεταξύ της επένδυσης και του σωλήνα δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα 2,5 χιλιοστόμετρα ή το διάκενο μεταξύ σωλήνα και επένδυσης θα καλυφθεί με τη χρήση κάποιου πυράντοχου ή άλλου κατάλληλου υλικού.

3. Οι σωλήνες που διαπερνούν τμήματα κλάσης «A» ή «B» πρέπει να είναι κατασκευασμένοι από εγκεκριμένα υλικά, λαμβανομένης υπόψη της θερμοκρασίας που απαιτείται να αντέχουν αυτά τα τμήματα.

Σε πλοία χρονολογίας κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, οι μη μονωμένες μεταλλικές σωληνώσεις που διαπερνούν τμήματα κλάσης «A» ή «B» πρέπει να είναι κατασκευασμένες από υλικά με θερμοκρασία τήξης τουλάχιστον 950 °C για τμήματα κλάσης «A-0» και 850 °C για τμήματα κλάσης «B-0».

4. Στους χώρους ενδιαιτήσεως, στους χώρους υπηρεσίας ή στους σταθμούς ελέγχου, οι σωλήνες που προβλέπονται για τη μεταφορά πετρελαίου ή άλλων εύφλεκτων υγρών θα πρέπει να αποτελούνται από κατάλληλο υλικό και να είναι ενδεδειγμένης κατασκευής από πλευράς κινδύνου πυρκαϊάς.
5. Δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται υλικά που με τη θερμότητα καθίστανται αμέσως αναποτελεσματικά για τους ευδαίους (μπούνια), τις αποχετεύσεις των χώρων υγιεινής και άλλα στόμια εκροής που βρίσκονται κοντά στην ίσαλο γραμμή και όπου η αστοχία του υλικού σε περίπτωση πυρκαϊάς θα αύξανε τον κίνδυνο κατακλύσεως.
6. Οι ηλεκτρικές θερμάστρες, αν χρησιμοποιούνται, πρέπει να στερεώνονται στη θέση τους και να κατασκευάζονται έτσι ώστε να περιορίζεται στο ελάχιστο ο κίνδυνος πυρκαϊάς. Καμία θερμάστρα δεν πρέπει να φέρει στοιχείο εκτεθειμένο έτσι ώστε υφάσματα, κουρτίνες ή άλλα παρόμοια υλικά να μπορούν να περικαίονται ή να αναφλέγονται από τη θερμότητα που προέρχεται από το στοιχείο.
7. Όλα τα δοχεία απορριμμάτων πρέπει να είναι κατασκευασμένα από πυρίμαχα υλικά και να μην διαθέτουν ανοίγματα στις πλευρές ή στη βάση τους.
8. Σε χώρους όπου είναι πιθανή η διείσδυση προϊόντων πετρελαίου, η επιφάνεια της μονώσεως πρέπει να είναι αδιαπέραστη από το πετρέλαιο ή τους ατμούς του.

NEA ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ A, B, Γ και Δ: Στους χώρους όπου υπάρχει κίνδυνος να πέσουν πετρέλαια ή να υπάρχουν ατμοί πετρελαίου, όπως π.χ. στα μηχανοστάσια κατηγορίας A, η επιφάνεια του μονωτικού υλικού πρέπει να είναι αδιάβροχη στα πετρέλαια και τους ατμούς πετρελαίου. Όταν υπάρχει επικάλυψη με άτρητη λαμαρίνα ή άλλο άκαυστο υλικό (όχι αλουμίνιο) που αποτελεί την τελευταία υλική επιφάνεια, η επικάλυψη αυτή μπορεί να ενώνεται με ραφές, ήλωση κ.λπ.

9. Τα ερμάρια χρωμάτων και τα ερμάρια εύφλεκτων υγρών πρέπει να προστατεύονται από εγκεκριμένο σύστημα πυρόσβεσης που να επιτρέπει στο πλήρωμα να σβήνει τυχόν φωτιά χωρίς να μπαίνει μέσα στον οικείο χώρο.

Σε πλοία με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά:

1. Τα ερμάρια που περιέχουν χρώματα προστατεύονται από:

1.1. ένα σύστημα διοξειδίου του άνθρακα, σχεδιασμένο για να παρέχει τον ελάχιστο όγκο ελεύθερου αερίου ίσου με το 40 % του συνολικού όγκου του προστατευμένου χώρου,

1.2. ένα σύστημα ξηρής σκόνης, σχεδιασμένο για ελάχιστη παροχή 0,5 kg σκόνης/m³,

1.3. ένα σύστημα ψεκασμού νερού ή καταιωνιστήρων, σχεδιασμένο για παροχή 5 l/m³ λεπτό. Τα συστήματα ψεκασμού νερού μπορούν να είναι συνδεδεμένα με την κύρια παροχή νερού του πλοίου· ή

1.4. ένα σύστημα παροχής αντίστοιχης προστασίας, όπως καθορίζεται από την αρχή του κράτους σημαίας.

Σε κάθε περίπτωση, υπάρχει δυνατότητα χειρισμού του συστήματος εξωτερικά του προστατευμένου χώρου.

2. Τα ερμάρια εύφλεκτων υγρών πρέπει να προστατεύονται από κατάλληλο σύστημα πυρόσβεσης, εγκεκριμένο από την αρχή του κράτους σημαίας.

3. Για τα ερμάρια σε μια επιφάνεια καταστρώματος μικρότερη από 4 m², η οποία δεν παρέχει πρόσβαση σε χώρους ενδιαίτησεως, είναι δυνατό να εγκριθεί ένας φορητός πυροσβεστήρας διοξειδίου του άνθρακα που θα παρέχει ένα ελάχιστο όγκο ελεύθερου αερίου ίσου με το 40 % του συνολικού όγκου του χώρου, αντί για ένα σταθερό σύστημα.

Μέσα στο ερμάριο προβλέπεται μια θύρα εκροής που θα επιτρέπει την εκκένωση του πυροσβεστήρα χωρίς να απαιτείται η είσοδος στον προστατευμένο χώρο. Οι απαιτούμενοι φορητοί πυροσβεστήρες θα στοιβάζονται παρακείμενα στη θύρα. Εναλλακτικά, μπορεί να προβλέπεται μια σύνδεση μέσω θύρας ή εύκαμπτου σωλήνα, ώστε να διευκολύνεται η χρήση της κύριας παροχής νερού πυρκαϊάς.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Α, Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

10. Φριτζές και συσκευές βρασίματος και ψησίματος:

Όταν έχουν εγκατασταθεί και χρησιμοποιούνται φριτζές και συσκευές βρασίματος και ψησίματος σε χώρους εκτός των κύριων μαγειρείων, η αρχή του κράτους σημαίας επιβάλλει επιπλέον μέτρα ασφαλείας σχετικά με τους ειδικούς κινδύνους πυρκαϊάς που συνδέονται με τη χρήση αυτού του εξοπλισμού.

Σε πλοία με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, ο εξοπλισμός για μαγείρεμα με καυτό λίπος θα διαθέτει τα εξής:

1. ένα αυτόματο ή χειροκίνητο σύστημα πυρόσβεσης το οποίο έχει ελεγχθεί βάσει κάποιου διεθνούς προτύπου, σύμφωνα με την έκδοση του ISO 15371:2000 για τα συστήματα πυρόσβεσης, για την προστασία του εξοπλισμού μαγειρείων για μαγείρεμα με καυτό λίπος·
2. ένας κύριος και ένας εφεδρικός θερμοστάτης με συναγερμό για την προειδοποίηση του χειριστή σε περίπτωση αστοχίας ενός θερμοστάτη·
3. διατάξεις για την αυτόματη διακοπή ρεύματος σε περίπτωση ενεργοποίησης του συστήματος πυρόσβεσης·
4. συναγερμός που υποδηλώνει τη λειτουργία του συστήματος πυρόσβεσης στα μαγειρεία στα οποία είναι εγκατεστημένος ο εξοπλισμός· και
5. όργανα ελέγχου της χειροκίνητης λειτουργίας του συστήματος πυρόσβεσης, με ευκρινή σήμανση, για άμεση χρήση από το πλήρωμα.

Σε πλοία με χρονολογία κατασκευής πριν την 1η Ιανουαρίου 2003, οι νέες εγκαταστάσεις για τον εξοπλισμό για μαγείρεμα με καυτό λίπος θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις αυτής της παραγράφου.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Α, Β, Γ ΚΑΙ Δ:

11. Γέφυρες θερμότητας:

Κατά την υλοποίηση των αντιπυρικών μέτρων, η αρχή του κράτους σημαίας λαμβάνει μέτρα ώστε να προλαμβάνεται η μετάδοση θερμότητας μέσω γεφυρών θερμότητας, π.χ. μεταξύ καταστρωμάτων και διαφραγμάτων.

Σε πλοία με χρονολογία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, η μόνωση ενός καταστρώματος ή διαφράγματος θα πραγματοποιείται μετά το σημείο διάτρησης, το σημείο τομής ή την απόληξη κατά μήκος τουλάχιστον 450 χιλιοστών σε περίπτωση κατασκευών από χάλυβα ή αλουμίνιο. Εάν σε ένα χώρο παρεμβάλλεται ένα κατάστρωμα ή διάφραγμα προτύπου κλάσης «Α» με μόνωση διαφορετικών βαλβίδων, η μόνωση με την υψηλότερη τιμή θα συνεχίζεται επί του καταστρώματος ή του διαφράγματος, η δε μόνωση με τη μικρότερη τιμή θα συνεχίζεται κατά μήκος τουλάχιστον 450 χιλιοστών.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Α, Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

12. Περιέκτες αερίων υπό πίεση:

Όλοι οι φορητοί περιέκτες πεπιεσμένων, υγροποιημένων ή αποσυντεθειμένων υπό πίεση αερίων που ενδέχεται να τροφοδοτήσουν τυχόν πυρκαϊά πρέπει αμέσως μετά τη χρήση τους να τοποθετούνται σε κατάλληλο μέρος πάνω από το κατάστρωμα των διαφραγμάτων, από όπου να υπάρχει άμεση πρόσβαση στο ανοιχτό κατάστρωμα.

13. Σχέδια ετοιμότητας (R 20)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Σε όλα τα πλοία εκτίθενται μονίμως τα σχέδια της γενικής διαρρύθμισής τους για την καθοδήγηση των αξιωματικών του σκάφους, στα οποία σημειώνονται επακριβώς για κάθε κατάστρωμα οι σταθμοί ελέγχου, οι διάφοροι τομείς πυροπροστασίας που περικλείονται από τμήματα κλάσης Α, οι τομείς που περικλείονται από τμήματα κλάσης Β με τα συστήματα πυρανίχνευσης και συναγερμού πυρκαϊάς, τις εγκαταστάσεις καταιωνιστήρων, τα πυροσβεστικά μέσα, τα μέσα πρόσβασης στα διάφορα διαμερίσματα, καταστρώματα, κ.λπ. και το σύστημα εξαερισμού, περιλαμβανομένων λεπτομερειών για τις θέσεις ελέγχου των ανεμιστήρων, τη θέση των κλαπέτων απομόνωσης πυρός και τους αριθμούς αναγνώρισης των ανεμιστήρων εξαερισμού που εξυπηρετούν κάθε τομέα. Ως εναλλακτική λύση, μπορεί οι προαναφερθείσες λεπτομέρειες να περιέχονται σε φυλλάδιο, αντίγραφο του οποίου πρέπει να διατίθεται για κάθε αξιωματικό, και ένα αντίγραφο να βρίσκεται ανά πάσα στιγμή διαθέσιμο επί του σκάφους σε θέση προς την οποία να εξασφαλίζεται απρόσκοπτη πρόσβαση. Τα σχέδια και τα φυλλάδια πρέπει να ενημερώνονται και οιοσδήποτε μεταβολές πρέπει να καταγράφονται σε αυτά το ταχύτερο δυνατό. Οι περιγραφές στα εν λόγω σχέδια και φυλλάδια πρέπει να γίνονται στην επίσημη γλώσσα του κράτους σημαίας. Εάν η γλώσσα αυτή δεν είναι τα αγγλικά ή τα γαλλικά, συμπεριλαμβάνεται υποχρεωτικά μετάφραση σε μία από αυτές τις γλώσσες. Σε περίπτωση που το πλοίο εκτελεί εσωτερικά δρομολόγια σε άλλο κράτος μέλος, επιβάλλεται να περιλαμβάνεται μετάφραση στην επίσημη γλώσσα του συγκεκριμένου κράτους υποδοχής, εφόσον η γλώσσα αυτή δεν είναι τα αγγλικά ή τα γαλλικά.

Για τα νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ με χρονολογία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, οι πληροφορίες που παρέχονται μαζί με τα απαιτούμενα σχέδια ετοιμότητας και τα φυλλάδια, καθώς και τα γραφικά σύμβολα των σχεδίων ετοιμότητας θα συμμορφώνονται με τα ψηφίσματα Α.756 (18) και Α.654 (16) του ΙΜΟ.

2. Σε όλα τα πλοία, ένα αντίγραφο των σχεδίων ετοιμότητας ή ένα φυλλάδιο με τα σχέδια αυτά φυλάσσεται μονίμως σε ευδιάκριτα σημειωμένο, καιροστεγή κλειστό χώρο εκτός του υπερστεγάσματος για τη διευκόλυνση του πυροσβεστικού προσωπικού της ακτής.

14. Επιχειρησιακή ετοιμότητα και συντήρηση

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Γενικές απαιτήσεις

Κατά τη λειτουργία του πλοίου, τα συστήματα και οι συσκευές πυροπροστασίας και πυρόσβεσης πρέπει να διατηρούνται πάντοτε έτοιμα προς χρήση.

Ένα πλοίο θεωρείται ότι βρίσκεται εκτός υπηρεσίας όταν:

1. τελεί υπό επισκευή ή αποθήκευση (αγκυροβολημένο ή σε λιμένα) ή βρίσκεται στη δεξαμενή ναυπηγείου·
2. είναι δηλωμένο ως εκτός υπηρεσίας από τον ιδιοκτήτη ή τον εκπρόσωπο του ιδιοκτήτη· και
3. δεν υπάρχουν επιβάτες στο πλοίο.

Τα παρακάτω συστήματα πυροπροστασίας διατηρούνται σε καλή κατάσταση ώστε να εξασφαλίζεται ικανοποιητική λειτουργία τους σε περίπτωση πυρκαϊάς:

1.1. Επιχειρησιακή ετοιμότητα

1. δομική πυροπροστασία, συμπεριλαμβανομένων πυράντοχων χωρισμάτων και προστασία ανοιγμάτων και οπών σε αυτά τα χωρίσματα,
2. Μόνιμα συστήματα ανιχνεύσεως και συναγερμού πυρκαϊάς, και
3. Συστήματα και συσκευές διαφυγής.

Τα πυροσβεστικά συστήματα και οι συσκευές διατηρούνται σε καλή κατάσταση και είναι διαθέσιμα προς άμεση χρήση ανά πάσα στιγμή. Οι φορητοί πυροσβεστήρες που έχουν εκκενωθεί θα αναγομώνονται άμεσα ή θα αντικαθίστανται από ισοδύναμη μονάδα.

1.2. Συντήρηση, δοκιμές και επιθεωρήσεις

Η συντήρηση, οι δοκιμές και οι επιθεωρήσεις πρέπει να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του IMO και με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η αξιοπιστία των συστημάτων και συσκευών πυροπροστασίας.

Ένα σχέδιο συντήρησης θα κρατείται επί του πλοίου και θα είναι διαθέσιμο για επιθεώρηση, όποτε απαιτείται από την αρχή του κράτους σημαίας.

Το σχέδιο συντήρησης θα περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα συστήματα και συσκευές πυροπροστασίας και πυρόσβεσης, εφόσον είναι εγκατεστημένα:

1. πυροσβεστικές σωληνώσεις, αντλίες και πυροσβεστικοί κρουνοί, συμπεριλαμβανομένων εύκαμπτων σωλήνων και ακροφύσιων·
2. μόνιμα συστήματα ανιχνεύσεως και συναγερμού πυρκαϊάς·
3. μόνιμα συστήματα πυρόσβεσης και άλλες συσκευές πυρόσβεσης·
4. αυτόματα συστήματα καταιωνιστήρων και ανιχνεύσεως και συναγερμού πυρκαϊάς·
5. συστήματα εξαερισμού, συμπεριλαμβανομένων κλαπέτων απομόνωσης πυρός και καπνού, ανεμιστήρων και των οργάνων ελέγχων αυτών·
6. κράτηση έκτακτης ανάγκης της παροχής καυσίμου·
7. πυροσβεγείς θύρες μαζί με τα όργανα ελέγχου τους·
8. γενικά συστήματα συναγερμού·
9. αναπνευστικές συσκευές για διαφυγή έκτακτης ανάγκης·
10. φορητοί πυροσβεστήρες με εφεδρικές γομώσεις· και
11. εξάρτηση πυροσβέστη.

Το πρόγραμμα συντήρησης μπορεί να είναι μηχανοργανωμένο.

2. Πρόσθετες απαιτήσεις

Για νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ, με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, τα οποία μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες, πρέπει να αναπτυχθεί ένα σχέδιο συντήρησης για συστήματα φωτισμού σε χαμηλή θέση και συστήματα αναγγελιών, επιπλέον του σχεδίου συντήρησης στο οποίο αναφέρεται η παράγραφος .1.2.

15. Οδηγίες, εκπαίδευση και ασκήσεις επί του πλοίου

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ:

1. Οδηγίες, καθήκοντα και οργάνωση

1. Τα μέλη του πληρώματος θα λαμβάνουν οδηγίες για την πυρασφάλεια επί του πλοίου.
2. Τα μέλη του πληρώματος θα λαμβάνουν οδηγίες για τα καθήκοντα που τους ανατίθενται.
3. Θα συσταθούν ομάδες αρμόδιες για την πυρόσβεση. Αυτές οι ομάδες θα έχουν τη δυνατότητα να εκπληρώνουν τα καθήκοντά τους ανά πάσα στιγμή κατά τη λειτουργία του πλοίου.

2. Εκπαίδευση και ασκήσεις επί του πλοίου

1. Τα μέλη του πληρώματος εκπαιδεύονται προκειμένου να εξοικειωθούν με τις διαρρυθμίσεις του πλοίου και να γνωρίζουν τη θέση και τη λειτουργία όλων των πυροσβεστικών συστημάτων και συσκευών που μπορεί να χρειαστεί να χρησιμοποιήσουν.

2. Η εκπαίδευση στη χρήση των αναπνευστικών συσκευών για διαφυγή έκτακτης ανάγκης πρέπει να θεωρείται μέρος της εκπαίδευσης επί του πλοίου.
3. Οι επιδόσεις των μελών του πληρώματος στα οποία έχουν ανατεθεί τα καθήκοντα πυρόσβεσης θα αξιολογούνται περιοδικά, μέσω εκπαίδευσης και ασκήσεων πυρόσβεσης, προκειμένου να εντοπιστούν οι τομείς που χρήζουν βελτιώσεων, να εξασφαλιστεί ένα ικανοποιητικό επίπεδο ικανοτήτων πυρόσβεσης και να διασφαλιστεί η επιχειρησιακή ετοιμότητα της οργάνωσης πυρόσβεσης.
4. Ο σχεδιασμός και η εφαρμογή της εκπαίδευσης επί του πλοίου σχετικά με τη χρήση των συστημάτων και συσκευών πυρόσβεσης του πλοίου θα συμμορφώνεται με τις διατάξεις του κανονισμού III/19.4.1 της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί.
5. Εκτελούνται και καταγράφονται ασκήσεις πυρόσβεσης σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών III/19.3.4, III/19.5 και III/30 της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί.

3. Εγχειρίδια εκπαιδεύσεως

Σε κάθε τραπέζα και αίθουσα αναψυχής του πληρώματος ή σε κάθε καμπίνα του πληρώματος πρέπει να προβλέπεται εγχειρίδιο εκπαιδεύσεως. Το εγχειρίδιο εκπαιδεύσεως πρέπει να είναι συνταγμένο στη γλώσσα εργασίας του πλοίου. Το εγχειρίδιο εκπαιδεύσεως, το οποίο μπορεί να αποτελείται από πολλούς τόμους, θα περιέχει τις οδηγίες και τις πληροφορίες που απαιτούνται από την παρούσα παράγραφο με κατανοητούς όρους, που θα συνοδεύονται κατά το δυνατόν από εικόνες. Κάθε τμήμα αυτών των πληροφοριών μπορεί να παρέχεται με τη μορφή οπτικοακουστικών βοηθημάτων αντί του εγχειριδίου. Το εγχειρίδιο εκπαιδεύσεως επεξηγεί αναλυτικά τα ακόλουθα:

1. τις γενικές πρακτικές και προφυλάξεις πυρασφάλειας που σχετίζονται με τους κινδύνους από το κάπνισμα, τους κινδύνους ηλεκτρικής προελεύσεως, τους κινδύνους από εύφλεκτα υγρά και παρόμοιους συνήθεις κινδύνους σε ένα πλοίο·
2. τις γενικές οδηγίες σχετικά με τις δραστηριότητες και τις διαδικασίες πυρόσβεσης, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών για την ειδοποίηση σε περίπτωση πυρκαϊάς και τη χρήση των χειροκίνητων σημείων κλήσεων·
3. τις σημασίες των συναγερμών του πλοίου·
4. τη λειτουργία και την χρήση των συστημάτων και συσκευών πυρόσβεσης·
5. τη λειτουργία και χρήση πυροστεγών θυρών·
6. λειτουργία και χρήση κλαπέτων απομόνωσης πυρός και καπνού· και
7. συστήματα και συσκευές διαφυγής.

4. Σχέδια ετοιμότητας

Τα σχέδια ετοιμότητας πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κανονισμού II-2/A-13.

16. Λειτουργίες

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Για την παροχή πληροφοριών και οδηγιών σχετικά με τις κατάλληλες λειτουργίες χειρισμού πλοίου και φορτίου σε σχέση με την πυρασφάλεια, πρέπει να παρέχονται επιχειρησιακά φυλλάδια επί του πλοίου.
2. Τα απαιτούμενα επιχειρησιακά φυλλάδια θα περιέχουν τις απαραίτητες πληροφορίες και οδηγίες για την ασφαλή εκτέλεση των λειτουργιών χειρισμού πλοίου και φορτίου σε σχέση με την πυρασφάλεια. Το φυλλάδιο θα περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τα καθήκοντα του πληρώματος όσον αφορά τη γενικότερη πυρασφάλεια του πλοίου κατά τη φόρτωση και αποφόρτωση φορτίου κατά τον πλου. Για πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία, το φυλλάδιο πυρασφάλειας θα παραπέμπει στις σχετικές οδηγίες πυρόσβεσης και χειρισμού φορτίου έκτακτης ανάγκης που περιλαμβάνονται στον διεθνή κώδικα θαλάσσιων επικινδύνων φορτίων.
3. Το επιχειρησιακό φυλλάδιο πυρασφάλειας πρέπει να είναι συνταγμένο στη γλώσσα εργασίας του πλοίου.
4. Το επιχειρησιακό φυλλάδιο πυρασφάλειας δύναται να χρησιμοποιηθεί σε συνδυασμό με τα εγχειρίδια εκπαιδεύσεως που απαιτούνται από τον κανονισμό II-2/A/15.3.

ΜΕΡΟΣ Β

ΜΕΤΡΑ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1. Φέρων σκελετός (R 23)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Το κύτος, οι υπερκατασκευές, τα δομικά διαφράγματα, τα καταστρώματα και τα υπερστεγάσματα είναι κατασκευασμένα από χάλυβα ή άλλο ισοδύναμο υλικό. Όσον αφορά την εφαρμογή του ορισμού του χάλυβα ή άλλου ισοδύναμου υλικού που δίδεται στον κανονισμό II-2/A/2.7, η «προβλεπόμενη έκθεση στη φωτιά» είναι σύμφωνη με τα πρότυπα ακεραιότητας και μόνωσης των πινάκων των κανονισμών 4 και 5. Για παράδειγμα, όταν τμήματα όπως τα καταστρώματα ή οι πλευρές και τα άκρα των υπερστεγασμάτων επιτρέπεται να έχουν πυροστεγανότητα «B-0» η «προβλεπόμενη έκθεση στη φωτιά» θα ανέρχεται σε μισή ώρα.
2. Ωστόσο, σε περιπτώσεις κατά τις οποίες οιοδήποτε τμήμα της δομής αποτελείται από κράματα αλουμινίου ισχύουν τα εξής:
 1. Η μόνωση των στοιχείων από κράματα αλουμινίου των τμημάτων κλάσης «Α» ή «Β», εξαιρουμένων των δομικών στοιχείων τα οποία δεν είναι φέροντα, είναι τέτοια ώστε η θερμοκρασία του δομικού πυρήνα να μην αυξάνει περισσότερο από 200 °C πάνω από τη θερμοκρασία περιβάλλοντος καθ' οιανδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια της προβλεπόμενης έκθεσης κατά την πρότυπη δοκιμή πυρός.
 2. Ιδιαίτερη σημασία πρέπει να αποδίδεται στη μόνωση των δομικών στοιχείων από κράματα αλουμινίου σε κίνες και κιονίσκους και άλλα δομικά στοιχεία που υποστηρίζουν χώρους στοιβασίας και καθέλκυσης σωσίβιων λέμβων και σχεδίων και επιβίβασης σ' αυτές καθώς και τμήματα κλάσης «Α» και «Β», προκειμένου να εξασφαλιστεί:
 1. ότι για τα δομικά στοιχεία τα οποία υποστηρίζουν χώρους σωσίβιων λέμβων και σχεδίων και τμήματα κλάσης «Α», ο περιορισμός της αύξησης θερμοκρασίας κατά την παράγραφο .2.1 ισχύει μετά από μία ώρα και
 2. ότι για τα δομικά στοιχεία τα οποία απαιτείται να υποστηρίζουν τμήματα κλάσης «Β», ο περιορισμός της αύξησης θερμοκρασίας κατά την παράγραφο .2.1 ισχύει μετά από μισή ώρα.
 3. Οι στεφάνες και τα περιβλήματα των χώρων μηχανοστασίου είναι κατασκευασμένα από καταλλήλως μονωμένο χάλυβα και τα ενδεχόμενα ανοίγματα, εφόσον υφίστανται, θα πρέπει να έχουν τη σωστή διάταξη και να προστατεύονται ώστε να παρεμποδίζεται η μετάδοση της φωτιάς.

2. Κύριες κατακόρυφες ζώνες και οριζόντιες ζώνες (R 24)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

- 1.1. Σε πλοία τα οποία μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες, το κύτος, οι υπερκατασκευές και τα υπερστεγάσματα πρέπει να υποδιαιρούνται σε κύριες κατακόρυφες ζώνες με τμήματα κλάσης A-60.

Οι βαθμίδες και οι εσοχές πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο, αλλά όπου είναι απαραίτητες πρέπει επίσης να σχηματίζονται από τμήματα κλάσης A-60.

Όταν ένας χώρος ανοιχτού καταστρώματος, χώρος υγιεινής ή ανάλογος χώρος ή δεξαμενή, συμπεριλαμβανομένων των δεξαμενών καυσίμου πετρελαίου, κενός χώρος ή βοηθητικό μηχανοστάσιο που παρουσιάζει μικρό ή μηδενικό κίνδυνο πυρκαϊάς αποτελεί τη μία πλευρά του τμήματος, το πρότυπο δύναται να μειούται στο A-0.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

- 1.2. Στα νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ που μεταφέρουν έως 36 επιβάτες και στα υπάρχοντα πλοία της κατηγορίας Β που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες, το κύτος, οι υπερκατασκευές και τα υπερστεγάσματα που παρεμβάλλονται σε χώρους ενδιαιτήσεως και υπηρεσίας υποδιαιρούνται σε κύριες κατακόρυφες ζώνες με τμήματα κλάσης «Α». Τα τμήματα αυτά έχουν τιμές μόνωσης σύμφωνες με τους πίνακες του κανονισμού 5.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

2. Όσο είναι πρακτικά δυνατόν, τα διαφράγματα που σχηματίζουν τα τοιχώματα των κύριων κατακόρυφων ζωνών άνωθεν του καταστρώματος στεγανών πρέπει να είναι ευθυγραμμισμένα με τα στεγανά διαφράγματα υποδιαιρέσεως, που ευρίσκονται αμέσως κάτωθεν του καταστρώματος στεγανών. Το μήκος και το πλάτος των κύριων κατακόρυφων ζωνών μπορεί να φθάνει μέχρι 48 μέτρα, ώστε τα άκρα των κύριων κατακόρυφων ζωνών να συμπίπτουν με τα στεγανά διαφράγματα υποδιαιρέσεως ή να σχηματίζεται ένας μεγάλος κοινόχρηστος χώρος που καταλαμβάνει όλο το μήκος της κύριας κατακόρυφης ζώνης, με την προϋπόθεση η συνολική επιφάνεια της κύριας κατακόρυφης ζώνης να μην υπερβαίνει τα 1 600 m² σε οποιοδήποτε κατάστρωμα. Το μήκος ή το πλάτος κύριας κατακόρυφης ζώνης είναι η μέγιστη απόσταση μεταξύ των πλέον απομακρυσμένων σημείων των διαφραγμάτων που την οριοθετούν.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΥΣ ΑΠΟ 36 ΕΠΙΒΑΤΕΣ:

3. Τα διαφράγματα αυτά εκτείνονται από κατάστρωμα σε κατάστρωμα και μέχρι το εξωτερικό περίβλημα ή άλλα όρια του πλοίου.
4. Εφόσον μια κύρια κατακόρυφη ζώνη υποδιαιρείται με οριζόντια τμήματα κλάσης «Α» σε οριζόντιες ζώνες ώστε να εξασφαλίζεται το κατάλληλο φράγμα μεταξύ των ζωνών του πλοίου που προστατεύονται με καταιωνιστήρες και εκείνων που δεν προστατεύονται κατ' αυτόν τον τρόπο, τα τμήματα εκτείνονται μεταξύ των συνεχόμενων διαφραγμάτων κύριας κατακόρυφης ζώνης και έως το εξωτερικό περίβλημα ή τα εξωτερικά όρια του πλοίου και μονώνονται σύμφωνα με τις τιμές πυρομόνωσης και πυροστεγανότητας του πίνακα 4.2 όσον αφορά νέα πλοία που μεταφέρουν πάνω από 36 επιβάτες και του πίνακα 5.2. όσον αφορά νέα πλοία που μεταφέρουν έως 36 επιβάτες και για υπάρχοντα πλοία κατηγορίας Β που μεταφέρουν πάνω από 36 επιβάτες.
5.
 1. Σε πλοία που σχεδιάζονται για ειδικούς σκοπούς, όπως για τη μεταφορά αυτοκινήτων ή σιδηροδρομικών οχημάτων, όπου η πρόβλεψη διαφραγμάτων κύριας κατακόρυφης ζώνης θα αντίκειτο στο σκοπό για τον οποίο προορίζεται το πλοίο, πρέπει να εξασφαλίζεται ισοδύναμη προστασία μέσω της διάτρησης του χώρου σε οριζόντιες ζώνες.
 2. Ωστόσο, στα πλοία με χώρους ειδικής κατηγορίας, οιοσδήποτε τέτοιος χώρος πρέπει να είναι σύμφωνος με τις ισχύουσες διατάξεις του κανονισμού II-2/B/14 και, εφόσον η συμμόρφωση αυτή είναι ασυμβίβαστη με την τήρηση άλλων απαιτήσεων αυτού του μέρους, υπερσχύουν οι απαιτήσεις του κανονισμού II-2/B/14.

3. **Διαφράγματα εντός των κυρίων κατακόρυφων ζωνών (R 25)**

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΥΣ ΑΠΟ 36 ΕΠΙΒΑΤΕΣ:

- 1.1. Στα νέα πλοία τα οποία μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες, όλα τα διαφράγματα τα οποία δεν απαιτείται να είναι τμήματα κλάσης «Α», είναι τουλάχιστον τμήματα κλάσης «Β» ή «Γ» όπως προβλέπεται στους πίνακες του κανονισμού 4. Όλα τα εν λόγω τμήματα μπορούν να φέρουν επένδυση από καύσιμα υλικά, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 11.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΕΩΣ 36 ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΥΣ ΑΠΟ 36 ΕΠΙΒΑΤΕΣ:

- 1.2. Στα νέα πλοία που μεταφέρουν έως και 36 επιβάτες και στα υπάρχοντα πλοία κατηγορίας Β που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες, όλα τα διαφράγματα στους χώρους ενδιαιτήσεως και υπηρεσίας, τα οποία δεν απαιτείται να είναι τμήματα κλάσης «Α» είναι τουλάχιστον τμήματα κλάσης «Β» ή «Γ» όπως προβλέπουν οι πίνακες του κανονισμού 5.

Όλα αυτά τα τμήματα μπορούν να φέρουν επένδυση από καύσιμα υλικά σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 11.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

2. Στα νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ που μεταφέρουν έως 36 επιβάτες και στα υπάρχοντα πλοία της κατηγορίας Β που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες, όλα τα διαφράγματα διαδρόμου, τα οποία δεν απαιτείται να είναι τμήματα κλάσης «Α», είναι τμήματα κλάσης «Β» και εκτείνονται από κατάστρωμα σε κατάστρωμα με τις εξής εξαιρέσεις:

1. Σε περίπτωση κατά την οποία και στις δύο πλευρές του διαφράγματος υπάρχουν συνεχόμενες οροφές ή επενδύσεις κλάσης «Β», το τμήμα του διαφράγματος πίσω από τη συνεχόμενη οροφή ή επένδυση θα πρέπει να είναι από υλικό το οποίο, από άποψη πάχους και σύστασης, είναι αποδεκτό για την κατασκευή τμημάτων κλάσης «Β» αλλά ανταποκρίνεται στα πρότυπα ακεραιότητας της κλάσης «Β» μόνον όσο είναι εύλογο και εφικτό.
2. Στα πλοία που προστατεύονται από αυτόματο σύστημα καταιωνιστήρων, ανταποκρινόμενο στις διατάξεις του κανονισμού 8 του μέρους Α του παρόντος κεφαλαίου, τα διαφράγματα διαδρόμου από υλικά κλάσης «Β» μπορούν να καταλήγουν σε οροφή στο διάδρομο, υπό την προϋπόθεση ότι η οροφή αυτή είναι από υλικό το οποίο από πλευράς πάχους και σύστασης κρίνεται αποδεκτό για την κατασκευή τμημάτων κλάσης «Β».

Κατά παρέκκλιση των απαιτήσεων των κανονισμών 4 και 5, αυτά τα διαφράγματα και οροφές θα πρέπει να ανταποκρίνονται στα πρότυπα ακεραιότητας της κλάσης «Β» μόνον όσο είναι εύλογο και εφικτό. Όλες οι θύρες και τα πλαίσια θυρών στα εν λόγω διαφράγματα αποτελούνται από άκαυστα υλικά και είναι κατασκευασμένα και τοποθετημένα κατά τρόπον ώστε να εξασφαλίζουν ουσιαστική αντίσταση στη φωτιά.

3. Όλα τα διαφράγματα τα οποία απαιτείται να είναι τμήματα κλάσης «Β» εκτός των διαφραγμάτων διαδρόμου κατά την παράγραφο .2, εκτείνονται από κατάστρωμα σε κατάστρωμα και έως το εξωτερικό περίβλημα ή άλλα όρια του πλοίου εκτός εάν οι συνεχόμενες οροφές και επενδύσεις κλάσης «Β» που είναι τοποθετημένες και στις δύο πλευρές των διαφραγμάτων έχουν τουλάχιστον την ίδια αντοχή στη φωτιά όπως τα διαφράγματα, οπότε το διάφραγμα μπορεί να καταλήγει στη συνεχόμενη οροφή ή επένδυση.

4. **Πυροστεγανότητα των διαφραγμάτων και των καταστροφμάτων στα νέα πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες (R 26)**

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Επιπρόσθετα προς τη συμμόρφωση με ειδικές διατάξεις για την πυροστεγανότητα των διαφραγμάτων και των καταστροφμάτων που προβλέπονται σε άλλα σημεία αυτού του μέρους, η ελάχιστη πυροστεγανότητα όλων των διαφραγμάτων και καταστροφμάτων πρέπει να είναι εκείνη που καθορίζεται στους πίνακες 4.1 και 4.2.

2. Η εφαρμογή των πινάκων υπόκειται στις εξής απαιτήσεις:

1. Ο πίνακας 4.1 ισχύει για τα διαφράγματα που δεν οριοθετούν κύριες κατακόρυφες ζώνες, ούτε οριζόντιες ζώνες.

Ο πίνακας 4.2 ισχύει για τα καταστροφάματα που δεν σχηματίζουν βαθμίδες σε κύριες κατακόρυφες ζώνες, ούτε οριοθετούν οριζόντιες ζώνες.

2. Για τον προσδιορισμό των κατάλληλων προτύπων πυροστεγανότητας που πρέπει να εφαρμόζονται στα τοιχώματα μεταξύ συνεχόμενων χώρων, οι χώροι αυτοί κατατάσσονται ανάλογα με τον κίνδυνο πυρκαϊάς στις κατηγορίες (1) έως (14). Όταν το περιεχόμενο και η χρήση ενός χώρου είναι τέτοια ώστε να δημιουργούνται αμφιβολίες ως προς την κατάταξη για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ο χώρος αυτός πρέπει να θεωρείται ως χώρος της κατηγορίας που υπόκειται στις πιο αυστηρές απαιτήσεις για τα τοιχώματα. Ο τίτλος κάθε κατηγορίας αντιπροσωπεύει ένα τύπο χώρου και όχι περιοριστική τάξη. Οι αριθμοί σε παρένθεση πριν από κάθε κατηγορία παραπέμπουν στην ισχύουσα στήλη ή γραμμή των πινάκων.

- 1) Σταθμοί ελέγχου:

- χώροι που περιέχουν τις πηγές ηλεκτρικής ενέργειας και φωτισμού έκτακτης ανάγκης,
- οiakιστήριο και θάλαμος χαρτών,
- χώροι όπου βρίσκεται ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνιών του πλοίου,
- θάλαμοι πυρόσβεσης, σταθμοί ελέγχου πυρκαϊάς και σταθμοί πυρανίχνευσης,
- θάλαμος ελέγχου για τις προωστικές μηχανές όταν ευρίσκεται εκτός του μηχανοστασίου προώσεως,
- χώροι που περιέχουν τον κεντρικό εξοπλισμό συναγερμού πυρκαϊάς,
- χώροι που περιέχουν τους σταθμούς και τον εξοπλισμό του κεντρικού συστήματος αναγγελιών κινδύνου.

- 2) Κλίμακες:

- εσωτερικές κλίμακες, ανελκυστήρες και κυλιόμενες κλίμακες (εκτός εκείνων που βρίσκονται εξ ολοκλήρου μέσα σε μηχανοστάσια) για επιβάτες και πλήρωμα και τα κλιμακοστάσιά τους,
- με την έννοια αυτή, μία κλίμακα κλειστή σε ένα μόνο επίπεδο, θεωρείται ως μέρος του χώρου από τον οποίο δεν χωρίζεται από πυροστεγή θύρα.

- 3) Διάδρομοι:

- διάδρομοι επιβατών και πληρώματος.

- 4) Σταθμοί εκκένωσης και εξωτερικές οδοί διαφυγής:

- χώροι στοιβασίας σωσίβιων σχεδίων,
- χώροι ανοιχτών καταστροφμάτων και κλειστά καταστροφάματα περιπάτου που σχηματίζουν σταθμούς επιβίβασης και καθελκύσεως σωσίβιων λέμβων και σχεδίων,
- σταθμοί συγκεντρώσεως, εσωτερικοί και εξωτερικοί,
- εξωτερικές κλίμακες και ανοικτά καταστροφάματα που χρησιμοποιούνται ως οδοί διαφυγής,
- η πλευρά του πλοίου έως την ίσαλο γραμμή που αντιστοιχεί στο μικρότερο βύθισμα, οι πλευρές των υπερκατασκευών και των υπερστεγασμάτων που ευρίσκονται κάτωθεν και παραπλεύρως των χώρων επιβίβασης στις σωσίβιες λέμβους και στους ολισθητήρες εκκένωσης.

- 5) Χώροι ανοικτών καταστροφμάτων:
- χώροι ανοικτών καταστροφμάτων και κλειστά καταστώματα περιπάτου μακριά από τους σταθμούς επιβίβασης και καθέλκυσης σωσιβίων λέμβων και σχεδίων,
 - ανοικτοί χώροι (ο χώρος στο εξωτερικό των υπερκατασκευών και των υπερστεγασμάτων).
- 6) Χώροι ενδιατήσεως μικρού κινδύνου πυρκαϊάς:
- καμπίνες που περιέχουν έπιπλα και εξοπλισμό περιορισμένου κινδύνου πυρκαϊάς,
 - γραφεία και ιατρεία που περιέχουν έπιπλα και εξοπλισμό περιορισμένου κινδύνου πυρκαϊάς,
 - κοινόχρηστοι χώροι που περιέχουν έπιπλα και εξοπλισμό περιορισμένου κινδύνου πυρκαϊάς και έχουν εμβαδόν καταστώματος μικρότερο των 50 m².
- 7) Χώροι ενδιατήσεως μετρίου κινδύνου πυρκαϊάς:
- χώροι όπως εκείνοι της κατηγορίας (6) ανωτέρω, αλλά που περιέχουν άλλα έπιπλα και εξοπλισμό εκτός εκείνων που παρουσιάζουν περιορισμένο κίνδυνο πυρκαϊάς,
 - κοινόχρηστοι χώροι που περιέχουν έπιπλα και εξοπλισμό περιορισμένου κινδύνου πυρκαϊάς και έχουν εμβαδόν καταστώματος 50 m² ή μεγαλύτερο,
 - μεμονωμένα ερμάρια και μικρές αποθήκες στους χώρους ενδιατήσεως επιφάνειας κάτω των 4 m² (όπου δεν στοιβάζονται εύφλεκτα υγρά),
 - καταστήματα,
 - αίθουσες προβολής κινηματογραφικών ταινιών και αποθήκευσης φιλμ,
 - μαγειρεία (χωρίς συσκευές με ανοιχτή φλόγα),
 - στεγνοκαθαριστήρια (στα οποία δεν στοιβάζονται εύφλεκτα υγρά),
 - εργαστήρια (στα οποία δεν στοιβάζονται εύφλεκτα υγρά),
 - φαρμακεία,
 - μικροί θάλαμοι στεγνωτηρίων (που έχουν εμβαδόν καταστώματος 4 m² ή μικρότερο),
 - θάλαμοι νομισμάτων,
 - χειρουργεία.
- 8) Χώροι ενδιατήσεως μεγαλύτερου κινδύνου πυρκαϊάς:
- κοινόχρηστοι χώροι που περιέχουν άλλα έπιπλα και εξοπλισμό εκτός εκείνων περιορισμένου κινδύνου πυρκαϊάς και έχουν εμβαδόν καταστώματος 50 m² ή μεγαλύτερο.
 - κουρέια και αίθουσες αισθητικής περιποίησης.
- 9) Χώροι υγιεινής και παρόμοιοι χώροι:
- κοινόχρηστες εγκαταστάσεις υγιεινής, λουτρά, αποχωρητήρια, κ.λπ.,
 - μικροί θάλαμοι πλυντηρίων,
 - εσωτερική πισίνα κολυμβήσεως,
 - μεμονωμένα κυλικεία που δεν περιέχουν μαγειρικές συσκευές στους χώρους ενδιατήσεως,
 - οι ιδιόχρηστες εγκαταστάσεις υγιεινής πρέπει να θεωρούνται ως τμήμα του χώρου στον οποίο ευρίσκονται.

10) Δεξαμενές, κενοί χώροι και χώροι βοηθητικών μηχανημάτων μικρού ή μηδενικού κινδύνου πυρκαϊάς:

- δεξαμενές νερού που αποτελούν τμήμα του σκελετού του πλοίου,
- κενοί χώροι και στεγανά παραφράγματα,
- χώροι βοηθητικών μηχανών οι οποίοι δεν περιέχουν μηχανήματα με σύστημα λιπάνσεως υπό πίεση και στους οποίους η αποθήκευση καυσίμων απαγορεύεται, όπως,
- θάλαμοι εξαερισμού και κλιματισμού, θάλαμος βαρούλκου (εργάτη) άγκυρας, θάλαμος μηχανισμού κινήσεως του πηδαλίου, θάλαμος εξοπλισμού σταθεροποιήσεως, θάλαμος ηλεκτροκινητήρα προώσεως, θάλαμοι που περιέχουν ηλεκτρικούς πίνακες και καθαρά ηλεκτρικό εξοπλισμό, εκτός των ηλεκτρικών μετασχηματιστών ελαίου (άνω των 10 kVA), σήραγγες ελικοφόρου άξονα και σήραγγες αγωγών, σήραγγες ελικοφόρου άξονα και σήραγγες αγωγών, χώροι για αντλίες και ψυκτικά μηχανήματα (που δεν χειρίζονται ούτε χρησιμοποιούν εύφλεκτα υγρά),
- κλειστές διόδους που εξυπηρετούν τους χώρους που σημειώνονται ανωτέρω,
- άλλες κλειστές διόδους, όπως γραμμές αγωγών και καλωδίων.

11) Χώροι βοηθητικών μηχανών, χώροι φορτίου, πετρελαιοδεξαμενές φορτίου και άλλες και λοιποί παρόμοιοι χώροι μετρίου κινδύνου πυρκαϊάς:

- δεξαμενές φορτίου πετρελαίου,
- κύπη, διόδους καλωδίων και στόμια κυτών φορτίου,
- θάλαμοι ψύξεως,
- δεξαμενές καυσίμου πετρελαίου (εφόσον είναι τοποθετημένες σε χωριστό χώρο, χωρίς μηχανήματα),
- σήραγγες ελικοφόρου άξονα και σήραγγες αγωγών που επιτρέπουν την αποθήκευση των καυσίμων,
- χώροι βοηθητικών μηχανών, όπως στην κατηγορία (10), οι οποίοι περιέχουν μηχανήματα με σύστημα λιπάνσεως υπό πίεση ή στους οποίους επιτρέπεται η αποθήκευση καυσίμων,
- σταθμοί πλήρωσεως καυσίμου πετρελαίου,
- χώροι που περιέχουν ηλεκτρικούς μετασχηματιστές ελαίου (άνω των 10 kVA),
- Χώροι που περιέχουν μικρές μηχανές εσωτερικής καύσεως, αποδιδόμενης ισχύος μέχρι 110 kW, που κινούν ηλεκτρογεννήτριες, αντλίες καταιονιστήρων, παραπετασμάτων νερού ή πυρκαϊάς, αντλίες υδρο-συλλεκτών, κ.λπ.,
- κλειστές διόδους που εξυπηρετούν τους ανωτέρω χώρους.

12) Μηχανοστάσια και κύρια μαγειρεία:

- χώροι κύριων μηχανών προώσεως (εκτός των θαλάμων ηλεκτροκινητήρων προώσεως) και λεβητοστάσια,
- χώροι βοηθητικών μηχανημάτων, εκτός εκείνων των κατηγοριών (10) και (11), οι οποίοι περιέχουν μηχανές εσωτερικής καύσεως ή άλλες μονάδες καύσεως πετρελαίου, θερμάνσεως ή αντήσεως,
- κύρια μαγειρεία και παραρτήματα αυτών,
- διόδους και περιβλήματα των προαναφερομένων χώρων.

13) Αποθήκες, εργαστήρια, κυλικεία, κ.λπ.:

- κύρια κυλικεία, ανεξάρτητα από τα μαγειρεία,
- κύριο πλυντήριο,
- μεγάλοι θάλαμοι στεγνωτηρίων (που έχουν εμβαδόν καταστρώματος μεγαλύτερο των 4 m²),
- διάφορες αποθήκες,
- χώροι ταχυδρομείου και αποσκευών,
- χώροι απορριμμάτων,
- εργαστήρια (που δεν αποτελούν τμήμα μηχανοστασίων, μαγειρείων, κ.λπ.),
- ερμάρια και αποθήκες επιφάνειας άνω των 4 m², εκτός των χώρων που προβλέπονται για την αποθήκευση εύφλεκτων υγρών.

14) Λοιποί χώροι στους οποίους στοιβάζονται εύφλεκτα υγρά:

- ερμάρια που περιέχουν χρώματα,
- αποθήκες που περιέχουν εύφλεκτα υγρά (συμπεριλαμβανομένων βαφών, φαρμάκων, κ.λπ.),
- εργαστήρια (στα οποία στοιβάζονται εύφλεκτα υγρά).

3. Όταν εμφανίζεται μόνο μία τιμή για την πυροστεγανότητα ενός τοιχώματος μεταξύ δύο χώρων, η τιμή αυτή ισχύει για όλες τις περιπτώσεις.

4. Η παύλα στους πίνακες σημαίνει ότι δεν υπάρχουν ειδικές απαιτήσεις για το υλικό ή την ακεραιότητα των τοιχωμάτων.

5. Η αρχή του κράτους σημαίας κρίνει σε σχέση με τους χώρους της κατηγορίας 5, εάν οι τιμές μονώσεως του πίνακα 4.1 πρέπει να εφαρμόζονται στα άκρα των υπερκατασκευών και υπερστεγασμάτων και εάν οι τιμές μονώσεως του πίνακα 4.2 πρέπει να εφαρμόζονται στα καταστρώματα που είναι εκτεθειμένα στον καιρό. Σε καμία περίπτωση οι απαιτήσεις του πίνακα 4.1 ή 4.2 για την κατηγορία 5 δεν επιβάλλουν το κλείσιμο χώρων που, κατά την κρίση της αρχής του κράτους σημαίας του πλοίου, δεν απαιτείται να είναι περικλειστοί.

3. Οι συνεχόμενες οροφές ή επενδύσεις κλάσης «B», σε συνδυασμό με τα αντίστοιχα καταστρώματα ή διαφράγματα, μπορεί να γίνει δεκτό ότι συμβάλλουν πλήρως ή εν μέρει στην απαιτούμενη μόνωση και ακεραιότητα ενός τμήματος.

4. Όταν εγκρίνει τις λεπτομέρειες κατασκευαστικής πυροπροστασίας, η αρχή του κράτους σημαίας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τον κίνδυνο μετάδοσης της θερμότητας στα σημεία τομής και στις απολήξεις των απαιτούμενων θερμικών φραγμάτων.

Πίνακας 4.2

Καταστώματα που δεν σχηματίζουν βαθμίδες σε κύριες κατακόρυφες ζώνες, ούτε οριοθετούν οριζόντιες ζώνες

Χώροι		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Σταθμοί ελέγχου	(1)	A-30	A-30	A-15	A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Κλίμακες	(2)	A-0	A-0	—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Διάδρομοι	(3)	A-15	A-0	A-0 ^(α)	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Σταθμοί εκκενώσεως και εξωτερικές οδοί διαφυγής	(4)	A-0	A-0	A-0	A-0	—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι ανοικτών καταστροφμάτων	(5)	A-0	A-0	A-0	A-0	—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι ενδιαίτησεως μικρού κινδύνου πυρκαϊάς	(6)	A-60	A-15	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι ενδιαίτησεως μετρίου κινδύνου πυρκαϊάς	(7)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι ενδιαίτησεως μεγαλύτερου κινδύνου πυρκαϊάς	(8)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-15	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι υγιεινής και παρόμοιοι χώροι	(9)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Δεξαμενές, κενοί χώροι και χώροι βοηθητικών μηχανημάτων μικρού ή μηδενικού κινδύνου πυρκαϊάς	(10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0 ^(α)	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι βοηθητικών μηχανών, χώροι φορτίου, πετρελαιοδεξαμενές φορτίου και άλλες και λοιποί παρόμοιοι χώροι μετρίου κινδύνου πυρκαϊάς	(11)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0 ^(α)	A-0	A-0	A-30
Μηχανοστάσια και κύρια μαγειρεία	(12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-30	A-30 ^(α)	A-0	A-60
Αποθήκες, εργαστήρια, κυλικεία, κ.λπ.	(13)	A-60	A-30	A-15	A-60	A-0	A-15	A-30	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Λοιποί χώροι στους οποίους στοιβάζονται εύφλεκτα υγρά	(14)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30	A-60	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0

Σημειώσεις για τους πίνακες 4.1 και 4.2

^(α) Εάν παρακείμενοι χώροι ανήκουν στην ίδια αριθμητική κατηγορία και στον πίνακα εμφανίζεται η παραπομπή 1 α, μεταξύ των χώρων αυτών δεν είναι ανάγκη να τοποθετείται διάφραγμα ή κατάστρομα εάν κρίνεται περιττό από την αρχή του κράτους σημαίας. Για παράδειγμα, στην κατηγορία (12) δεν είναι ανάγκη να απαιτείται διάφραγμα μεταξύ ενός μαγειρείου και των συνεχόμενων αυτού κυλικείων, υπό την προϋπόθεση ότι το διάφραγμα και τα καταστώματα του κυλικείου διατηρούν την ακεραιότητα των τοιχωμάτων του μαγειρείου. Εντούτοις, απαιτείται διάφραγμα μεταξύ ενός μαγειρείου και ενός μηχανοστασίου μολονότι και οι δύο χώροι ανήκουν στην κατηγορία (12).

^(β) Η πλευρά του πλοίου έως την ίσαλο γραμμή στο μικρότερο βύθισμα, η πλευρά της υπερκατασκευής και του υπερστεγάσματος που ευρίσκεται κάτωθεν και παραπλεύρως των σωσίβιων σχεδίων και των ολισθητήρων εκκενώσεως μπορούν να μειούνται στο A-30.

^(γ) Όταν κοινόχρηστες τουαλέτες τοποθετούνται εξ ολοκλήρου σε κλιμακοστάσια, το διάφραγμα της κοινόχρηστης τουαλέτας εντός του κλιμακοστασίου μπορεί να έχει ακεραιότητα κλάσης «B».

^(δ) Σε περίπτωση που χώροι των κατηγοριών 6, 7, 8 και 9 βρίσκονται εξ ολοκλήρου εντός της εξωτερικής περιμέτρου του σταθμού συγκέντρωσης, τα διαφράγματα των εν λόγω χώρων μπορούν να έχουν ακεραιότητα κλάσης «B-0». Οι θέσεις ελέγχου των οπτικοακουστικών εγκαταστάσεων και των εγκαταστάσεων φωτισμού μπορούν να θεωρηθούν ως τμήμα του σταθμού συγκέντρωσης.

5. **Πυροστεγανότητα των διαφραγμάτων και των καταστροφμάτων στα νέα πλοία που μεταφέρουν έως 36 επιβάτες και στα υπάρχοντα πλοία της κατηγορίας Β που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες (R 27)**

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΕΩΣ ΚΑΙ 36 ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΥΣ ΑΠΟ 36 ΕΠΙΒΑΤΕΣ:

1. Επιπλέον της τήρησης των ειδικών διατάξεων για την πυροστεγανότητα των διαφραγμάτων και των καταστροφμάτων, οι οποίες προβλέπονται σε άλλα σημεία αυτού του μέρους, τα καταστώματα και τα διαφράγματα πρέπει να πληρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές πυροστεγανότητας που καθορίζονται στους πίνακες 5.1 και 5.2.

Κατά την έγκριση των δομικών προφυλάξεων πυροπροστασίας στα νέα πλοία πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο κίνδυνος μεταφοράς θερμότητας μεταξύ γεφυρών θερμότητας στα σημεία τομής, καθώς και εκεί όπου τελειώνουν οι θερμοφρακτικές διατάξεις.

2. Η εφαρμογή των πινάκων υπόκειται στις εξής απαιτήσεις:

1. Οι πίνακες 5.1 και 5.2 ισχύουν για τα διαφράγματα και τα καταστώματα, αντίστοιχα, που χωρίζουν συνεχόμενους χώρους.
2. Για τον προσδιορισμό των κατάλληλων προτύπων πυροστεγανότητας τα οποία πρέπει να εφαρμόζονται στα τμήματα που παρεμβάλλονται μεταξύ συνεχόμενων χώρων, οι χώροι αυτοί κατατάσσονται ανάλογα με τον κίνδυνο πυρκαϊάς στις κατηγορίες (1) έως (11), όπως φαίνεται παρακάτω. Ο τίτλος κάθε κατηγορίας αντιπροσωπεύει ένα τύπο χώρου και όχι περιοριστική τάξη. Οι αριθμοί σε παρένθεση πριν από κάθε κατηγορία παραπέμπουν στην ισχύουσα στήλη ή γραμμή των πινάκων.

(1) Σταθμοί ελέγχου:

- χώροι που περιέχουν τις πηγές ηλεκτρικής ενέργειας και φωτισμού έκτακτης ανάγκης
- οιακιστήριο και θάλαμος χαρτών
- χώροι όπου βρίσκεται ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνιών του πλοίου
- θάλαμοι πυρόσβεσης, σταθμοί ελέγχου πυρκαϊάς και σταθμοί πυρανίχνευσης
- θάλαμος ελέγχου για τις προωστικές μηχανές όταν ευρίσκεται εκτός του μηχανοστασίου προώσεως
- χώρος όπου βρίσκεται το κεντρικό σύστημα συναγερμού πυρκαϊάς.

(2) Διάδρομοι:

- διάδρομοι και προθάλαμοι επιβατών και πληρώματος.

(3) Χώροι ενδιαιτήσεως:

- οι χώροι που ορίζονται στον κανονισμό II-2/A/2.10, εκτός από τους διαδρόμους.

(4) Κλίμακες:

- εσωτερικές κλίμακες, ανελκυστήρες και κυλιόμενες κλίμακες (εκτός από όσα βρίσκονται εξ ολοκλήρου μέσα στα μηχανοστάσια) και τα κλιμακοστάσιά τους,
- με την έννοια αυτή, μία κλίμακα κλειστή μόνο σε ένα επίπεδο, θεωρείται ως μέρος του χώρου από τον οποίο δεν χωρίζεται από πυροστεγή θύρα.

(5) Χώροι υπηρεσίας (χαμηλού κινδύνου):

- ερμάρια και αποθήκες που δεν προορίζονται για την αποθήκευση εύφλεκτων υγρών και των οποίων οι επιφάνειες είναι μικρότερες από 4 m² καθώς και στεγνωτήρια και πλυντήρια.

(6) Μηχανοστάσια κατηγορίας Α:

— χώροι κατά την έννοια του κανονισμού II-2/A/2.19.1.

(7) Άλλα μηχανοστάσια:

— χώροι κατά την έννοια του κανονισμού II-2/A/2.19.2 πλην των μηχανοστασίων κατηγορίας Α.

(8) Χώροι φορτίου:

— όλοι οι χώροι που χρησιμοποιούνται για φορτίο, συμπεριλαμβανομένων των δεξαμενών πετρελαϊκού φορτίου, καθώς και οι δίοδοι πληρώματος και καλωδίων προς αυτούς τους χώρους, πλην των χώρων ειδικής κατηγορίας.

(9) Χώροι υπηρεσίας (υψηλού κινδύνου):

— μαγειρεία, κυλικεία στα οποία βρίσκονται μαγειρικές συσκευές, θάλαμοι χρωμάτων και φανοκορεία, ερμάρια και αποθήκες με επιφάνειες 4 m² ή μεγαλύτερες, χώροι φύλαξης εύφλεκτων υγρών και εργα-
στήρια εκτός από όσα αποτελούν μέρος των μηχανοστασίων.

(10) Ανοικτά καταστρώματα:

— χώροι ανοικτών καταστρώματων και κλειστά καταστρώματα περιπάτου με μηδενικό κίνδυνο πυρκαϊάς.
Ανοικτοί χώροι (ο χώρος στο εξωτερικό των υπερκατασκευών και των υπερστεγασμάτων).

(11) Χώροι ειδικής κατηγορίας:

— οι χώροι που ορίζονται στον κανονισμό II-2/A/2.18.

3. Για τον προσδιορισμό του προτύπου πυροστεγανότητας που ισχύει για ένα τοίχωμα μεταξύ δύο χώρων της ίδιας κύριας κατακόρυφης ζώνης ή οριζόντιας ζώνης, η οποία δεν προστατεύεται από αυτόματο σύστημα καταιωνιστήρων σύμφωνα προς τις διατάξεις του κανονισμού II-2/A/8, ή μεταξύ δύο τέτοιων ζωνών, από τις οποίες καμία δεν προστατεύεται με το προαναφερόμενο σύστημα, λαμβάνεται υπόψη η υψηλότερη από τις δύο τιμές των πινάκων.

4. Για τον προσδιορισμό του προτύπου πυροστεγανότητας που ισχύει για ένα τοίχωμα μεταξύ δύο χώρων μίας κύριας κατακόρυφης ή μίας οριζόντιας ζώνης, η οποία προστατεύεται με αυτόματο σύστημα καταιωνιστήρων σύμφωνα προς τις διατάξεις του κανονισμού II-2/A/8, ή μεταξύ δύο τέτοιων ζωνών που και οι δύο προστατεύονται με το προαναφερόμενο σύστημα, λαμβάνεται υπόψη η χαμηλότερη από τις δύο τιμές των πινάκων. Όταν μία ζώνη προστατευόμενη με σύστημα καταιωνιστήρων συναντά μη προστατευόμενη ζώνη, μέσα σε χώρους ενδιαίτησης και χώρους υπηρεσίας, για το τμήμα μεταξύ των δύο ζωνών ισχύει η υψηλότερη από τις δύο τιμές των πινάκων.

3. Οι συνεχόμενες οροφές ή επενδύσεις της κλάσης «Β», σε συνδυασμό με τα αντίστοιχα καταστρώματα ή διαφράγματα, μπορεί να γίνει δεκτό ότι συμβάλλουν εξ ολοκλήρου ή εν μέρει στην απαιτούμενη μόνωση και ακεραιότητα ενός τμήματος.

4. Επιτρέπεται η διάτρηση των εξωτερικών τοιχωμάτων που ο κανονισμός 1.1 απαιτεί να είναι κατασκευασμένα από χάλυβα ή άλλο ισοδύναμο υλικό, για την τοποθέτηση παραθύρων και παραφωτίδων, εφόσον τα εν λόγω τοιχώματα δεν απαιτείται να έχουν ακεραιότητα κλάσης «Α» σύμφωνα με άλλο σημείο αυτού του μέρους. Ομοίως, οι θύρες που τοποθετούνται σε τοιχώματα τα οποία δεν απαιτείται να έχουν ακεραιότητα κλάσης «Α», μπορούν να είναι κατασκευασμένες από υλικά που ικανοποιούν την αρχή του κράτους σημαίας.

Πίνακας 5.2

Πυροστεγανότητα των καταστροφμάτων που χωρίζουν συνεχόμενους χώρους

Κάτω χώροι Επάνω χώροι		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Σταθμοί ελέγχου	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
Διάδρομοι	(2)	A-0	(*)	(*)	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Χώροι ενδιαιτήσεως	(3)	A-60	A-0	(*)	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
												A-0 ^(δ)
Κλίμακες	(4)	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Χώροι υπηρεσίας (χαμηλού κινδύνου)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Μηχανοστάσια κατηγορίας Α	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	(*)	A-60 ^(στ)	A-30	A-60	(*)	A-60
Άλλα μηχανοστάσια:	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	A-0	(*)	A-0
Χώροι φορτίου	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	(*)	A-0
Χώροι υπηρεσίας (υψηλού κινδύνου)	(9)	A-60	A-30	A-30	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
			A-0 ^(δ)	A-0 ^(δ)	A-0 ^(δ)							
Ανοικτά καταστώματα	(10)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	—	A-0
Χώροι ειδικής κατηγορίας	(11)	A-60	A-15	A-30	A-15	A-0	A-30	A-0	A-0	A-30	A-0	A-0
				A-0 ^(δ)								

Σημειώσεις και για τους δύο πίνακες 5.1 και 5.2, κατά περίπτωση:

(*) Για να διαπιστωθεί ποιο από τα δύο ισχύει, βλέπε κανονισμούς 3 και 8.

(β) Όταν οι χώροι κατατάσσονται στην ίδια αριθμητική κατηγορία και στον πίνακα εμφανίζεται η παραπομπή β, απαιτείται διάφραγμα ή κατάστρομα που να πληροί το πρότυπο που παρατίθεται στον πίνακα, μόνον εφόσον οι συνεχόμενοι χώροι χρησιμοποιούνται για διαφορετικούς σκοπούς, π.χ. στην περίπτωση της κατηγορίας (9). Ένα μαγειρείο δίπλα σε άλλο μαγειρείο δεν χρειάζεται διάφραγμα αλλά μεταξύ ενός μαγειρείου και ενός θαλάμου χρωμάτων χρειάζεται διάφραγμα «Α-0».

(γ) Τα διαφράγματα που χωρίζουν το οικιστήριο από το θάλαμο χαρτών μπορούν να είναι «Β-0».

(δ) Βλέπε παραγράφους .2.3 και .2.4 του παρόντος κανονισμού.

(ε) Για την εφαρμογή του κανονισμού 2.1.2, τα πρότυπα «Β-0» και «C» του πίνακα 5.1 μετατρέπονται σε «Α-0».

(στ) Δεν απαιτείται η τοποθέτηση πυρομόνωσης αν στο μηχανοστάσιο της κατηγορίας (7) ο κίνδυνος πυρκαϊάς είναι αμελητέος ή ανύπαρκτος.

(*) Ο αστερίσκος στους πίνακες σημαίνει ότι το τμήμα πρέπει να είναι κατασκευασμένο από χάλυβα ή άλλο ισοδύναμο υλικό αλλά δεν απαιτείται να πληροί πρότυπο «Α».

Ωστόσο, σε πλοία με χρονολογία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, αν ένα κατάστρομα, εκτός από την περίπτωση χώρων κατηγορίας (10), διαπερνάται με σκοπό τη διέλευση ηλεκτρικών καλωδίων, σωληνώσεων ή αγωγών αερισμού, αυτή η οπή πρέπει να είναι στεγανή, ώστε να αποτρέπει τη διέλευση φλόγας και καπνού. Τα τμήματα μεταξύ σταθμών ελέγχου (εφεδρικές γεννήτριες) και ανοικτών καταστροφμάτων επιτρέπεται να έχουν οπές εισαγωγής αέρα οι οποίες δεν είναι δυνατόν να κλείσουν, εκτός αν είναι τοποθετημένο ένα σταθερό σύστημα αερίου πυρόσβεσης.

Για την εφαρμογή του κανονισμού 2.1.2, ο αστερίσκος στον πίνακα 5.2 παραπέμπει σε πρότυπο «Α-0» με εξαίρεση τις κατηγορίες (8) και (10).

6. Μέσα διαφυγής (R 28)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Οι κλίμακες και οι ανεμόσκαλες, οι διάδρομοι και οι θύρες πρέπει να διατάσσονται κατά τρόπον ώστε να παρέχουν άμεσο μέσο διαφυγής προς το κατάστρωμα επιβίβασης στις σωσίβιες λέμβους και σχεδίες από όλους τους χώρους επιβατών και πληρώματος και από τους χώρους στους οποίους απασχολείται κανονικά το πλήρωμα, εκτός των μηχανοστασίων. Πιο συγκεκριμένα, πρέπει να τηρούνται οι ακόλουθες διατάξεις:

1. Κάτωθεν του καταστρώματος στεγανών πρέπει να προβλέπονται δύο μέσα διαφυγής, εκ των οποίων τουλάχιστον ένα ανεξάρτητο των υδατοστεγών θυρών, από κάθε υδατοστεγές διαμέρισμα ή παρόμοια περιορισμένο χώρο ή συγκρότημα χώρων. Κατ' εξαίρεση, είναι δυνατόν να επιτραπεί η ύπαρξη ενός μόνο μέσου διαφυγής, ύστερα από προσεκτική εξέταση της φύσεως και της θέσεως των χώρων καθώς και του αριθμού των ατόμων, τα οποία, υπό κανονικές συνθήκες, απασχολούνται στους χώρους αυτούς.

Στην περίπτωση αυτή το ένα και μόνο μέσο διαφυγής πρέπει να παρέχει ασφαλή τρόπο διαφυγής.

Για πλοία με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, η προαναφερθείσα εξαίρεση ισχύει μόνο για χώρους πληρώματος που δεν χρησιμοποιούνται συχνά. Σε αυτήν την περίπτωση, η απαιτούμενη οδός διαφυγής θα είναι ανεξάρτητη από υδατοστεγείς θύρες.

2. Υπεράνω του καταστρώματος στεγανών πρέπει να υπάρχουν δύο τουλάχιστον μέσα διαφυγής από κάθε κύρια κατακόρυφη ζώνη ή παρόμοια περιορισμένο χώρο ή συγκρότημα χώρων, εκ των οποίων τουλάχιστον ένα πρέπει να παρέχει πρόσβαση σε κλίμακα που σχηματίζει κατακόρυφη οδό διαφυγής.
3. Εάν δεν υπάρχει απευθείας έξοδος από το θάλαμο ασυρμάτου προς το ανοικτό κατάστρωμα, πρέπει να υπάρχουν δύο μέσα διαφυγής από το θάλαμο ή πρόσβασης σ' αυτόν, από τα οποία το ένα μπορεί να είναι παραφωτίδα ή παράθυρο επαρκών διαστάσεων ή άλλο μέσο.
4. Στα υπάρχοντα πλοία, κατηγορίας Β, οι διάδρομοι ή τα τμήματα διαδρόμου, από τα οποία υπάρχει μόνο μία οδός διαφυγής, δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα 5 μέτρα μήκους.

τα νέα πλοία των κατηγοριών Α, Β, Γ και Δ μήκους 24 μέτρων και άνω, απαγορεύονται οι διάδρομοι, οι προθάλαμοι ή τα τμήματα διαδρόμου από τα οποία υπάρχει μόνο μία οδός διαφυγής.

Επιτρέπονται οι διάδρομοι που καταλήγουν σε αδιέξοδο σε χώρους υπηρεσίας και οι οποίοι είναι απαραίτητοι για την πρακτική χρησιμότητα του πλοίου, όπως οι σταθμοί καυσίμου πετρελαίου και οι εγκάρσιοι διάδρομοι παροχής, εφόσον οι εν λόγω διάδρομοι που καταλήγουν σε αδιέξοδο διαχωρίζονται από τους χώρους ενδιαιτήσεως πληρώματος και δεν είναι προσπελάσιμοι από τους χώρους ενδιαιτήσεως επιβατών. Ένα τμήμα του διαδρόμου του οποίου το βάθος δεν υπερβαίνει το πλάτος του θεωρείται ως εσοχή ή τοπική επέκταση και επιτρέπεται.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΜΗΚΟΥΣ 24 ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΡΙΝ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003:

5. Τουλάχιστον ένα από τα μέσα διαφυγής που απαιτούνται κατά τις παραγράφους .1.1 και .1.2 πρέπει να αποτελείται από μία άμεσα προσιτή περικλειστή κλίμακα, η οποία πρέπει να εξασφαλίζει συνεχή προστασία κατά της πυρκαϊάς από το επίπεδο εκδηλώσεώς της μέχρι τα αντίστοιχα καταστρώματα επιβίβασης στις σωσίβιες λέμβους και σχεδίες ή μέχρι το υψηλότερο κατάστρωμα, εάν το κατάστρωμα επιβίβασης δεν εκτείνεται μέχρι την υπό εξέταση κύρια κατακόρυφη ζώνη.

Στην τελευταία περίπτωση, πρέπει να προβλέπεται άμεση πρόσβαση στο κατάστρωμα επιβίβασης μέσω εξωτερικής ανοιχτής κλίμακας και διαδρόμου επιβατών και να διατίθενται φωτισμός κινδύνου σύμφωνα με τον κανονισμό III/5.3 καθώς και αντιπολισθητικά δάπεδα. Τα τοιχώματα απέναντι σε εξωτερικές ανοιχτές κλίμακες και διαδρόμους επιβατών που αποτελούν τμήμα οδού διαφυγής πρέπει να προστατεύονται κατά τρόπον ώστε τυχόν πυρκαϊά σε οποιοδήποτε κλειστό χώρο πίσω από αυτά να μην εμποδίζει τη διαφυγή προς τους σταθμούς επιβίβασης στις λέμβους.

Το πλάτος, ο αριθμός και η συνέχεια των οδών διαφυγής πρέπει να είναι ως εξής:

1. Οι κλίμακες δεν πρέπει να έχουν καθαρό πλάτος κάτω των 900 χιλιοστών, εάν αυτό κρίνεται λογικό και εφικτό από το κράτος μέλος, αλλά σε καμία περίπτωση κάτω των 600 χιλιοστών. Οι κλίμακες πρέπει να διαδίδονται σε κάθε πλευρά χειρολισθητήρες. Το ελάχιστο καθαρό πλάτος των κλιμάκων πρέπει να αυξάνεται κατά 10 χιλιοστά για κάθε άτομο πέραν των 90 ατόμων. Το μέγιστο καθαρό πλάτος μεταξύ των χειρολισθητήρων, όταν οι κλίμακες είναι μεγαλύτερες των 900 χιλιοστών, είναι 1 800 χιλιοστά. Ο συνολικός αριθμός προσώπων που πρόκειται να εκκενωθεί από τις κλίμακες αυτές πρέπει να θεωρείται ότι είναι τα δύο τρίτα του πληρώματος και του συνολικού αριθμού επιβατών στους χώρους που εξυπηρετούν οι εν λόγω κλίμακες. Το πλάτος των κλιμάκων πρέπει να πληροί τουλάχιστον το πρότυπο που παρέχεται στο ψήφισμα Α.757 του ΙΜΟ (18).

2. Όλες οι κλίμακες που έχουν σχεδιασθεί για την εξυπηρέτηση περισσότερων από 90 άτομα, πρέπει να είναι ευθυγραμμισμένες απ' άκρου σ' άκρο του πλοίου.
3. Τα ανοίγματα θυρών και οι διάδρομοι και τα πλατύσκαλα που περιλαμβάνονται στα μέσα διαφυγής πρέπει να έχουν τις ίδιες διαστάσεις με τις κλίμακες.
4. Οι κλίμακες δεν πρέπει να έχουν ύψος άνω των 3,5 μέτρων χωρίς πλατύσκαλο ενώ η κλίση τους δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη από 45°.
5. Τα πλατύσκαλα σε κάθε κατάστρωμα πρέπει να έχουν εμβαδόν τουλάχιστον 2 m², προσαυξανόμενο κατά 1 m² για κάθε 10 άτομα πέραν των 20 ατόμων, που όμως δεν απαιτείται να υπερβαίνει τα 16 m², εκτός από τα πλατύσκαλα που εξυπηρετούν κοινόχρηστους χώρους με απευθείας πρόσβαση στο κλιμακοστάσιο.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΗΚΟΥΣ 24 ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

- 5α. Τουλάχιστον ένα από τα μέσα διαφυγής που απαιτούνται κατά τις παραγράφους 1.1. και 1.2. πρέπει να αποτελείται από μία άμεσα προσιτή περικλειστή κλίμακα, η οποία πρέπει να εξασφαλίζει συνεχή προστασία κατά της πυρκαϊάς από το επίπεδο εκδηλώσεώς της μέχρι τα αντίστοιχα καταστρώματα επιβίβασης στις σωσίβιες λέμβους και σχεδίες ή μέχρι το υψηλότερο κατάστρωμα, εάν το κατάστρωμα επιβίβασης δεν εκτείνεται μέχρι την υπό εξέταση κύρια κατακόρυφη ζώνη.

Στην τελευταία περίπτωση, πρέπει να προβλέπεται άμεση πρόσβαση στο κατάστρωμα επιβίβασης μέσω εξωτερικής ανοιχτής κλίμακας και διαδρόμου επιβατών και να διατίθενται φωτισμός κινδύνου σύμφωνα με τον κανονισμό III/5.3 καθώς και αντιολισθητικά δάπεδα. Τα οριακά τοιχώματα προς τις εξωτερικές ανοικτές κλίμακες και διαδρόμους επιβατών που αποτελούν τμήμα μιας οδού διαφυγής, καθώς και τα οριακά τοιχώματα που βρίσκονται σε τέτοια θέση ώστε τυχόν αστοχία σε περίπτωση πυρκαϊάς θα παρεμπόδιζε τη διαφυγή προς το κατάστρωμα επιβίβασης, θα πρέπει να έχουν πυροστεγανότητα, συμπεριλαμβανομένων των τιμών μονώσεως, σύμφωνα με τους πίνακες 4.1 έως 5.2, κατά περίπτωση.

Το πλάτος, ο αριθμός και η συνέχεια των οδών διαφυγής πρέπει να είναι σύμφωνα προς τις απαιτήσεις του κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ, ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΡΙΝ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

6. Πρέπει να προστατεύεται επαρκώς η πρόσβαση από τα κλιμακοστάσια στους χώρους επιβίβασης στις σωσίβιες λέμβους και σχεδίες.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

- 6α. Η προστασία της πρόσβασης από τα κλιμακοστάσια προς τους χώρους επιβίβασης στις σωσίβιες λέμβους και σχεδίες θα παρέχεται είτε απευθείας είτε μέσω προστατευμένων εσωτερικών οδών με πυροστεγανότητα και τιμές μονώσεως για κλιμακοστάσια, σύμφωνα με τους πίνακες 4.1 έως 5.2, κατά περίπτωση.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

7. Επιπρόσθετα προς το φωτισμό κινδύνου που απαιτείται κατά τους κανονισμούς II-1/Δ/3 και III/5.3, τα μέσα διαφυγής, συμπεριλαμβανομένων των κλιμάκων και των εξόδων, σημαίνονται σαφώς με φωτεινή ή φωσφορίζουσα ταινία που τοποθετείται σε ύψος όχι μεγαλύτερο των 0,3 μέτρων άνωθεν του καταστρώματος σε όλα τα σημεία των οδών διαφυγής, συμπεριλαμβανομένων των γωνιών και των τομών. Η σήμανση πρέπει να παρέχει στους επιβάτες τη δυνατότητα να εντοπίζουν όλες τις οδούς διαφυγής και να εντοπίζουν αμέσως τις εξόδους κινδύνου. Εάν χρησιμοποιείται ηλεκτρικός φωτισμός, πρέπει να τροφοδοτείται από την πηγή ηλεκτρικής ενέργειας έκτακτης ανάγκης και να διατάσσεται κατά τρόπον ώστε η βλάβη ενός μόνο λαμπτήρα ή η διακοπή μίας φωτεινής ταινίας να μην καθιστά τη σήμανση αναποτελεσματική. Επιπρόσθετα, όλα τα σημεία των οδών διαφυγής και τα σημεία εντοπισμού του εξοπλισμού πυρκαϊάς πρέπει να είναι από φωσφορίζον υλικό ή να σημαίνονται με φωτισμό. Η αρχή του κράτους σημαίας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο εν λόγω φωτισμός ή φωσφορίζων εξοπλισμός έχει αξιολογηθεί, δοκιμαστεί και εφαρμοστεί σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που παρέχονται στο ψήφισμα Α.752 του IMO (18).

Ωστόσο, για νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ, με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, η αρχή του κράτους σημαίας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο εν λόγω φωτισμός ή φωσφορίζων εξοπλισμός έχει αξιολογηθεί, δοκιμαστεί και εφαρμοστεί σύμφωνα με τον κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

8. Σε πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες, οι απαιτήσεις της παραγράφου 1.7 του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται και στους χώρους ενδιαιτήσεως του πληρώματος.

9. Οι πόρτες που είναι συνήθως κλειδωμένες και αποτελούν τμήμα οδού διαφυγής.

1. Οι θύρες των καμπινών και των διαμερισμάτων πολυτελείας πρέπει να μπορούν να απασφαλιστούν από το εσωτερικό χωρίς να χρειάζεται κλειδί.

Καμία επίσης θύρα κατά μήκος οποιασδήποτε καθορισμένης οδού διαφυγής δεν πρέπει να χρειάζεται κλειδί για να απασφαλιστεί από τον κινούμενο προς την κατεύθυνση της διαφυγής.

2. Οι θύρες διαφυγής από κοινόχρηστους χώρους που είναι συνήθως ασφαλισμένες θα διαθέτουν ένα μέσο ταχείας απασφάλισης. Αυτό το μέσο θα περιλαμβάνει ένα μηχανισμό ασφάλισης θύρας σε συνδυασμό με μια διάταξη που απασφαλίζει το μανδάλιο όταν ασκείται δύναμη προς την κατεύθυνση της ροής διαφυγής. Ο σχεδιασμός και η εγκατάσταση των μηχανισμών ταχείας απασφάλισης θα πρέπει να κρίνονται ικανοποιητικοί από την αρχή του κράτους σημαίας και ειδικότερα:

- 2.1. να αποτελούνται από ράβδους ή πλαίσια, των οποίων το τμήμα που θέτει σε κίνηση το μηχανισμό να εκτείνεται τουλάχιστον στο ήμισυ του πλάτους του θυροφυλλού, το δε ύψος του πάνω από το κατάστρωμα να κυμαίνεται μεταξύ 760 χιλιοστών και 1 120 χιλιοστών,

- 2.2. να προκαλεί την απασφάλιση του μανδάλου της θύρας όταν ασκείται δύναμη όχι μεγαλύτερη από 67N και

- 2.3. να μη διαθέτει κανένα μηχανισμό κλειδώματος, σταθερό κοχλία ή άλλη διάταξη που παρεμποδίζει την απασφάλιση του μανδάλου όταν ασκείται πίεση στο μηχανισμό απασφάλισης.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

2. 1. Σε χώρους ειδικής κατηγορίας, ο αριθμός και η διάταξη των μέσων διαφυγής κάτωθεν και άνωθεν του καταστρώματος στεγανών, πρέπει να ικανοποιούν την αρχή του κράτους σημαίας και, γενικά, η ασφάλεια προσβάσεως στο κατάστρωμα επιβίβασης πρέπει να είναι τουλάχιστον ισοδύναμη με την προβλεπόμενη στις παραγράφους .1.1, .1.2, .1.5 και .1.6.

Σε νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ, με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, αυτοί οι χώροι θα διαθέτουν καθορισμένες οδούς προς το μέσο διαφυγής πλάτους τουλάχιστον 600 χιλιοστών και όπου είναι δυνατό και σκόπιμο ύψους τουλάχιστον 150 χιλιοστών πάνω από την επιφάνεια του καταστρώματος. Οι διατάξεις στάθμευσης οχημάτων θα διατηρούν συνεχώς ελεύθερες τις εν λόγω οδούς.

2. Μία από τις οδούς διαφυγής από τα μηχανοστάσια, εντός των οποίων απασχολείται συνήθως το πλήρωμα, δεν θα πρέπει να οδηγεί απευθείας σε οιονδήποτε χώρο ειδικής κατηγορίας.

3. Τα ανυψώσιμα αμαξίδια κελκείμενα επίπεδα προς τα καταστρώματα των εξεδρών δεν πρέπει να κλείνουν τις εγκεκριμένες οδούς διαφυγής όταν είναι κατεβαμένα.

- 3.1. Πρέπει να προβλέπονται δύο μέσα διαφυγής από κάθε μηχανοστάσιο. Πιο συγκεκριμένα, πρέπει να τηρούνται οι ακόλουθες διατάξεις:

1. Όταν ο χώρος βρίσκεται κάτω από το κατάστρωμα στεγανών, τα δύο μέσα διαφυγής πρέπει να συνίστανται:

1. είτε σε δύο χαλύβδινες ανεμόσκαλες, όσο το δυνατόν πιο απομακρυσμένες μεταξύ τους, που να οδηγούν σε θύρες του ανώτερου τμήματος του χώρου, ευρισκόμενες σε αντίστοιχη απόσταση μεταξύ τους και από τις οποίες υπάρχει έξοδος προς τα κατάλληλα καταστρώματα επιβίβασης σε σωσίβια λέμβους και σχεδίες. Στα νέα πλοία, μία από αυτές τις ανεμόσκαλες πρέπει να σχηματίζει συνεχές καταφύγιο από την πυρκαϊά από το κατώτερο τμήμα του χώρου μέχρι ένα ασφαλές σημείο έξω από αυτόν. Σε νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ, με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, η ανεμόσκαλα θα τοποθετείται εντός προστατευμένου περιβλήματος το οποίο πρέπει να ικανοποιεί τον κανονισμό II-2/B/4, κατηγορία (2) ή τον κανονισμό II-2/B/5, κατηγορία (4), κατά περίπτωση, από το χαμηλότερο τμήμα του χώρου τον οποίο εξυπηρετεί σε ασφαλή θέση εκτός του χώρου αυτού. Τοποθετούνται αυτοκλειόμενες πυροσβεγείς θύρες των ιδίων προτύπων πυροστεγανότητας. Η ανεμόσκαλα θα στερεώνεται κατά τρόπο ώστε να μη λαμβάνει χώρα μεταφορά θερμότητας εντός του περιβλήματος μέσω μη μονωμένων σημείων στερέωσης. Οι ελάχιστες εσωτερικές διαστάσεις του προστατευμένου περιβλήματος θα είναι 800 χιλιοστά x 800 χιλιοστά, θα διαθέτει δε διατάξεις φωτισμού έκτακτης ανάγκης

2. είτε σε μία χαλύβδινη ανεμόσκαλα που να οδηγεί σε θύρα από την οποία να υπάρχει έξοδος προς το κατάστρωμα επιβίβασης και, ακόμη, στο κατώτερο τμήμα του χώρου και σε μία θέση ευρισκόμενη σε αρκετή απόσταση από την εν λόγω ανεμόσκαλα, μία χαλύβδινη θύρα που να ανοίγει και από τις δύο πλευρές και να παρέχει πρόσβαση σε ασφαλή οδό διαφυγής από το κατώτερο τμήμα του χώρου προς το κατάστρωμα επιβίβασης.

2. Όταν ο χώρος βρίσκεται πάνω από το κατάστρωμα στεγανών, τα δύο μέσα διαφυγής πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο απομακρυσμένα μεταξύ τους ενώ οι θύρες στις οποίες οδηγούν πρέπει να παρέχουν έξοδο προς τα κατάλληλα καταστώματα επιβίβασης σε σωσίβιας λέμβους και σχεδίες. Εάν τα εν λόγω μέσα διαφυγής περιλαμβάνουν ανεμόσκαλες, αυτές πρέπει να είναι χαλύβδινες.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β ΚΑΙ Γ:

3. Από τους χώρους παρακολούθησης της λειτουργίας των μηχανημάτων καθώς και από τους χώρους εργασίας πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον δύο μέσα διαφυγής, ένα από τα οποία πρέπει να είναι ανεξάρτητο από το μηχανοστάσιο και να παρέχει πρόσβαση στο κατάστρωμα επιβίβασης.
4. Το κάτω μέρος των σκαλών στα μηχανοστάσια πρέπει να είναι θωρακισμένο.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

- 3.2. Για τα πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων, η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να επιτρέπει να υπάρχει μόνον ένα μέσο διαφυγής, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη το πλάτος και τη διαρρύθμιση του ανώτερου τμήματος του χώρου.

Στα πλοία μήκους 24 μέτρων και άνω, η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να επιτρέπει να υπάρχει μόνον ένα μέσο διαφυγής, με την προϋπόθεση ότι υπάρχει ασφαλής έξοδος προς το κατάστρωμα επιβίβασης μέσω είτε θύρας ή χαλύβδινης ανεμόσκαλας και λαμβάνοντας υπόψη το είδος και τη θέση του χώρου καθώς και το κατά πόσον στο συγκεκριμένο χώρο απασχολούνται συνήθως μέλη του πληρώματος. Στα νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ, με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, προβλέπεται ένα δεύτερο μέσο διαφυγής στο χώρο μηχανισμού κινήσεως πηδαλίου, αν η θέση πηδαλιουχίσεως έκτακτης ανάγκης βρίσκεται σε αυτό το χώρο, εκτός εάν υπάρχει απευθείας πρόσβαση στο ανοικτό κατάστρωμα.

- 3.3. Πρέπει να προβλέπονται δύο μέσα διαφυγής από το θάλαμο ελέγχου μηχανημάτων που βρίσκεται σε μηχανοστάσια, από τα οποία το ένα πρέπει να σχηματίζει συνεχές καταφύγιο από την πυρκαϊά μέχρι ένα ασφαλές σημείο έξω από το μηχανοστάσιο.

4. Οι ανελκυστήρες δεν θεωρούνται σε καμία περίπτωση ως ένα από τα απαιτούμενα μέσα διαφυγής.

5. ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β ΜΗΚΟΥΣ 40 ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ:

1. Θα φέρουν αναπνευστικές συσκευές έκτακτης ανάγκης, οι οποίες θα συμμορφώνονται με τον κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας.
2. Κάθε κύρια κατακόρυφη ζώνη θα φέρει τουλάχιστον δύο αναπνευστικές συσκευές έκτακτης ανάγκης.
3. Σε πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες, κάθε κύρια κατακόρυφη ζώνη θα φέρει δύο αναπνευστικές συσκευές έκτακτης ανάγκης, επιπλέον εκείνων που απαιτούνται από την παράγραφο .5.2.
4. Ωστόσο, οι παράγραφοι .5.2 και .5.3 δεν ισχύουν για τα κλιμακοστάσια που συνιστούν μεμονωμένες κύριες κατακόρυφες ζώνες ούτε για τις κύριες κατακόρυφες ζώνες στην πρόρρη και πρύμνη του πλοίου, οι οποίες δεν περιέχουν χώρους των κατηγοριών (6), (7), (8) ή (12), όπως ορίζονται στον κανονισμό II-2/B/4.
5. Εντός των μηχανοστασίων, οι αναπνευστικές συσκευές έκτακτης ανάγκης θα τοποθετούνται έτσι ώστε να είναι έτοιμες για χρήση σε εμφανή σημεία, με δυνατότητα εύκολης και ταχείας πρόσβασης ανά πάσα στιγμή σε περίπτωση πυρκαϊάς. Η θέση των αναπνευστικών συσκευών έκτακτης ανάγκης θα λαμβάνει υπόψη τη διάταξη του μηχανοστασίου και το πλήθος των ατόμων που εργάζονται συνήθως σε αυτό τον χώρο.
6. Για τις επιδόσεις, τη θέση, τη χρήση και τη φροντίδα των αναπνευστικών συσκευών έκτακτης ανάγκης, ανατρέξτε στις σχετικές κατευθυντήριες γραμμές του IMO. (MSC/Circ. 849).
7. Το πλήθος και η θέση αυτών των συσκευών θα υποδεικνύεται στο σχέδιο ετοιμότητας που απαιτείται από τον κανονισμό II-2/A/13.

6-1 Οδοί διαφυγής στα επιβατηγά πλοία ro-ro (R 28-1)

1. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΝΕΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ RO-RO ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ RO-RO ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β

- 1.1. Η παρούσα παράγραφος ισχύει για τα νέα επιβατηγά πλοία ro-ro των κατηγοριών Β, Γ και Δ και τα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία ro-ro της κατηγορίας Β. Όσον αφορά τα υπάρχοντα πλοία, οι απαιτήσεις του κανονισμού εφαρμόζονται το αργότερο την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης μετά την ημερομηνία που εμφανίζεται στην παράγραφο 1 του κανονισμού II-2/B/16.

- 1.2. Πρέπει να προβλέπονται χειρολισθητήρες ή άλλου είδους χειρολαβές σε κάθε διάδρομο καθ' όλο το μήκος της οδού διαφυγής, έτσι ώστε να υπάρχουν σταθερά στηρίγματα κατά το δυνατόν σε κάθε βήμα της διαδρομής προς τους σταθμούς συγκεντρώσεως και επιβιβάσεως. Οι διάδρομοι πλάτους άνω των 1,8 μέτρων και οι εγκάρσιοι διάδρομοι πλάτους άνω του 1 μέτρου πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με τέτοιους χειρολισθητήρες και στις δύο πλευρές. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να αποδίδεται στην ανάγκη να μπορεί να διασχίζει κανείς με ασφάλεια τους προθαλάμους, τα αίθρια και λοιπούς ελεύθερους χώρους κατά μήκος των οδών διαφυγής. Οι χειρολισθητήρες και λοιπές χειρολαβές πρέπει να έχουν αντοχή τέτοια ώστε να αντιστέκονται όταν δέχονται οριζόντιο κατανεμημένο φορτίο 750 N/m κατά τη διεύθυνση του κέντρου του διαδρόμου ή χώρου και κατανεμημένο φορτίο 750 N/m κατά την κατακόρυφη διεύθυνση και φορά προς τα κάτω, όχι κατ' ανάγκην ταυτοχρόνως.
- 1.3. Οι οδοί διαφυγής δεν πρέπει να εμποδίζονται από έπιπλα ή άλλα εμπόδια. Με εξαίρεση τα τραπέζια και τις καρέκλες, που ενδέχεται να χρειαστεί να μετατοπιστούν για να δημιουργηθεί ελεύθερος χώρος, τα ερμάρια και λοιπά βαριά είδη επίπλωσης που τοποθετούνται σε κοινόχρηστους χώρους και κατά μήκος των οδών διαφυγής πρέπει να είναι στερεωμένα στη θέση τους, ώστε να μην μετατοπίζονται σε περίπτωση κλυδωνισμού ή κλίσης του πλοίου. Τα καλύμματα δαπέδων πρέπει επίσης να στερεώνονται στη θέση τους. Κατά τον πλοο του πλοίου, οι οδοί διαφυγής πρέπει να διατηρούνται ελεύθεροι από εμπόδια όπως αμαξίδια καθαριότητας, κλινοστρωμένες, αποσκευές και κιβώτια εμπορευμάτων.
- 1.4. Για κάθε κανονικά χρησιμοποιούμενο χώρο του πλοίου, πρέπει να προβλέπονται οδοί διαφυγής προς ένα σταθμό συγκεντρώσεως. Η διάταξη αυτών των οδών διαφυγής πρέπει να είναι τέτοια, ώστε να εξασφαλίζεται η αμεσότερη δυνατή έξοδος προς το σταθμό συγκεντρώσεως, πρέπει δε να σημαίνονται με τα σχετικά με τα σωστικά μέσα και ρυθμίσεις σύμβολα που έχει εγκρίνει ο IMO με το ψήφισμα A.760 (18).
- 1.5. Όταν υπάρχουν κλειστοί χώροι παραπλεύρως ανοικτών καταστρώματων, τα ανοίγματα από τον κλειστό χώρο στο ανοικτό κατάστρωμα θα πρέπει, εφόσον είναι πρακτικά εφικτό, να μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως εξοδοί κινδύνου.
- 1.6. Τα καταστρώματα πρέπει να αριθμούνται κατ' αύξοντα αριθμό, δίδοντας τον αριθμό «1» στο κατάστρωμα της οροφής των δεξαμενών έρματος ή στο χαμηλότερο κατάστρωμα. Οι αριθμοί αυτοί πρέπει να εμφανίζονται ευδιάκριτα στα πλατύσκαλα και στους χώρους αναμονής των ανελκυστήρων. Τα καταστρώματα μπορούν επίσης να φέρουν ονόματα αλλά, μαζί με το όνομα, πρέπει πάντοτε να εμφανίζεται και ο αριθμός τους.
- 1.7. Στην εσωτερική πλευρά της θύρας κάθε καμπίνας και στους κοινόχρηστους χώρους πρέπει να αναρτώνται εμφανώς απλά σχεδιαγράμματα που να δείχνουν τη θέση «Βρίσκεστε εδώ» και τις οδούς διαφυγής, σημειωμένες με βέλη. Το σχέδιο πρέπει να δείχνει την κατεύθυνση της διαφυγής και να είναι σωστά προσανατολισμένο σε σχέση με τη θέση του στο πλοίο.
- 1.8. Οι θύρες των καμπινών και των διαμερισμάτων πολυτελείας πρέπει να μπορούν να απασφαλιστούν από το εσωτερικό χωρίς να χρειάζεται κλειδί. Καμία επίσης θύρα κατά μήκος οποιασδήποτε καθορισμένης οδού διαφυγής δεν πρέπει να χρειάζεται κλειδί για να απασφαλιστεί από τον κινούμενο προς την κατεύθυνση της διαφυγής.
2. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΝΕΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ RO-RO ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ RO-RO
- 2.1. Το κατώτατο 0,5 μέτρο των διαφραγμάτων και λοιπών διαχωριστικών που σχηματίζουν κατακόρυφα τμήματα κατά μήκος των οδών διαφυγής πρέπει να αντέχει φορτίο 750 N/m², ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως επιφάνεια διέλευσης από την πλευρά της οδού διαφυγής όταν το πλοίο λάβει μεγάλη κλίση.
- 2.2. Η οδός διαφυγής από τις καμπίνες προς τα κλιμακοστάσια πρέπει να είναι όσο το δυνατόν συντομότερη και με τις λιγότερες δυνατές αλλαγές κατεύθυνσεως. Πρέπει να μην χρειάζεται να διασχίσει κανείς εγκάρσια το πλοίο για να φθάσει σε οδό διαφυγής ούτε να ανέβει ή να κατέβει περισσότερα από δύο καταστρώματα για να φθάσει από οποιονδήποτε χώρο επιβατών σε σταθμό συγκεντρώσεως ή ανοικτό κατάστρωμα.
- 2.3. Πρέπει να έχουν προβλεφθεί εξωτερικές οδοί από τα κατά την παράγραφο 2.2 ανοικτά καταστρώματα προς τους σταθμούς επιβίβασης σε σωστικά σκάφη.
3. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΝΕΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ RO-RO ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΟΥΛΙΟΥ 1999 ΚΑΙ ΜΕΤΑ
- Στα νέα επιβατηγά πλοία ro-ro των κατηγοριών Β, Γ και Δ χρονολογίας κατασκευής από 1ης Ιουλίου 1999 και μετά, οι οδοί διαφυγής αξιολογούνται με ανάλυση εκκένωσης στα πρώτα στάδια της διαδικασίας σχεδιασμού. Η ανάλυση αυτή πρέπει να αποσκοπεί στον εντοπισμό και στην εξουδετέρωση, όσο είναι πρακτικά εφικτό, του ενδεχομένου συμφόρησης κατά την εγκατάλειψη, λόγω της αναμενόμενης μετακίνησης επιβατών και πληρώματος κατά μήκος των οδών διαφυγής, με συνεκτίμηση της πιθανότητας να χρειαστεί να κινηθεί το πλήρωμα στις οδούς αυτές αντίθετα προς την κατεύθυνση της κίνησης των επιβατών. Επιπλέον, η παραπάνω ανάλυση πρέπει να χρησιμοποιείται για να αποδειχθεί αν τα σχετικά με τη διαφυγή μέτρα είναι αρκετά ευέλικτα, ώστε να καλύπτουν το ενδεχόμενο αχρήστευσης ορισμένων οδών διαφυγής, σταθμών συγκεντρώσεως, σταθμών επιβίβασης ή σωστικών σκαφών μετά από ατύχημα.

7. Δίοδοι και ανοίγματα σε τμήματα κλάσεως «Α» και «Β» (R 30, 31)

NEA ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Όλα τα ανοίγματα σε τμήματα κλάσης «Α» πρέπει να διαθέτουν μονίμως συνδεδεμένα μέσα κλεισίματος, τα οποία πρέπει να είναι εξίσου πυράντοχα με τα τμήματα στα οποία είναι τοποθετημένα.
2. Η κατασκευή όλων των θυρών και των πλαισίων θυρών στα τμήματα κλάσης «Α» μαζί με τα μέσα ασφάλισής τους όταν είναι κλειστές, πρέπει να εξασφαλίζουν αντοχή στη φωτιά καθώς και στη διέλευση καπνού και φλογών, ισοδύναμη κατά το δυνατόν με την αντοχή των διαφραγμάτων στα οποία είναι τοποθετημένες. Οι θύρες αυτές και τα πλαίσια θυρών πρέπει να κατασκευάζονται από χάλυβα ή άλλο ισοδύναμο υλικό. Οι υδατοστεγείς θύρες δεν χρειάζεται να είναι μονωμένες.
3. Κάθε θύρα πρέπει να μπορεί να ανοίγεται και να κλείνεται από κάθε πλευρά του διαφράγματος από ένα μόνο πρόσωπο.
4. Οι πυροστεγείς θύρες στα διαφράγματα των κύριων κατακορύφων ζωνών και στα κλιμακοστάσια, εκτός από τις ηλεκτροκίνητες συρόμενες υδατοστεγείς θύρες και εκείνες που κανονικά είναι κλειδωμένες πρέπει να πληρούν τις κατωτέρω προϋποθέσεις:
 1. Οι θύρες πρέπει να είναι αυτασφαλιζόμενου τύπου και ικανές να κλείνουν σε κλίση έως 3,5° αντίθετα προς τη φορά του κλεισίματος. Η ταχύτητα κλεισίματος πρέπει να ρυθμίζεται, αν χρειάζεται, ώστε να μη δημιουργείται υπερβολικός κίνδυνος για τους ανθρώπους. Στα νέα πλοία, η σταθερή ταχύτητα κλεισίματος πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,1 m/s και το πολύ 0,2 m/s όταν το πλοίο είναι σε όρθια θέση.

NEA ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

2. Οι τηλεχειριζόμενες ολισθαίνουσες ή μηχανοκίνητες θύρες πρέπει να είναι εξοπλισμένες με συναγερμό που ηχεί τουλάχιστον 5 δευτερόλεπτα αλλά όχι άνω των 10 δευτερολέπτων προτού η θύρα αρχίσει να κινείται και εξακολουθεί να ηχεί έως ότου η θύρα κλείσει εντελώς. Οι θύρες που έχουν σχεδιαστεί για να επανανοίγουν όταν στη διαδρομή τους έρχονται σε επαφή με ένα αντικείμενο, πρέπει να επανανοίγουν επαρκώς ώστε να αφήνουν ελεύθερο πέρασμα τουλάχιστον 0,75 m αλλά όχι άνω του 1 m.
3. Όλες οι θύρες, εκτός από τις πυροστεγείς θύρες που μένουν κανονικά κλειστές, πρέπει να μπορούν να ασφαλιστούν εξ αποστάσεως και αυτόματα από συνεχώς επανδρωμένο κεντρικό σταθμό ελέγχου, είτε ταυτόχρονα είτε καθ' ομάδες, καθώς και μεμονωμένα από μία θέση σε κάθε πλευρά της θύρας. Πρέπει να φαίνεται στον πίνακα ελέγχου πυρκαϊάς που ευρίσκεται στο συνεχώς επανδρωμένο κεντρικό σταθμό ελέγχου εάν έκαστη των τηλεχειριζόμενων αυτών θυρών είναι κλειστή. Ο μηχανισμός απελευθέρωσης πρέπει να είναι σχεδιασμένος κατά τρόπον ώστε η θύρα να κλείνει αυτόματα σε περίπτωση διαταράξεως του συστήματος ελέγχου ή της κεντρικής παροχής ενέργειας. Οι διακόπτες απελευθέρωσης πρέπει να διαθέτουν λειτουργία «ανοιχτό-κλειστό» για να αποφεύγεται η αυτόματη επαναφορά του συστήματος στην αρχική κατάσταση. Άγκιστρα συγκρατήσεως που δεν απελευθερώνονται από τον κεντρικό σταθμό ελέγχου απαγορεύονται.
4. Πρέπει να προβλέπονται τοπικοί συσσωρευτές ενέργειας για τις μηχανοκίνητες θύρες σε άμεση γειτνίαση μ' αυτές, ώστε να παρέχουν τη δυνατότητα λειτουργίας των θυρών τουλάχιστον δέκα φορές (πλήρες άνοιγμα και κλείσιμο) με τη χρήση των τοπικών οργάνων ελέγχου.
5. Οι δίφυλλες θύρες με μάνδαλο το οποίο είναι απαραίτητο για την πυροστεγανότητά τους, πρέπει να διαθέτουν μάνδαλο που ενεργοποιείται αυτόματα από τη λειτουργία των θυρών όταν απελευθερώνονται από το σύστημα.
6. Οι μηχανοκίνητες και αυτόματα κλειόμενες θύρες που παρέχουν άμεση πρόσβαση σε χώρους ειδικής κατηγορίας δεν είναι ανάγκη να είναι εξοπλισμένες με τους συναγερμούς και μηχανισμούς απελευθέρωσης εξ αποστάσεως που απαιτούνται κατά τις παραγράφους .4.2 και .4.3.

ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

Αντί της παραγράφου.4 θα εφαρμόζεται η ακόλουθη παράγραφος.4α

- 4α. Οι πυροστεγείς θύρες στα διαφράγματα των κύριων κατακορύφων ζωνών και στα κλιμακοστάσια, εκτός από τις ηλεκτροκίνητες συρόμενες υδατοστεγείς θύρες και εκείνες που κανονικά είναι κλειδωμένες πρέπει να πληρούν τις κατωτέρω προϋποθέσεις:
 1. Οι θύρες πρέπει να είναι αυτασφαλιζόμενου τύπου και ικανές να κλείνουν σε κλίση έως 3,5° αντίθετα προς τη φορά του κλεισίματος·
 2. ο κατά προσέγγιση χρόνος κλεισίματος των γιγλυμωτών πυροστεγών θυρών δεν θα είναι ανώτερος των 40 δευτερολέπτων, ούτε κατώτερος των 10 δευτερολέπτων από την έναρξη της κίνησής τους όταν το πλοίο είναι σε όρθια θέση. Στα νέα πλοία, η σταθερή ταχύτητα κλεισίματος πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,1 m/s και το πολύ 0,2 m/s όταν το πλοίο είναι σε όρθια θέση·

3. Θα υπάρχει δυνατότητα εξ αποστάσεως απασφάλισης των θυρών από τον μονίμως επανδρωμένο κεντρικό σταθμό ελέγχου, είτε ταυτόχρονα είτε σε ομάδες καθώς και δυνατότητα ξεχωριστής απασφάλισης από θέσεις και στις δύο πλευρές της θύρας. Οι διακόπτες απελευθέρωσης πρέπει να διαθέτουν λειτουργία «ανοιχτό-κλειστό» για να αποφεύγεται η αυτόματη επαναφορά του συστήματος στην αρχική κατάσταση·
4. Άγκιστρα συγκρατήσεως που δεν απελευθερώνονται από τον κεντρικό σταθμό ελέγχου απαγορεύονται·
5. Θα παρέχεται δυνατότητα εκ νέου ανοίγματος μιας θύρας που κλείνει με τηλεχειρισμό από τον κεντρικό σταθμό ελέγχου, και από τις δύο πλευρές της θύρας με τοπικά όργανα ελέγχου. Μετά από κάθε τέτοιο τοπικό άνοιγμα, η θύρα θα κλείνει αυτόματα·
6. Πρέπει να φαίνεται στον πίνακα ελέγχου πυρκαϊάς που ευρίσκεται στο συνεχώς επανδρωμένο κεντρικό σταθμό ελέγχου εάν έκαστη των τηλεχειριζόμενων αυτών θυρών είναι κλειστή·
7. Ο μηχανισμός απελευθέρωσης πρέπει να είναι σχεδιασμένος κατά τρόπον ώστε η θύρα να κλείνει αυτόματα σε περίπτωση διατάραξης του συστήματος ελέγχου ή της κεντρικής παροχής ενέργειας·
8. Πρέπει να προβλέπονται τοπικοί συσσωρευτές ενέργειας για τις μηχανοκίνητες θύρες σε άμεση γειτνίαση μ' αυτές, ώστε να παρέχουν τη δυνατότητα λειτουργίας των θυρών τουλάχιστον δέκα φορές (πλήρες άνοιγμα και κλείσιμο) με τη χρήση των τοπικών οργάνων ελέγχου·
9. Διατάραξη του συστήματος ελέγχου ή της κεντρικής παροχής ενέργειας σε μία θύρα δεν θα παρεμποδίζει την ασφαλή λειτουργία των λοιπών θυρών·
10. Οι τηλεχειριζόμενες ολισθαίνουσες ή μηχανοκίνητες θύρες πρέπει να είναι εξοπλισμένες με συναγερμό που ηχεί τουλάχιστον 5 δευτερόλεπτα αλλά όχι άνω των 10 δευτερολέπτων προτού η θύρα αρχίσει να κινείται και εξακολουθεί να ηχεί έως ότου η θύρα κλείσει εντελώς·
11. Οι θύρες που έχουν σχεδιαστεί για να επανανοίγουν όταν στη διαδρομή τους έρχονται σε επαφή με ένα αντικείμενο, πρέπει να επανανοίγουν όχι άνω του 1 μέτρου από το σημείο επαφής·
12. Οι διφυλλες θύρες με μάνδαλο το οποίο είναι απαραίτητο για την πυροστεγανότητά τους, πρέπει να διαθέτουν μάνδαλο που ενεργοποιείται αυτόματα από τη λειτουργία των θυρών όταν απελευθερώνονται από το σύστημα·
13. Οι μηχανοκίνητες και αυτόματα κλειόμενες θύρες που παρέχουν άμεση πρόσβαση σε χώρους ειδικής κατηγορίας δεν είναι ανάγκη να είναι εξοπλισμένες με τους συναγερμούς και μηχανισμούς απελευθέρωσης εξ αποστάσεως που απαιτούνται κατά τις παραγράφους .3 και .10·
14. Θα υπάρχει πρόσβαση στα στοιχεία του τοπικού συστήματος ελέγχου για συντήρηση και προσαρμογή· και
15. οι μηχανοκίνητες θύρες θα διαθέτουν ένα σύστημα ελέγχου εγκεκριμένου τύπου που θα είναι σε θέση να λειτουργήσει σε περίπτωση πυρκαϊάς, και το οποίο θα καθορίζεται σύμφωνα με τον κώδικα διαδικασιών πυρασφάλειας. Αυτό το σύστημα θα πρέπει να πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις:
 - 15.1. το σύστημα ελέγχου θα είναι σε θέση να ρυθμίζει τη λειτουργία της θύρας σε θερμοκρασία τουλάχιστον 200 °C for για τουλάχιστον 60 λεπτά, τροφοδοτούμενο από την παροχή ρεύματος·
 - 15.2. η παροχή ρεύματος σε όλες τις λοιπές θύρες όπου δεν υπάρχει πυρκαϊά δεν θα παρεμποδίζεται· και
 - 15.3. σε θερμοκρασίες άνω των 200 °C, το σύστημα ελέγχου θα απομονώνεται αυτόματα από την παροχή ρεύματος και θα είναι σε θέση να διατηρήσει τη θύρα κλειστή έως τους 945 °C.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

5. Οι απαιτήσεις για ακεραιότητα κλάσης «Α» στα εξωτερικά τοιχώματα ενός πλοίου, δεν ισχύουν για τα γυάλινα χωρίσματα, τα παράθυρα και τις παραφωτίδες, με την προϋπόθεση ότι ο κανονισμός 10 δεν απαιτεί τα τοιχώματα αυτά να έχουν ακεραιότητα κλάσης «Α». Ομοίως, οι απαιτήσεις για ακεραιότητα κλάσης «Α» δεν ισχύουν για τις εξωτερικές θύρες των υπερκατασκευών και των υπερστεγασμάτων.

ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

Αντί της παραγράφου 5 εφαρμόζεται η ακόλουθη παράγραφος 5α:

- 5α. Οι απαιτήσεις για ακεραιότητα κλάσης «Α» στα εξωτερικά τοιχώματα ενός πλοίου, δεν ισχύουν για τα γυάλινα χωρίσματα, παράθυρα και παραφωτίδες, με την προϋπόθεση ότι ο κανονισμός 10 δεν απαιτεί τα τοιχώματα αυτά να έχουν ακεραιότητα κλάσης «Α».

Οι απαιτήσεις για ακεραιότητα κλάσης «Α» στα εξωτερικά τοιχώματα ενός πλοίου, δεν ισχύουν για τις εξωτερικές θύρες, πέραν εκείνων των υπερκατασκευών και των υπερστεγασμάτων που βρίσκονται απέναντι από σωστικά μέσα, χώρους επιβίβασης και συγκέντρωσης, εξωτερικές κλίμακες και ανοικτά καταστρώματα που χρησιμοποιούνται ως οδοί διαφυγής. Οι θύρες των κλιμακοστασίων δεν απαιτείται να πληρούν την εν λόγω απαίτηση.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

6. Όλες οι θύρες κλάσης «Α» που τοποθετούνται σε κλίμακες, κοινόχρηστους χώρους και διαφράγματα κύριων κατακόρυφων ζωνών, τα οποία βρίσκονται σε οδούς διαφυγής, πρέπει να είναι εφοδιασμένες με αυτόκλειστη εύκαμπτη παραφωτίδα, της οποίας το υλικό κατασκευής, η κατασκευή και η πυραντοχή πρέπει να είναι ισοδύναμα με εκείνα της θύρας στην οποία έχει τοποθετηθεί και η οποία πρέπει να αφήνει καθαρό άνοιγμα με τη θύρα κλειστή 150 mm² και να είναι τοποθετημένη στο κατώτερο άκρο της θύρας απέναντι στη στρόφιγγά της ή, στην περίπτωση των συρόμενων θυρών, όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο άνοιγμα.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

7. Οι θύρες και τα πλαίσια θυρών σε τμήματα κλάσεως «Β» και τα μέσα ασφαλίσεως αυτών πρέπει να παρέχουν μέθοδο κλεισίματος η οποία έχει αντοχή στην πυρκαϊά ισοδύναμη προς εκείνη των τμημάτων, με εξαίρεση ότι είναι δυνατόν να επιτρέπονται ανοίγματα εξαερισμού στο κατώτερο τμήμα αυτών των θυρών. Εάν ένα τέτοιο άνοιγμα ευρίσκεται επί ή κάτωθεν θύρας, το συνολικό καθαρό εμβαδόν οποιουδήποτε τέτοιου ανοίγματος ή ανοιγμάτων δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 0,05 m². Εναλλακτικά, επιτρέπεται ένας άκαυστος αγωγός εξισορρόπησης αέρα, τοποθετημένος μεταξύ της καμπίνας και του διαδρόμου και κάτω από τη μονάδα αποχέτευσης, αν το εμβαδόν διατομής του αγωγού δεν υπερβαίνει τα 0,05 m². Οι αγωγοί εξαερισμού πρέπει να είναι κατασκευασμένοι από άκαυστο υλικό. Οι θύρες πρέπει να είναι άκαυστες.

- 7.1. Για λόγους περιορισμού του θορύβου, η αρχή μπορεί να εγκρίνει ως ισοδύναμες και θύρες με ενσωματωμένα εκ κατασκευής ηχομονωτικά ανοίγματα εξαερισμού με ανοίγματα στο κάτω μέρος από τη μία πλευρά και στο πάνω μέρος από την άλλη, υπό τον όρο ότι πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. Το πάνω άνοιγμα πρέπει πάντοτε να βλέπει προς το διάδρομο και να είναι εφοδιασμένο με πλέγμα από άκαυστο υλικό και με αυτόματο κλαπέτο απομονώσεως πυρός ενεργοποιούμενο σε θερμοκρασία 70 °C περίπου.

2. Το κάτω άνοιγμα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με πλέγμα από άκαυστο υλικό.

3. Οι θύρες δοκιμάζονται σύμφωνα με το ψήφισμα Α.754 (18).

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

8. Οι θύρες καμπίνων σε τμήματα κλάσης «Β» πρέπει να είναι αυτασφαλιζόμενου τύπου. Άγκιστρα συγκρατήσεως δεν επιτρέπονται.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

9. Οι απαιτήσεις για ακεραιότητα κλάσης «Β» στα εξωτερικά τοιχώματα ενός πλοίου, δεν ισχύουν για τα γυάλινα χωρίσματα, τα παράθυρα και τις παραφωτίδες. Ομοίως, οι απαιτήσεις για ακεραιότητα κλάσης «Β» δεν ισχύουν για τις εξωτερικές θύρες των υπερκατασκευών και των υπερστεγασμάτων. Για πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες, η αρχή του κράτους σημαίας μπορεί να επιτρέψει τη χρήση καύσιμων υλικών στις θύρες που χωρίζουν τις καμπίνες από τους επιμέρους εσωτερικούς χώρους υγιεινής, όπως τα λουτρά.

8. Προστασία κλιμάκων και ανελκυστήρων στους χώρους ενδιατήσεως και υπηρεσίας (R 29)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Όλες οι κλίμακες πρέπει να έχουν χαλύβδινο σκελετό και να βρίσκονται μέσα σε κλιμακοστάσια που σχηματίζονται από τμήματα κλάσης «Α» με ενεργητικά μέσα κλεισίματος όλων των ανοιγμάτων, πλην του ότι:

1. μία κλίμακα που συνδέει μόνο δύο καταστρώματα δεν χρειάζεται να είναι καλυμμένη, εφ' όσον η ακεραιότητα του καταστρώματος εξασφαλίζεται με κατάλληλα διαφράγματα ή θύρες που ευρίσκονται στον μεταξύ των καταστρωμάτων χώρο. Όταν σε ένα χώρο μεταξύ δύο καταστρωμάτων υπάρχει καλυμμένη κλίμακα, το κλιμακοστάσιο πρέπει να προστατεύεται σύμφωνα με τους πίνακες για τα καταστρώματα των κανονισμών 4 και 5.

2. στους κοινόχρηστους χώρους μπορούν να τοποθετούνται ακάλυπτες κλίμακες, με την προϋπόθεση ότι βρίσκονται ολόκληρες στο εσωτερικό αυτών των χώρων.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

2. Τα κλιμακοστάσια πρέπει να έχουν απευθείας επικοινωνία με τους διαδρόμους και να είναι επαρκούς επιφανείας για την αποφυγή συμφορήσεως, λαμβανομένου υπόψη του αριθμού των ατόμων που πιθανόν να τις χρησιμοποιήσουν σε περίπτωση ανάγκης.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ: Εντός των κλιμακοστασίων επιτρέπονται μόνο κοινόχρηστες τουαλέτες, ερμάρια από άκαυστο υλικό για την αποθήκευση εξοπλισμού ασφαλείας καθώς και ανοικτές θυρίδες πληροφοριών.

Άμεση πρόσβαση στα κλιμακοστάσια επιτρέπεται να έχουν μόνο κοινόχρηστοι χώροι, διάδρομοι, κοινόχρηστες τουαλέτες, χώροι ειδικής κατηγορίας, άλλες κλίμακες διαφυγής που απαιτούνται κατά τον κανονισμό 6-1.5 και εξωτερικοί χώροι.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

3. Τα φρεάτια των ανελκυστήρων πρέπει να διανοίγονται κατά τρόπον ώστε να παρεμποδίζεται η διέλευση καπνού και φλογών από τον ένα στον άλλο χώρο μεταξύ καταστροφμάτων και να είναι εφοδιασμένα με μέσα κλεισίματος που επιτρέπουν τον έλεγχο των ρευμάτων αέρα και του καπνού.

9. Συστήματα εξαερισμού (R 32)

1. Πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Το σύστημα εξαερισμού πρέπει, εκτός από τις απαιτήσεις της παραγράφου.1 του κανονισμού 32, να ανταποκρίνεται και στα εδάφια .2.2 έως .2.6, .2.8 και .2.9 του κανονισμού 32.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

2. Κατά γενικό κανόνα, οι ανεμιστήρες εξαερισμού πρέπει να έχουν διάταξη τέτοια ώστε οι αγωγοί που φθάνουν στους διάφορους χώρους να παραμένουν στην ίδια κύρια κατακόρυφη ζώνη.
3. Όταν τα συστήματα εξαερισμού διαπερνούν καταστώματα, πρέπει να λαμβάνονται προφυλάξεις, επιπλέον των σχετικών με την πυροστεγανότητα του καταστώματος, που απαιτούνται κατά τον κανονισμό II-2/A/12.1, ώστε να είναι περιορισμένη η πιθανότητα διέλευσης καπνού και θερμών αερίων από έναν χώρο μεταξύ καταστροφμάτων σε άλλο μέσω του συστήματος. Εκτός από τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού για τη μόνωση, οι κατακόρυφοι αγωγοί εξαερισμού πρέπει, εφόσον είναι απαραίτητο, να είναι μονωμένοι σύμφωνα με τους σχετικούς πίνακες του κανονισμού 4.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

4. Οι αγωγοί εξαερισμού πρέπει να είναι κατασκευασμένοι από τα κατωτέρω υλικά:
 1. οι αγωγοί διατομής όχι μικρότερης των 0,075 m² και όλοι οι κατακόρυφοι αγωγοί που εξυπηρετούν περισσότερους από ένα χώρους μεταξύ καταστροφμάτων πρέπει να κατασκευάζονται από χάλυβα ή άλλο ισοδύναμο υλικό
 2. οι αγωγοί διατομής μικρότερης των 0,075 m² εκτός από τους κατακόρυφους αγωγούς στους οποίους αναφέρεται το εδάφιο.1.4.1, πρέπει να κατασκευάζονται από άκαυστα υλικά. Όταν τέτοιοι αγωγοί διαπερνούν τμήματα κλάσης «Α» ή «Β», πρέπει να δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στην εξασφάλιση της πυροστεγανότητας του τμήματος
 3. τα κοντά τμήματα αγωγού που δεν υπερβαίνουν γενικά τα 0,02 m² σε διατομή ούτε τα 2 μέτρα σε μήκος, δεν χρειάζεται να είναι άκαυστα, εφόσον πληρούνται όλες οι κάτωθι προϋποθέσεις:
 1. ο αγωγός είναι κατασκευασμένος από υλικό μικρού κινδύνου πυρκαϊάς που ικανοποιεί την αρχή του κράτους σημαίας·
 2. ο αγωγός χρησιμοποιείται μόνο στην απόληξη του συστήματος εξαερισμού· και
 3. ο αγωγός δεν απέχει λιγότερο από 600 χιλιοστόμετρα, μετρώμενα κατά το μήκος του, από οπή σε τμήμα κλάσης «Α» ή «Β», συμπεριλαμβανομένων των συνεχόμενων οροφών κλάσης «Β».

ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

Αντί της παραγράφου.1 εφαρμόζεται η εξής παράγραφος.1α:

1α. ο αγωγός είναι κατασκευασμένος από υλικό που χαρακτηρίζεται από χαμηλή ταχύτητα εξάπλωσης της φλόγας.

5. Τα κλιμακοστάσια πρέπει να εξαερίζονται και να εξυπηρετούνται μόνον από ένα ανεξάρτητο σύστημα ανεμιστήρα και αγωγού που δεν πρέπει να εξυπηρετεί κανέναν άλλο χώρο στο σύστημα εξαερισμού.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

6. Όλα τα συστήματα μηχανικού εξαερισμού, εκτός από τα συστήματα εξαερισμού μηχανοστασίων και χώρων φορτίου, και τα τυχόν εναλλακτικά συστήματα που ενδέχεται να απαιτούνται βάσει του εδαφίου.9.2.6, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με όργανα ελέγχου συγκεντρωμένα κατά τέτοιο τρόπο ώστε όλοι οι ανεμιστήρες να είναι δυνατόν να τεθούν εκτός λειτουργίας από οποιαδήποτε από δύο χωριστές θέσεις, που πρέπει να απέχουν όσο το δυνατόν περισσότερο μεταξύ τους. Τα όργανα ελέγχου των συστημάτων μηχανικού εξαερισμού που εξυπηρετούν μηχανοστάσια, πρέπει και αυτά να είναι συγκεντρωμένα έτσι ώστε ο χειρισμός τους να εξασφαλίζεται από δύο διαφορετικές θέσεις, από τις οποίες η μία πρέπει να βρίσκεται έξω από τους χώρους αυτούς. Οι ανεμιστήρες των συστημάτων μηχανικού εξαερισμού που εξυπηρετούν χώρους φορτίου πρέπει να μπορούν να τεθούν εκτός λειτουργίας από μία ασφαλή θέση εκτός των χώρων αυτών.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

7. Οι κοινόχρηστοι χώροι που καταλαμβάνουν τρία ή περισσότερα ανοικτά καταστρώματα και περιέχουν εύφλεκτα υλικά, όπως έπιπλα, και κλειστούς χώρους, όπως καταστήματα, γραφεία και εστιατόρια, πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με σύστημα απαγωγής καπνού. Το σύστημα απαγωγής καπνού πρέπει να ενεργοποιείται από το απαιτούμενο σύστημα ανίχνευσης καπνού και να είναι ικανό να λειτουργήσει χειροκίνητα. Το μέγεθος των ανεμιστήρων πρέπει να εξασφαλίζει την απομάκρυνση του συνόλου του όγκου που περιέχεται στο χώρο σε χρόνο 10 λεπτών ή λιγότερο.
8. Οι αγωγοί εξαερισμού πρέπει να διαθέτουν καταλλήλως τοποθετημένες καταπακτές για επιθεώρηση και καθαρισμό, κατά το μέτρο του πρακτικά εφικτού.
9. Οι απαγωγοί από σειρά μαγειρείων όπου είναι δυνατόν να συσσωρευθούν λίπη πρέπει να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των παραγράφων .9.2.3.2.1 και .9.2.3.2.2 και να είναι εφοδιασμένοι με:
1. μία ελαιοπαγίδα ικανή να αφαιρείται εύκολα για καθαρισμό, εκτός εάν έχει τοποθετηθεί εναλλακτικό εγκεκριμένο σύστημα αφαίρεσης των λιπών·
 2. ένα κλαπέτο απομονώσεως πυρός τοποθετημένο στο κατώτερο άκρο του αγωγού, το οποίο λειτουργεί αυτόματα και εξ αποστάσεως και, επιπλέον, ένα τηλεχειριζόμενο κλαπέτο απομονώσεως πυρός τοποθετημένο στο ανώτερο άκρο του αγωγού·
 3. ένα μόνιμο μέσο για την κατάσβεση πυρκαϊάς εντός του αγωγού·
 4. διατάξεις τηλεχειρισμού για τη διακοπή των ανεμιστήρων απαγωγής και των ανεμιστήρων τροφοδοσίας, για τη λειτουργία των κλαπέτων στα οποία αναφέρεται η παράγραφος.2 και για τη λειτουργία του συστήματος πυρόσβεσης, οι οποίες πρέπει να τοποθετούνται πλησίον της εισόδου στο μαγειρείο. Όταν τοποθετείται διακλαδωμένο σύστημα, πρέπει να προβλέπονται μέσα για το κλείσιμο όλων των διακλαδώσεων που απάγουν αέρα μέσω του ίδιου κύριου αγωγού πριν από την εισαγωγή πυροσβεστικού μέσου στο σύστημα· και
 5. κατάλληλα τοποθετημένα στόμια για επιθεώρηση και καθαρισμό.

2. Πλοία που μεταφέρουν έως 36 επιβάτες

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Οι αγωγοί εξαερισμού πρέπει να είναι κατασκευασμένοι από άκαυστο υλικό. Οι κοντοί αγωγοί ωστόσο που δεν υπερβαίνουν γενικά τα 0,02 m² σε διατομή ούτε τα 2 μέτρα σε μήκος, δεν χρειάζεται να είναι άκαυστοι, εφόσον πληρούνται οι κάτωθι προϋποθέσεις:
1. ο αγωγός είναι κατασκευασμένος από υλικό μικρού κινδύνου πυρκαϊάς που ικανοποιεί την αρχή του κράτους σημαίας·
 2. ο αγωγός χρησιμοποιείται μόνο στην απόληξη του συστήματος εξαερισμού· και
 3. ο αγωγός δεν απέχει λιγότερο από 600 χιλιοστόμετρα, μετρώμενα κατά το μήκος του, από οπή σε τμήμα κλάσης «Α» ή «Β», συμπεριλαμβανομένων των συνεχόμενων οροφών κλάσης «Β».

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

Αντί της παραγράφου.1 εφαρμόζεται η εξής παράγραφος.1α:

1α. οι αγωγοί αυτοί είναι κατασκευασμένοι από υλικό που χαρακτηρίζεται από χαμηλή ταχύτητα εξάπλωσης της φλόγας.

2α. Όταν οι αγωγοί εξαερισμού ελεύθερης διατομής άνω των 0,02 m² διέρχονται μέσω διαφραγμάτων ή καταστροφικών κλάσης «Α», τα ανοίγματα πρέπει να φέρουν επένδυση από φύλλο χάλυβα, εκτός αν οι εν λόγω διερχόμενοι από διαφράγματα ή καταστροφικά αγωγοί είναι χαλύβδινοι στο τμήμα τους που διαπερνά το διάφραγμα ή καταστροφή και στο σημείο αυτό οι αγωγοί και η επένδυση πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

1. Η επένδυση πρέπει να έχει πάχος τουλάχιστον 3 χιλιοστόμετρων και μήκος τουλάχιστον 900 χιλιοστόμετρων. Όταν διαπερνά διαφράγματα, το μήκος αυτό πρέπει να μοιράζεται κατά προτίμηση ανά 450 χιλιοστόμετρα σε κάθε πλευρά του διαφράγματος. Οι αγωγοί αυτοί ή η επένδυσή τους πρέπει να έχουν μόνωση κατά της πυρκαϊάς, η οποία πρέπει να έχει τουλάχιστον την ίδια πυροστεγανότητα με εκείνη του διαφράγματος ή καταστροφικού από το οποίο διέρχεται ο αγωγός.
2. Επιπλέον των απαιτήσεων της παραγράφου .9.2.2.1, αγωγοί ελεύθερης διατομής άνω των 0,075 m² πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με κλαπέτα απομόνωσης πυρός. Τα κλαπέτα αυτά πρέπει να είναι αυτόματα αλλά πρέπει επίσης να μπορούν να κλεισθούν χειροκίνητα και από τις δύο πλευρές του διαφράγματος ή καταστροφικού. Τα κλαπέτα απομόνωσης πυρός πρέπει να έχουν δείκτη που να δείχνει πότε είναι ανοικτά ή κλειστά. Δεν απαιτούνται εν τούτοις κλαπέτα απομόνωσης πυρός, όταν οι αγωγοί διέρχονται από χώρους περιβαλλόμενους από τμήματα κλάσης «Α» χωρίς να εξυπηρετούν αυτούς τους χώρους, με την προϋπόθεση ότι η πυροστεγανότητα των εν λόγω αγωγών είναι η ίδια με εκείνη των τμημάτων που διαπερνούν. Τα κλαπέτα απομόνωσης πυρός είναι εύκολα προσβάσιμα. Σε νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ, με χρονολογία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, εάν τα κλαπέτα απομόνωσης πυρός τοποθετούνται πίσω από οροφές ή επενδύσεις, αυτές οι οροφές ή επενδύσεις θα διαθέτουν μια θύρα επιθεώρησης στην οποία θα τοποθετείται μια πινακίδα με τον αναγνωριστικό αριθμό του κλαπέτου απομόνωσης πυρός. Ο αναγνωριστικός αριθμός του κλαπέτου απομόνωσης πυρός θα αναγράφεται επίσης σε όλα τα απαραίτητα στοιχεία τηλεχειρισμού.

2β. Σε νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ, με χρονολογία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, εάν ένας λεπτός επιμεταλλωμένος αγωγός με εμβαδόν ελεύθερης διατομής μικρότερο ή ίσο με 0,02 m² διέρχεται μέσω διαφραγμάτων ή καταστροφικών κλάσης «Α», η οπή θα πρέπει να φέρει χαλύβδινη επένδυση πάχους τουλάχιστον 3 χιλιοστόμετρων και μήκους τουλάχιστον 200 χιλιοστόμετρων, η οποία θα ισαπέχει κατά προτίμηση 100 χιλιοστόμετρα από κάθε πλευρά του διαφράγματος ή, σε περίπτωση καταστροφικού, θα τοποθετείται εξ ολοκλήρου στη χαμηλότερη πλευρά των διαπερνόμενων καταστροφικών.

3. Οι αγωγοί που προορίζονται για τον εξαερισμό μηχανοστασίων, μαγειρείων, καταστροφικών αυτοκινήτων οχημάτων, χώρων φορτίου ro-ro ή χώρων ειδικής κατηγορίας, δεν πρέπει να διέρχονται από χώρους ενδιαίτησης, χώρους υπηρεσίας ή σταθμούς ελέγχου, εκτός εάν πληρούν τις προϋποθέσεις που καθορίζονται παρακάτω στις παραγράφους .9.2.3.1.1. έως .9.2.3.1.4 ή .9.2.3.2.1 και .9.2.3.2.2:

1.1. είναι κατασκευασμένοι από χάλυβα πάχους 3 χιλιοστόμετρων και 5 χιλιοστόμετρων για πλάτος ή διάμετρο του αγωγού μικρότερα ή ίσα προς 300 χιλιοστόμετρα και ίσα ή μεγαλύτερα από 760 χιλιοστόμετρα αντιστοίχως ενώ, προκειμένου για αγωγούς πλάτους ή διαμέτρου από 300 χιλιοστόμετρα έως 760 χιλιοστόμετρα, το πάχος προσδιορίζεται με παρεμβολή·

1.2. φέρουν κατάλληλη στήριξη και ενίσχυση·

1.3. είναι εφοδιασμένοι με αυτόματα κλαπέτα απομόνωσης πυρός, τοποθετημένα κοντά στα τοιχώματα που διαπερνούν· και

1.4. φέρουν μόνωση επιπέδου «Α-60» από τα μηχανοστάσια, μαγειρεία, καταστροφικά αυτοκινήτων οχημάτων, τους χώρους φορτίου ro-ro ή τους χώρους ειδικής κατηγορίας μέχρι ένα σημείο που απέχει τουλάχιστον 5 μέτρα από κάθε κλαπέτο απομόνωσης πυρός·

ή

2.1. είναι κατασκευασμένοι από χάλυβα σύμφωνα με τις παραγράφους .9.2.3.1.1 και .9.2.3.1.2 και

2.2. φέρουν μόνωση επιπέδου «Α-60» σε όλο το μήκος της διαδρομής τους μέσω χώρων ενδιαίτησης, χώρων υπηρεσίας ή σταθμών ελέγχου,

με εξαίρεση τα σημεία διόδου από τμήματα κατακόρυφης ζώνης που πρέπει επίσης να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της παραγράφου .9.2.8.

Σε νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ, με χρονολογία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, τα συστήματα εξαερισμού για τα μηχανοστάσια κατηγορίας Α, τους χώρους οχημάτων, τους χώρους φορτίου, τα μαγειρεία, τους χώρους ειδικής κατηγορίας και τους χώρους φορτίου θα διαχωρίζονται, γενικά, μεταξύ τους καθώς και από τα συστήματα εξαερισμού που εξυπηρετούν άλλους χώρους. Εξαιρέση αποτελούν τα συστήματα εξαερισμού των μαγειρείων σε επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν έως 36 επιβάτες, τα οποία δεν χρειάζεται να διαχωρίζονται πλήρως, αλλά μπορούν να εξυπηρετούνται από ξεχωριστούς αγωγούς μιας μονάδας εξαερισμού η οποία εξυπηρετεί και άλλους χώρους. Σε κάθε περίπτωση, θα τοποθετείται ένα αυτόματο κλαπέτο απομονώσεως πυρός στον αγωγό εξαερισμού των μαγειρείων κοντά στη μονάδα εξαερισμού.

4. Οι αγωγοί που προορίζονται για τον εξαερισμό χώρων ενδιατήσεως, χώρων υπηρεσίας ή σταθμών ελέγχου, δεν πρέπει να διέρχονται από μηχανοστάσια, μαγειρεία, καταστρώματα αυτοκινήτων οχημάτων, χώρους φορτίου go-go ή χώρους ειδικής κατηγορίας, εκτός εάν πληρούν τις προϋποθέσεις που καθορίζονται παρακάτω στις παραγράφους .9.2.4.1.1 έως .9.2.4.1.3 ή .9.2.4.2.1 και .9.2.4.2.2:

1.1. τα τμήματα των αγωγών που διέρχονται από μηχανοστάσια, μαγειρεία, καταστρώματα αυτοκινήτων οχημάτων, χώρους φορτίου go-go ή χώρους ειδικής κατηγορίας, είναι κατασκευασμένα από χάλυβα σύμφωνα με τις παραγράφους .9.2.3.1.1 και .9.2.3.1.2·

1.2. έχουν τοποθετηθεί κλαπέτα απομονώσεως πυρός κοντά στα διαπερνόμενα τοιχώματα· και

1.3. στα σημεία διόδου διατηρείται η ακεραιότητα του μηχανοστασίου, μαγειρείου, καταστρώματος αυτοκινήτων, χώρου φορτίου go-go ή χώρου ειδικής κατηγορίας·

ή

2.1. τα τμήματα των αγωγών που διέρχονται από μηχανοστάσια, μαγειρεία, καταστρώματα αυτοκινήτων οχημάτων, χώρους φορτίου go-go ή χώρους ειδικής κατηγορίας, είναι κατασκευασμένα από χάλυβα σύμφωνα με τις παραγράφους .9.2.3.1.1 και .9.2.3.1.2· και

2.2. οι αγωγοί φέρουν μόνωση επιπέδου «Α-60» σε όλο το μήκος της διαδρομής τους μέσω μηχανοστασίων, μαγειρείων, καταστρώματων αυτοκινήτων οχημάτων, χώρων φορτίου go-go ή χώρων ειδικής κατηγορίας,

με εξαίρεση τα σημεία διόδου από τμήματα κατακόρυφης ζώνης που πρέπει επίσης να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της παραγράφου .9.2.8.

5. Οι αγωγοί εξαερισμού ελεύθερης διατομής άνω των 0,02 m² που διέρχονται μέσω διαφραγμάτων κλάσης «Β», πρέπει να φέρουν επένδυση από φύλλο χάλυβα σε μήκος 900 χιλιοστών, διαιρούμενο κατά προτίμηση ανά 450 χιλιοστά σε κάθε πλευρά του διαφράγματος, εκτός εάν είναι χαλύβδινοι στο μήκος αυτό.

6. Στους σταθμούς ελέγχου που βρίσκονται εκτός μηχανοστασίων πρέπει να λαμβάνονται όλα τα πρακτικώς εφικτά μέτρα για να εξασφαλίζεται η διατήρηση του αερισμού, της καλής ορατότητας και της απουσίας καπνού, ώστε, σε περίπτωση πυρκαϊάς, να μη διαταράσσεται η επίβλεψη και η ομαλή λειτουργία των μηχανημάτων και του εξοπλισμού στο εσωτερικό τους. Πρέπει να προβλέπονται εναλλακτικές και χωριστές πηγές αέρα· τα στόμια εισαγωγής αέρα αυτών των δύο πηγών τροφοδότησης πρέπει να έχουν διάταξη τέτοια ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος εισόδου καπνού και από τα δύο στόμια ταυτόχρονα. Οι απαιτήσεις αυτές δεν ισχύουν για σταθμούς ελέγχου που βρίσκονται σε ανοικτό κατάστρωμα, με το οποίο και επικοινωνούν, ούτε στις περιπτώσεις όπου οι επιτόπιες διατάξεις ασφάλισης είναι εξίσου αποτελεσματικές.

7. Τα τμήματα των απαγωγών των μαγειρείων που διέρχονται από χώρους ενδιατήσεως ή χώρους που περιέχουν εύφλεκτα υλικά, πρέπει να είναι κατασκευασμένα από τμήματα κλάσης «Α». Κάθε απαγωγός πρέπει να είναι εφοδιασμένος με:

1. ελαιοπαγίδα δυνάμενη να αφαιρείται εύκολα για καθαρισμό·

2. κλαπέτο απομονώσεως πυρός τοποθετημένο στο κατώτερο άκρο του απαγωγού·

3. διατάξεις για τη διακοπή της λειτουργίας των ανεμιστήρων απαγωγής με δυνατότητα χειρισμού από το εσωτερικό του μαγειρείου· και

4. μόνιμα μέσα για την κατάσβεση πυρκαϊών στο εσωτερικό του απαγωγού.

8. Όταν ένας αγωγός εξαερισμού είναι απαραίτητο να διέρχεται διά μέσου τμήματος κύριας κατακόρυφης ζώνης, παραπλεύρως του τμήματος πρέπει να τοποθετείται ασφαλές έναντι βλάβης κλαπέτο απομονώσεως πυρός αυτού-ματου κλεισίματος. Το κλαπέτο πρέπει να μπορεί επίσης να κλείνεται χειροκίνητα από κάθε πλευρά του τμήματος. Η θέση λειτουργίας πρέπει να είναι εύκολα προσπελάσιμη και να σημαίνεται με κόκκινο ανακλαστήρα φωτός. Ο αγωγός μεταξύ του τμήματος και του κλαπέτου απομονώσεως πυρός πρέπει να είναι από χάλυβα ή άλλο ισοδύναμο υλικό και, εφόσον είναι απαραίτητο, να είναι μονωμένος σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού II2/A/12.1. Το κλαπέτο απομονώσεως πυρός πρέπει να είναι εφοδιασμένο, τουλάχιστον στη μία πλευρά του τμήματος, με ευδιάκριτο δείκτη που να δείχνει πότε είναι ανοικτό.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

9. Τα κύρια στόμια εισαγωγής και εξαγωγής όλων των συστημάτων εξαερισμού πρέπει να μπορούν να κλείνονται από το εξωτερικό των χώρων που εξαερίζονται.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

10. Ο μηχανοκίνητος εξαερισμός των χώρων ενδιαιτήσεως, των χώρων υπηρεσίας, των χώρων φορτίου, των σταθμών ελέγχου και των μηχανοστασίων, πρέπει να μπορεί να διακόπτεται από μία εύκολα προσιτή θέση εκτός του χώρου τον οποίο εξυπηρετεί. Η θέση αυτή δεν πρέπει να αποκόπτεται αμέσως σε περίπτωση πυρκαϊάς στους εξυπηρετούμενους χώρους. Τα μέσα που εξασφαλίζουν τη διακοπή του μηχανικού εξαερισμού των μηχανοστασίων πρέπει να είναι τελείως χωριστά από τα μέσα διακοπής του εξαερισμού των υπόλοιπων χώρων.
3. ΟΛΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:
- Οι ακόλουθες διατάξεις δοκιμάζονται σύμφωνα με τον κώδικα διαδικασιών δοκιμής πυρός του IMO:
1. κλαπέτα απομονώσεως πυρός, συμπεριλαμβανομένων των κατάλληλων μέσων λειτουργίας και
 2. διέλευση αγωγών μέσω τμημάτων κλάσης «Α». Εάν οι χαλύβδινες επενδύσεις είναι απευθείας συνδεδεμένες με τους αγωγούς εξαερισμού χρησιμοποιώντας καρφωμένες ή κοχλιωμένες φλάντζες ή μέσω συγκολλήσεων, δεν απαιτείται η δοκιμή.

10. Παράθυρα και παραφωτίδες (R 33)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1. Όλα τα παράθυρα και οι παραφωτίδες των διαφραγμάτων που βρίσκονται στους χώρους ενδιαιτήσεως και υπηρεσίας καθώς και στους σταθμούς ελέγχου, πλην εκείνων για τα οποία ισχύουν οι διατάξεις του κανονισμού 7.5, πρέπει να είναι κατασκευασμένα κατά τρόπον ώστε να τηρούνται οι απαιτήσεις για την ακεραιότητα του τύπου του διαφράγματος στο οποίο είναι τοποθετημένα.

Σε νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ, με χρονολογία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, αυτά τα στοιχεία προσδιορίζονται σύμφωνα με τον κώδικα διαδικασιών δοκιμών πυρός του IMO.

2. Κατά παρέκκλιση των απαιτήσεων των πινάκων των κανονισμών 4 και 5, όλα τα παράθυρα και οι παραφωτίδες διαφραγμάτων που απομονώνουν χώρους ενδιαιτήσεως και υπηρεσίας καθώς και σταθμούς ελέγχου από τις καιρικές συνθήκες, πρέπει να φέρουν πλαίσια από χάλυβα ή άλλο κατάλληλο υλικό. Το γυαλί πρέπει να συγκρατείται από μεταλλικό πήχη ή μεταλλικές γωνίες.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΥΣ ΑΠΟ 36 ΕΠΙΒΑΤΕΣ:

3. Παράθυρα ευρισκόμενα απέναντι από σωστικά μέσα, χώρους επιβίβασης και συγκέντρωσης, εξωτερικές κλίμακες και ανοικτά καταστρώματα που χρησιμοποιούνται ως οδοί διαφυγής, και παράθυρα ευρισκόμενα κάτω από χώρους επιβίβασης σε σωσίβιες σχεδίες και ολισθητήρες διαφυγής, πρέπει να έχουν την πυροστεγανότητα που καθορίζεται στους πίνακες του κανονισμού 4. Σε περιπτώσεις όπου υπάρχουν αυτόματες ειδικές κεφαλές καταγωνιστήρων για παράθυρα, μπορούν να γίνονται δεκτά παράθυρα Α-0 ως ισοδύναμα.

Σε νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ, με χρονολογία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, οι αυτόματες ειδικές κεφαλές καταγωνιστήρων πρέπει να είναι:

1. ειδικές κεφαλές που τοποθετούνται επάνω από τα παράθυρα και επιπλέον των συμβατικών καταγωνιστήρων οροφής· ή
2. συμβατικές κεφαλές καταγωνιστήρων οροφής με τέτοια διάταξη ώστε το παράθυρο να προστατεύεται με ένα μέσο ρυθμό εφαρμογής τουλάχιστον 5 l/m^2 ανά λεπτό και ο πρόσθετος χώρος παραθύρου να περιλαμβάνεται στον υπολογισμό του πεδίου κάλυψης.

Παράθυρα ευρισκόμενα στις πλευρές του πλοίου κάτω από χώρους επιβίβασης στις σωσίβιες λέμβους πρέπει να έχουν πυροστεγανότητα τουλάχιστον επιπέδου «Α-0».

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΕΩΣ ΚΑΙ 36 ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

4. Ανεξαρτήτως των απαιτήσεων των πινάκων του κανονισμού II-2/B/5, πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στην πυροστεγανότητα των παραθύρων που βρίσκονται απέναντι σε ανοιχτούς ή κλειστούς χώρους επιβίβασης σε σωστικές λέμβους και σχεδίες, καθώς και στην πυροστεγανότητα των παραθύρων που βρίσκονται κάτω από τέτοιους χώρους σε τέτοια θέση ώστε η τυχόν αστοχία τους κατά τη διάρκεια πυρκαϊάς θα εμποδίζει την καθαίρεση των σωστικών λέμβων ή σχεδιών ή την επιβίβαση σ' αυτές.

11. Περιορισμένη χρήση καύσιμων υλικών (R 34)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Εκτός των χώρων φορτίου, των θαλάμων ταχυδρομείου, των χώρων αποσκευών ή των ψυκτικών θαλάμων των χώρων υπηρεσίας, όλες οι επενδύσεις, τα δάπεδα, οι οροφές, οι ανεμοφράκτες και οι μονώσεις πρέπει να είναι από άκαυστα υλικά. Τα διαφράγματα ή τα καταστώματα μερικού διαχωρισμού που χρησιμοποιούνται για την υποδιαίρεση ενός χώρου με σκοπό την επαγγελματική ή καλλιτεχνική κατεργασία, πρέπει επίσης να αποτελούνται από άκαυστα υλικά.
2. Τα φράγματα ατμών και οι συγκολλητικές ύλες που χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό με μονωτικά μέσα καθώς και η μόνωση των εξαρτημάτων των σωλήνων για ψυχρά συστήματα υπηρεσίας δεν απαιτείται να είναι άκαυστα, πρέπει να υπάρχουν όμως στην ελάχιστη ποσότητα που είναι πρακτικώς δυνατή, οι δε εκτιθέμενες επιφάνειές τους πρέπει να έχουν ιδιότητες αντοχής στην εξάπλωση της φλόγας σύμφωνα με τη διαδικασία δοκιμών που καθορίζεται στο ψήφισμα Α.653 (16) του IMO.

ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

Αντί της παραγράφου.2 εφαρμόζεται η ακόλουθη παράγραφος.2α:

- 2α. Τα φράγματα ατμών και οι συγκολλητικές ύλες που χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό με μονωτικά μέσα καθώς και η μόνωση των εξαρτημάτων των σωλήνων για ψυχρά συστήματα υπηρεσίας δεν απαιτείται να είναι άκαυστα, πρέπει να υπάρχουν όμως στην ελάχιστη ποσότητα που είναι πρακτικώς δυνατή, οι δε εκτιθέμενες επιφάνειές τους πρέπει να έχουν ιδιότητες αντοχής στην εξάπλωση της φλόγας.
3. Οι παρακάτω επιφάνειες πρέπει να έχουν χαρακτηριστικά μικρής εξαπλώσεως της φλόγας:
 1. εκτεθειμένες επιφάνειες των διαδρόμων και των κλιμακοστασίων καθώς και των διαφραγμάτων, επενδύσεις τοίχου και οροφών σε όλους τους χώρους ενδιαιτήσεως και υπηρεσίας και σταθμούς ελέγχου.
 2. αφανείς ή απρόσιτοι χώροι στους χώρους ενδιαιτήσεως και υπηρεσίας και στους σταθμούς ελέγχου.
4. Ο συνολικός όγκος των καυσίμων επιστρώσεων, σκαλισμάτων, διακοσμήσεων και ξύλινων επικαλύψεων σε οποιοδήποτε χώρο ενδιαιτήσεως και υπηρεσίας δεν πρέπει να υπερβαίνει όγκο ισοδύναμο με μία στρώση πάχους 2,5 χιλιοστών στην συνδυασμένη επιφάνεια των τοίχων και των οροφών. Οι μόνιμες επενδύσεις επίπλων, τα διαφράγματα ή τα καταστώματα δεν είναι απαραίτητο να συμπεριληφθούν στον υπολογισμό του συνολικού όγκου καυσίμων υλικών.

Στην περίπτωση των πλοίων που είναι εξοπλισμένα με αυτόματο σύστημα καταωνιστήρων ανταποκρινόμενο στις διατάξεις του κανονισμού II 2/A/8, ο όγκος αυτός είναι δυνατόν να περιλαμβάνει κάποιο καύσιμο υλικό που χρησιμοποιείται για την κατασκευή τμημάτων κλάσης «C».
5. Οι επικαλύψεις που χρησιμοποιούνται επάνω σε επιφάνειες και επενδύσεις που διέπονται από τις απαιτήσεις της παραγράφου 3, πρέπει να έχουν θερμιδογόνο αξία που δεν υπερβαίνει τα 45 MJ/m² της επιφάνειας για το πάχος που χρησιμοποιείται.
6. Τα έπιπλα στα κλιμακοστάσια πρέπει να περιορίζονται σε καθίσματα. Πρέπει να είναι στερεωμένα, περιορισμένου κινδύνου πυρκαϊάς, να περιορίζονται σε έξι σε κάθε κατάστρωμα για κάθε κλιμακοστάσιο και να μην παρεμποδίζουν την οδό διαφυγής των επιβατών. Η αρχή του κράτους σημαίας μπορεί να επιτρέπει επιπλέον καθίσματα στον κύριο χώρο υποδοχής εντός κλιμακοστασίου, εφ' όσον είναι στερεωμένα, άκαυστα και δεν παρεμποδίζουν την οδό διαφυγής των επιβατών. Δεν επιτρέπονται έπιπλα στους διαδρόμους επιβατών και πληρώματος που αποτελούν οδούς διαφυγής από τις περιοχές των καμπινών. Επιπρόσθετα προς τα ανωτέρω, είναι δυνατόν να επιτρέπονται ερμάρια από άκαυστο υλικό για την αποθήκευση του εξοπλισμού ασφαλείας που απαιτείται από τους κανονισμούς. Οι ψύκτες πόσιμου νερού και τα μηχανήματα παραγωγής πάγου επιτρέπονται σε διαδρόμους, εφόσον είναι σταθερά και δεν περιορίζουν το πλάτος των οδών διαφυγής. Το ίδιο ισχύει για τα καλλωπιστικά άνθη ή φυτά, αγάλματα ή άλλα αντικείμενα τέχνης, όπως πίνακες και τάπητες σε διαδρόμους και κλίμακες.
7. Τα χρώματα, βερνίκια και λοιπά τελικά επιχρίσματα που χρησιμοποιούνται σε εκτεθειμένες εσωτερικές επιφάνειες δεν μπορούν να αναδίδουν υπέρμετρες ποσότητες καπνού «C» και τοξικών προϊόντων.

ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

Αντί της παραγράφου.7 εφαρμόζεται η ακόλουθη παράγραφος.7α:

7α. Τα χρώματα, βερνίκια και λοιπά τελικά επιχρίσματα που χρησιμοποιούνται σε εκτεθειμένες εσωτερικές επιφάνειες δεν μπορούν να αναδίδουν υπέρμετρες ποσότητες καπνού και τοξικών προϊόντων.

8. Τα πρώτα καλύμματα καταστροφμάτων, εάν υπάρχουν εντός των χώρων ενδιαιτήσεως και υπηρεσίας και των σταθμών ελέγχου, πρέπει να είναι από εγκεκριμένο υλικό, το οποίο δεν πρέπει να αναφλέγεται εύκολα σύμφωνα με τις διαδικασίες δοκιμής πυρός του ψηφίσματος Α.687 (17) του ΙΜΟ ούτε να προκαλεί κινδύνους τοξικότητας ή εκρήξεως σε υψηλές θερμοκρασίες.

ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

Αντί της παραγράφου.8, εφαρμόζεται η ακόλουθη παράγραφος.8α:

8α. Τα πρώτα καλύμματα καταστροφμάτων, εάν υπάρχουν εντός των χώρων ενδιαιτήσεως και υπηρεσίας και των σταθμών ελέγχου, πρέπει να είναι από εγκεκριμένο υλικό το οποίο δεν πρέπει να αναφλέγεται εύκολα ούτε να προκαλεί κινδύνους τοξικότητας ή εκρήξεως σε υψηλές θερμοκρασίες, σύμφωνα με τον κώδικα διαδικασιών δοκιμής πυρός του ΙΜΟ.

12. Λεπτομέρειες κατασκευής (R 35)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

Στους χώρους ενδιαιτήσεως και υπηρεσίας, στους σταθμούς ελέγχου, στους διαδρόμους και στις κλίμακες:

1. τα διάκενα αέρα που περικλείονται όπισθεν οροφών, επιστρώσεων ή επενδύσεων πρέπει να διαιρούνται κατάλληλα με ανεμοφράκτες καλής εφαρμογής που απέχουν μεταξύ τους όχι περισσότερο από 14 μέτρα,
2. κατά την κατακόρυφη διεύθυνση, αυτά τα κλειστά διάκενα, που περιλαμβάνουν τα διάκενα όπισθεν των επενδύσεων των κλιμάκων, διόδων, κ.λπ., πρέπει να κλείονται σε κάθε κατάστρωμα.

13. Μόνιμα συστήματα ανίχνευσής και συναγερμού πυρκαϊάς και αυτόματα συστήματα καταιωνιστήρων και ανίχνευσής και συναγερμού πυρκαϊάς (R 14) (R 36)

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Σε όλη την έκταση κάθε χωριστής ζώνης, είτε κατακόρυφης είτε οριζόντιας, των πλοίων που μεταφέρουν έως 36 επιβάτες και των πλοίων μήκους μικρότερου των 24 μέτρων, πρέπει να τοποθετούνται σε όλους τους χώρους ενδιαιτήσεως και υπηρεσίας και τους σταθμούς ελέγχου, πλην των χώρων που δεν διατρέχουν σημαντικό κίνδυνο πυρκαϊάς, όπως οι κενοί χώροι, οι χώροι υγιεινής κ.λπ.:

1. ένα μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και συναγερμού πυρκαϊάς εγκεκριμένου τύπου και ανταποκρινόμενο στις απαιτήσεις του κανονισμού II-2/A/9, του οποίου η εγκατάσταση και η διάταξη πρέπει να εξασφαλίζουν την ανίχνευση της εκδήλωσης πυρκαϊάς στους συγκεκριμένους χώρους, ωστόσο τα νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ, με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά πρέπει να εξασφαλίζουν την ανίχνευση καπνού στους διαδρόμους, στις κλίμακες και στις οδούς διαφυγής, ή,

2. ένα αυτόματο σύστημα καταιωνιστήρων και ανίχνευσης και συναγερμού πυρκαϊάς εγκεκριμένου τύπου και ανταποκρινόμενο στις διατάξεις του κανονισμού II-2/A/8 ή στις κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ για εγκεκριμένο ισοδύναμο σύστημα καταιωνιστήρων, που παρέχονται στο ψήφισμα Α.800 (19) του ΙΜΟ, του οποίου η εγκατάσταση και η διάταξη πρέπει να εξασφαλίζουν την προστασία των παραπάνω χώρων, επιπλέον δε ένα μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και συναγερμού πυρκαϊάς εγκεκριμένου τύπου και ανταποκρινόμενο στις απαιτήσεις του κανονισμού II-2/A/9, του οποίου η εγκατάσταση και η διάταξη πρέπει να εξασφαλίζουν την ανίχνευση καπνού στους διαδρόμους, στις κλίμακες και στις οδούς διαφυγής εντός των χώρων ενδιαιτήσεως.

2. Τα πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες, εκτός των πλοίων μήκους κάτω των 24 μέτρων, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

Σε όλους τους χώρους υπηρεσίας, τους σταθμούς ελέγχου και τους χώρους ενδιαιτήσεως, συμπεριλαμβανομένων των διαδρόμων και κλιμάκων, πρέπει να τοποθετείται ένα αυτόματο σύστημα καταιωνιστήρων και ανίχνευσής και συναγερμού πυρκαϊάς εγκεκριμένου τύπου, ανταποκρινόμενο στις απαιτήσεις του κανονισμού II-2/A/8 ή με τις κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ για εγκεκριμένο ισοδύναμο σύστημα καταιωνιστήρων, που παρέχονται στο ψήφισμα Α.800 (19) του ΙΜΟ.

Εναλλακτικώς, οι σταθμοί ελέγχου στους οποίους το νερό μπορεί να προκαλέσει βλάβη σημαντικού εξοπλισμού μπορεί να εξοπλίζονται με εγκεκριμένο μόνιμο σύστημα κατασβέσεως πυρκαϊάς διαφορετικού τύπου.

Πρέπει να τοποθετείται ένα μόνιμο σύστημα ανιχνεύσεως και συναγερμού πυρκαϊάς εγκεκριμένου τύπου, ανταποκρινόμενο στις απαιτήσεις του κανονισμού II-2/A/9 του οποίου η εγκατάσταση και η διάταξη πρέπει να εξασφαλίζουν την ανίχνευση καπνού στους χώρους υπηρεσίας, στους σταθμούς ελέγχου και στους χώρους ενδιαιτήσεως, συμπεριλαμβανομένων των διαδρόμων και των κλιμάκων. Δεν χρειάζεται να τοποθετούνται ανιχνευτές καπνού σε ιδιόχρηστα λουτρά και μαγειρεία.

Οι χώροι μικρού ή μηδενικού κινδύνου πυρκαϊάς, όπως κενοί χώροι, κοινόχρηστες τουαλέτες και παρόμοιοι χώροι, δεν χρειάζεται να εξοπλίζονται με αυτόματα σύστημα καταιωνιστήρα ούτε με μόνιμο σύστημα ανιχνεύσεως και συναγερμού πυρκαϊάς.

3. Σε κατά διαστήματα αφύλακτους χώρους μηχανοστασίων πρέπει να τοποθετείται μόνιμο σύστημα ανιχνεύσεως και συναγερμού πυρκαϊάς εγκεκριμένου τύπου, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του κανονισμού II-2/A/9.

Το εν λόγω σύστημα πυρανιχνεύσεως πρέπει να είναι σχεδιασμένο και οι ανιχνευτές τοποθετημένοι κατά τρόπον ώστε να ανιχνεύουν ταχέως την εκδήλωση πυρκαϊάς σε οποιοδήποτε τμήμα των χώρων αυτών και υπό οποιοδήποτε κανονικές συνθήκες λειτουργίας των μηχανών και διακυμάνσεις του εξαερισμού επιβάλλονται από την πιθανή περιοχή τιμών της θερμοκρασίας περιβάλλοντος. Δεν πρέπει να επιτρέπονται συστήματα ανίχνευσης που χρησιμοποιούν μόνο θερμικούς ανιχνευτές, εκτός σε χώρους περιορισμένου ύψους και όπου η χρήση τους ενδείκνυται ιδιαίτερα. Το σύστημα ανίχνευσης πρέπει να εκπέμπει ακουστικά και οπτικά σήματα κινδύνου που να διαφέρουν και στις δύο περιπτώσεις από τα σήματα συναγερμού οποιοδήποτε συστήματος που δεν ειδοποιεί για πυρκαϊά, σε αρκετά σημεία, ώστε να διασφαλίζεται ότι τα σήματα γίνονται ακουστά και αντιληπτά στη γέφυρα και από υπεύθυνο αξιωματικό μηχανικό.

Όταν η γέφυρα πλοήγησης δεν είναι επανδρωμένη, το σήμα κινδύνου πρέπει να ηχεί σε χώρο όπου ευρίσκεται σε βάρδια υπεύθυνο μέλος του πληρώματος.

Μετά την εγκατάστασή του, το σύστημα πρέπει να υποβάλλεται σε δοκιμές σε διάφορες συνθήκες λειτουργίας των μηχανών και εξαερισμού.

14. Προστασία χώρων ειδικής κατηγορίας (R 37)

1. Διατάξεις που εφαρμόζονται σε χώρους ειδικής κατηγορίας άνωθεν ή κάτωθεν του καταστρώματος στεγανών

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΥΣ ΑΠΟ 36 ΕΠΙΒΑΤΕΣ:

1. Γενικά

1. Η βασική αρχή που διέπει τις διατάξεις του κανονισμού αυτού είναι ότι, καθώς η συνήθης υποδιαίρεση διά κατακορύφων ζωνών πιθανώς να μην είναι δυνατή σε ειδικής κατηγορίας χώρους, στους χώρους αυτούς πρέπει να επιτυγχάνεται ισοδύναμη προστασία με βάση μία διάταξη οριζόντιων ζωνών και με την τοποθέτηση ικανού και μόνιμου συστήματος κατασβέσεως πυρκαϊάς. Κατά την έννοια αυτή, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, μία οριζόντια ζώνη είναι δυνατόν να περιλαμβάνει χώρους ειδικής κατηγορίας, που καταλαμβάνουν περισσότερα του ενός καταστρώματα, εφ' όσον το συνολικό καθαρό ύψος για αυτοκίνητα οχήματα δεν υπερβαίνει τα 10 μέτρα.

2. Οι απαιτήσεις των κανονισμών II-2/A/12, II-2/B/7 και II-2/B/9 για διατήρηση της ακεραιότητας των κατακορύφων ζωνών ισχύει ομοίως για τα καταστρώματα και τα διαφράγματα που σχηματίζουν τα τοιχώματα που χωρίζουν τις οριζόντιες ζώνες μεταξύ τους και από το υπόλοιπο πλοίο.

2. Κατασκευαστική προστασία

1. Στα νέα πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες, τα οριακά διαφράγματα και τα καταστρώματα των χώρων ειδικής κατηγορίας πρέπει να μονώνονται με το πρότυπο κλάσης A-60. Εντούτοις, όταν ένα ανοιχτό κατάστρωμα, [όπως ορίζεται στον κανονισμό 4.2.2(5)], ένας χώρος υγιεινής ή παρόμοιος χώρος, [όπως ορίζεται στον κανονισμό 4.2.2(9)] ή μία δεξαμενή, ένας κενός χώρος ή ένας χώρος βοηθητικών μηχανών μικρού ή μηδενικού κινδύνου πυρκαϊάς [όπως ορίζονται στον κανονισμό 4.2.2(10)] αποτελεί τη μία πλευρά του τμήματος, το πρότυπο δύναται να μειούται σε A-0.

Στις περιπτώσεις που δεξαμενές καυσίμου πετρελαίου βρίσκονται κάτω από χώρο ειδικής κατηγορίας, η ακεραιότητα του καταστρώματος μεταξύ των χώρων αυτών δύναται να μειούται σε πρότυπο A-0.

2. Στα νέα πλοία που μεταφέρουν έως και 36 επιβάτες, καθώς και στα υπάρχοντα πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες, τα οριακά διαφράγματα των χώρων ειδικής κατηγορίας πρέπει να είναι μονωμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του πίνακα 5.1 του κανονισμού 5 για τους χώρους της κατηγορίας (11) ενώ τα οριζόντια διαχωριστικά τοιχώματα πρέπει να είναι μονωμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του πίνακα 5.2 του κανονισμού 5 για την κατηγορία (11).

3. Στη γέφυρα πρέπει να υπάρχουν δείκτες, οι οποίοι δεικνύουν πότε μία πυροστεγής θύρα που οδηγεί προς ή από χώρους ειδικής κατηγορίας είναι κλειστή.

Οι θύρες προς χώρους ειδικής κατηγορίας πρέπει να είναι κατασκευασμένες κατά τρόπον ώστε να μη μπορούν να μένουν διαρκώς ανοιχτές, πρέπει δε να παραμένουν κλειστές κατά τον πλου.

3. Μόνιμο σύστημα κατασβέσεως πυρκαϊάς:

Κάθε χώρος ειδικής κατηγορίας πρέπει να είναι εφοδιασμένος με εγκεκριμένο μόνιμο σύστημα υδατοψεκασμού υπό πίεση για χειροκίνητη λειτουργία, που πρέπει να προστατεύει όλα τα μέρη οποιουδήποτε καταστρώματος και πλατφόρμας οχημάτων στο χώρο αυτό.

Σε νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ, με χρονολογία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, αυτά τα συστήματα ψεκασμού ύδατος θα διαθέτουν:

1. μανόμετρο στη βαλβίδα πολλαπλής εισαγωγής·
2. σαφή επισημάνση σε κάθε βαλβίδα πολλαπλής εισαγωγής δηλωτική των χώρων που εξυπηρετούνται·
3. οδηγίες συντήρησης και λειτουργίας στο χώρο βαλβίδων· και
4. επαρκή αριθμό βαλβίδων αποστράγγισης.

Η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να επιτρέπει τη χρήση άλλου μόνιμου συστήματος κατασβέσεως πυρκαϊάς το οποίο, ύστερα από δοκιμή πλήρους κλίμακας υπό συνθήκες προσομοίωσης πυρκαϊάς ρέοντος πετρελαίου σε χώρο ειδικής κατηγορίας, απεδείχθη ότι δεν είναι λιγότερο αποτελεσματικό για τον έλεγχο πυρκαϊών που ενδέχεται να εκδηλωθούν σε ένα τέτοιο χώρο. Το μόνιμο σύστημα υδατοψεκασμού υπό πίεση ή ισοδύναμο σύστημα κατασβέσεως πυρκαϊάς πρέπει να είναι σύμφωνο με τις διατάξεις του ψηφίσματος Α.123 (V) του ΙΜΟ, ενώ θα ληφθούν υπόψη οι κατευθυντήριες γραμμές για την έγκριση εναλλακτικών πυροσβεστικών συστημάτων νερού για χρήση σε χώρους ειδικής κατηγορίας (εγκύκλιος αριθ. 914 της MSC του ΙΜΟ).

4. Περιπολίες και ανίχνευση

1. Στους χώρους ειδικής κατηγορίας πρέπει να λειτουργεί αποτελεσματικό σύστημα περιπολίας. Στην περίπτωση χώρων αυτού του είδους, στους οποίους δεν υπάρχει επαγρύπνηση με συνεχείς βάρδιες πυρασφάλειας σε όλη τη διάρκεια του πλου, πρέπει να προβλέπεται μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και συναγερμού πυρκαϊάς εγκεκριμένου τύπου, ανταποκρινόμενο στις απαιτήσεις του κανονισμού II-2/A/9. Το μόνιμο σύστημα ανίχνευσης πυρκαϊάς πρέπει να είναι ικανό να ανιχνεύει αμέσως την εκδήλωση πυρκαϊάς. Οι θέσεις των ανιχνευτών και οι αποστάσεις μεταξύ τους καθορίζονται με γνώμονα τα αποτελέσματα του εξαερισμού και άλλους σημαντικούς παράγοντες.

Στα νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ, με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, μετά την εγκατάσταση, το σύστημα πρέπει να δοκιμαστεί υπό συνθήκες συνθήκες εξαερισμού και ο συνολικός χρόνος απόκρισης πρέπει να ικανοποιεί τις απαιτήσεις της αρχής του κράτους σημαίας.

2. Σε όλη την έκταση των χώρων ειδικής κατηγορίας πρέπει να υπάρχουν χειροκίνητα κέντρα λήψης κλήσεων συναγερμού πυρκαϊάς, από τα οποία ένα πρέπει να βρίσκεται κοντά σε κάθε έξοδο από τέτοιους χώρους.

Στα νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ, με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, οι αποστάσεις μεταξύ των χειροκίνητων σημείων κλήσης θα είναι τέτοιες ώστε κανένα τμήμα του χώρου να μην απέχει περισσότερο από 20 μέτρα από ένα χειροκίνητο σημείο κλήσεως.

5. Φορητός εξοπλισμός κατασβέσεως πυρκαϊάς

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΡΙΝ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

- 5α. Σε κάθε χώρο ειδικής κατηγορίας πρέπει να προβλέπονται:

1. τουλάχιστον τρεις λήψεις υδαταφρού·
2. μία φορητή μονάδα παραγωγής αφρού, ανταποκρινόμενη στις διατάξεις του κανονισμού II-2/A/6.2, υπό την προϋπόθεση ότι τουλάχιστον δύο τέτοιες μονάδες είναι διαθέσιμες στο πλοίο για χρήση σε τέτοιους χώρους και
3. τουλάχιστον ένας φορητός πυροσβεστήρας σε κάθε πρόσβαση προς τους χώρους αυτούς.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

5β. Φορητοί πυροσβεστήρες θα τοποθετούνται σε κάθε επίπεδο καταστρώματος σε κάθε κύτος ή διαμέρισμα στο οποίο μεταφέρονται οχήματα, σε απόσταση όχι μεγαλύτερη από 20 μέτρα μεταξύ τους και στις δύο πλευρές του χώρου. Τουλάχιστον ένας φορητός πυροσβεστήρας πρέπει να είναι τοποθετημένος σε κάθε πρόσβαση προς τους χώρους αυτούς.

Επιπλέον, προβλέπονται τα ακόλουθα μέσα πυρόσβεσης στους χώρους ειδικής κατηγορίας:

1. τουλάχιστον τρεις λήψεις υδαταφρού· και
2. μία φορητή μονάδα παραγωγής αφρού, ανταποκρινόμενη στις διατάξεις του κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας, υπό την προϋπόθεση ότι τουλάχιστον δύο τέτοιες μονάδες είναι διαθέσιμες στο πλοίο για χρήση σε τέτοιους χώρους go-go.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

6. Σύστημα εξαερισμού

1. Οι χώροι ειδικής κατηγορίας πρέπει να εφοδιάζονται με ένα αποτελεσματικό σύστημα μηχανικού εξαερισμού, ικανό να εξασφαλίζει τουλάχιστον 10 αλλαγές αέρα την ώρα. Το σύστημα αυτών των χώρων πρέπει να είναι εξ ολοκλήρου χωριστό από τα υπόλοιπα συστήματα εξαερισμού και να λειτουργεί συνεχώς όταν στους εν λόγω χώρους σταθμεύουν αυτοκίνητα. Κατά τη φόρτωση και την εκφόρτωση των αυτοκινήτων, ο απαιτούμενος αριθμός αλλαγών του αέρα αυξάνεται σε 20 τουλάχιστον ανά ώρα.

Οι αγωγοί εξαερισμού που εξυπηρετούν χώρους ειδικής κατηγορίας ικανούς να σφραγίζονται αποτελεσματικά, πρέπει να διαχωρίζονται για κάθε τέτοιο χώρο. Το σύστημα πρέπει να είναι δυνατόν να ελέγχεται από μία θέση εκτός των χώρων αυτών.

2. Ο εξαερισμός πρέπει να είναι ικανός να αποτρέπει τη διαστρωμάτωση του αέρα και το σχηματισμό θυλάκων αέρα.
3. Πρέπει να προβλέπονται μέσα που να επισημαίνουν στη γέφυρα του πλοίου οποιαδήποτε απώλεια ή μείωση της απαιτούμενης δυναμικότητας του συστήματος εξαερισμού.
4. Πρέπει να προβλέπονται διατάξεις που να επιτρέπουν τη γρήγορη κράτηση και το αποτελεσματικό κλείσιμο του συστήματος εξαερισμού σε περίπτωση πυρκαϊάς, λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών καιρού και θάλασσας.
5. Οι αγωγοί εξαερισμού, συμπεριλαμβανομένων των κλαπένων απομονώσεως πυρός, πρέπει να κατασκευάζονται από χάλυβα και η διάταξή τους να ικανοποιεί την αρχή του κράτους σημαίας.

Σε νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ, με χρονολογία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, οι αγωγοί εξαερισμού που διέρχονται μέσω οριζόντιων ή κατακόρυφων ζωνών ή μηχανοστασίων θα είναι χαλύβδινοι αγωγοί κλάσης «Α-60», κατασκευασμένοι σύμφωνα με τους κανονισμούς II-2/B/9.2.3.1.1 και II-2/B/9.2.3.1.2.

2. Πρόσθετες διατάξεις που εφαρμόζονται μόνο σε χώρους ειδικής κατηγορίας άνωθεν του καταστρώματος στεγανών

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1.1. Ευδιαίοι (μπούνια)

Εν όψει της σοβαρής απώλειας ευστάθειας, που είναι δυνατόν να προκύψει λόγω της συσσώρευσης μεγάλων ποσοτήτων νερού επί του καταστρώματος ή των καταστρωμάτων ως αποτέλεσμα της λειτουργίας του μόνιμου συστήματος υδατοψεκασμού υπό πίεση, πρέπει να τοποθετούνται ευδιαίοι κατά τρόπον ώστε να διασφαλίζεται ότι το νερό αυτό θα εκβάλλεται ταχέως απευθείας εκτός του πλοίου.

ΝΕΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ RO-RO ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ RO-RO ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

1.2. Εκροή

- 1.2.1. Οι βαλβίδες εκροής των ευδιαίων, που είναι εξοπλισμένες με ενεργητικό κλείσιμο με δυνατότητα χειρισμού από μία θέση επάνω από το κατάστρωμα στεγανών, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης για τις έμφορτες ισάλους γραμμές, πρέπει να παραμένουν ανοικτές κατά τον πλου.

1.2.2. Η τυχόν λειτουργία των βαλβίδων στις οποίες αναφέρεται η παράγραφος 1.2.1 πρέπει να καταγράφεται στο ημερολόγιο του πλοίου.

NEA ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

2. Προφυλάξεις κατά της αναφλέξεως εύφλεκτων ατμών

1. Σε κάθε κατάστρωμα ή πλατφόρμα, εάν έχει τοποθετηθεί, όπου μεταφέρονται οχήματα και είναι δυνατόν να αναμένεται συσσώρευση εκρηκτικών ατμών, εκτός από τις πλατφόρμες με ανοίγματα επαρκούς μεγέθους που επιτρέπουν τη διαφυγή προς τα κάτω των ατμών βενζίνης, οι συσκευές οι οποίες είναι δυνατόν να αποτελούν αίτιο αναφλέξεως εύφλεκτων ατμών και, ειδικότερα, οι ηλεκτρικές συσκευές και τα καλώδια, πρέπει να τοποθετούνται σε απόσταση τουλάχιστον 450 χιλιοστών από τον άνωθεν του καταστρώματος ή της πλατφόρμας. Ηλεκτρική συσκευή που τοποθετείται σε απόσταση μεγαλύτερη των 450 χιλιοστών από τον άνωθεν του καταστρώματος ή της πλατφόρμας πρέπει να είναι τέτοιου τύπου ώστε να περικλείεται και να προστατεύεται από εκτίναξη σπινθήρων. Εντούτοις, εάν η εγκατάσταση της ηλεκτρικής συσκευής ή των καλωδίων σε απόσταση μικρότερη των 450 χιλιοστών από τον άνωθεν του καταστρώματος ή της πλατφόρμας είναι αναγκαία για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου, αυτή η ηλεκτρική συσκευή και τα καλώδια μπορούν να τοποθετηθούν, υπό την προϋπόθεση ότι είναι εγκεκριμένου τύπου για ασφαλή χρήση σε εκρηκτικά μείγματα αέρα και βενζίνης.
2. Ο ηλεκτρικός εξοπλισμός και οι καλωδιώσεις, που τοποθετούνται σε απαγωγούς, πρέπει να είναι εγκεκριμένου τύπου για χρήση σε εκρηκτικά μείγματα βενζίνης και αέρα και το στόμιο εξαγωγής από κάθε απαγωγό να τοποθετείται σε ασφαλή θέση, λαμβανομένων υπόψη των λοιπών πιθανών πηγών αναφλέξεως.

3. Πρόσθετες διατάξεις που εφαρμόζονται μόνο σε χώρους ειδικής κατηγορίας κάτωθεν του καταστρώματος στεγανών

NEA ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ, ΚΑΙ Δ

1. Αντληση υδροσυλλεκτών και αποχέτευση

Εν όψει της σοβαρής απώλειας ευστάθειας, η οποία είναι δυνατόν να προκύψει λόγω της συσσώρευσης μεγάλων ποσοτήτων νερού στο κατάστρωμα ή στην οροφή των δεξαμενών έρματος, ως αποτέλεσμα της λειτουργίας του μόνιμου συστήματος ψεκασμού νερού υπό πίεση, η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να απαιτεί την ύπαρξη εγκαταστάσεων αντλήσεων και αποχέυσεως νερού πέραν των απαιτούμενων από τον κανονισμό II-1/C/3.

Σε αυτή την περίπτωση, σε νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ, με χρονολογία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, το μέγεθος του συστήματος αποστράγγισης θα είναι τέτοιο ώστε να απομακρύνει τουλάχιστον 125 % της συνδυασμένης δυναμικότητας και των δύο αντλιών του συστήματος ψεκασμού ύδατος καθώς και του απαιτούμενου αριθμού ακροφυσίων εύκαμπτων σωλήνων πυρός. Η λειτουργία των βαλβίδων του συστήματος αποστράγγισης θα πραγματοποιείται εξωτερικά του προστατευμένου χώρου σε μια θέση κοντά στα όργανα ελέγχου του συστήματος πυρόσβεσης. Τα φρεάτια των υδροσυλλεκτών θα έχουν επαρκή δυναμικότητα και θα τοποθετούνται στο πλευρικό περίβλημα του πλοίου και σε απόσταση μεταξύ τους όχι μεγαλύτερη από 40 μέτρα σε κάθε στεγανό διαμέρισμα.

2. Προφυλάξεις κατά της αναφλέξεως εύφλεκτων ατμών

1. Ο ηλεκτρικός εξοπλισμός και οι καλωδιώσεις, εάν υπάρχουν, πρέπει να είναι κατάλληλου τύπου για χρήση σε εκρηκτικά μείγματα βενζίνης και αέρα. Άλλος εξοπλισμός, ο οποίος είναι δυνατόν να αποτελέσει αίτιο αναφλέξεως εύφλεκτων ατμών, δεν πρέπει να επιτρέπεται.
2. Ο ηλεκτρικός εξοπλισμός και οι καλωδιώσεις, που τοποθετούνται σε απαγωγούς, πρέπει να είναι εγκεκριμένου τύπου για χρήση σε εκρηκτικά μείγματα βενζίνης και αέρα και το στόμιο εξαγωγής από κάθε απαγωγό να τοποθετείται σε ασφαλή θέση, λαμβανομένων υπόψη των λοιπών πιθανών πηγών αναφλέξεως.

4. Μόνιμα ανοίγματα

ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

Τα μόνιμα ανοίγματα στα πλευρικά ελάσματα, στα άκρα ή στις οροφές των καταστρωμάτων των χώρων ειδικής κατηγορίας θα τοποθετούνται με τέτοιο τρόπο ώστε, σε περίπτωση πυρκαϊάς, στον χώρο ειδικής κατηγορίας να μην κινδυνεύουν οι χώροι στοιβασίας και οι σταθμοί επιβίβασης των σωστικών σκαφών και των χώρων ενδιαιτήσεως, οι χώροι υπηρεσίας και οι σταθμοί ελέγχου σε υπερκατασκευές ή υπερστεγάσματα επάνω από τους χώρους ειδικής κατηγορίας.

15. Συστήματα περιπολιών, ανίχνευσης και συναγερμού πυρκαϊάς και μεγαφωνική εγκατάσταση αναγγελιών (R 40)

NEA ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Πρέπει να έχουν τοποθετηθεί χειροκίνητα κέντρα λήψης κλήσεων πυρκαϊάς, ανταποκρινόμενα στις απαιτήσεις του κανονισμού II-2/A/9.
2. Όλα τα πλοία, όταν πλέουν ή είναι ελλιμενισμένα (εκτός εάν βρίσκονται εκτός υπηρεσίας), πρέπει να είναι ανά πάσα στιγμή κατάλληλα επανδρωμένα ή εξοπλισμένα ώστε να εξασφαλίζεται η άμεση λήψη του πρώτου σήματος συναγερμού πυρκαϊάς από υπεύθυνο μέλος του πληρώματος.

3. Πρέπει να έχει τοποθετηθεί ειδικό σύστημα συναγερμού για την κλήση του πληρώματος, με δυνατότητα χειρισμού από τη γέφυρα του πλοίου ή από το σταθμό ελέγχου πυρκαϊάς. Το σύστημα αυτό μπορεί να αποτελεί μέρος του γενικού συστήματος συναγερμού του πλοίου αλλά πρέπει να μπορεί να ηχεί ανεξάρτητα από το συναγερμό που ηχεί στους χώρους επιβατών.
4. Σε όλους τους χώρους ενδιαίτησης και υπηρεσίας και τους σταθμούς ελέγχου και στα ανοικτά καταστρώματα πρέπει να υπάρχει μεγαφωνική εγκατάσταση αναγγελιών ή άλλο αποτελεσματικό μέσο επικοινωνίας.

Σε νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ, με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, αυτή η μεγαφωνική εγκατάσταση αναγγελιών θα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού III/6.5.

5. ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

Στα πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες πρέπει να εφαρμόζεται αποτελεσματικό σύστημα περιπόλων, ώστε να εντοπίζεται αμέσως κάθε εκδήλωση πυρκαϊάς. Όλα τα μέλη της περιπόλου πυρκαϊάς πρέπει να έχουν εκπαιδευθεί ώστε να είναι εξοικειωμένα με τις διαρρυθμίσεις του πλοίου και να γνωρίζουν τη θέση και τη λειτουργία κάθε είδους εξοπλισμού που μπορεί να χρειαστεί να χρησιμοποιήσουν. Κάθε μέλος της περιπόλου πυρκαϊάς πρέπει να είναι εφοδιασμένο με φορητή αμφίδρομη ραδιοτηλεφωνική συσκευή.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

6. Στα πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες, τα σήματα συναγερμού για τα συστήματα που απαιτούνται βάσει του κανονισμού 13.2 πρέπει να είναι συγκεντρωμένα σε κεντρικό σταθμό ελέγχου μονίμως επανδρωμένο. Επιπλέον, τα όργανα ελέγχου για το κλείσιμο των πυροστεγών θυρών και τη διακοπή της λειτουργίας των ανεμιστήρων εξαερισμού εξ αποστάσεως πρέπει επίσης να είναι συγκεντρωμένα στον ίδιο σταθμό. Οι ανεμιστήρες εξαερισμού πρέπει να μπορούν να επανατεθούν σε λειτουργία από το πλήρωμα από το συνεχώς επανδρωμένο σταθμό ελέγχου. Ο πίνακας του κεντρικού σταθμού ελέγχου πρέπει να περιλαμβάνει ενδείξεις για την ανοικτή ή κλειστή θέση των πυροστεγών θυρών, για την κλειστή θέση ή τη θέση εκτός λειτουργίας των ανιχνευτών, του συναγερμού και των ανεμιστήρων. Ο πίνακας ελέγχου πρέπει να τροφοδοτείται συνεχώς με ενέργεια και να είναι εξοπλισμένος με αυτόματη διάταξη μεταγωγής σε εφεδρική πηγή ενέργειας σε περίπτωση απώλειας της κανονικής τροφοδοτήσης. Ο πίνακας ελέγχου πρέπει να τροφοδοτείται από την κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας και από τη βοηθητική που ορίζονται στον κανονισμό II-1/D/3, εκτός αν οι κανονισμοί επιτρέπουν άλλες ρυθμίσεις κατά περίπτωση.
7. Ο πίνακας ελέγχου πρέπει να είναι σχεδιασμένος με βάση την αρχή της ασφάλειας έναντι βλάβης, π.χ. ένα ανοικτό κύκλωμα ανιχνευτή προκαλεί κατάσταση συναγερμού.

16. **Αναβάθμιση των υπαρχόντων πλοίων της κατηγορίας Β που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες (R 41-1)**

Πέραν των απαιτήσεων του παρόντος κεφαλαίου II-2 για τα υπάρχοντα πλοία της κατηγορίας Β, τα υπάρχοντα πλοία της κατηγορίας Β που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

1. Το αργότερο την 1η Οκτωβρίου 2000:

1. Όλοι οι χώροι ενδιαίτησης και υπηρεσίας, τα κλιμακοστάσια και οι διάδρομοι πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα ανίχνευσης καπνού και συναγερμού εγκεκριμένου τύπου και ανταποκρινόμενο στις απαιτήσεις του κανονισμού II-2/A/9. Δεν απαιτείται η τοποθέτηση αυτού του συστήματος σε ιδιόχρηστες τουαλέτες και στους χώρους χαμηλού ή μηδενικού κινδύνου πυρκαϊάς, όπως οι κεννοί χώροι και οι ανάλογοι χώροι. Στα μαγειρεία πρέπει να τοποθετούνται ανιχνευτές που διεγείρονται με τη θερμότητα και όχι με τον καπνό.
2. Ανιχνευτές καπνού συνδεδεμένοι με το σύστημα ανίχνευσης και συναγερμού πυρκαϊάς πρέπει επίσης να τοποθετούνται επάνω από τις οροφές των κλιμάκων και των διαδρόμων, στους χώρους όπου οι οροφές είναι κατασκευασμένες από εύφλεκτα υλικά.
- 3.1. Οι γιγγλυμωτές πυροστεγείς θύρες σε κλιμακοστάσια, διαφράγματα κύριας κατακόρυφης ζώνης και τοιχώματα μαγειρείων, που υπό κανονικές συνθήκες παραμένουν ανοικτές, πρέπει να κλείνουν αυτόματα και να μπορούν να απασφαλίστούν από τον κεντρικό σταθμό ελέγχου καθώς και από μία θέση επάνω στη θύρα.
- 3.2. Πρέπει να τοποθετείται πίνακας οργάνων σε μονίμως επανδρωμένο κεντρικό σταθμό ελέγχου, που να δείχνει αν οι πυροστεγείς θύρες σε κλιμακοστάσια, διαφράγματα κύριας κατακόρυφης ζώνης και τοιχώματα μαγειρείων είναι κλειστές.
- 3.3. Οι απαγωγείς από σειρά μαγειρείων όπου είναι δυνατόν να συσσωρευθούν λίπη και που διέρχονται από χώρους ενδιαίτησης ή χώρους που περιέχουν εύφλεκτα υλικά, πρέπει να είναι κατασκευασμένα από τμήματα κλάσης «Α». Κάθε απαγωγός πρέπει να είναι εφοδιασμένος με:

1. ελαιοπαγίδα δυνάμενη να αφαιρείται εύκολα για καθαρισμό, εκτός εάν έχει τοποθετηθεί εναλλακτικό σύστημα αφαίρεσης των λιπών·

2. κλαπέτο απομονώσεως πυρός τοποθετημένο στο κατώτερο άκρο του απαγωγού·
 3. διατάξεις για τη διακοπή της λειτουργίας των ανεμιστήρων απαγωγής με δυνατότητα χειρισμού από το εσωτερικό του μαγειρείου·
 4. ένα μόνιμο μέσο για την κατάσβεση πυρκαϊάς εντός του αγωγού· και
 5. κατάλληλα τοποθετημένα στόμια για επιθεώρηση και καθαρίσμα.
- 3.4. Εντός των ορίων των κλιμακοστασίων μπορούν να υπάρχουν μόνο κοινόχρηστες τουαλέτες, ανελκυστήρες, ερμάρια κατασκευασμένα από μη εύφλεκτα υλικά, για την αποθήκευση εξοπλισμού ασφαλείας, και ανοικτές θυρίδες πληροφοριών. Οι υπόλοιποι υπάρχοντες χώροι στο εσωτερικό των κλιμακοστασίων πρέπει:
1. να είναι κενοί, μονίμως κλειστοί και αποσυνδεδεμένοι από την ηλεκτρική εγκατάσταση· ή
 2. να χωρίζονται από το κλιμακοστάσιο με τμήματα κλάσης «Α» σύμφωνα με τον κανονισμό 5. Οι χώροι αυτοί μπορούν να οδηγούν κατευθείαν στα κλιμακοστάσια μέσω θυρών κλάσης «Α» σύμφωνα με τον κανονισμό 5, με την προϋπόθεση ότι είναι εξοπλισμένοι με σύστημα καταιωνιστήρων. Οι καμπίνες ωστόσο δεν πρέπει να έχουν απευθείας έξοδο σε κλιμακοστάσιο.
- 3.5. Άλλος χώρος εκτός από τους κοινόχρηστους, τους διαδρόμους, τις κοινόχρηστες τουαλέτες, τους χώρους ειδικής κατηγορίας, άλλες κλίμακες που απαιτούνται βάσει του κανονισμού 6.1.5, τους χώρους ανοικτών καταστροφών και τους χώρους που εμπίπτουν στην παράγραφο 3.4.2 παραπάνω, δεν επιτρέπεται να έχει απευθείας έξοδο στα κλιμακοστάσια.
- 3.6. Επιτρέπεται να διατηρούνται τα υπάρχοντα μηχανοστάσια κατηγορίας (10) που περιγράφονται στον κανονισμό II-2/B/4 και οι υπάρχοντες βοηθητικοί χώροι για την εξυπηρέτηση θυρίδων πληροφοριών, που έχουν απευθείας έξοδο σε κλιμακοστάσιο, με την προϋπόθεση ότι προστατεύονται με ανιχνευτές καπνού και ότι στους χώρους αυτούς υπάρχουν μόνον έπιπλα περιορισμένου κινδύνου πυρκαϊάς.
- 3.7. Επιπρόσθετα προς το φωτισμό κινδύνου που απαιτείται κατά τους κανονισμούς II-1/Δ/3 και III/5.3, τα μέσα διαφυγής, συμπεριλαμβανομένων των κλιμάκων και των εξόδων, σημαίνονται σαφώς με φωτεινή ή φωσφορίζουσα ταινία που τοποθετείται σε ύψος όχι μεγαλύτερο των 0,3 m άνωθεν του καταστροφώματος σε όλα τα σημεία των οδών διαφυγής, συμπεριλαμβανομένων των γωνιών και των τομών. Η σήμανση πρέπει να παρέχει στους επιβάτες τη δυνατότητα να εντοπίζουν όλες τις οδούς διαφυγής και να εντοπίζουν αμέσως τις εξόδους κινδύνου. Εάν χρησιμοποιείται ηλεκτρικός φωτισμός, πρέπει να τροφοδοτείται από την πηγή ηλεκτρικής ενέργειας έκτακτης ανάγκης και να διατάσσεται κατά τρόπον ώστε η βλάβη ενός μόνο λαμπτήρα ή η διακοπή μίας φωτεινής ταινίας να μην καθιστά τη σήμανση αναποτελεσματική. Επιπρόσθετα, όλα τα σημεία των οδών διαφυγής και τα σημεία εντοπισμού του εξοπλισμού πυρκαϊάς πρέπει να είναι από φωσφορίζον υλικό ή να σημαίνονται με φωτισμό. Η αρχή του κράτους σημαίας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο εν λόγω φωτισμός ή φωσφορίζον εξοπλισμός έχει αξιολογηθεί, δοκιμαστεί και εφαρμοστεί σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που παρέχονται στο ψήφισμα A.752 (18) του IMO ή στο πρότυπο ISO 15370-2001.
- 3.8. Πρέπει να προβλέπεται γενικό σύστημα συναγερμού έκτακτης ανάγκης. Το σήμα συναγερμού πρέπει να ηχεί σε όλους τους χώρους ενδιαίτησης και τους χώρους στους οποίους εργάζεται συνήθως το πλήρωμα καθώς και σε όλα τα ανοικτά καταστροφώματα, η δε ένταση του ήχου του πρέπει να ανταποκρίνεται στα πρότυπα του κώδικα για τα σήματα συναγερμού και τους ενδείκτες που έχει εγκρίνει ο IMO με το ψήφισμα A.686 (17).
- 3.9. Σε όλους τους χώρους ενδιαίτησης και υπηρεσίας, τους κοινόχρηστους χώρους, τους σταθμούς ελέγχου και στα ανοικτά καταστροφώματα πρέπει να υπάρχει μεγαφωνική εγκατάσταση αναγγελιών ή άλλο αποτελεσματικό μέσο επικοινωνίας.
- 3.10. Τα έπιπλα στα κλιμακοστάσια πρέπει να περιορίζονται σε καθίσματα. Πρέπει να είναι στερεωμένα, περιορισμένου κινδύνου πυρκαϊάς, να περιορίζονται σε έξι σε κάθε κατάστρωμα για κάθε κλιμακοστάσιο και να μην παρεμποδίζουν την οδό διαφυγής των επιβατών. Η αρχή του κράτους σημαίας μπορεί να επιτρέπει επιπλέον καθίσματα στον κύριο χώρο υποδοχής εντός κλιμακοστασίου, εφ' όσον είναι στερεωμένα, άκαυστα και δεν παρεμποδίζουν την οδό διαφυγής των επιβατών. Δεν επιτρέπονται έπιπλα στους διαδρόμους επιβατών και πληρώματος που αποτελούν οδούς διαφυγής από τις περιοχές των καμπινών. Επιπρόσθετα προς τα ανωτέρω, είναι δυνατόν να επιτρέπονται ερμάρια από άκαυστο υλικό για την αποθήκευση του εξοπλισμού ασφαλείας που απαιτείται από τους κανονισμούς.
2. Το αργότερο την 1η Οκτωβρίου 2003:
1. Όλες οι κλίμακες των κοινόχρηστων χώρων και των χώρων υπηρεσίας πρέπει να έχουν χαλύβδινο σκελετό, εκτός εάν η αρχή του κράτους σημαίας επιτρέπει τη χρήση άλλου ισοδύναμου υλικού, και να βρίσκονται μέσα σε κλιμακοστάσια που σχηματίζονται από τμήματα κλάσης «Α» με ενεργητικά μέσα κλεισίματος όλων των ανοιγμάτων, πλην του ότι:

1. μία κλίμακα που συνδέει μόνο δύο καταστώματα δεν χρειάζεται να είναι καλυμμένη, εφόσον η ακεραιότητα του καταστώματος εξασφαλίζεται με κατάλληλα διαφράγματα ή θύρες που ευρίσκονται στον μεταξύ των καταστωμάτων χώρο. Όταν σε ένα χώρο μεταξύ δύο καταστωμάτων υπάρχει καλυμμένη κλίμακα, το κλιμακοστάσιο πρέπει να προστατεύεται σύμφωνα με τους πίνακες για τα καταστώματα του κανονισμού 5·
2. στους κοινόχρηστους χώρους μπορούν να τοποθετούνται ακάλυπτες κλίμακες, με την προϋπόθεση ότι βρίσκονται ολόκληρες στο εσωτερικό αυτών των χώρων.
2. Τα μηχανοστάσια πρέπει να είναι εξοπλισμένα με μόνιμο σύστημα πυρόσβεσης ανταποκρινόμενο στις απαιτήσεις του κανονισμού II-2/A/6.
3. Οι αγωγοί εξαερισμού που διέρχονται από τμήματα μεταξύ κύριων κατακόρυφων ζωνών πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με ασφαλές έναντι βλάβης κλαπέτο απομόνωσης πυρός που να κλείνει αυτόματα και, επίσης, να μπορεί να κλειστεί χειροκίνητα από κάθε πλευρά του τμήματος. Επιπλέον, ασφαλή έναντι βλάβης κλαπέτα απομόνωσης πυρός, που να κλείνουν αυτόματα και, επίσης, να μπορούν να κλειστούν χειροκίνητα από το εσωτερικό του κλιμακοστασίου, πρέπει να τοποθετούνται και σε όλους τους αγωγούς εξαερισμού που εξυπηρετούν και χώρους ενδιαιτήσεως και υπηρεσίας και κλιμακοστάσια, εφόσον διαπερνούν τα τελευταία. Οι αγωγοί εξαερισμού που διέρχονται από τμήμα κύριας ζώνης πυρασφάλειας χωρίς να εξυπηρετούν χώρους σε καμία από τις δύο πλευρές ή διέρχονται από κλιμακοστάσιο χωρίς να το εξυπηρετούν, δεν απαιτείται να είναι εξοπλισμένοι με κλαπέτα απομόνωσης πυρός, με την προϋπόθεση ότι η κατασκευή και η μόνωσή τους πληρούν το πρότυπο A-60 και ότι οι εν λόγω αγωγοί δεν έχουν ανοίγματα στο εσωτερικό του κλιμακοστασίου ή στο φρεάτιο προσπέλασης καταστωμάτων από την πλευρά που δεν εξυπηρετείται απευθείας.
4. Οι χώροι ειδικής κατηγορίας πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού II-2/B/14.
5. Όλες οι πυροστεγείς θύρες σε κλιμακοστάσια, διαφράγματα κύριας κατακόρυφης ζώνης και τοιχώματα μαγειρείων, που υπό κανονικές συνθήκες παραμένουν ανοικτές, πρέπει να μπορούν να απασφαλιστούν από τον κεντρικό σταθμό ελέγχου καθώς και από μία θέση επάνω στη θύρα.
6. Οι απαιτήσεις της παραγράφου 1.3.7 αυτού του κανονισμού ισχύουν επίσης για τους χώρους ενδιαιτήσεως.
3. Το αργότερο την 1η Οκτωβρίου 2005 ή 15 έτη μετά την ημερομηνία ναυπηγήσεως του πλοίου, ανάλογα με το ποια προδεσμία είναι η μεγαλύτερη:
 1. Οι χώροι ενδιαιτήσεως και υπηρεσίας, τα κλιμακοστάσια και οι διάδρομοι πρέπει να είναι εξοπλισμένοι με ένα αυτόματο σύστημα καταιωνιστήρων, ανίχνευσης και συναγερμού πυρκαϊάς, ανταποκρινόμενο στις διατάξεις του κανονισμού II-2/A/8 ή στις κατευθυντήριες γραμμές του IMO για εγκεκριμένο ισοδύναμο σύστημα καταιωνιστήρων, που παρέχονται στο ψήφισμα A.800 (19) του IMO.
17. **Ειδικές απαιτήσεις για πλοία που εταφέρουν επικίνδυνα φορτία (R 41).**

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΡΙΝ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β:

Στα επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία εφαρμόζονται, όπου ενδείκνυται, οι απαιτήσεις του κανονισμού II-2/54 της SOLAS.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

Στα επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία εφαρμόζονται, όπου ενδείκνυται, οι απαιτήσεις του κανονισμού 19 του μέρους Ζ του κεφαλαίου II-2 της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί.
18. **Ειδικές απαιτήσεις για την προσγείωση ελικοπτέρων**

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

Τα πλοία που διαθέτουν ελικοδρόμια θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 18 του Μέρους Ζ του κεφαλαίου II-2 της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ

1 Ορισμοί (R 3)

ΝΕΑ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

Για τους σκοπούς του παρόντος κεφαλαίου, εκτός αντιθέτων ρητών διατάξεων, ισχύουν οι ορισμοί του κανονισμού III/3 της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί.

2 Επικοινωνίες, σωστικά σκάφη και λέμβοι περισυλλογής, ατομικά σωστικά μέσα (R 6 + 7 + 18 + 21 + 22)

ΝΕΑ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

Κάθε πλοίο πρέπει να φέρει τουλάχιστον τα ραδιοεπικοινωνιακά σωστικά μέσα, τα ατομικά σωστικά μέσα, τα σωστικά σκάφη και λέμβους περισυλλογής, τις φωτοβολίδες, τις συσκευές ρίψεως σχοινιού που ορίζονται στον κατωτέρω πίνακα και τις σχετικές σημειώσεις, με βάση την κατηγορία του πλοίου.

Όλα τα ανωτέρω μέσα, συμπεριλαμβανομένων των μέσων καθαιρέσεως όταν χρειάζεται, πρέπει να είναι σύμφωνα προς τους κανονισμούς του κεφαλαίου III της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, εκτός εάν προδιορίζεται διαφορετικά στις επόμενες παραγράφους.

Επιπλέον, κάθε πλοίο θα μεταφέρει στολές κατάδυσης και μέσα θερμικής προστασίας για να χρησιμοποιηθούν από τα άτομα που θα επιβαίνουν στις σωσίβιες λέμβους και τις λέμβους περισυλλογής, στο βαθμό που απαιτείται από του κανονισμούς του κεφαλαίου III του παραρτήματος της Σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί.

Τα πλοία που δεν φέρουν σωσίβιες λέμβους και λέμβους περισυλλογής θα πρέπει να διαθέτουν, για τους σκοπούς διάσωσης, τουλάχιστον μια στολή κατάδυσης. Ωστόσο, αν το πλοίο χρησιμοποιείται συνεχώς σε θερμά κλίματα όπου, κατά την άποψη της αρχής δεν είναι απαραίτητη η θερμική προστασία, αυτή η προστατευτική εξάρτηση δεν είναι απαραίτητη.

Κατηγορία Πλοίου:	B		C		D	
Αριθμός ατόμων (N):	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Σωσίβιες σχεδίες: ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾ ⁽⁴⁾ :						
— υπάρχοντα πλοία	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N
— νέα πλοία	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N
Λέμβοι περισυλλογής ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾	1	1	1	1	1	1
Κυκλικά σωσίβια ⁽⁶⁾	8	8	8	4	8	4
Ατομικά σωσίβια ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Παιδικά ατομικά σωσίβια	0,10 N	0,10 N	0,10 N	0,10 N	0,10 N	0,10 N
Φωτοβολίδες ⁽⁷⁾	12	12	12	12	6	6
Συσκευές ρίψεως σχοινιού	1	1	1	1	—	—
Πομποδέκτες ραντάρ	1	1	1	1	1	1
Αμφίδρομη συσκευή ραδιοτηλεφώνου VHF:	3	3	3	3	3	2

⁽¹⁾ Τα σωστικά σκάφη μπορεί να είναι είτε σωσίβιες λέμβοι που συμμορφώνονται με την ενότητα 4.5 ή 4.6 ή 4.7 του κώδικα LSA ή σωσίβιες σχεδίες που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της ενότητας 4.1 του κώδικα LSA και με μία από τις ενότητες 4.2 ή 4.3 του κώδικα LSA. Επιπλέον, οι σωσίβιες σχεδίες των επιβατηγών πλοίων go-go πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κανονισμού III/5-1.2.

Εάν κάτι τέτοιο δικαιολογείται λόγω του προφυλαγμένου τύπου των δρομολογίων ή/και των ευνοϊκών καιρικών συνθηκών στην περιοχή δρομολόγησης, η αρχή του κράτους σημαίας μπορεί να εγκρίνει, εφόσον δεν απορριφθεί από το φιλοξενούν κράτος μέλος:

(α) ανοικτές πνευστές ανατρεπόμενες σωσίβιες σχεδίες που δεν συμμορφώνονται με την ενότητα 4.2 ή 4.3 του κώδικα LSA, εφόσον οι εν λόγω σωστικές σχεδίες συμμορφώνονται πλήρως με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 10 του κώδικα HSC·

(β) σωστικές σχεδίες που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παραγράφου 4.2.2.2.1 και 4.2.2.2 του κώδικα LSA σχετικά με τη μόνωση του δαπέδου της σωστικής σχεδίας για το ψύχος.

Τα σωστικά σκάφη για τα υπάρχοντα πλοία των κατηγοριών B, Γ και Δ θα συμμορφώνονται με τους σχετικούς κανονισμούς της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, για τα υπάρχοντα πλοία, όπως τροποποιήθηκε κατά την ημερομηνία έγκρισης της παρούσας οδηγίας.

Το ή τα ναυτικά συστήματα εκκένωσης που συμμορφώνονται με την ενότητα 6.2 του κώδικα LSA μπορούν να υποκατασταθούν από σωστικές σχεδίες ισοδύναμης δυναμικότητας και τις διατάξεις καθάιρεσης που ορίζονται στον πίνακα.

⁽²⁾ Τα σωστικά σκάφη, όσο είναι πρακτικά δυνατό, κατανέμονται ισομερώς στις δύο πλευρές του πλοίου.

⁽³⁾ Ο συνολικός αριθμός των σωστικών σκαφών θα είναι σύμφωνος με το ποσοστό που σημειώνεται στον ανωτέρω πίνακα και το άθροισμα της δυναμικότητας των συνόλων των σωστικών σκαφών και των πρόσθετων σωστικών σχεδίων θα ανέρχεται σε 110 % του συνολικού αριθμού ατόμων (N) που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο βάσει του πιστοποιητικού του. Το πλοίο πρέπει να φέρει επαρκή αριθμό σωσίβιων σκαφών, ώστε να εξασφαλίζεται ότι σε περίπτωση απώλειας ή αδυναμίας λειτουργίας κάποιου σωστικού σκάφους, τα υπόλοιπα σωστικά σκάφη επαρκούν για την επιβίβαση όλων των ατόμων που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο βάσει του πιστοποιητικού του.

⁽⁴⁾ Ο αριθμός των σωσίβιων λέμβων ή/και λέμβων περισυλλογής θα πρέπει να επαρκεί ώστε, σε περίπτωση εγκατάλειψης του πλοίου από το σύνολο των ατόμων που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο βάσει του πιστοποιητικού του, να απαιτείται η διεύθυνση όχι περισσότερων από εννέα σωσίβιων σχεδίων ανά σωστική λέμβο ή λέμβο περισυλλογής.

⁽⁵⁾ Οι λέμβοι περισυλλογής θα εξυπηρετούνται από τις δικές τους διατάξεις καθάιρεσης με δυνατότητες καθάιρεσης και ανέλκυσης. Εάν μια λέμβος περισυλλογής συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της ενότητας 4.5 ή 4.6 του κώδικα LSA μπορεί να συμπεριληφθεί στη δυναμικότητα των σωστικών σκαφών που καθορίζεται στον ανωτέρω πίνακα.

Τουλάχιστον μία από τις λέμβους περισυλλογής των επιβατηγών πλοίων go-go θα είναι μία ταχεία λέμβος περισυλλογής που θα συμμορφώνεται με τις διατάξεις του κανονισμού III/5-1.3.

Εάν η αρχή του κράτους σημαίας θεωρεί ότι η εγκατάσταση μιας λέμβου περισυλλογής επί του πλοίου δεν είναι εφικτή, το εν λόγω πλοίο μπορεί να εξαιρεθεί από την υποχρέωση μεταφοράς λέμβου περισυλλογής, εφόσον το πλοίο πληροί όλες τις ακόλουθες απαιτήσεις:

(α) οι διατάξεις του πλοίου ρυθμίζονται με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι δυνατή η ανέλκυση ενός αβοήθητου ατόμου από τη θάλασσα·

(β) η ανέλκυση του αβοήθητου ατόμου μπορεί να παρακολουθείται από τη γέφυρα· και

(γ) ο χειρισμός του πλοίου επαρκεί για την προσέγγιση και ανέλκυση ατόμων στις χειρότερες δυνατές συνθήκες.

⁽⁶⁾ Τουλάχιστον ένα κυκλικό σωσίβιο σε κάθε πλευρά θα πρέπει να διαθέτει ένα σωσίβιο σχοινί που επιπλέει, το μήκος του οποίου θα είναι τουλάχιστον ίσο με το διπλάσιο του ύψους στο οποίο στοιβάζεται υπεράνω της ισάλου γραμμής στο μικρότερο βύθισμα ή με 30 μέτρα, όποιο μήκος είναι μεγαλύτερο.

Δύο κυκλικά σωσίβια θα διαθέτουν ένα αυτόματο σήμα καπνού και ένα αυτόματο φως, με δυνατότητα ταχείας απελευθέρωσης από τη γέφυρα. Τα υπόλοιπα κυκλικά σωσίβια θα διαθέτουν αυτοαναφλέξιμα φώτα, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2.1.2 του κώδικα LSA.

⁽⁷⁾ Φωτοβολίδες, οι οποίες θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της ενότητας 3.1 του κώδικα LSA, θα στοιβάζονται στη γέφυρα ή στη θέση του πηδαλίου κίνησης.

⁽⁸⁾ Τα ατομικά σωσίβια που βρίσκονται επί των επιβατηγών πλοίων go-go συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κανονισμού III/5-1.5.

⁽⁹⁾ Προβλέπεται ένα πνευστό ατομικό σωσίβιο για κάθε άτομο που χρειάζεται να εργαστεί επί του πλοίου σε εκτεθειμένους χώρους. Αυτά τα πνευστά ατομικά σωσίβια είναι δυνατό να συμπεριλαμβάνονται στο συνολικό αριθμό ατομικών σωσίβιων που απαιτούνται από την παρούσα οδηγία.

3 Συναγερμός κινδύνου, επιχειρησιακές οδηγίες, εγχειρίδιο εκπαίδευσης, καταστάσεις σταθμών συγκέντρωσης και οδηγίες έκτακτης ανάγκης (R 6 + 8 + 9 + 19 + 20)

NEA ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ B, Γ ΚΑΙ Δ:

Κάθε πλοίο πρέπει να διαθέτει:

1. Ένα γενικό σύστημα συναγερμού κινδύνου (R 6.4.2)

ανταποκρινόμενο στις απαιτήσεις της παραγράφου 7.2.1.1 του κώδικα LSA, και κατάλληλο για την κλήση των επιβατών και του πληρώματος στους σταθμούς συγκέντρωσης και για την έναρξη των ενεργειών που περιλαμβάνονται στον κατάλογο των σταθμών συγκέντρωσης.

Σε όλα τα πλοία που μεταφέρουν πάνω από 36 επιβάτες, το σύστημα συναγερμού κινδύνου πρέπει να συμπληρώνεται από σύστημα αναγγελιών, δυνάμει να χρησιμοποιηθεί από τη γέφυρα. Το είδος καθώς και η διάταξη και η τοποθέτηση του συστήματος πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα μηνύματα που διαβιβάζονται μέσω αυτού είναι ευκρινώς ακουστά από άτομα με κανονική ακοή, οπουδήποτε είναι πιθανόν να εντοπίζονται άτομα, όταν λειτουργεί η κύρια μηχανή.

ΓΙΑ ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

Τα γενικά συστήματα συναγερμού κινδύνου πρέπει να ηχούν σε όλα τα ανοιχτά καταστρώματα, η δε ελάχιστη ένταση του ήχου για τον τόνο του συναγερμού κινδύνου πρέπει να είναι σύμφωνη με τις παραγράφους 7.2.1.2 και 7.2.1.3 του κώδικα LSA.

2. Ένα σύστημα αναγγελιών (R 6.5)

- 2.1. Επιπλέον των απαιτήσεων του κανονισμού II-2/B/15.4 και της παραγράφου.1, όλα τα επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες πρέπει να είναι εφοδιασμένα με σύστημα αναγγελιών. Για τα υπάρχοντα πλοία, οι απαιτήσεις των παραγράφων .2.2, .2.3 και .2.5, με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου.2.6, ισχύουν το αργότερο από την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης μετά την 1^η Ιουλίου του 1998.
- 2.2. Το σύστημα αναγγελιών πρέπει να είναι πλήρης μεγαφωνική εγκατάσταση που επιτρέπει την ταυτόχρονη μετάδοση μηνυμάτων σε όλους τους χώρους στους οποίους βρίσκονται συνήθως μέλη του πληρώματος ή/και επιβάτες καθώς και στους σταθμούς συγκεντρώσεως. Πρέπει να επιτρέπει τη μετάδοση μηνυμάτων από τη γέφυρα του πλοίου καθώς και από οποιαδήποτε άλλα σημεία του πλοίου κατά την κρίση της αρχής του κράτους σημαίας. Κατά την τοποθέτησή του, θα ληφθούν υπόψη οι ακουστικές οριακές συνθήκες και δεν θα απαιτεί καμία ενέργεια από τον αποδέκτη.
- 2.3. Το σύστημα αναγγελιών πρέπει να προστατεύεται έναντι της χρήσης από μη εξουσιοδοτημένα άτομα, να μπορεί να ακούεται ευκρινώς, υπερισχύοντας του θορύβου περιβάλλοντος σε όλους τους χώρους που προσδιορίζονται στην παράγραφο .2.2, και να είναι εξοπλισμένο με λειτουργία υπέρβασης, ελεγχόμενη από μία θέση επί της γέφυρας του πλοίου καθώς και από οποιοδήποτε άλλες θέσεις κατά την κρίση της αρχής του κράτους σημαίας, έτσι ώστε να διατηρείται η δυνατότητα μετάδοσης μηνυμάτων κινδύνου σε περίπτωση διακοπής της λειτουργίας κάποιου μεγαφώνου, μείωσης της έντασης του ήχου του ή χρήσης του συστήματος αναγγελιών για άλλους σκοπούς.

ΓΙΑ ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

Η ελάχιστη ένταση του ήχου για τη μετάδοση ανακοινώσεων κινδύνου θα είναι σύμφωνη με την παράγραφο 7.2.2.2 του κώδικα LSA.

2.4. ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Το σύστημα αναγγελιών πρέπει να απαρτίζεται από δύο τουλάχιστον βρόχους, οι οποίοι πρέπει να είναι επαρκώς διαχωρισμένοι καθόλου το μήκος τους και να περιλαμβάνουν δύο χωριστούς και ανεξάρτητους ενισχυτές και
 2. το σύστημα αναγγελιών και τα επίπεδα επιδόσεων του πρέπει να εγκρίνονται από την αρχή του κράτους σημαίας με βάση τις συστάσεις του IMO.
- 2.5. Το σύστημα αναγγελιών πρέπει να είναι συνδεδεμένο με την πηγή ηλεκτρικής ενέργειας έκτακτης ανάγκης.
- 2.6. Στην περίπτωση των υπάρχοντων πλοίων που είναι ήδη εξοπλισμένα με σύστημα αναγγελιών, το οποίο έχει εγκριθεί από την αρχή του κράτους σημαίας και ανταποκρίνεται κατ' ουσία στις προδιαγραφές των παραγράφων 2.2, 2.3 και 2.5, δεν απαιτείται αντικατάσταση του συστήματός τους.

3. Καταστάσεις πληρώματος και οδηγίες έκτακτης ανάγκης (R 8)

Για κάθε άτομο που επιβαίνει στο πλοίο πρέπει να προβλέπονται σαφείς οδηγίες που θα πρέπει να ακολουθήσει σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με το ψήφισμα A.691 (17) του IMO.

Σε εμφανή σημεία σε όλο το πλοίο, συμπεριλαμβανομένης της γέφυρας, του μηχανοστασίου και των χώρων ενδιαιτήσεως του πληρώματος, πρέπει να αναρτώνται καταστάσεις πληρώματος και οδηγίες σε περίπτωση κινδύνου ανταποκρινόμενες στις απαιτήσεις του κανονισμού III/37 της SOLAS.

Στις καμπίνες των επιβατών καθώς και σε εμφανή σημεία στους σταθμούς συγκεντρώσεως και στους υπόλοιπους χώρους επιβατών, πρέπει να τοιχοκολλώνται σχεδιαγράμματα και οδηγίες στις κατάλληλες γλώσσες για την ενημέρωση των επιβατών σχετικά με:

- (i) το σταθμό συγκεντρώσεως όπου θα πρέπει να μεταβούν·
- (ii) τις απαραίτητες ενέργειές τους σε τέτοια περίπτωση·

(iii) τον τρόπο περιβολής των ατομικών σωσιβίων.

Το άτομο στο οποίο έχει ανατεθεί, σύμφωνα με τον κανονισμό IV/16 της SOLAS, η κύρια ευθύνη για τις ραδιοεπικοινωνίες σε καταστάσεις κινδύνου, δεν πρέπει να είναι επιφορτισμένο με άλλα καθήκοντα σε περίπτωση κινδύνου. Η απαίτηση αυτή πρέπει να αντικατοπτρίζεται στο περιεχόμενο της κατάστασης πληρώματος και των οδηγιών έκτακτης ανάγκης.

4. Επιχειρησιακές οδηγίες (R 9)

Επί ή πλησίον του σωστικού σκάφους και των οργάνων καθαιρέσεως αυτού πρέπει να υπάρχουν τοιχοκολλήσεις ή σήματα που:

(i) επεξηγούν το σκοπό των ελέγχων και τις διαδικασίες για τη λειτουργία του μέσου και δίδουν τις σχετικές οδηγίες ή προειδοποιήσεις·

(ii) είναι εύκολα ορατά υπό τις συνθήκες φωτισμού ανάγκης·

(iii) χρησιμοποιούν σύμβολα σύμφωνα με το ψήφισμα A.760 (18) του IMO.

5. Εγχειρίδιο εκπαίδευσης

Σε κάθε τραπεζαρία και αίθουσα αναψυχής του πληρώματος ή σε κάθε καμπίνα του πληρώματος πρέπει να προβλέπεται ένα εγχειρίδιο εκπαίδευσης ανταποκρινόμενο στις απαιτήσεις του κανονισμού III/35 της SOLAS.

6. Οδηγίες συντηρήσεως (R.20.3)

Επί του πλοίου πρέπει να διατίθενται οδηγίες για τη συντήρηση επί του πλοίου των σωστικών μέσων του ή ένα πρόγραμμα συντηρήσεως επί του πλοίου που περιλαμβάνει τη συντήρηση των σωστικών μέσων και η συντήρηση πρέπει να εκτελείται αναλόγως. Οι οδηγίες πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού III/36 της SOLAS.

4. Επάνδρωση σωστικών σκαφών και επίβλεψη (R 10)

NEA ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Στο πλοίο πρέπει να υπάρχει επαρκής αριθμός εκπαιδευμένων ατόμων για τη συγκέντρωση και υποβοήθηση των μη εκπαιδευμένων ατόμων.
2. Στο πλοίο πρέπει να υπάρχει επαρκής αριθμός μελών του πληρώματος για τη λειτουργία του σωστικού σκάφους και των διατάξεων καθαιρέσεως που απαιτούνται για την εγκατάλειψη του πλοίου από το σύνολο των ατόμων που επιβαίνουν σ' αυτό.
3. Κάθε σωστικό σκάφος που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί πρέπει να έχει ως υπεύθυνο έναν αξιωματικό ή ένα πιστοποιημένο πρόσωπο. Εντούτοις, κάθε σωσίβια σχέδια ή ομάδα σωσίβιων σχεδίων μπορεί να έχει ως υπεύθυνο ένα μέλος του πληρώματος με πρακτική εξάσκηση στο χειρισμό και στη λειτουργία των σωσιβίων σχεδίων. Κάθε λέμβος περισυλλογής και μηχανοκίνητο σωστικό σκάφος πρέπει να διαθέτει έναν επικεφαλής ικανό να χειρίζεται τη μηχανή και να εκτελεί μικρές ρυθμίσεις.
4. Ο πλοίαρχος οφείλει να κατανέμει ισομερώς τα άτομα στα οποία αναφέρονται οι παράγραφοι .1, .2 και .3 μεταξύ των σωστικών σκαφών του πλοίου.

5. Ρυθμίσεις συγκέντρωσης και επιβίβασης σε σωστικά σκάφη (R 11 + 23 + 25)

NEA ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Τα σωστικά σκάφη για τα οποία απαιτούνται εγκεκριμένες συσκευές καθαιρέσεως πρέπει να στοιβάζονται όσο το δυνατόν πλησιέστερα στους χώρους ενδιαιτήσεως και υπηρεσίας.
2. Πρέπει να προβλέπονται σταθμοί συγκεντρώσεως κοντά στους σταθμούς επιβίβασης, άμεσα προσιτοί από τους χώρους ενδιαιτήσεως και εργασίας και αρκετά ευρύχωροι για τη διευθέτηση και την καθοδήγηση των επιβατών. Ο ελεύθερος χώρος του καταστρώματος πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,35 m² ανά άτομο.
3. Οι σταθμοί συγκεντρώσεως και επιβίβασης, οι διάδρομοι, τα κλιμακοστάσια και οι έξοδοι προς τους σταθμούς συγκεντρώσεως και επιβίβασης πρέπει να φωτίζονται κατάλληλα.

Ο φωτισμός αυτός πρέπει να μπορεί να τροφοδοτηθεί από την πηγή ηλεκτρικής ενέργειας κινδύνου, που απαιτείται κατά τους κανονισμούς II-1/D/3 και II-1/D/4.

Επιπλέον της απαιτούμενης σήμανσης δυνάμει του κανονισμού II-2/B 6.1.7 για νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ και στο πλαίσιο αυτής της σήμανσης, οι οδοί προς τους σταθμούς συγκεντρώσεως θα επισημαίνονται με το σύμβολο του σταθμού συγκεντρώσεως, το οποίο προορίζεται για αυτό το σκοπό, σύμφωνα με το ψήφισμα Α.760 (18) του ΙΜΟ. Η απαίτηση αυτή ισχύει και για τα υπάρχοντα πλοία κατηγορίας Β που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες.

4. Η επιβίβαση στις σωστικές λέμβους πρέπει να μπορεί να γίνεται είτε κατευθείαν από τη θέση στοιβασίας είτε από κατάστρωμα επιβίβασης, αλλά όχι και από τα δύο.
5. Η επιβίβαση στις επωτίδιες σωσίβιες σχεδίες πρέπει να μπορεί να γίνεται από θέση άμεσα παρακείμενη στην θέση στοιβασίας ή από θέση στην οποία έχει μεταφερθεί η σωσίβια σχεδία πριν από την καθαίρεση.
6. Όπου αυτό είναι απαραίτητο, πρέπει να υπάρχουν μέσα ώστε τα επωτίδια σωστικά σκάφη να φέρονται παραπλεύρως του πλοίου και να κρατούνται πλευρισμένα, έτσι ώστε τα άτομα να μπορούν να επιβιβάζονται με ασφάλεια.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

7. Εάν οι ρυθμίσεις καθαίρεσης ενός σωστικού σκάφους δεν επιτρέπουν επιβίβαση στο σωστικό σκάφος πριν αυτό ριφθεί στο νερό και το ύψος από το σταθμό επιβίβασης έως την επιφάνεια του νερού υπερβαίνει τα 4,5 μέτρα υπεράνω της ισάλου γραμμής στο μικρότερο βύθισμα, πρέπει να διατίθεται ναυτικό σύστημα εκκένωσης (MES- Marine Evacuation System) εγκεκριμένου τύπου, που να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της ενότητας 6.2 του κώδικα LSA.

Σε πλοία που διαθέτουν ναυτικό σύστημα εκκένωσης, θα πρέπει να εξασφαλίζεται η επικοινωνία μεταξύ του σταθμού συγκεντρώσεως και της εξέδρας του σωστικού σκάφους.

8. Πρέπει να υπάρχει τουλάχιστον μία ανεμόσκαλα επιβίβασης σε κάθε πλευρά του πλοίου, ανταποκρινόμενη στις απαιτήσεις της παραγράφου 6.1.6 του κώδικα LSA. Η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να απαλλάσσει ορισμένα πλοία από την απαίτηση αυτή, εφόσον σε οποιοδήποτε συνθήκες διαγωγής και κλίσης χωρίς ζημίες και με προκαθορισμένες ζημίες, τα έξαλα μεταξύ του προβλεπόμενου σημείου επιβίβασης και της ισάλου γραμμής δεν υπερβαίνουν το 1,5 μέτρο.

5-1 Απαιτήσεις για τα επιβατηγά πλοία Ro-Ro (R 26)

ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ RO-RO ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΠΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΚΑΝ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003:

1. Τα επιβατηγά πλοία Ro-Ro που κατασκευάστηκαν πριν από την 1η Ιανουαρίου 2003 θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των παραγράφων .6.2, .6.3, .6.4, .7, .8 και .9 το αργότερο την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης μετά την 1η Ιανουαρίου 2006.

Πριν από την ημερομηνία αυτή, εφαρμόζονται οι παράγραφοι .2, .3, .4 και .5 για τα πλοία ro-ro που κατασκευάστηκαν πριν από την 1η Ιανουαρίου 2003.

Κατά παρέκκλιση των ανωτέρω, όταν τα σωστικά μέσα ή οι διατάξεις σε τέτοιου είδους πλοία αντικαθίστανται ή τα εν λόγω πλοία υφίστανται επισκευές, μετασκευές ή τροποποιήσεις σημαντικού χαρακτήρα που περιλαμβάνουν αντικατάσταση, ή προσθήκη, των υφιστάμενων σωστικών μέσων ή διατάξεων, τα εν λόγω σωστικά μέσα ή διατάξεις θα συμμορφώνονται με τις σχετικές απαιτήσεις των παραγράφων .6, .7, .8 και .9.

2. Σωσίβιες σχεδίες

1. Οι σωσίβιες σχεδίες των επιβατηγών πλοίων Ro-Ro πρέπει να εξυπηρετούνται από ναυτικά συστήματα εκκένωσης σύμφωνα με τον κανονισμό III/48.5 της σύμβασης SOLAS, όπως έχει τροποποιηθεί, ή από διατάξεις καθαίρεσης σύμφωνα προς τον κανονισμό III/48.6 της SOLAS, όπως έχει τροποποιηθεί, κατανεμημένα ισομερώς στις δύο πλευρές του πλοίου.

Θα πρέπει να εξασφαλίζεται η επικοινωνία μεταξύ του σταθμού επιβίβασης και της εξέδρας.

2. Κάθε σωσίβια σχεδία επιβατηγού πλοίου Ro-Ro πρέπει να είναι εφοδιασμένη με διατάξεις στοιβασίας αυτόματης απαγκίστρωσης, ανταποκρινόμενες στις απαιτήσεις του κανονισμού III/23 της SOLAS, όπως έχει τροποποιηθεί.
3. Κάθε σωσίβια σχεδία επιβατηγού πλοίου Ro-Ro πρέπει να είναι τύπου που προβλέπει ράμπα επιβίβασης και πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού III/39.4.1 της SOLAS ή του κανονισμού III/40.4.1 της SOLAS, όπως έχει τροποποιηθεί.
4. Κάθε σωσίβια σχεδία επιβατηγού πλοίου Ro-Ro πρέπει να είναι είτε αυτόματα αυτοανωρθούμενη σωσίβια σχεδία είτε καλυμμένη αναστρεφόμενη σωσίβια σχεδία με κουβούκλιο, ευσταθής στη θάλασσα και ικανή να λειτουργεί με ασφάλεια ανεξάρτητα από την πλευρά που βρίσκεται στην επιφάνεια όταν αυτή επιπλέει. Οι ανοικτές αναστρεφόμενες σωσίβιες σχεδίες επιτρέπονται, εφόσον η αρχή του κράτους μέλους σημαίας κρίνει ότι είναι κατάλληλες λόγω του προφυλαγμένου τύπου των δρομολογίων και των ευνοϊκών καιρικών συνθηκών στην περιοχή και κατά την περίοδο δρομολόγησης, και υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω σωσίβιες σχεδίες πληρούν τις απαιτήσεις του παραρτήματος 10 του κώδικα HSC.

Εναλλακτικά, το πλοίο πρέπει να φέρει, επιπλέον του κανονικού του εφοδιασμού με σωσίβια σχέδια, αυτόματα αυτοανορθούμενες σωσίβιες σχέδια είτε αναστρεφόμενες σωσίβιες σχέδια με κουβούκλιο, συνολικής χωρητικότητας τόσες ώστε να εξυπηρετείται το 50 % των ατόμων που δεν μπορούν να καλύψουν οι σωσίβιες λέμβοι. Η πρόσθετη αυτή χωρητικότητα σωσίων σχεδίων προσδιορίζεται με βάση τη διαφορά μεταξύ του συνολικού αριθμού των ατόμων επί του πλοίου και του αριθμού ατόμων που χωρούν στις σωσίβιες λέμβους. Κάθε τέτοια σωσίβια σχέδια πρέπει να εγκρίνεται από την αρχή του κράτους σημαίας, λαμβανομένων υπόψη των συστάσεων που εξέδωσε ο IMO με την εγκύκλιο MSC 809.

3. Ταχεία λέμβοι περισυλλογής

1. Τουλάχιστον μία από τις λέμβους περισυλλογής στα επιβατηγά πλοία Ro-Ro πρέπει να είναι ταχεία λέμβος περισυλλογής, την οποία να έχει εγκρίνει η αρχή του κράτους σημαίας, λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις που έχει θεσπίσει ο IMO, με την εγκύκλιο MSC αριθ. 809.
2. Κάθε ταχεία λέμβος περισυλλογής πρέπει να εξυπηρετείται από κατάλληλη διάταξη καθαίρεσης, εγκεκριμένη από την αρχή του κράτους σημαίας. Όταν εγκρίνει αυτές τις διατάξεις, η αρχή του κράτους σημαίας οφείλει να συνεκτιμά το γεγονός ότι μία λέμβος περισυλλογής προορίζεται να καθαίρεται και να ανελκύεται σε εξαιρετικά δυσμενείς καιρικές συνθήκες και οφείλει επίσης να λαμβάνει υπόψη τις συστάσεις του IMO.
3. Για κάθε ταχεία λέμβο περισυλλογής πρέπει να εκπαιδεύονται και να εκτελούν τακτικά ασκήσεις τουλάχιστον δύο πληρώματα με βάση το τμήμα A-VI/2, πίνακας A-VI/2-2 «Προδιαγραφές για το ελάχιστο επίπεδο επάρκειας στις ταχείες λέμβους περισυλλογής» του κώδικα STCW (κώδικας εκπαίδευσης, πιστοποιητικών και κανονισμών φυλακής των ναυτικών επαγγελματιών) καθώς και τις συστάσεις που έχει θεσπίσει ο IMO με το ψήφισμα A.771 (18). Η εκπαίδευση και οι ασκήσεις πρέπει να καλύπτουν όλες τις πτυχές της περισυλλογής, χειρισμούς, ελιγμούς, λειτουργία των συγκεκριμένων σκαφών σε διαφορετικές συνθήκες και ανόρθωσή τους σε περίπτωση ανατροπής.
4. Εάν η διαρρύθμιση ή το μέγεθος ενός υπάρχοντος επιβατηγού πλοίου Ro-Ro δεν επιτρέπει την εγκατάσταση ταχείας λέμβου περισυλλογής όπως απαιτεί η παράγραφος.3.1, η εν λόγω λέμβος μπορεί να αντικαταστήσει μία ήδη υπάρχουσα σωσίβια λέμβο που έχει γίνει δεκτή ως λέμβος περισυλλογής ή λέμβος για χρήση σε έκτακτη ανάγκη, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται όλοι οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. η εγκαθιστώμενη ταχεία λέμβος περισυλλογής εξυπηρετείται από διάταξη καθαίρεσης σύμφωνη προς τις διατάξεις της παραγράφου.3.2,
2. η απώλεια χωρητικότητας σωστικών σκαφών, την οποία συνεπάγεται η ανωτέρω υποκατάσταση, αντισταθμίζεται από την εγκατάσταση σωστικών σχεδίων, ικανών να μεταφέρουν τουλάχιστον ίσο αριθμό ατόμων με εκείνο που κάλυπτε η σωσίβια λέμβος που αφαιρέθηκε, και
3. οι εν λόγω σωσίβιες σχέδια εξυπηρετούνται από τα υπάρχοντα μέσα καθαίρεσης ή ναυτικά συστήματα εκκένωσης.

4. Μέσα περισυλλογής

1. Τα επιβατηγά πλοία Ro-Ro πρέπει να είναι εξοπλισμένα με αποτελεσματικά μέσα για την ταχεία ανάσυρση επιζώντων ναυαγών από τη θάλασσα και τη μεταφορά τους από τις μονάδες περισυλλογής ή τα σωστικά σκάφη στο πλοίο.
2. Τα μέσα μεταφοράς επιζώντων ναυαγών στο πλοίο μπορούν να αποτελούν μέρος του ναυτικού συστήματος εκκένωσης ή μέρος συστήματος ειδικά σχεδιασμένου για διάσωσης.

Τα μέσα αυτά υπόκεινται στην έγκριση του κράτους σημαίας, λαμβανομένων υπόψη των συστάσεων που υιοθέτησε ο IMO με την εγκύκλιο αριθ. 810 της MSC.

3. Εάν το μέσο μεταφοράς επιζώντων ναυαγών στο κατάστρωμα του πλοίου είναι ο ολισθητήρας ναυτικού συστήματος εκκένωσης, ο εν λόγω ολισθητήρας πρέπει να είναι εφοδιασμένος με χειραγωγούς ή ανεμόσκαλες για να υποβοηθείται η αναρρίχηση σ' αυτόν.

5. Ατομικά σωσίβια

1. Κατά παρέκκλιση των απαιτήσεων των κανονισμών III/7.2 και III/22.2 της SOLAS, όπως έχει τροποποιηθεί, παραπλεύρως των σταθμών συγκεντρώσεως πρέπει να στοιβάζεται επαρκής αριθμός σωστικών σωσίων έτσι ώστε οι επιβάτες να μην είναι υποχρεωμένοι να επιστρέψουν στις καμπίνες τους για να πάρουν τα σωσίβια τους.
2. Όλα τα ατομικά σωσίβια στα επιβατηγά πλοία Ro-Ro πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πηγή φωτός, ανταποκρινόμενη στις απαιτήσεις του κανονισμού III/32.2 της SOLAS, όπως έχει τροποποιηθεί.

ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ RO-RO ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΠΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΚΑΝ ΜΕΤΑ ΤΗΝ 1Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003

6. Σωσίβιες σχεδίες

1. Οι σωσίβιες σχεδίες των επιβατηγών πλοίων Ro-Ro πρέπει να εξυπηρετούνται από τα ναυτικά συστήματα εκκένωσης σύμφωνα με το τμήμα 6.2 του κώδικα LSA ή από διατάξεις καθάιρεσης σύμφωνα με την παράγραφο 6.1.5 του κώδικα LSA, κατανεμημένα ισομερώς στις δύο πλευρές του πλοίου.

Θα πρέπει να εξασφαλίζεται η επικοινωνία μεταξύ του σταθμού επιβίβασης και της εξέδρας.

2. Κάθε σωσίβια σχέδια επιβατηγού πλοίου Ro-Ro πρέπει να είναι εφοδιασμένη με διατάξεις στοιβασίας αυτόματης απαγκίστρωσης, ανταποκρινόμενες στις απαιτήσεις του κανονισμού III/13.4 της SOLAS, όπως έχει τροποποιηθεί.
3. Κάθε σωσίβια σχέδια επιβατηγού πλοίου Ro-Ro πρέπει να είναι τύπου που προβλέπει ράμπα επιβίβασης και πληροί τις απαιτήσεις των παραγράφων 4.2.4.1 ή 4.3.4.1 του κώδικα LSA, κατά περίπτωση.
4. Κάθε σωσίβια σχέδια επιβατηγού πλοίου Ro-Ro πρέπει να είναι είτε αυτόματα αυτοανορθούμενη σωσίβια σχέδια είτε καλυμμένη αναστρεφόμενη σωσίβια σχέδια με κουβούκλιο, ευσταθής στη θάλασσα και ικανή να λειτουργεί με ασφάλεια ανεξάρτητα από την πλευρά της που βρίσκεται στην επιφάνεια όταν αυτή επιπλέει. Οι ανοικτές αναστρεφόμενες σωσίβιες σχεδίες επιτρέπονται, εφόσον η αρχή του κράτους σημαίας κρίνει ότι είναι κατάλληλες, λόγω του προφυλαγμένου του τύπου των δρομολογίων και των ευνοϊκών καιρικών συνθηκών στην περιοχή και κατά την περίοδο δρομολόγησης, και υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω σωσίβιες σχεδίες πληρούν τις απαιτήσεις του παραρτήματος 10 του κώδικα HSC.

Εναλλακτικά, το πλοίο πρέπει να φέρει, επιπλέον του κανονικού του εφοδιασμού με σωσίβιες σχεδίες, είτε αυτόματα αυτοανορθούμενες σωσίβιες σχεδίες είτε αναστρεφόμενες σωσίβιες σχεδίες με κουβούκλιο, συνολικής χωρητικότητας τόσης ώστε να εξυπηρετεί το 50 % των ατόμων που δεν μπορούν να καλύψουν οι σωσίβιες λέμβοι. Αυτή η πρόσθετη χωρητικότητα σωσίβιων σχεδιών προσδιορίζονται με βάση τη διαφορά μεταξύ του συνολικού αριθμού ατόμων επί του πλοίου και του αριθμού των ατόμων που χωρούν στις σωσίβιες λέμβους. Κάθε τέτοια σωσίβια σχέδια πρέπει να εγκρίνεται από την αρχή του κράτους σημαίας, λαμβανομένων υπόψη των συστάσεων του IMO που εγκρίθηκαν με την εγκύκλιο αριθ. 809 της MSC.

7. Ταχεία λέμβοι περισυλλογής

1. Τουλάχιστον μία από τις λέμβους περισυλλογής στα επιβατηγά πλοία Ro-Ro πρέπει να είναι ταχεία λέμβος περισυλλογής, την οποία πρέπει να έχει εγκρίνει η αρχή του κράτους σημαίας, λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις που έχει θεσπίσει ο IMO, με την εγκύκλιο αριθ. 809 της MSC.
2. Κάθε τέτοια ταχεία λέμβος περισυλλογής πρέπει να εξυπηρετείται από κατάλληλη διάταξη καθάιρεσης, εγκεκριμένη από την αρχή του κράτους σημαίας οφείλει να συνεκτιμά το γεγονός ότι μία λέμβος περισυλλογής προορίζεται να καθαιρείται και να ανελκύεται σε εξαιρετικά δυσμενείς καιρικές συνθήκες και επίσης οφείλει να λαμβάνει υπόψη τις συστάσεις του IMO.
3. Για κάθε ταχεία λέμβο περισυλλογής πρέπει να εκπαιδεύονται και να εκτελούν τακτικά ασκήσεις τουλάχιστον δύο πληρώματα με βάση το τμήμα A-VI/2, πίνακα A-VI/2-2 «Προδιαγραφές για το ελάχιστο επίπεδο επάρκειας στις ταχείες λέμβους περισυλλογής» του κώδικα STCW (κώδικας εκπαίδευσης, πιστοποιητικών και κανονισμών φυλακής των ναυτικών επαγγελματιών) καθώς και τις συστάσεις που έχει θεσπίσει ο IMO με το ψήφισμα A.771 (18). Η εκπαίδευση και οι ασκήσεις πρέπει να καλύπτουν όλες τις πτυχές της περισυλλογής, χειρισμούς, ελιγμούς, λειτουργία των συγκεκριμένων σκαφών σε διαφορετικές συνθήκες και ανόρθωσή τους σε περίπτωση ανατροπής.
4. Εάν η διαρρύθμιση ή το μέγεθος ενός υπάρχοντος επιβατηγού πλοίου Ro-Ro δεν επιτρέπει την εγκατάσταση ταχείας λέμβου περισυλλογής όπως απαιτεί η παράγραφος 3.1, η ταχεία λέμβος περισυλλογής μπορεί να αντικαταστήσει μία ήδη υπάρχουσα σωσίβια λέμβο που έχει γίνει δεκτή ως λέμβος περισυλλογής ή λέμβος για χρήση σε έκτακτη ανάγκη, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:
 1. η εγκαθιστώμενη ταχεία λέμβος περισυλλογής εξυπηρετείται από διάταξη καθάιρεσης σύμφωνη προς τις διατάξεις της παραγράφου 3.2,
 2. η απώλεια χωρητικότητας σωστικών σκαφών, την οποία συνεπάγεται η ανωτέρω υποκατάσταση, αντισταθμίζεται από την εγκατάσταση σωστικών σχεδιών, ικανών να μεταφέρουν τουλάχιστον ίσο αριθμό ατόμων με εκείνο που κάλυπτε η σωσίβια λέμβος που αφαιρέθηκε, και
 3. οι εν λόγω σωσίβιες σχεδίες εξυπηρετούνται από τα υπάρχοντα μέσα καθάιρεσης ή ναυτικά συστήματα εκκένωσης.

8. Μέσα περισυλλογής

1. Τα επιβατηγά πλοία Ro-Ro πρέπει να είναι εξοπλισμένα με αποτελεσματικά μέσα για την ταχεία ανάσυρση επιζώντων ναυαγών από τη θάλασσα και τη μεταφορά τους από τις μονάδες περισυλλογής ή τα σωστικά σκάφη στο πλοίο.
2. Τα μέσα μεταφοράς επιζώντων ναυαγών στο πλοίο μπορούν να αποτελούν μέρος ναυτικού συστήματος εκκένωσης ή μέρος συστήματος ειδικά σχεδιασμένου για διάσωση.

Τα μέσα αυτά υπόκεινται στην έγκριση του κράτους σημαίας λαμβανομένων υπόψη των συστάσεων που υιοθέτησε ο IMO με την εγκύκλιο αριθ. 810 της MSC.

3. Εάν το μέσο μεταφοράς επιζώντων ναυαγών στο κατάστρωμα του πλοίου είναι ο ολισθητήρας ναυτικού συστήματος εκκένωσης, ο εν λόγω ολισθητήρας πρέπει να είναι εφοδιασμένος με χειραγωγούς ή ανεμόσκαλες για να υποβοηθείται η αναρρίχηση σ' αυτόν.

9. Ατομικά σωσίβια

1. Κατά παρέκκλιση των απαιτήσεων των κανονισμών III/7.2 και III/22.2 της SOLAS, όπως έχει τροποποιηθεί, παραπλεύρως των σταθμών συγκεντρώσεως πρέπει να στοιβάζεται επαρκής αριθμός ατομικών σωσίων, έτσι ώστε οι επιβάτες να μην είναι υποχρεωμένοι να επιστρέψουν στις καμπίνες τους για να πάρουν τα σωσίβια τους.
2. Όλα τα ατομικά σωσίβια στα επιβατηγά πλοία Ro-Ro πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πηγή φωτός, ανταποκρινόμενη στις απαιτήσεις της παραγράφου 2.2.3 του κώδικα LSA.

5-2 Χώρος προσγείωσης ελικοπτέρων και παραλαβής επιβαινόντων (R 28).

NEA ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Τα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία ro-ro πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου.2 του παρόντος κανονισμού το αργότερο την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης μετά την 1η Ιουλίου 1998.
2. Τα επιβατηγά πλοία ro-ro πρέπει να διαθέτουν χώρο παραλαβής επιβαινόντων από ελικοπτερο, τον οποίο πρέπει να έχει εγκρίνει η αρχή του κράτους σημαίας, λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις που έχει θεσπίσει ο IMO με το ψήφισμα A.229 (VII).
3. Τα νέα επιβατηγά πλοία ro-ro των κατηγοριών Β, Γ και Δ μήκους 130 μέτρων και άνω πρέπει να διαθέτουν ελικοδρόμιο εγκεκριμένο από την αρχή του κράτους σημαίας με βάση τις συστάσεις του IMO.

5-3 Σύστημα υποστήριξης αποφάσεων για τους πλοιάρχους (R 29).

NEA ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Τα υπάρχοντα πλοία πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού το αργότερο την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης μετά την 1η Ιουλίου 1999.
2. Στη γέφυρα όλων των πλοίων πρέπει να υπάρχει σύστημα υποστήριξης αποφάσεων για τη διαχείριση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.
3. Το σύστημα αυτό πρέπει να αποτελείται τουλάχιστον από ένα ή περισσότερα έντυπα σχέδια έκτακτης ανάγκης. Στο ή στα σχέδια έκτακτης ανάγκης πρέπει να προσδιορίζονται όλες οι αναμενόμενες καταστάσεις κινδύνου, συμπεριλαμβανομένων, αλλά όχι μόνον, των εξής βασικών ομάδων καταστάσεων κινδύνου:

1. πυρκαϊά·
2. ζημιές στο πλοίο·
3. ρύπανση·
4. παράνομες ενέργειες που απειλούν την ασφάλεια του πλοίου καθώς και των επιβατών και του πληρώματος·
5. προσωπικά ατυχήματα· και
6. ατυχήματα συνδεδεμένα με το φορτίο·
7. παροχή συνδρομής σε άλλα πλοία εν κινδύνω.

4. Οι διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που καθορίζονται στο ή στα σχετικά σχέδια πρέπει να παρέχουν στον πλοίαρχο υποστήριξη των αποφάσεών του για την αντιμετώπιση οποιουδήποτε συνδυασμού καταστάσεων κινδύνου.
5. Το ή τα σχέδια έκτακτης ανάγκης πρέπει να έχουν ενιαία δομή και να είναι εύχρηστα. Για τον έλεγχο των ζημιών πρέπει να χρησιμοποιείται το πραγματικό βύθισμα που έχει υπολογιστεί για την ευστάθεια του πλοίου εν πλω, εφόσον έχει εφαρμογή.
6. Εκτός από το ή τα έντυπα σχέδια έκτακτης ανάγκης, η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να εγκρίνει και τη χρήση στη γέφυρα του πλοίου συστήματος υποστήριξης αποφάσεων με υπολογιστή, το οποίο παρέχει όλα τα στοιχεία που περιέχονται στο ή στα σχέδια έκτακτης ανάγκης, στις διαδικασίες, στους καταλόγους ελέγχου κ.λπ. και είναι σε θέση να εμφανίζει κατάλογο συνιστώμενων ενεργειών για την αντιμετώπιση αναμενόμενων καταστάσεων κινδύνου.

6. Σταθμοί καθαίρεσας (R 12)

NEA ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

Οι σταθμοί καθαίρεσας πρέπει να είναι σε θέσεις που εξασφαλίζουν ασφαλή καθαίρεση, με ιδιαίτερη προσοχή στην απομάκρυνση από τις έλικες και τα προεξέχοντα μέρη του κύτους, ώστε τα σωστικά σκάφη να μπορούν να καθαρίζονται κατά μήκος της επίπεδης πλευράς του πλοίου. Εάν είναι πρωαίοι, πρέπει να βρίσκονται πίσω από το διάφραγμα συγκρούσεως, σε προφυλαγμένο σημείο.

7. Στοιβασία σωστικού σκάφους (R 13 + 24)

NEA ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Κάθε σωστικό σκάφος πρέπει να στοιβάζεται:

- α. κατά τρόπον ώστε ούτε το ίδιο ούτε οι διατάξεις στοιβασίας του να επηρεάζουν τις εργασίες καθαίρεσας άλλου σωστικού σκάφους·
- β. όσο πλησιέστερα στην επιφάνεια του νερού είναι ασφαλές και πρακτικά εφικτό· όσον αφορά τα επωτίδια σωστικά σκάφη, το ύψος της επωτίδας, όταν το σωστικό σκάφος είναι σε θέση επιβίβασης, πρέπει, στο βαθμό που είναι πρακτικά εφικτό, να μην υπερβαίνει τα 15 μέτρα από την ίσαλο γραμμή, με το πλοίο στο μικρότερο βύθισμα, ενώ η θέση επιβίβασης των επωτίδιων σωστικών σκαφών πρέπει να είναι τέτοια, ώστε να παραμένουν μακριά από την ίσαλο γραμμή με το πλοίο στο μέγιστο βύθισμα σε αντίθετες συνθήκες διεξαγωγής εντός ορίων διαγωγής έως 10° και κλίσεως του πλοίου έως 20° προς οποιαδήποτε πλευρά για τα νέα πλοία, αντιστοίχως δε έως 15° προς κάθε πλευρά για τα υπάρχοντα πλοία, ή υπό τη γωνία στην οποία βυθίζεται το εκτεθειμένο στον καιρό κατάστρωμα του πλοίου, όποια κλίση είναι η μικρότερη·
- γ. σε κατάσταση συνεχούς ετοιμότητας, έτσι ώστε δύο μέλη του πληρώματος να δύνανται να το ετοιμάσουν προς επιβίβαση και καθαίρεση εντός 5 λεπτών·
- δ. όσο το δυνατόν μακρύτερα από την έλικα και·
- ε. πλήρως εφοδιασμένο σύμφωνα με τις απαιτήσεις των σχετικών κανονισμών της SOLAS, όπως έχει τροποποιηθεί, με εξαίρεση τις πρόσθετες σωσίβιες σχεδίες, όπως ορίζονται στη σημείωση 3 του πίνακα του κανονισμού III/2, οι οποίες μπορούν να εξαφρύνονται από το πεδίο εφαρμογής ορισμένων από τις απαιτήσεις της SOLAS για τον εξοπλισμό στις οποίες αναφέρεται η ίδια σημείωση.

2. Οι σωσίβιες λέμβοι πρέπει να στοιβάζονται προσδεδεμένες στα μέσα καθαίρεσας, στα δε επιβατηγά πλοία μήκους 80 μέτρων και άνω, κάθε σωσίβια λέμβος πρέπει να στοιβάζεται με τρόπο ώστε το πίσω άκρο του μήκους της να είναι το λιγότερο 1,5 φορά το μήκος της σωσίβιας λέμβου εμπρός από την έλικα.

3. Κάθε σωσίβια σχεδία πρέπει να στοιβάζεται:

- α. με το πεισμάτιο προσδεδεμένο στο πλοίο·
- β. με διάταξη ελεύθερης πλεύσης, ανταποκρινόμενη στις απαιτήσεις της παραγράφου 4.1.6 του κώδικα LSA, που παρέχει στη λέμβο τη δυνατότητα να επιπλέει ελεύθερα και, εάν είναι πνευστή, να φουσκώνει αυτόματα όταν το πλοίο βυθίζεται. Μία διάταξη ελεύθερης πλεύσης μπορεί να εξυπηρετεί δύο ή περισσότερες σωσίβιες σχεδίες, εάν πληροί επαρκώς τις απαιτήσεις της παραγράφου 4.1.6 του κώδικα LSA·
- γ. έτσι ώστε να είναι δυνατή η χειροκίνητη απαγκίστρωσή της.

4. Οι επωτίδες σωσίβιες σχεδίες πρέπει να στοιβάζονται σε απόσταση που να φθάνουν τα άγκιστρα ανυψώσεως, εκτός εάν διατίθεται μέσο μεταφοράς, το οποίο δεν τίθεται εκτός λειτουργίας εντός ορίων διαγωγής έως 10° και κλίσεως του πλοίου έως 20° προς κάθε πλευρά για τα νέα πλοία, αντιστοίχως δε έως 15° προς κάθε πλευρά για τα υπάρχοντα πλοία, ή από την κίνηση του πλοίου ή από πτώση της τάσεως.

5. Οι σωσίβιες σχεδίες που προορίζονται για καθαίρεση με ρίψη στη θάλασσα πρέπει να στοιβάζονται σε θέση που επιτρέπει εύκολη μεταφορά από πλευρά σε πλευρά στο ίδιο ανοικτό κατάστρωμα. Εάν αυτή η ρύθμιση στοιβασίας δεν είναι δυνατόν να τηρηθεί, πρέπει να προβλέπονται πρόσθετες σωσίβιες σχεδίες, έτσι ώστε η συνολική διαθέσιμη χωρητικότητα από κάθε πλευρά να ανέρχεται σε 75 % του συνολικού αριθμού των επιβαινόντων.

6. Οι σωσίβιες σχεδίες που είναι συνδεδεμένες με Ναυτικό Σύστημα Εκκένωσης (MES) πρέπει:

α. να στοιβάζονται πλησίον του δοχείου που περιέχει το MES·

β. να μπορούν να απελευθερώνονται από τη βάση στοιβασίας με διατάξεις που τους παρέχουν τη δυνατότητα να προσδένονται και να φουσκώνουν πλευρισμένα στην εξέδρα επιβίβασης·

γ. να μπορούν να ελευθερώνονται όπως ένα ανεξάρτητο σωστικό σκάφος· και

δ. να διαθέτουν σχοινιά ανελκύσεως στην εξέδρα επιβίβασης.

8. Στοιβασία λέμβων περισυλλογής (R 14)

NEA ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

Οι λέμβοι περισυλλογής πρέπει να στοιβάζονται:

1. σε κατάσταση συνεχούς ετοιμότητας για καθαίρεση σε χρόνο όχι μεγαλύτερο των 5 λεπτών·

2. σε θέση κατάλληλη για καθαίρεση και ανέλκυση·

3. έτσι ώστε ούτε η λέμβος περισυλλογής ούτε οι διατάξεις στοιβασίας τους να επηρεάζουν τη λειτουργία οποιουδήποτε σωστικού σκάφους σε κάθε άλλο σταθμό καθαιρέσεως·

4. εάν είναι επίσης σωσίβια λέμβος, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 7.

8α Στοιβασία ναυτικών συστημάτων εκκένωσης (R 15)

NEA ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ, ΚΑΙ Δ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ RO-RO ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Το πλευρικό τοίχωμα του πλοίου δεν πρέπει να έχει ανοίγματα ανάμεσα στο σταθμό επιβίβασης του ναυτικού συστήματος εκκένωσης και στην ίσαλο γραμμή με το πλοίο στο μικρότερο βύθισμα, θα πρέπει δε να προβλέπονται μέσα για την προστασία του συστήματος από τυχόν προεξοχές.

2. Τα ναυτικά συστήματα εκκένωσης πρέπει να είναι σε θέση που εξασφαλίζει ασφαλή καθαίρεση, με ιδιαίτερη προσοχή στην απομάκρυνση από τις έλικες και τα προεξέχοντα μέρη του κύτους, ώστε τα σωστικά σκάφη να μπορούν να καθαρίζονται κατά μήκος της επίπεδης πλευράς του πλοίου.

3. Κάθε ναυτικό σύστημα εκκένωσης πρέπει να στοιβάζεται έτσι ώστε ούτε το πέρασμα ούτε η εξέδρα ούτε οι διατάξεις στοιβασίας ή λειτουργίας του να επηρεάζουν τη λειτουργία οποιουδήποτε άλλου σωστικού μέσου σε κάθε άλλο σταθμό καθαιρέσεως.

4. Όπου είναι αναγκαίο, το πλοίο θα πρέπει να είναι διαρρυθμισμένο με τέτοιο τρόπο ώστε τα ναυτικά συστήματα εκκένωσης στις θέσεις στοιβασίας τους να προστατεύονται από ζημιές λόγω θαλασσοταραχής.

9. Ρυθμίσεις καθαιρέσεως και ανελκύσεως σωστικού σκάφους (R 16)

NEA ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Πρέπει να υπάρχουν μέσα καθαιρέσεως ανταποκρινόμενα στις απαιτήσεις της ενότητας 6.1 του κώδικα LSA για όλα τα σωστικά σκάφη, με τις εξής εξαιρέσεις:

1. ΓΙΑ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

α. τα σωστικά σκάφη στα οποία η επιβίβαση γίνεται από θέση καταστρώματος που βρίσκεται σε απόσταση μικρότερη των 4,5 μέτρων από την ίσαλο γραμμή, με το πλοίο στο μικρότερο βύθισμα, και τα οποία είτε:

— έχουν μάζα όχι μεγαλύτερη των 185 χιλιόγραμμων· ή

— στοιβάζονται για καθαίρεση κατευθείαν από τη θέση στοιβασίας υπό δυσμενείς συνθήκες διαγωγής μέχρι 10° και κλίσεως έως 15° προς κάθε πλευρά· ή

- β. τα σωστικά σκάφη που διατίθενται επιπλέον εκείνων που απαιτούνται για το 110 % του συνολικού αριθμού επιβαινόντων ή τα σωστικά σκάφη που παρέχονται για χρήση σε συνδυασμό με ένα ναυτικό σύστημα εκκένωσης (MES) που συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της ενότητας 6.2 του κώδικα LSA και τα οποία στοιβάζονται για καθαίρεση κατευθείαν από τη θέση στοιβασίας υπό δυσμενείς συνθήκες διαγωγής έως 10° και κλίσης έως 20° από οποιαδήποτε πλευρά.

2. ΓΙΑ ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

σε περίπτωση κατά την οποία τα ξαλα μεταξύ της προβλεπόμενης θέσης επιβίβασης και της ισάλου γραμμής, με το πλοίο στο μικρότερο βύθισμα, δεν υπερβαίνουν τα 4,5 μέτρα και με την προϋπόθεση ότι οι ρυθμίσεις που συνδέονται με την επιβίβαση στα σωστικά σκάφη και στις λέμβους περισυλλογής, παραμένουν αποτελεσματικές σε όλες τις κλιματικές συνθήκες που είναι πιθανόν να αντιμετωπίσει το πλοίο καθώς και σε όλες τις συνθήκες διαγωγής και κλίσης του πλοίου χωρίς ζημιές και με προκαθορισμένες ζημιές, η αρχή του κράτους σημαίας δύναται να επιτρέπει ένα σύστημα με το οποίο τα άτομα επιβιβάζονται κατευθείαν στις σωσίβιες σχεδίες.

2. Κάθε σωσίβια λέμβος πρέπει να εφοδιάζεται με διάταξη που εξασφαλίζει την καθαίρεση και την ανέλκυσή της.

ΓΙΑ ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

Επιπλέον, θα πρέπει να προβλέπεται η ανάρτηση της σωσίβιας λέμβου, ώστε να είναι δυνατή η αποδέσμευση του μηχανισμού απελευθέρωσης για λόγους συντήρησης.

3. Οι ρυθμίσεις καθαίρεσας και ανέλκυσας πρέπει να είναι τέτοιες, ώστε ο χειριστής της διάταξης στο πλοίο να είναι σε θέση να παρατηρεί το σωστικό σκάφος καθ' όλο το χρόνο που διαρκεί η καθαίρεσή του και, προκειμένου για σωσίβιες λέμβους, η ανέλκυσή τους.
4. Μόνον ένας τύπος μηχανισμού ελευθέρωσης πρέπει να χρησιμοποιείται για τα ομοειδή σωστικά σκάφη που διατίθεται το πλοίο.
5. Όταν χρησιμοποιούνται σχοινιά ανακρέμασης, πρέπει να έχουν αρκετό μήκος για να επιτρέπουν στο σωστικό σκάφος να φθάσει στο νερό, με το πλοίο στο μικρότερο βύθισμα και υπό δυσμενείς συνθήκες διαγωγής έως 10° και κλίσης έως 20° από οποιαδήποτε πλευρά για τα νέα πλοία, αντιστοίχως δε έως 15° προς κάθε πλευρά για τα υπάρχοντα πλοία.
6. Η προετοιμασία και ο χειρισμός ενός σωστικού σκάφους σε οποιοδήποτε σταθμό καθαίρεσας δεν πρέπει να επηρεάζει την άμεση προετοιμασία και το χειρισμό κάθε άλλου σωστικού σκάφους ή λέμβου περισυλλογής σε οποιοδήποτε άλλο σταθμό.
7. Πρέπει να διατίθενται μέσα για την αποφυγή κάθε απορρίψεως νερού στο σωστικό σκάφος κατά τη διάρκεια της εγκαταλείψεως.
8. Κατά την προετοιμασία και την καθαίρεση, το σωστικό σκάφος, η συσκευή καθαίρεσής του και η θαλάσσια περιοχή στην οποία πρόκειται να ριφθεί, πρέπει να φωτίζονται επαρκώς με τη βοήθεια της πηγής ηλεκτρικής ενέργειας έκτακτης ανάγκης, η οποία απαιτείται βάσει των κανονισμών II-1/Δ/3 και II-1/Δ/4.

10. Ρυθμίσεις επιβίβασης, καθαίρεσης και ανέλκυσας λέμβου περισυλλογής (R 17)

ΝΕΑ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Οι ρυθμίσεις για την επιβίβαση και την καθαίρεση των λέμβων διασώσεως πρέπει να είναι τέτοιες ώστε να μπορούν να ανελκυσθούν και να καθαυρεθούν στον συντομότερο δυνατό χρόνο.
2. Η λέμβος περισυλλογής πρέπει να επιτρέπει την επιβίβαση και καθαίρεση κατευθείαν από τη θέση στοιβασίας, με τον αριθμό των ατόμων που έχουν οριστεί να την επανδρώσουν επ' αυτής.
3. Εάν η λέμβος περισυλλογής περιλαμβάνεται στη χωρητικότητα των σωστικών σκαφών και η επιβίβαση στις λοιπές σωσίβιες λέμβους γίνεται από το κατάστρωμα επιβίβασης, πρέπει, επιπλέον προς την παράγραφο .2, να υπάρχει επίσης δυνατότητα επιβίβασης στη λέμβο περισυλλογής από το κατάστρωμα επιβίβασης.
4. Οι ρυθμίσεις καθαίρεσας πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού .9. Εντούτοις, κάθε λέμβος περισυλλογής πρέπει να μπορεί να καθαυρεθεί, εάν είναι αναγκαίο με τη βοήθεια πεισμάτων, ενώ το πλοίο κινείται με ταχύτητα μέχρι 5 κόμβων σε ήρεμα ύδατα.
5. Η ανέλκυση της λέμβου περισυλλογής δεν πρέπει να διαρκεί πέραν των 5 λεπτών σε ήπια κατάσταση θάλασσας όταν αυτή φορτώνεται με πλήρως συμπληρωμένα τα άτομα και τον εξοπλισμό της. Εάν η λέμβος περισυλλογής περιλαμβάνεται στη χωρητικότητα των σωστικών σκαφών, αυτός ο χρόνος ανέλκυσας πρέπει να επιτυγχάνεται όταν είναι φορτωμένη με τον εξοπλισμό της ως σωσίβια λέμβου και με την εγκεκριμένη επάνδρωση των λέμβων περισυλλογής από 6 τουλάχιστον άτομα.

6. ΓΙΑ ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ, ΜΕ ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2003 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

Οι ρυθμίσεις επιβίβασης, καθαιρέσεως και ανελκύσεως λέμβου περισυλλογής θα πρέπει να επιτρέπουν τον ασφαλή και ικανό χειρισμό φορείου. Οι μάντες ανέλκυσης για δυσμενείς καιρικές συνθήκες θα πρέπει να παρέχονται για λόγους ασφαλείας, αν υπάρχει κίνδυνος πτώσης βαρέων αντικειμένων.

11. **Οδηγίες έκτακτης ανάγκης (R 19)**

ΝΕΑ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

Αμέσως πριν ή μετά τον απόπλου πρέπει να γίνεται ενημέρωση των επιβατών σε θέματα ασφαλείας· η ενημέρωση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τις οδηγίες που απαιτούνται κατά τον κανονισμό III/3.3. Η ενημέρωση γίνεται μέσω ανακοίνωσης σε μία ή περισσότερες γλώσσες την οποία/τις οποίες αναμένεται να καταλάβουν οι επιβάτες. Η ανακοίνωση γίνεται μέσω της μεγαφωνικής εγκατάστασης αναγγελιών του πλοίου ή με κάθε άλλο κατάλληλο τρόπο ώστε να ακουστεί τουλάχιστον από τους επιβάτες εκείνους που δεν την έχουν ακόμη ακούσει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

12. **Επιχειρησιακή ετοιμότητα, συντήρηση και επιθεωρήσεις (R 20)**

ΝΕΑ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Πριν το πλοίο αποπλεύσει από το λιμάνι και καθ' όλο τον χρόνο του ταξιδιού, όλα τα σωστικά μέσα πρέπει να ευρίσκονται σε κατάσταση λειτουργίας και να είναι έτοιμα για άμεση χρησιμοποίηση.
2. Η συντήρηση και οι επιθεωρήσεις των σωστικών μέσων πρέπει να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού III/20 της SOLAS, όπως έχει τροποποιηθεί.

13. **Εκπαίδευση και ασκήσεις εγκατάλειψης του πλοίου (R 19 + R 30)**

ΝΕΑ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Όλα τα μέλη του πληρώματος στα οποία έχουν ανατεθεί καθήκοντα έκτακτης ανάγκης θα πρέπει να είναι εξοικειωμένα με αυτά τα καθήκοντα πριν ξεκινήσει το ταξίδι.
2. Κάθε εβδομάδα πρέπει να εκτελείται άσκηση εγκατάλειψης του πλοίου και άσκηση πυρόσβεσης.

Κάθε μέλος του πληρώματος πρέπει να συμμετέχει σε μία τουλάχιστον άσκηση εγκατάλειψης του πλοίου και σε μία άσκηση πυρόσβεσης κάθε μήνα. Εάν τον προηγούμενο μήνα ποσοστό άνω του 25 % του πληρώματος δεν έχει λάβει μέρος σε άσκηση εγκατάλειψης και άσκηση πυρόσβεσης στο συγκεκριμένο πλοίο, το πλήρωμα οφείλει να εκτελέσει τις ασκήσεις αυτές πριν από τον απόπλου. Όταν ένα πλοίο τίθεται σε υπηρεσία για πρώτη φορά, μετά από μεγάλης έκτασης μετασκευές ή όταν έχει προσληφθεί νέο πλήρωμα, οι ανωτέρω ασκήσεις θα πρέπει να πραγματοποιηθούν πριν τον απόπλου.

3. Όλες οι ασκήσεις εγκατάλειψης του πλοίου πρέπει να περιλαμβάνουν τις ενέργειες που απαιτεί ο κανονισμός III/19.3.3.1 της SOLAS, όπως έχει τροποποιηθεί.
4. Οι σωσίβιες λέμβοι και οι λέμβοι περισυλλογής πρέπει να καθαρίζονται σε διαδοχικές ασκήσεις σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού III/19.3.3.2, 3.3.3 και 3.3.7 της SOLAS, όπως έχει τροποποιηθεί.

Η αρχή του κράτους σημαίας είναι δυνατό να επιτρέψει στο πλοίο να μην καθαιρέσει τις σωσίβιες λέμβους σε μία πλευρά, αν οι διατάξεις αγκυροβόλησης στον λιμένα και τα σχέδια συναλλαγών του δεν επιτρέπουν την καθαίρεση των σωσίβιων λέμβων σε αυτή την πλευρά. Ωστόσο, όλες οι εν λόγω σωσίβιες λέμβοι θα πρέπει να κατεβαίνουν τουλάχιστον μία φορά κάθε 3 μήνες και να καθαρίζονται τουλάχιστον μία φορά κάθε χρόνο.

5. Εάν το πλοίο διαθέτει ναυτικό σύστημα εκκένωσης, οι ασκήσεις περιλαμβάνουν τις ενέργειες που απαιτεί ο κανονισμός III/19.3.3.8 της SOLAS, όπως έχει τροποποιηθεί.
6. Ο φωτισμός κινδύνου για τη συγκέντρωση και εγκατάλειψη θα πρέπει να δοκιμάζεται σε κάθε άσκηση εγκατάλειψης πλοίου.
7. Εκτελούνται ασκήσεις πυρόσβεσης σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού III/19.3.4 της SOLAS, όπως έχει τροποποιηθεί.
8. Στα μέλη του πληρώματος πρέπει να παρέχονται εκπαίδευση και καθοδήγηση επί του πλοίου σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού III/19.4 της SOLAS, όπως έχει τροποποιηθεί.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

(Επίσημη σφραγίδα)

(Κράτος)

Εκδίδεται βάσει των διατάξεων τ...

(τίτλος του ή των σχετικών μέτρων που έχει θεσπίσει το κράτος της σημαίας)

και βεβαιώνει ότι στο πλοίο που κατονομάζεται παρακάτω τηρούνται οι διατάξεις της οδηγίας 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά

υπό την αρμοδιότητα της κυβέρνησης τ...

(πλήρης επίσημη ονομασία του κράτους της σημαίας)

από

(πλήρης επίσημη ονομασία του αρμόδιου οργανισμού που έχει αναγνωρισθεί βάσει των διατάξεων της [οδηγίας 94/57/EK του Συμβουλίου])

Όνομα του πλοίου	Διακριτικοί αριθμοί ή γράμματα	Λιμένας νηολόγησης	Αριθμός επιβατών

Αριθμός IMO ⁽¹⁾:

Μήκος:

Ημερομηνία κατά την οποία τροποθετήθηκε η τροπίδα ή το πλοίο
βρισκόταν σε ανάλογο στάδιο κατασκευής:

Ημερομηνία αρχικής επιθεώρησης:

Κατηγορία του πλοίου ανάλογα με τη θαλάσσια περιοχή
στην οποία επιτρέπεται βάσει του πιστοποιητικού να δρομολογηθεί: A / B / Γ / Δ ⁽²⁾υπό τους εξής περιορισμούς ή πρόσθετες απαιτήσεις ⁽³⁾:

⁽¹⁾ Αναγνωριστικός αριθμός IMO του πλοίου σύμφωνα με το ψήφισμα A.600(15), εάν υπάρχει.

⁽²⁾ Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

⁽³⁾ Αναφέρονται οι τυχόν περιορισμοί που έχουν εφαρμογή λόγω είτε της θαλάσσιας οδού είτε της θαλάσσιας περιοχής δρομολόγησης είτε της περιορισμένης χρονικής περιόδου δρομολόγησης ή πρόσθετες απαιτήσεις λόγω ιδιαίτερων τοπικών συνθηκών.

(Οπισθόφυλλο του πιστοποιητικού)

Αρχική επιθεώρηση*Με το παρόν πιστοποιείται:*

1. ότι το πλοίο υπεβλήθη σε επιθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 12 της οδηγίας 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου,
2. ότι από την επιθεώρηση αυτή διαπιστώθηκε ότι το πλοίο πληροί απολύτως τις απαιτήσεις της οδηγίας 2009/45/EK και
3. ότι, υπό τη δικαιοδοσία που αναθέτει το άρθρο 9 παράγραφος 3 της οδηγίας 2009/45/EK, το πλοίο εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής των εξής απαιτήσεων της οδηγίας:

.....

.....

.....

Όροι συναρτώμενοι με την εξαίρεση, εάν έχουν τεθεί:

.....

.....

.....

4. ότι προσδιορίστηκαν οι ακόλουθες έμφορτοι ίσαλοι γραμμές υποδιαίρεσεως:

Προσδιορισθείσες έμφορτοι ίσαλοι γραμμές υποδιαίρεσεως, χαραγμένες στην πλευρά του πλοίου στο μέσον του (κανον. II-1/B/11)	Έξαλα (in mm)	Παρατηρήσεις σχετικά με εναλλακτικές συνθήκες υπηρεσίας
C.1 ⁽¹⁾		
C.2		
C.3		

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει μέχρι (ημερομηνία της επόμενης περιοδικής επιθεώρησης) σύμφωνα με το άρθρο 12 της οδηγίας 2009/45/EK

Εκδοθέν εν της
(Τόπος εκδόσεως του πιστοποιητικού) (ημερομηνία εκδόσεως)

.....
(Υπογραφή του αρμοδίου που εξέδωσε το πιστοποιητικό)
ή/και
(σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής)

Εφόσον είναι υπογεγραμμένο, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος δηλώνω ότι έχω δεόντως εξουσιοδοτηθεί από το προαναφερθέν κράτος της σημαίας, για την έκδοση του παρόντος πιστοποιητικού ασφάλειας επιβατικού πλοίου

.....
(Υπογραφή)

⁽¹⁾ Τα αραβικά ψηφία μετά το στοιχείο «C» στην αναγραφή των εμφόρτων ισάλων γραμμών υποδιαίρεσεως μπορούν να αντικαθίσταται από ρωμαϊκούς αριθμούς ή από γράμματα του αλφάβητου αν η αρχή του κράτους της σημαίας το θεωρεί αναγκαίο προκειμένου να διακρίνονται από τις αναγραφές των διεθνών εμφόρτων ισάλων γραμμών.

(Επόμενη σελίδα του πιστοποιητικού)

Περιοδικές επιθεωρήσεις

Με το παρόν πιστοποιείται ότι διενεργήθηκε περιοδική επιθεώρηση όπως απαιτείται δυνάμει του άρθρου 12 της οδηγίας 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και ότι από την επιθεώρηση διαπιστώθηκε ότι το πλοίο πληροί όλες τις σχετικές απαιτήσεις της οδηγίας 2009/45/ΕΚ

Τόπος Ημερομηνία

.....
(Υπογραφή ή/και σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής)

Τόπος Ημερομηνία

.....
(Υπογραφή ή/και σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής)

Τόπος Ημερομηνία

.....
(Υπογραφή ή/και σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής)

Τόπος Ημερομηνία

.....
(Υπογραφή ή/και σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής)

Τόπος Ημερομηνία

.....
(Υπογραφή ή/και σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΤΑΧΥΠΛΩΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕΙΩΜΕΝΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

(κατά το άρθρο 8)

Κατά την εφαρμογή των κατευθυντηρίων γραμμών του παρόντος παραρτήματος, τα κράτη μέλη ακολουθούν την εγκύκλιο IMO MSC/730, της 24ης Ιουνίου 1996, με τίτλο «Σύσταση για σχεδιασμό και τη λειτουργία των επιβατηγών πλοίων ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των ηλικιωμένων και των ατόμων με ειδικές ανάγκες».

1. ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

Τα πλοία πρέπει να ναυπηγούνται και να εξοπλίζονται κατά τρόπον ώστε τα άτομα μειωμένης κινητικότητας να μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται εύκολα και με ασφάλεια, και να έχουν εξασφαλισμένη πρόσβαση στα διάφορα καταστρώματα, είτε αυτόνομα είτε μέσω κεκλιμένων επιπέδων, ανελκυστήρων ή αναβατήρων. Οι οδηγίες για την πρόσβαση αυτήν θα πρέπει να αναρτώνται στις άλλες προσβάσεις του πλοίου, καθώς και σε άλλα κατάλληλα σημεία σε ολόκληρο το πλοίο.

2. ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Η σηματοδότηση επί του πλοίου για τη βοήθεια των επιβατών θα πρέπει να είναι προσιτή και ευανάγνωστη για τα πρόσωπα μειωμένης κινητικότητας (συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αισθητηριακές αναπηρίες) και να αναρτάται σε καίρια σημεία.

3. ΜΕΣΑ ΓΙΑ ΜΕΤΑΔΟΣΗ ΑΝΑΓΕΛΙΩΝ

Ο εκμεταλλεύμενος το πλοίο θα πρέπει να διαθέτει εντός του πλοίου συστήματα για την οπτική και προφορική μετάδοση αναγγελιών, όπως σχετικά με καθυστερήσεις, αλλαγές του προγράμματος και υπηρεσίες επί του πλοίου, σε άτομα με διάφορες μορφές μειωμένης κινητικότητας.

4. ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΣ

Το σύστημα συναγερμού και τα οικεία κουμπιά πρέπει να είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε να μπορεί να ειδοποιεί αλλά και να χρησιμοποιείται από όλους τους επιβάτες μειωμένης κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αισθητηριακές και διανοητικές αναπηρίες.

5. ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Οι χειρολιθοί, οι διάδρομοι, και διάδρομοι επιβατών, τα ανοίγματα των θυρών και οι θύρες πρέπει να επιτρέπουν τη μετακίνηση ατόμων σε αναπηρικές πολυθρόνες. Οι ανελκυστήρες, τα καταστρώματα οχημάτων, τα σαλόνια επιβατών, τα ενδιαιτήματα και οι τουαλέτες πρέπει να σχεδιάζονται κατά τρόπον ώστε να είναι προσιτά, κατά εύλογο και ανάλογο τρόπο, στα άτομα μειωμένης κινητικότητας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΜΕΡΟΣ Α

Καταργούμενη οδηγία ε κατάλογο των διαδοχικών τροποποιήσεων της

(κατά το άρθρο 17)

Οδηγία 98/18/ΕΚ του Συβουλίου
(ΕΕ L 144 της 15.5.1998, σ. 1)

Οδηγία 2002/25/ΕΚ της Επιτροπής
(ΕΕ L 98 της 15.4.2002, σ. 1)

Οδηγία 2002/84/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συβουλίου
(ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 53)

Μόνον το άρθρο 7

Οδηγία 2003/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συβουλίου
(ΕΕ L 123 της 17.5.2003, σ. 18)

Οδηγία 2003/75/ΕΚ της Επιτροπής
(ΕΕ L 190 της 30.7.2003, σ. 6)

ΜΕΡΟΣ Β

Κατάλογος ημερονηνίων ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής

(κατά το άρθρο 17)

Οδηγία	Λήξη προθεσμίας ενσωμάτωσης	Ημερομηνία εφαρμογής
98/18/ΕΚ	1η Ιουλίου 1998	
2002/25/ΕΚ	15η Οκτωβρίου 2002	1η Ιανουαρίου 2003, εκτός διαφορετικής νέας στο παράρτηα της οδηγίας
2002/84/ΕΚ	23η Νοεμβρίου 2003	
2003/24/ΕΚ	16η Νοεμβρίου 2004	
2003/75/ΕΚ	31η Ιανουαρίου 2004	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Οδηγία 98/18/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 1	Άρθρο 1
Άρθρο 2, εισαγωγική φράση	Άρθρο 2, εισαγωγική φράση
Άρθρο 2 στοιχείο α)	Άρθρο 2 στοιχείο α)
Άρθρο 2 στοιχείο β)	Άρθρο 2 στοιχείο β)
Άρθρο 2 στοιχείο γ)	Άρθρο 2 στοιχείο γ)
Άρθρο 2 στοιχείο δ)	Άρθρο 2 στοιχείο δ)
Άρθρο 2 στοιχείο ε)	Άρθρο 2 στοιχείο ε)
Άρθρο 2 στοιχείο εα)	Άρθρο 2 στοιχείο στ)
Άρθρο 2 στοιχείο στ), εισαγωγική φράση	Άρθρο 2 στοιχείο ζ), εισαγωγική φράση
Άρθρο 2 στοιχείο στ), πρώτη περίπτωση	Άρθρο 2 στοιχείο ζ), σημείο i)
Άρθρο 2 στοιχείο στ), δεύτερη περίπτωση	Άρθρο 2 στοιχείο ζ), σημείο ii)
Άρθρο 2 στοιχείο ζ)	Άρθρο 2 στοιχείο η)
Άρθρο 2 στοιχείο η)	Άρθρο 2 στοιχείο θ)
Άρθρο 2 στοιχείο ηα)	Άρθρο 2 στοιχείο ι)
Άρθρο 2 στοιχείο θ)	Άρθρο 2 στοιχείο ια)
Άρθρο 2 στοιχείο ι)	Άρθρο 2 στοιχείο ιβ)
Άρθρο 2 στοιχείο ια)	Άρθρο 2 στοιχείο ιγ)
Άρθρο 2 στοιχείο ιβ)	Άρθρο 2 στοιχείο ιδ)
Άρθρο 2 στοιχείο ιγ)	Άρθρο 2 στοιχείο ιε)
Άρθρο 2 στοιχείο ιδ)	Άρθρο 2 στοιχείο ιστ)
Άρθρο 2 στοιχείο ιε)	Άρθρο 2 στοιχείο ιζ)
Άρθρο 2 στοιχείο ιστ)	Άρθρο 2 στοιχείο ιη)
Άρθρο 2 στοιχείο ιζ)	Άρθρο 2 στοιχείο ιθ)
Άρθρο 2 στοιχείο ιη)	Άρθρο 2 στοιχείο κ)
Άρθρο 2 στοιχείο ιθ)	Άρθρο 2 στοιχείο κα)
Άρθρο 2 στοιχείο κ)	Άρθρο 2 στοιχείο κβ)
Άρθρο 2 στοιχείο κα)	Άρθρο 2 στοιχείο κγ)
Άρθρο 2 στοιχείο κβ)	Άρθρο 2 στοιχείο κδ)

Οδηγία 98/18/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 2 στοιχείο κγ)	Άρθρο 2 στοιχείο κε)
Άρθρο 3 παράγραφος 1	Άρθρο 3 παράγραφος 1
Άρθρο 3 παράγραφος 2, εισαγωγική φράση	Άρθρο 3 παράγραφος 2, εισαγωγική φράση
Άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο α), εισαγωγική φράση	Άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο α), εισαγωγική φράση
Άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο α), πρώτη έως έβδομη περίπτωση	Άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο α), σημεία i) έως vii)
Άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο β), εισαγωγική φράση	Άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο β), εισαγωγική φράση
Άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο β), πρώτη έως τρίτη περίπτωση	Άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο β), σημεία i) έως iii)
Άρθρο 4 έως 6	Άρθρο 4 έως 6
Άρθρο 6α	Άρθρο 7
Άρθρο 6β	Άρθρο 8
Άρθρο 7 παράγραφοι 1 έως 3	Άρθρο 9 παράγραφοι 1 έως 3
Άρθρο 7 παράγραφος 4 εισαγωγική πρόταση	Άρθρο 9 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 7 παράγραφος 4 στοιχείο α)	Άρθρο 9 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 7 παράγραφος 4 στοιχείο β)	Άρθρο 9 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο
Άρθρο 7 παράγραφος 4 στοιχείο γ)	Άρθρο 9 παράγραφος 4 τέταρτο εδάφιο
Άρθρο 7 παράγραφος 4 στοιχείο δ)	Άρθρο 9 παράγραφος 4 πέμπτο εδάφιο
Άρθρο 7 παράγραφος 4 στοιχείο ε)	Άρθρο 9 παράγραφος 4 έκτο εδάφιο
Άρθρο 7 παράγραφος 5	Άρθρο 9 παράγραφος 5
Άρθρο 8 πρώτο εδάφιο, εισαγωγική φράση	Άρθρο 10 παράγραφος 1, εισαγωγική φράση
Άρθρο 8 πρώτο εδάφιο στοιχείο α), σημείο i)	Άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχείο α)
Άρθρο 8 πρώτο εδάφιο στοιχείο α), σημείο ii)	Άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχείο β)
Άρθρο 8 πρώτο εδάφιο στοιχείο α), σημείο iii)	Άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχείο γ)
Άρθρο 8 πρώτο εδάφιο στοιχείο α), σημείο iv)	Άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχείο δ)
Άρθρο 8 πρώτο εδάφιο, τελική φράση	Άρθρο 10 παράγραφος 1, εισαγωγική φράση
Άρθρο 8 πρώτο εδάφιο στοιχείο β), εισαγωγική φράση	Άρθρο 10 παράγραφος 2, εισαγωγική φράση
Άρθρο 8 πρώτο εδάφιο στοιχείο β), σημείο i)	Άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο α)
Άρθρο 8 πρώτο εδάφιο στοιχείο β), σημείο ii)	Άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο β)
—	Άρθρο 10 παράγραφος 3
Άρθρο 8 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 10 παράγραφος 4
Άρθρο 9 παράγραφοι 1 και 2	Άρθρο 11 παράγραφοι 1 και 2
—	Άρθρο 11 παράγραφος 3

Οδηγία 98/18/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 9 παράγραφος 3	—
Άρθρο 10	Άρθρο 12
Άρθρο 11	Άρθρο 13
Άρθρο 12 εισαγωγική φράση και άρθρο 12 παράγραφος 1 εισαγωγική πρόταση	Άρθρο 14 παράγραφος 1 εισαγωγική πρόταση
Άρθρο 12 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β)	Άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β)
Άρθρο 12 παράγραφος 2 πρώτη πρόταση	Άρθρο 14 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 12 παράγραφος 2 δεύτερη πρόταση	Άρθρο 14 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 13	Άρθρο 15
Άρθρο 14 παράγραφοι 1 και 2	—
Άρθρο 14 παράγραφος 3	Άρθρο 16
—	Άρθρο 17
Άρθρο 15	Άρθρο 18
Άρθρο 16	Άρθρο 19
Παράρτημα I	Παράρτημα I
Παράρτημα II	Παράρτημα II
Παράρτημα III	Παράρτημα III
—	Παράρτημα IV
—	Παράρτημα V