

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 908

14 Μαΐου 2009

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. 4113.258/01/2009

Αποδοχή τροποποιήσεων του Διεθνούς Κώδικα για Ταχύπλοα Σκάφη 2000 (International Code of Safety for High Speed Craft 2000), ο οποίος έγινε αποδεκτός με την υπ' αριθμ. 4113.179/01/2004/29.1.2004 (Β' 341) υπουργική απόφαση και τροποποιήθηκε με την υπ' αριθμ. 4113.214/01/2006/13.7.2006 (Β' 1171) υπουργική απόφαση, όπως οι τροποποιήσεις αυτές υιοθετήθηκαν από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) σύμφωνα με τις αποφάσεις MSC 222(82)/8.12.2006 και MSC 260(84)/16.05.2008.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Του άρθρου τέταρτου του ν. 2208/1994 «Κύρωση του Πρωτοκόλλου 1988 που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα 1974» (Α' 71), όπως αυτό τροποποιήθηκε με το άρθρο 7 παράγραφος 4 του ν. 2575/1998 «Ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας» (Α' 23).

β) Των υπ' αριθμ. MSC 222(82)/8.12.2006 και MSC 260(84)/16.05.2008 αποφάσεων του Διεθνούς Ναυτιλια-

κού Οργανισμού (ΙΜΟ), που υιοθετήθηκαν από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας (MSC).

γ) Του άρθρου 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα, που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α' 98).

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο

1. Γίνονται αποδεκτές οι τροποποιήσεις, που υιοθετήθηκαν με τις αριθμ. MSC.222(82)/8.12.2006 και MSC.260(84)/16.05.2008 αποφάσεις της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), του Διεθνούς Κώδικα για Ταχύπλοα Σκάφη ο οποίος έγινε αποδεκτός με την υπ' αριθμ. 4113.179/01/2004/29.1.2004 (Β' 341) υπουργική απόφαση και τροποποιήθηκε με την υπ' αριθμ. 4113.214/01/2006/13.7.2006 (Β' 1171) υπουργική απόφαση.

2. Το κείμενο των υπ' αριθμ. MSC 222(82)/8.12.2006 και MSC 260(84)/16.5.2008 αποφάσεων σε πρωτότυπο στην Αγγλική και σε μετάφραση στην Ελληνική γλώσσα, παρατίθεται ως ΜΕΡΟΣ Α' και ΜΕΡΟΣ Β' αντίστοιχα στην παρούσα απόφαση.

3. Σε περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ του Αγγλικού και του Ελληνικού κειμένου των τροποποιήσεων, που γίνονται αποδεκτές με την απόφαση αυτή, υπερισχύει το Αγγλικό κείμενο.

ΜΕΡΟΣ Α΄
Κείμενο στην Αγγλική Γλώσσα

RESOLUTION MSC.222(82)

(adopted on 8 December 2006)

**ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE
OF SAFETY FOR HIGH-SPEED CRAFT, 2000**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING resolution MSC.97(73), by which it adopted the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000 (hereinafter referred to as “the 2000 HSC Code”), which has become mandatory under chapter X of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, (hereinafter referred to as “the Convention”),

NOTING ALSO article VIII(b) and regulation X/1.2 of the Convention concerning the procedure for amending the 2000 HSC Code,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-second session, amendments to the 2000 HSC Code proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2008 unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world’s merchant fleet, have notified their objections to the amendments;
3. INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 2008 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX*

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE OF SAFETY
FOR HIGH-SPEED CRAFT, 2000CHAPTER 1
GENERAL COMMENT AND REQUIREMENTS

1 The existing text of section 1.2 is renumbered as paragraph 1.2.1 and the following paragraph 1.2.2 is added:

“1.2.2 On all craft, new installation of materials containing asbestos used for the structure, machinery, electrical installations and equipment of a craft to which this Code applies shall be prohibited except for:

- .1 vanes used in rotary vane compressors and rotary vane vacuum pumps;
- .2 watertight joints and linings used for the circulation of fluids when, at high temperature (in excess of 350°C) or pressure (in excess of 7×10^6 Pa), there is a risk of fire, corrosion or toxicity; and
- .3 supple and flexible thermal insulation assemblies used for temperatures above 1000°C.”

2 In paragraph 1.3.4.1, the words “operational speed” are replaced by the words “90% of maximum speed”.

3 In paragraph 1.3.4.2, the words “operational speed” are replaced by the words “90% of maximum speed”.

4 In paragraph 1.4.16, the words “(main displays and controls for equipment specified in 13.2 to 13.7)” are inserted after the words “navigating equipment”.

5 In paragraph 1.4.29, the word “food” is inserted between the words “cooking or” and “heating”.

6 The existing paragraph 1.4.35 is replaced by the following:

“1.4.35 *Machinery spaces* are spaces containing internal combustion engines either used for main propulsion or having an aggregate total power output of more than 110 kW, generators, oil fuel units, major electrical machinery and similar spaces and trunks to such spaces.”

7 The existing paragraph 1.4.44 is deleted and the existing paragraphs 1.4.32 to 1.4.43 are renumbered as paragraphs 1.4.33 to 1.4.44, with a new paragraph 1.4.32 being inserted as follows:

* The annex also contains at the end a list of footnotes to be added or to be amended in the 2000 HSC Code.

“1.4.32 *IMDG Code* means the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code as defined in chapter VII of the Convention.”

- 8 At end of paragraph 1.4.53, the following new sentence is inserted:

“Such spaces containing no cooking appliances may contain:

- .1 coffee automats, toasters, dish washers, microwave ovens, water boilers and similar appliances, each of them with a maximum power of 5 kW; and
- .2 electrically heated cooking plates and hot plates for keeping food warm, each of them with a maximum power of 2 kW and a surface temperature not above 150°C.”

- 9 In paragraph 1.4.54, the text after “the average” is replaced by the following:

“crest-to-trough height of the highest one third of the zero-upcrossing waves in a specified period.”

- 10 At end of paragraph 1.8.1, the following text is inserted:

“On all craft, all certificates issued under this chapter, or certified copies thereof, shall be carried on the craft. Except where the flag State is a Party to the 1988 SOLAS Protocol, a copy of each of these certificates shall be posted up in a prominent and accessible place in the craft.”

- 11 In paragraph 1.9.1, the second sentence is deleted and the following new paragraph 1.9.1.1 is inserted:

“1.9.1.1 On all craft, transit voyages may be undertaken without a valid Permit to Operate High-Speed Craft provided the craft is not operating commercially with passengers or cargo onboard. For the purpose of this provision, these transit voyages include delivery voyages, i.e., builder’s port to base port, and voyages for repositioning purposes, i.e., change of base port and/or route. Such transit voyages in excess of the limits set out in this Code may be undertaken provided that:

- .1 the craft has a valid High-Speed Craft Safety Certificate or similar before the start of such a voyage;
- .2 the operator has developed a safety plan for the voyage including any temporary accommodation and all relevant matters listed in 18.1.3 to ensure that the craft is capable of safely completing the transit voyage;
- .3 the master of the craft is provided with the materials and information necessary to operate the craft safely during the transit voyage; and
- .4 the Administration is satisfied that arrangements have been made for the safe conduct of the voyage.”

- 12 The following new paragraph 1.9.7 is added after the existing paragraph 1.9.6:

“1.9.7 In determining the worst intended conditions and the operational limitations on all craft for insertion in the Permit to Operate, the Administration shall give consideration to all the parameters listed in annex 12. The limitations assigned shall be those that enable compliance with all of these factors.”

- 13 In paragraph 1.15.1, the words “four years” are replaced by the words “six years”.

CHAPTER 2 BUOYANCY, STABILITY AND SUBDIVISION

- 14 The existing text of subparagraph .1 of paragraph 2.1.3 is replaced by the following:

“.1 *Downflooding point* means any opening, irrespective of size, that would permit passage of water through a water/weathertight structure (e.g., opening windows), but excludes any opening kept closed to an appropriate standard of water/weathertightness at all times other than when required for access or for operation of portable submersible bilge pumps in an emergency (e.g., non-opening windows of similar strength and weathertight integrity to the structure in which they are installed).”

- 15 In paragraph 2.1.3, subparagraphs .2 to .6 are renumbered as subparagraphs .3 to .7 and the following new subparagraph .2 is inserted after the existing subparagraph .1:

“.2 *Elsewhere* when applied to sill and coaming heights in 2.2.7 and 2.2.8 is taken as applying to all weathertight and watertight closures located on or below the datum.”

- 16 The following new paragraph 2.1.5 is inserted and the existing paragraphs 2.1.5 and 2.1.6 are renumbered as paragraphs 2.1.6 and 2.1.7:

“2.1.5 The adequacy of mathematical simulations must first be demonstrated by correlation with full-scale or model tests for the appropriate type of craft. It may be appropriate to use mathematical simulations to help to identify the more critical scenarios for subsequent physical testing.*”

* Some mathematical simulation methods are not well suited to accurate modelling of extreme events. For safety level 3 or 4, it may be appropriate to use model testing as a precursor to, or instead of, full-scale testing.

- 17 The following text is inserted at the end of paragraph 2.1.7:

“Where calculations are employed, it shall first be shown that they correctly represent dynamic behaviour within the operational limitations of the craft.”

- 18 The third and subsequent sentences of paragraph 2.2.9.3 are replaced by the following:

“In unmanned machinery spaces, main and auxiliary sea inlet and discharge controls in connection with the operation of machinery shall either:

- .1 be located at least 50% of the significant wave height corresponding to the worst intended conditions above the deepest flooded waterline following damage specified in 2.6.6 to 2.6.10; or
- .2 be operable from the operating compartment.”

19 In paragraph 2.3.4, the content of table 2.3.4 is replaced by the following:

“Table 2.3.4 – Application of annexes 7 and 8 to monohull and multihull craft

GM _T	Angle of maximum GZ	
	≤ 25°	> 25°
≤ 3 m	annex 7 or annex 8	annex 8
> 3 m	annex 7	annex 7 or annex 8

”

20 In paragraph 2.3.4, the definitions of B_{WL} , A_{WP} and ∇ which appear after “where:” are deleted and the definition “GZ = righting lever” is inserted to replace them.

21 In paragraph 2.4.2, the words “chapter 18” are replaced by the words “chapters 17 and 18”.

22 In paragraph 2.6.5, the following new subparagraph .5 is inserted after the existing subparagraph .4:

- “.5 void spaces filled with foam or modular buoyancy elements or any space without a venting system are considered to be void spaces for the purposes of this paragraph, provided such foam or elements fully comply with 2.6.4.”

23 In paragraph 2.6.6, the final sentence is deleted.

24 The following new section of text is added in continuation of paragraph 2.6.7 after subparagraph 2.6.7.3:

“The damages described in this paragraph shall be assumed to have the shape of a parallelepiped.* Applying this to figure 2.6.7 a, the inboard face at its mid-length shall be tangential to, or otherwise touching in a least 2 places, the surface corresponding to the specified transverse extent of penetration, as illustrated in figure 2.6.7 a.

Side damage shall not transversely penetrate a greater distance than the extent of $0.2\nabla^{1/3}$ at the design waterline, except where a lesser extent is provided for in 2.6.7.2. Refer to figures 2.6.7b and c.

* A parallelepiped is defined as “a solid contained by parallelograms” and a parallelogram is defined as “a four-sided rectilinear figure whose opposite sides are parallel”.

If considering a multihull, the periphery of the craft is considered to only be the surface of the shell encompassed by the outboard surface of the outermost hull at any given section.

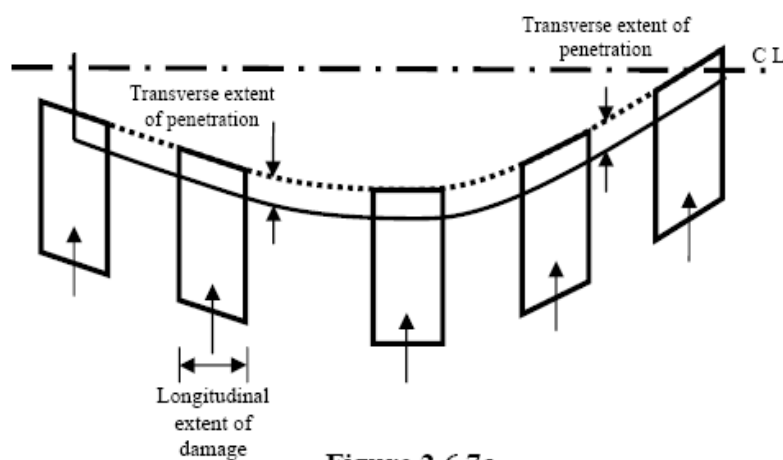


Figure 2.6.7a

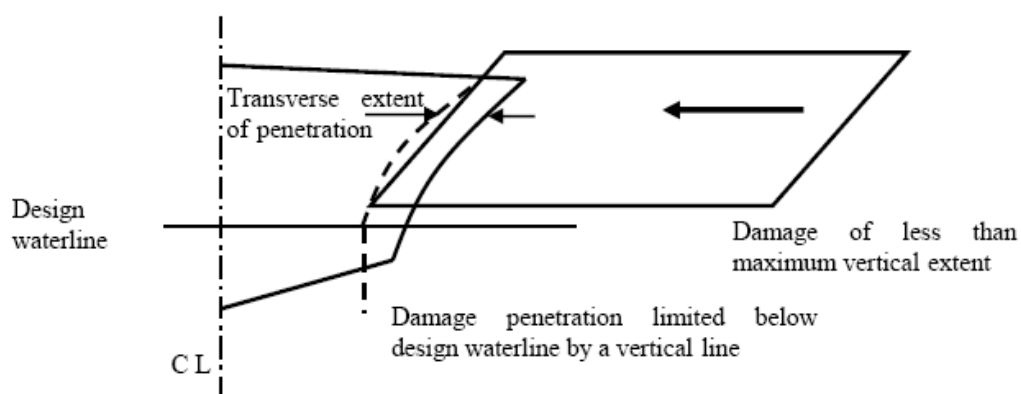


Figure 2.6.7 b

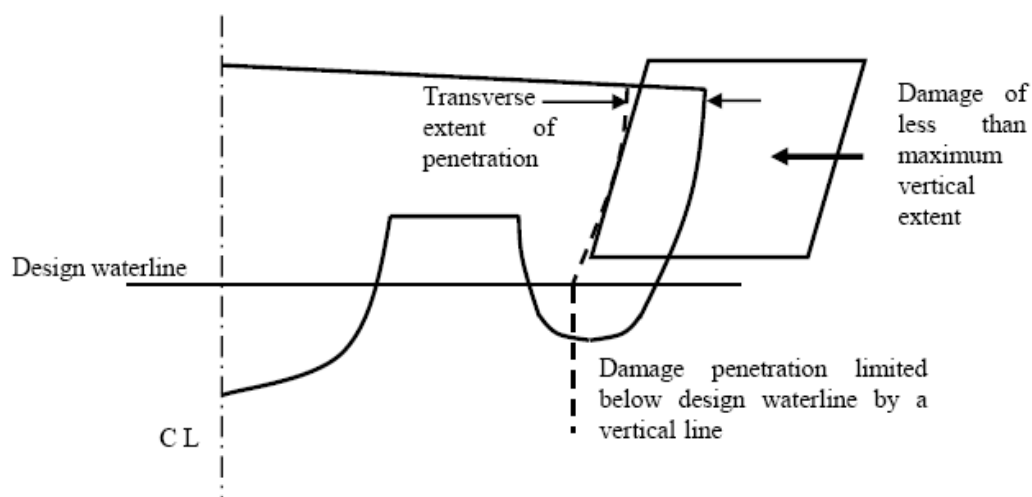


Figure 2.6.7 c''

25 In paragraph 2.6.7, the word “damages” is replaced by the word “damage”.

26 Existing paragraphs 2.6.8 to 2.6.12 are renumbered as paragraphs 2.6.9 to 2.6.13 and the following new paragraph 2.6.8 is inserted after the existing paragraph 2.6.7:

“2.6.8 *Extent of bow and stern damage*

2.6.8.1 The following extents of damage are to be applied to bow and stern, as illustrated in figure 2.6.8:

- .1 at the fore end, damage to the area defined as A_{bow} in 4.4.1, the aft limit of which being a transverse vertical plane, provided that this area need not extend further aft from the forward extremity of the craft's watertight envelope than the distance defined in 2.6.7.1; and
- .2 at the aft end, damage to the area aft of a transverse vertical plane at a distance $0.2V^{1/3}$ forward of the aft extremity of the watertight envelope of the hull.

2.6.8.2 The provisions of 2.6.6 in relation to damage of lesser extent remain applicable to such damage.

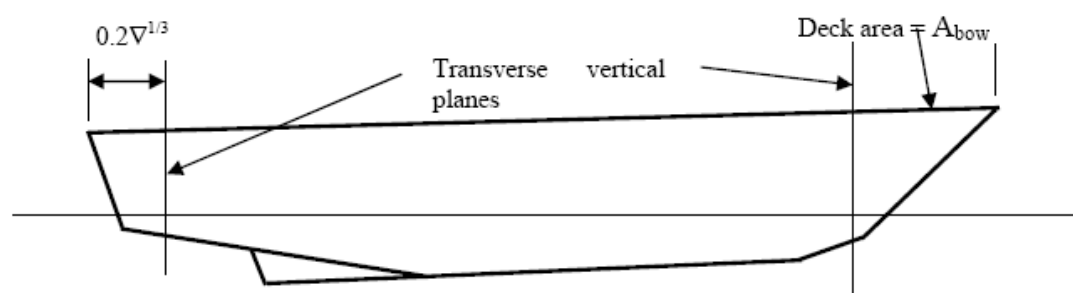


Figure 2.6.8”

27 In paragraph 2.6.9.1.1.1, the words “operational speed” are replaced by the words “90% of maximum speed”.

28 In paragraph 2.6.9.1.2, the following text is inserted at the end of the definition of “T”:

“, provided that structures such as single plate skegs or solid metal appendages shall be considered to be non-buoyant and thus excluded.”

29 The following new paragraph 2.6.9.2.3 is inserted after the existing paragraph 2.6.9.2.2:

“2.6.9.2.3 The shape of damage shall be assumed to be rectangular in the transverse plane as illustrated in figure 2.6.9.2 below. Damage is to be assumed at a series of sections within the defined longitudinal extent in accordance with figure 2.6.9.2, the mid-point of the damaged girth being maintained at a constant distance from the centreline throughout that longitudinal extent.

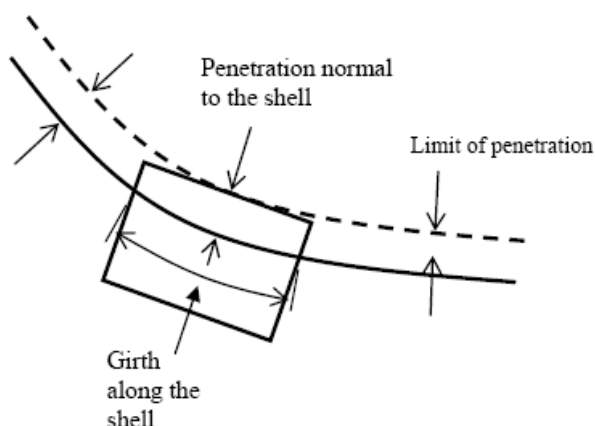


Figure 2.6.9.2”

30 In paragraph 2.6.10.1, the words “below the design waterline” are inserted between the words “hull(s)” and “which”.

31 In paragraph 2.6.10.2, the following new subparagraph .4 is inserted after the existing subparagraph .3:

“.4 the shape of damage shall be assumed to be rectangular in the plane of the shell of the craft, and rectangular in the transverse plane as illustrated in figure 2.6.9.2.”

32 The existing paragraphs 2.7.2 to 2.7.8 are renumbered as paragraphs 2.7.3 to 2.7.9 and the following new paragraph 2.7.2 is inserted after the existing paragraph 2.7.1:

“2.7.2 On all craft, where an accurate inclining experiment is impractical owing to the height of the centre of gravity (VCG or KG) being less than one third of the transverse metacentric height (GM_T), the Administration may accept estimation of KG by detailed calculation in place of an inclining experiment. In such cases, a displacement check shall be undertaken to confirm the calculated lightship characteristics, including LCG, which may be accepted if the measured lightship displacement and LCG are respectively within 2% and 1% L relative to the estimate.”

33 In paragraph 2.7.7, the following new sentence is inserted at the end of the paragraph:

“For amphibious air-cushion vehicles this may be achieved by the use of draught gauges in conjunction with deck datum plates.”

34 In paragraph 2.10, the following new subparagraphs .7 to .10 are inserted after the existing subparagraph .6:

“.7 Passengers assumed to be occupying seats shall be taken as having a vertical centre of gravity corresponding to being seated, with all others standing.

.8 On the decks where assembly stations are located, the number of passengers on each deck shall be that which generates the maximum heeling moment. Any remaining passengers shall be assumed to occupy decks adjacent to those on which the assembly stations are located, and positioned such that the combination

of number on each deck and total heeling moment generate the maximum static heel angle.

- .9 Passengers shall not be assumed to gain access to the weather deck nor be assumed to crowd abnormally towards either end of the craft unless this is a necessary part of the planned evacuation procedure.
- .10 Where there are seats in areas occupied by passengers, one passenger per seat shall be assumed, passengers being assigned to the remaining free areas of the deck (including stairways, if appropriate) at the rate of four per square metre.”

35 The following new paragraph 2.12.3 is inserted after the existing paragraph 2.12.2:

“2.12.3 Demonstrating the effect of the passenger heeling moment calculated as given by 2.10 above, or a defined beam wind pressure when at speed, shall be established by conducting a trial or model test with an equivalent heeling moment applied by test weights. Passenger movement may only be neglected on craft where the safety announcement (refer to 8.4.1 and 18.7) expressly requires passengers to remain seated throughout the voyage.”

CHAPTER 4 ACCOMMODATION AND ESCAPE MEASURES

36 In paragraph 4.3.4, the words “two thirds of operational speed” are replaced by the words “60% of maximum speed”.

37 In paragraph 4.3.7, the words “operational speed” are replaced by the words “90% of maximum speed”.

38 In paragraph 4.4.1, the words “operational speed” are replaced by the words “90% of maximum speed”.

39 In table 4.4.2, under Design Level 2:

- .1 the existing text of paragraph 1.1 is replaced by the following:
“1.1 Seatbacks with protective deformation and padding.”; and
- .2 the text “unless satisfactorily tested without belts in that orientation and arrangement” is inserted at the end of paragraph 1.4.

40 The following new sentence is inserted at the end of paragraph 4.4.5:

“The armrests and backrests of seats in public spaces may serve as handholds.”

41 In paragraph 4.6.1, the reference to “3g” is replaced by the reference to “3”.

- 42 In paragraph 4.7.10, the second sentence is replaced by the following:
- “Clear markings, including the location of the fire control plan, shall be provided for the guidance of rescue personnel outside the craft.”
- 43 In paragraph 4.7.12, the following text is added at the end of the paragraph:
- “Doors providing escape from a space shall, where possible, be situated at opposite ends of the space. Where the doors providing escape from a space are situated in the same end of the space, the distance between those doors shall be greater than the maximum length of the space.”
- 44 In paragraph 4.7.13, the following text is added at the end of the paragraph:
- “Requirements of this paragraph do not apply to aisles (fore-aft passageways separating seating areas) or to spaces between adjacent rows of seats. However, the width of aisles and the seat pitch shall be such as to allow the craft to comply with the provisions of 4.8.”
- 45 The existing paragraphs 4.7.14 to 4.7.16 are renumbered as paragraphs 4.7.15 to 4.7.17 respectively, and the following new paragraph 4.7.14 is inserted:
- “4.7.14 Special category spaces used for stowage of motor vehicles shall be provided with walkways having a width of at least 600 mm leading to a safe means of escape.”
- 46 In paragraph 4.7.17, the following new sentence is added at the end of the paragraph:
- “At least one means of escape from a machinery space shall consist of either a ladder leading to a door or hatch (not being a horizontal flush-hatch) or a door located in the lower part of that space and giving access to an adjacent compartment from which a safe means of escape is provided.”
- 47 The following new paragraph 4.7.18 is inserted after the existing paragraph 4.7.17:
- “4.7.18 Spaces that are only entered occasionally by crew members may have only one means of escape provided that it is independent of watertight doors.”
- 48 In paragraph 4.8.1, the following new sentence is added at the end of the paragraph:
- “In determining the evacuation time, all means of escape are to be considered serviceable and they need not be dimensioned to take into account any additional number of persons that might be diverted from other means of escape if one or more of those other means of escape are lost or rendered unserviceable.”
- 49 The existing paragraphs 4.8.10 and 4.8.11 are renumbered as paragraphs 4.8.11 and 4.8.12 and the following new paragraph 4.8.10 inserted:
- “4.8.10 Where the Administration is satisfied that the evacuation time determined in accordance with 4.8.1 to 4.8.9 can thereby be accurately estimated, the Administration may accept an evacuation demonstration in which persons are not required to descend through MES or equivalent means of evacuation, provided the time required to embark into the survival craft can be determined using:

- .1 data obtained from the type-approval tests of the equipment, increased by a factor based on the guidelines developed by the Organization; or
- .2 time extrapolated from trials using a limited number of participants.”

* Refer to the Guidelines for a simplified evacuation analysis of high-speed passenger craft (MSC/Circ.1166), in particular paragraph 3.5.1 thereof.

CHAPTER 6 ANCHORING, TOWING AND BERTHING

50 The following new paragraph 6.1.4 is inserted after the existing paragraph 6.1.3:

“6.1.4 Under any operating load up to the breaking strength of the anchor cable or mooring lines, the loads on the bitts, bollards, etc., shall not result in damage to the hull structure that will impair its watertight integrity. A strength margin of at least 20% above the resultant load based on the minimum specified breaking strength of the relevant cable or warp shall be required.”

CHAPTER 7 FIRE SAFETY

51 In paragraph 7.3.1.2, in the first bullet point, the reference to “1.4.4” is replaced by the reference to “1.4.5”.

52 In paragraph 7.3.1.3, in the first bullet point, the reference to “1.4.5” is replaced by the reference to “1.4.6”.

53 In paragraph 7.3.1.4, the words “as defined in 1.4.15” are replaced by the words “as defined in 1.4.16”.

54 The existing paragraph 7.3.2 is renumbered as paragraph 7.3.3 and the following new paragraph 7.3.2 is inserted:

“7.3.2 In relation to the classification of spaces in 7.3.1, the following additional criteria shall be applied:

- .1 If a space is divided by partial bulkheads into two (or more) smaller areas such that they form enclosed spaces, then the enclosed spaces shall be surrounded by bulkheads and decks in accordance with tables 7.4-1 and 7.4-2, as applicable. However, if the separating bulkheads of such spaces are at least 30% open, then the spaces may be considered as the same space.
- .2 Cabinets having a deck area of less than 2 m² may be accepted as part of the space they serve, provided they have open ventilation to the space and do not contain any material or equipment that could be a fire risk.

- .3 Where a space has the special characteristics of two or more space groupings, the structural fire protection time of the divisions shall be the highest for the space groupings concerned. For example, the structural fire protection time of the divisions of emergency generator rooms shall be of the highest value for the space when the space is considered as being a control station (D) and a machinery space (A)."

55 The following new paragraphs 7.3.4 to 7.3.6 and associated figures 7.3.4a, 7.3.4b and 7.3.6 are inserted after the existing paragraph 7.3.3:

"7.3.4 To prevent heat transmission at intersections and terminal points, the insulation of the deck or bulkhead shall be carried past the intersection or terminal point for a distance of at least 450 mm in the case of steel or aluminium structures (refer to figures 7.3.4a and 7.3.4b).

7.3.5 If a space is divided by a deck or bulkhead and the fire insulation required for each space is different, the insulation with the higher structural fire protection time shall continue on the deck or bulkhead with the insulation of the lesser structural fire protection time for a distance of at least 450 mm beyond the boundary between the spaces.

7.3.6 Where the lower part of the fire insulation has to be cut for drainage, the construction shall be in accordance with the structural details shown in figure 7.3.6."

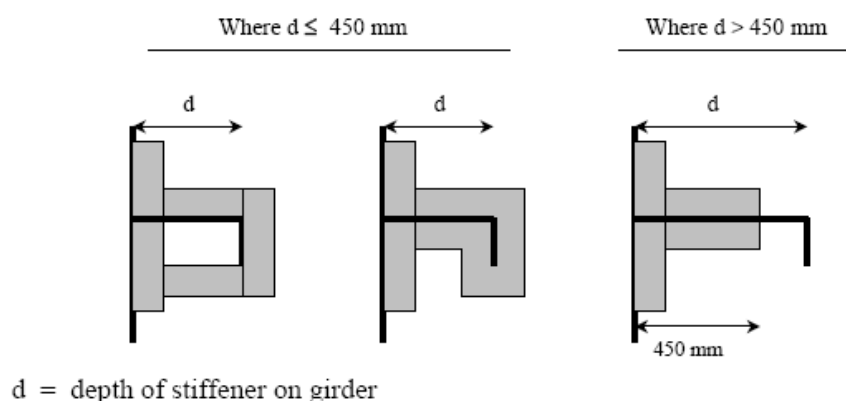


Figure 7.3.4a

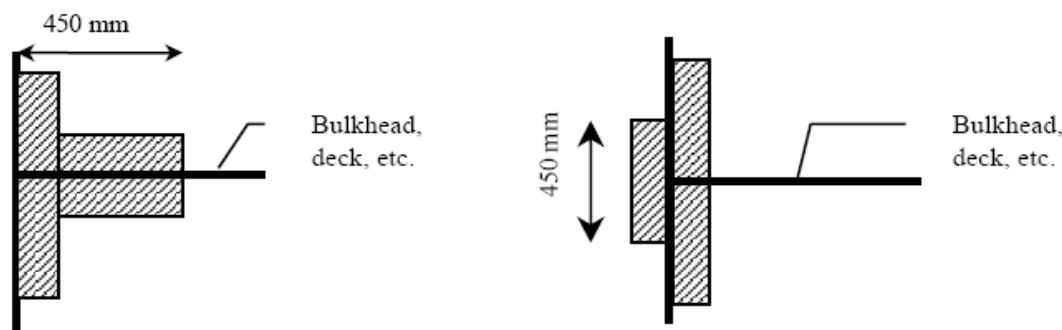


Figure 7.3.4b

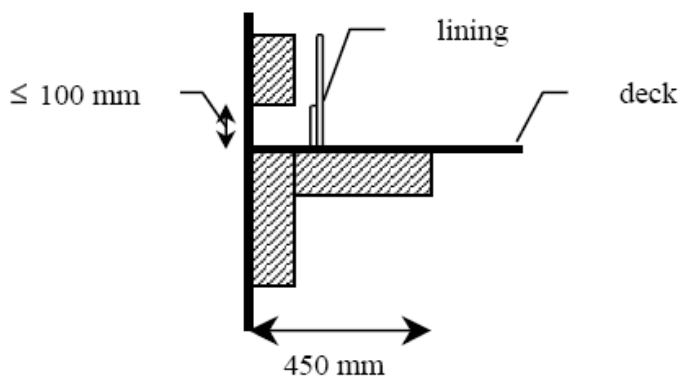


Figure 7.3.6

56 The following new paragraph 7.4.1.4 is inserted after the existing paragraph 7.4.1.3:

“7.4.1.4 Paragraph 7.4.1.3 does not apply to appendages such as air propellers, air ducts to propellers, transmission shafts, rudders and other control surfaces, struts, spars, flexible skirts, etc., which do not comprise part of the main structure of the craft.”

57 In tables 7.4-1 and 7.4-2, note 1 is replaced by the following:

“1 The upper side of decks within spaces protected by fixed fire-extinguishing systems need not be insulated.”

58 In paragraph 7.4.2.1, in the second sentence, the words “at the lightweight condition” are replaced by the words “at least 300 mm below the craft’s waterline in the lightweight condition in displacement mode”.

59 At the end of paragraph 7.4.2.6, the following new sentence is added:

“Where machinery shafts penetrate fire-resisting watertight divisions, arrangements shall be made to ensure that the required watertight and fire-resisting integrity of the division is not impaired.”

60 The following new paragraph 7.4.2.7 is inserted after the existing paragraph 7.4.2.6:

“7.4.2.7 Ventilation openings may be accepted in entrance doors to public toilets, provided they are positioned in the lower portion of the door and fitted with closable grilles made of non-combustible or fire-restricting material and operable from outside the space.”

61 At the end of paragraph 7.4.3.2, the following sentence is added:

“The fire insulation in such spaces may be covered by metal sheets (not perforated) or by vapour proof glass cloth sealed at joints.”

62 In paragraph 7.4.3.3.1, the words “e.g., desks, wardrobes, dressing tables, bureaux and dressers” are inserted after the words “case furniture”.

63 In paragraph 7.4.3.4, the words “Subject to 7.4.3.5” are inserted at the beginning of the paragraph.

64 The following new paragraph 7.4.3.5 is inserted after the existing paragraph 7.4.3.4 and the existing paragraphs 7.4.3.5 to 7.4.3.10 are renumbered as paragraphs 7.4.3.6 to 7.4.3.11:

“7.4.3.5 Paragraph 7.4.3.4 does not apply to partitions, windows and sidescuttles made of glass which are deemed to be non-combustible and to comply with the requirements for low-flame spread surfaces or to items and materials referred to in 7.4.3.3*.”

* Refer to paragraph 7.9.3.4 and the FTP Code, annex 2, paragraphs 1 and 5.1.

65 The last sentence of paragraph 7.4.4.1 is deleted.

66 The following new paragraph 7.4.4.2 is added after the existing paragraph 7.4.4.1 and the existing paragraphs 7.4.4.2 and 7.4.4.3 are renumbered as paragraphs 7.4.4.3 and 7.4.4.4:

“7.4.4.2 Open stairways may be fitted in public spaces consisting of only two decks, provided the stairways lie wholly within such public spaces and the following conditions are met:

- .1 all levels are used for the same purpose;
- .2 the area of the opening between the lower and upper parts of the space is at least 10% of the deck area between the upper and lower parts of the space;
- .3 the design is such that persons within the space should be generally aware, or could easily be made aware of, a developing fire or other hazardous situation located within that space;
- .4 sufficient means of escape are provided from both levels of the space directly leading to an adjacent safe area or compartment; and
- .5 the whole space is served by one section of the sprinkler system.”

67 The second sentence of paragraph 7.4.4.4 is replaced by the following:

“Draught stops are not required in public spaces of category A craft having only one public space and on other craft in spaces with open ceilings (perforated ceilings) where the opening is 40% or more and the ceiling is arranged in such a way that a fire behind the ceiling can be easily seen and extinguished.”

68 The following sentence is added at the end of paragraph 7.5.2:

“The use of aluminium in lubricating oil sump tanks for engines, or in lubricating oil filter housings fitted integral with the engines, is accepted.”

69 In paragraph 7.6.1, the following sentence is inserted between the two existing sentences:

“The controls shall be easily accessible as well as prominently and permanently marked and shall indicate whether the shut-off is open or closed.”

70 In paragraph 7.6.3.2, the words “(the junction between the duct and the galley range hood)” are inserted after the words “lower end of the duct”.

71 In paragraph 7.6.3.4, the word “means” is replaced by the words “a remote means located with the above controls”.

72 The following sentence is added at the end of the existing paragraph 7.6.3.5:

“At minimum, one hatch shall be provided close to the exhaust fan and others located in areas of high grease accumulation such as the lower end of the duct as referred to in 7.6.3.2.”

73 The following text is added at the end of the existing paragraph 7.6.4:

“Fire and smoke dampers shall be arranged so as to be readily accessible. Where placed behind ceilings or linings, they shall be provided with an inspection door marked to identify the damper. Such identification shall also be placed on any required remote controls.”

74 In paragraph 7.6.6, the following sentence is inserted before the last sentence:

“Manual closing may be achieved by mechanical means of release or by remote operation of the fire or smoke damper by means of a fail-safe electrical switch or pneumatic release (i.e. spring-loaded, etc.).”

75 In paragraph 7.7.1, the following sentence is inserted after the first sentence:

“Control stations not normally occupied (e.g., emergency generator rooms) need not be provided with manually operated call points.”

76 In paragraph 7.7.1.1.4, the words “, each of which shall comprise a group of fire detectors and manually operated call points as displayed at the indicating unit(s) required by this paragraph” are added at the end of the first sentence.

77 In paragraph 7.7.1.1.9, in the first sentence, the text after “7.11.1” is deleted and a new sentence is added at the end of the paragraph as follows:

“Notwithstanding the preceding requirements of this paragraph, the Administration may accept that the same section of detectors can serve spaces on more than one deck if such spaces are located in the fore or aft end of the craft or they are so arranged that they constitute common spaces on different decks (e.g., fan rooms, galleys, public spaces, etc.).”

78 The following sentence is added at the end of paragraph 7.7.1.1.10:

“In the case of a fire detection system with remotely and individually identifiable fire detectors, this requirement is met if no machinery spaces of a major fire hazard are included in a loop (electrical circuit linking detectors of various sections in a sequence



and connected (input and output) to the indicating unit(s)) covering accommodation spaces, service spaces and control stations.”

79 In paragraph 7.7.1.1.14, the text following the words “except that” is replaced by the following:

“the control panel may be used to activate one or more of the following:

- .1 paging system;
- .2 fan stops;
- .3 closure of fire doors;
- .4 closure of fire and smoke dampers; and
- .5 sprinkler system.”

80 In paragraph 7.7.1.1.15, the text of the chapeau is replaced by the following:

“Fire detection systems in which all fire detectors are individually identifiable (i.e. having zone address identification capability) shall be so arranged that:”

81 In paragraph 7.7.1.1.15.1, the following words are added at the end of the paragraph:

“and no loop shall pass through a space twice. When this is not practical (e.g., for large public spaces), the part of the loop which by necessity passes through the space for a second time shall be installed at the maximum possible distance from the other parts of the loop.”

82 In paragraph 7.7.1.1.15.2, the word “not” is inserted between the words “shall” and “render”.

83 The following new paragraph 7.7.1.1.16 is inserted after the existing paragraph 7.7.1.1.15:

“The fire detection system in vehicle deck spaces, excluding manual call points, may be switched off with a timer during loading/unloading of vehicles.”

84 The last sentence of paragraph 7.7.1.2.3 is replaced by the following:

“Detectors which are located in the overhead shall be a minimum distance of 0.5 m away from bulkheads, except in corridors, lockers and stairways.”

85 In the first sentence of paragraph 7.7.3.1, the words “operating compartment and, where provided, from a” are inserted between the words “the” and “control”.

86 The following new paragraph 7.7.3.2 is inserted after the existing paragraph 7.7.3.1 and the existing paragraphs 7.7.3.2 and 7.7.3.3 are renumbered as paragraphs 7.7.3.3 and 7.7.3.4:

“Additional fixed fire-extinguishing systems not required by the Code, but fitted to the craft are to meet the design requirements of this Code, except for the second discharge required for fixed gas fire-extinguishing systems.”

- 87 In paragraph 7.7.3.3.3, the following text is added after the first sentence:

“Pipelines may pass through accommodation spaces, provided they are of substantial thickness and their tightness is verified with a pressure test, after their installation, at a pressure head not less than 5 N/mm². In addition, pipelines passing through accommodation areas shall only be joined by welding and shall not be fitted with drains or other openings within such spaces. Pipelines shall not pass through refrigerated spaces.”

- 88 The following sentence is added at the end of paragraph 7.7.3.3.5:

“Openings that may admit air to, or allow gas to escape from, a protected space shall be capable of being closed from outside the protected space.”

- 89 The following text is added at the end of paragraph 7.7.3.3.6:

“corresponding to the gross volume of the machinery space being increased by the volume of air receivers converted to free air volume. Alternatively, a discharge pipe connected to a safety valve may be fitted to each air receiver, provided it leads directly to the open air.”

- 90 In paragraph 7.7.3.3.7, the words “which personnel can be expected to enter (e.g., ro-ro spaces) and where their access is facilitated by doors or hatches or” are inserted after the words “work or” in the first sentence; and in the second sentence, the word “operate” is replaced by the words “automatically operate (e.g., by opening of the release cabinet door)”.

- 91 The following text is added at the end of paragraph 7.7.3.3.10:

“Spaces are considered as separated where divisions comply with tables 7.4-1 and 7.4-2, as appropriate, or the divisions are gastight and of steel or equivalent materials.”

- 92 The following text is added at the end of paragraph 7.7.3.3.12:

“without moving the containers completely from their fixing position.”

- 93 The existing paragraph 7.7.3.3.14 is replaced by the following:

“7.7.3.3.14 When the fire-extinguishing medium is stored outside a protected space, it shall be stored in a room which shall be situated in a safe and readily accessible location. For the purpose of the application of tables 7.4-1 and 7.4-2, such storage rooms shall be treated as control stations. For the storage rooms for fire-extinguishing media of fixed gas fire-extinguishing systems, the following apply:

- .1 the storage room shall not be used for any other purposes;

- .2 if the storage space is located below deck, it shall be located no more than one deck below the open deck and shall be directly accessible by a stairway or ladder from the open deck;
- .3 spaces shall be effectively ventilated. Spaces which are located below deck or spaces where access from the open deck is not provided, shall be fitted with a mechanical ventilation system designed to take exhaust air from the bottom of the space and shall be sized to provide at least 6 air changes per hour; and
- .4 access doors shall open outwards, and bulkheads and decks including doors and other means of closing any opening therein, which form the boundaries between such rooms and adjacent enclosed spaces shall be gastight.”

94 The following text is added at the end of paragraph 7.7.4:

“Each portable fire extinguisher shall:

- .1 not exceed 23 kg in total mass;
- .2 have a capacity of at least 5 kg if of powder or carbon dioxide type;
- .3 have a capacity of at least 9 l if of foam type;
- .4 be examined annually;
- .5 be provided with a sign indicating the date when was last examined;
- .6 be hydraulic-pressure tested (cylinders and propellant bottles) every 10 years;
- .7 not be placed in accommodation spaces if of carbon dioxide type;
- .8 if located in control stations and other spaces containing electrical or electronic equipment or appliances necessary for the safety of the craft, be provided with extinguishing media which are neither electrically conductive nor harmful to the equipment and appliances;
- .9 be ready for use and located in easily visible places such that it can be reached quickly and easily at any time in the event of a fire;
- .10 be located such that its serviceability is not impaired by the weather, vibration or other external factors; and
- .11 be provided with a device to identify whether it has been used.”

95 In paragraph 7.7.5.1, the words “independently driven pumps” are replaced by the words “pumps powered by independent sources of power”.

- 96 The following sentence is inserted before the last sentence of paragraph 7.7.5.3:

“The fire main shall be capable of being drained and shall be fitted with valves arranged so that fire main branches can be isolated when the main is used for purposes other than fire-fighting.”

- 97 The following text is added at the end of paragraph 7.7.5.4:

“One hydrant shall be located in the vicinity of and outside each entrance to a machinery space.”

- 98 In paragraph 7.7.5.5, the text after the words “non-perishable material” is replaced by the following:

“Fire hoses shall have a length of:

- .1 at least 10 m;
- .2 not more than 15 m in machinery spaces; and
- .3 not more than 20 m for other spaces and open decks.”

- 99 In paragraph 7.8.1.1, the words “Subject to 7.8.1.2” are inserted at the beginning and the second sentence is deleted.

- 100 The following new paragraph 7.8.1.2 is added after the existing paragraph 7.8.1.1 and the existing paragraphs 7.8.1.2 and 7.8.1.3 are renumbered as paragraphs 7.8.1.3 and 7.8.1.4:

“7.8.1.2 The vehicle deck of a special category space or a ro-ro space, including an open ro-ro space, need only be insulated on the underside if required. Vehicle decks located totally within ro-ro spaces may be accepted without structural fire protection, provided these decks are not part of, or do not provide support to, the craft’s main load-carrying structure and provided satisfactory measures are taken to ensure that the safety of the craft, including fire-fighting abilities, integrity of fire resisting divisions and means of evacuation, is not affected by a partial or total collapse of these internal decks.”

- 101 The first paragraph of 7.8.2 is renumbered 7.8.2.1 and the following text is inserted after paragraph 7.8.1:

“7.8.2.2 The pumps of the system shall be capable of maintaining:

- .1 half the total required application rate with any one pump unit out of function, for category A craft; and
- .2 the total required application rate with any one pump unit out of function, for category B craft.

7.8.2.3 Fixed fire-extinguishing systems shall fulfil the following requirements:

- .1 the valve manifold shall be provided with a pressure gauge, and each of the valves shall be marked to identify the protected areas;
- .2 instructions for maintenance and operation of the installation shall be set up in the room where the valves are located; and
- .3 the piping system shall be provided with a sufficient number of drainage valves.”

102 The following text is added at the end of paragraph 7.8.4.1:

“, which shall consist of a metal L-shaped pipe, the long limb being approximately 2 m in length and capable of being fitted to a fire hose, and the short limb being approximately 250 mm in length and fitted with a fixed water fog nozzle or capable of being fitted with a water spray nozzle;”

103 The following text is added at the end of paragraph 7.8.4.3:

“In addition to complying with 7.7.4, fire extinguishers shall be suitable for A and B class* fires and have a capacity of 12 kg dry powder or equivalent.”

104 Paragraph 7.8.6 is renumbered as paragraph 7.8.6.1 and the words “scuppers shall be fitted so” in the first sentence are replaced by the words “pumping and drainage arrangements shall be such as to prevent such accumulation. Scuppers fitted for this purpose shall be so arranged”.

105 The following new paragraph 7.8.6.2 is inserted after the existing paragraph 7.8.6.1:

“7.8.6.2 In respect of scuppers and drainage pumps fitted in accordance with 7.8.6.1:

- .1 the amount of water for which drainage is provided shall take into account the capacity of both the water spraying system pumps and required number of fire hose nozzles;
- .2 the drainage system shall have a capacity of not less than 125% of the capacity specified in .1 above; and
- .3 bilge wells shall be of sufficient holding capacity and shall be arranged at the side shell of the ship at a distance from each other of not more than 40 m in each watertight compartment.”

106 In paragraph 7.8.7.1, the text after the first sentence is replaced by the following:

“Electrical equipment installed more than 450 mm above the deck or platform shall be of a type enclosed and protected by an enclosure having an ingress protection based on an international standard acceptable to the Organization*. However, if the installation

* Refer to publication IEC 60529 – Degrees of protection provided by enclosures (IP Code), in particular, refer to the standards for an ingress protection of at least IP 55 or refer to the publication IEC 60079 series – Electrical apparatus for explosive gas atmospheres, in particular, refer to the standards for protection by an apparatus for use in zone 2 areas.

electrical equipment and wiring less than 450 mm above the deck or platform is necessary for the safe operation of the craft, such electrical equipment and wiring may be installed provided that the equipment is certified “safe type” based on an international standard acceptable to the Organization.* ”

* Refer to the publication IEC 60079 series – Electrical apparatus for explosive gas atmospheres, in particular, refer to the standards for equipment and wiring to be suitable for use in zone 1 areas.

107 The existing text of paragraph 7.8.7.2 is replaced by the following:

“7.8.7.2 If installed in an exhaust ventilation duct, electrical equipment shall be certified “safe type”.¹ The equipment and wiring, if fitted, shall be suitable for use based on standards acceptable to the Organization* and the outlet from any exhaust duct shall be sited in a safe position, having regard to other possible sources of ignition.”

108 In paragraph 7.10.1.2, the words “complying with the requirements of 7.8.4.1” are inserted after the words “water fog applicator”.

109 In paragraph 7.10.2, the words “or sets of personal equipment shall be so stored as” are replaced by the words “and sets of personal equipment shall be stored in permanently and clearly marked locations arranged so as”.

110 In paragraph 7.10.3.1.2, the words “and gloves” are deleted.

111 In paragraph 7.10.3.1.4, the word “type” is replaced by the words “explosion-proof type certified to a standard acceptable to the Organization***”.

112 The words “having handle provided with high-voltage insulation” are added at the end of paragraph 7.10.3.1.5.

113 Paragraphs 7.10.3.2 and 7.10.3.2.1 are deleted, the remaining paragraph 7.10.3.2.2 is renumbered as 7.10.3.2 and the words “of an approved type” are inserted after the words “breathing apparatus”.

114 The second sentence of the renumbered paragraph 7.10.3.2 is replaced by the following:

“Two spare charges suitable for use with the apparatus shall be provided for each required apparatus.”

115 In paragraph 7.10.3.3, the words “sufficient length” are replaced by the words “approximately 30 m in length” and the following new sentence is added at the end:

“The lifeline shall be subjected to a test by static load of 3.5 kN for 5 min.”

116 In paragraph 7.11.1.3, the words “within the structural fire protection time for areas of major fire hazard.” are added at the end.

¹ Refer to publication IEC 60092.

* Refer to zone 1 areas as defined in the publication IEC 60079 series.

*** Refer to gas group II A and temperature class T 3 of the publication IEC 60079 series.

117 In paragraph 7.13.1, the following sentence is inserted after the first sentence:

“A stairway open at one deck shall be considered part of the space to which it is open and consequently shall be protected by any sprinkler system provided for that space.”

118 In paragraph 7.13.3, the words “operational speed” are replaced by the words “90% of maximum speed”.

119 The existing text of subparagraph .2 of paragraph 7.17.2.2 is replaced by the following:

“.2 purpose-built container craft and cargo spaces intended for the carriage of dangerous goods in freight containers and portable tanks. In this regard, a purpose-built container space is a cargo space fitted with cell guides for stowage and securing containers;”

120 In paragraph 7.17.2.3, the words “, including special category spaces,” are inserted after the words “ro-ro spaces”.

121 The following text is added at the end of paragraph 7.17.3:

“For the purpose of this section, “on deck” shall be taken to mean spaces on the weather deck.”

122 In paragraph 7.17.3.1.2, the word “supplying” is replaced by the words “simultaneously supplying the arrangements required by 7.17.3.1.3 for the largest designated cargo space and the” and the following sentence is inserted after the first sentence:

“This requirement shall be met by the total capacity of the main fire pump(s) not including the capacity of the emergency fire pump, if fitted.”

123 In the existing paragraph 7.17.3.1.3:

- .1 the words “shall be provided” are deleted from the end of the first sentence and are re-inserted after the first word “Means”;
- .2 the words “copious quantities of water” are replaced by the words “with water at not less than 5 l/min/m² of the horizontal area of cargo spaces”; and
- .3 the words “meet the requirements of 7.8.6 and” are inserted after the words “drainage and pumping arrangements shall”.

124 The following sentence is added at the end of paragraph 7.17.3.1.4:

“Substitution by a high expansion foam system complying with regulation II-2/10.4.1.1.2 of the Convention is also acceptable.”

125 The following new paragraphs 7.17.3.1.5 and 7.17.3.1.6 are added after existing paragraph 7.17.3.1.4:

“7.17.3.1.5 The requirements of 7.17.3.1.1 to 7.17.3.1.4 may be fulfilled by a water spray system approved by the Administration based on the standards developed by the Organization”, provided that the amount of water required for fire-fighting purposes in the largest cargo space allows simultaneous use of the water spray system plus four jets of water from hose nozzles in accordance with 7.17.3.1.2.

7.17.3.1.6 Craft carrying dangerous goods shall be provided with three fire hoses and nozzles complying with 7.7.5.6 in addition to those required by 7.7.5.5.”

* Refer to paragraphs 9.2, 9.3 and 9.4 of the Interim guidelines for open-top containerships (MSC/Circ.608/Rev.1).

126 In the first sentence of paragraph 7.17.3.2, the words “or vehicle decks” are added after the words “enclosed cargo spaces”.

127 In paragraph 7.17.3.4.2, the sentence “Exhaust fans shall be of non-sparking type.” is inserted after the first sentence and the text of the last sentence is replaced by the following:

“Suitable wire mesh guards having a mesh size not exceeding 13 mm x 13 mm shall be fitted over inlet and outlet ventilation openings to prevent foreign objects from entering into the casing.”

128 Existing paragraph 7.17.3.4.3 is renumbered as paragraph 7.17.3.4.4; the relevant reference in table 7.17-2 is amended; and the following new paragraph 7.17.3.4.3 is inserted:

“7.17.3.4.3 If adjacent spaces are not separated from cargo spaces by gastight bulkheads or decks, ventilation requirements shall apply to the adjacent spaces as for the cargo space itself.”

129 The following new paragraph 7.17.3.4.5 is added after the existing paragraph 7.17.3.4.4:

“7.17.3.4.5 For open-top container craft, power ventilation is required only for the lower part of the cargo hold for which purpose-built ducting is required. The ventilation rate shall be at least two air changes per hour based on the empty hold volume below the weather deck.”

130 In table 7.17-1, the words “(includes cargoes of group B of the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, 2004, except for cargoes denoted Materials Hazardous in Bulk)” are added to the words “Solid dangerous goods in bulk” at the head of the right-hand column.

131 In table 7.17-1, the words “per hour” are added at the end of the second sentence of note 1.

132 In table 7.17-2, note 4, the words “residues of” are added after the word “containing”.

133 In table 7.17-2, the following note 7 is inserted with references from row 7.17.3.4.2, columns 4.2 and 4.3, and the existing notes 7 to 11 to table 7.17-3 together with their references in that table are renumbered as notes 8 to 12:

“7 For seedcake containing residues of solvent extraction and cargoes of BC Code Class 4.3, two separate fans shall be permanently fitted unless portable type fans have been adapted for being securely fitted (e.g., fixed) prior to loading and during the voyage. The ventilation system shall comply with the provisions of 7.17.3.4.1 and 7.17.3.4.2. Ventilation shall be such that any escaping gases cannot reach public spaces or crew accommodation on or under deck.”

134 In table 7.17-3, in the seventh and eighth columns, the references to “3.1 3.2” and “3.3” are replaced by the reference to “3” and the following new note 13 is added to “x” in column “5.2”, last and penultimate lines:

“Under the provisions of the IMDG Code, stowage of class 5.2 dangerous goods under deck or in enclosed ro-ro spaces is prohibited.”

135 At the end of the existing paragraph 7.17.3.5, the following new text is added:

“as follows:

- .1 if the bilge drainage system for cargo spaces is additional to the system served by pumps in the machinery space, the capacity of the system shall be not less than 10 m³/h per cargo space served. If the additional system is a common system, the capacity need not exceed 25 m³/h. The additional bilge system need not be arranged with redundancy. Whenever flammable or toxic liquids are carried, the bilge line into the machinery space shall be isolated either by fitting a blank flange or by a closed lockable valve;
- .2 if bilge drainage of cargo spaces is arranged by gravity drainage, the drainage shall be either lead directly overboard or to a closed drain tank located outside the machinery spaces. The tank shall be provided with vent pipe to a safe location on the open deck;
- .3 enclosed spaces outside machinery spaces containing bilge pumps serving cargo spaces intended for carriage of flammable or toxic liquids shall be fitted with separate mechanical ventilation giving at least six air changes per hour. Electrical equipment in the space shall be of certified safe type.* If the space has access from another enclosed space, the door shall be self-closing; and
- .4 drainage from a cargo space into bilge wells in a lower space is only permitted if that space satisfies the same requirements as the cargo space above.”

* Refer to publication IEC 60092-506: Special features – Ships carrying dangerous goods and materials hazardous only in bulk.

136 The following text is added at the end of the first sentence of paragraph 7.17.3.6.1:

“and shall be selected taking into account the hazards associated with the chemicals being transported and the standards developed by the Organization according to the class and physical state.”

137 The following new sentence is added at the end of paragraph 7.17.3.6.2:

“In addition to the requirements of 7.10.3.2.2, two spare charges suitable for use with the breathing apparatus shall be provided for each required apparatus.”

138 In paragraph 7.17.3.8.2, the words “meet the requirements of 7.8.6, have valves operable from outside the space at a position in the vicinity of the extinguishing system controls and” are inserted after the words “drainage and pumping arrangements shall”.

CHAPTER 8

LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS

139 Existing paragraphs 8.7.6 to 8.7.10 are renumbered as paragraphs 8.7.7 to 8.7.11 and the following new paragraph 8.7.6 is inserted:

“8.7.6 Where an MES is provided for embarkation into survival craft on a category B craft, an alternative means of evacuating passengers and crew into survival craft on the same side of the craft in conditions up to and including the worst intended conditions is to be provided for use if the MES is lost or rendered unserviceable in the event of damage of longitudinal extent specified in 2.6.7.1.”

140 In paragraph 8.9.14.2, after the word “shall”, the words “be subject to a thorough examination at the annual surveys required by paragraph 1.5.1.3” are added and the remainder of the sentence is deleted.

141 In paragraph 8.9.14.3, after word “brake”, the words “at maximum lowering speed. The load to be applied shall be the mass of the survival craft or rescue boat without persons on board, except that, at intervals not exceeding five years, the test shall be carried out with a proof load equal to 1.1 times the weight of the survival craft or rescue boat and its full complement of persons and equipment.” are added and the remainder of the sentence is deleted.

CHAPTER 10

AUXILIARY SYSTEMS

142 In paragraph 10.2.4.8, the words “the filling pipes” at the end of the first sentence are replaced by the words “bunkering pipes and any filling pipes served by on-board pumps”; and the words “and, for fuel of flashpoint less than 43°C,” are replaced by the words “where there is no risk of fire or explosion from the emergence of oils and vapour, shall not lead into crew spaces, passenger spaces, special category spaces, ro-ro spaces (other than open ro-ro spaces), machinery spaces or similar spaces. For fuel of flashpoint less than 43°C such valves and pipes”.

CHAPTER 11

REMOTE CONTROL, ALARM AND SAFETY SYSTEMS

143 In paragraph 11.3.3, in the first sentence, the words “in a station” are replaced by the words “at one or more stations”.

144 In paragraph 11.4.1.2, subparagraphs .4 to .11 are renumbered as subparagraphs .5 to .12 and the following new subparagraph .4 is inserted after the existing subparagraph .3:

- “4 detection of bilge water in each watertight compartment below the design waterline;”

CHAPTER 13 SHIPBORNE NAVIGATIONAL SYSTEMS AND EQUIPMENT AND VOYAGE DATA RECORDERS

145 The existing paragraph 13.8.2 is renumbered as paragraph 13.8.3 and the following new paragraph 13.8.2 is inserted:

“13.8.2 High-speed craft shall be fitted with an ECDIS as follows:

- .1 craft constructed on or after 1 July 2008;
- .2 craft constructed before 1 July 2008, not later than 1 July 2010.”

CHAPTER 14 RADIOCOMMUNICATIONS

146 The existing text of paragraph 14.15.10 is replaced by the following:

“14.15.10 Satellite EPIRBs on all craft shall be:

- .1 annually tested for all aspects of operational efficiency, with special emphasis on checking the emission on operational frequencies, coding and registration, at intervals as specified below:
 - .1 on passenger craft, within 3 months before the expiry date of the High-Speed Craft Safety Certificate; and
 - .2 on cargo craft, within 3 months before the expiry date, or 3 months before or after the anniversary date, of the High-Speed Craft Safety Certificate;

The test may be conducted on board the craft or at an approved testing station; and

- .2 subject to maintenance at intervals not exceeding five years, to be performed at an approved shore-based maintenance facility.”

CHAPTER 18 OPERATIONAL REQUIREMENTS

147 The existing text of subparagraph .4 of paragraph 18.1.3.4 is replaced by the following:

- “4 provision in the area of operation of a base port having functions and facilities in accordance with the requirements of this Code;”

ANNEX 1
FORM OF HIGH-SPEED CRAFT SAFETY CERTIFICATE
AND RECORD OF EQUIPMENT

148 In the Record of Equipment for High-Speed Craft Safety Certificate, in section 3, the following new item 16 is inserted after the existing item 15 and the existing item 16 is renumbered as 17.

“16 Long-range identification and tracking system”

149 In the Record of Equipment for High-Speed Craft Safety Certificate, section 4, the words “Two-way on-scene radiocommunications 121.5 MHz & 123.1 MHz” are inserted as item 7.

ANNEX 6
STABILITY OF HYDROFOIL CRAFT

150 In the chapeau paragraph, the following new paragraphs are inserted after the existing introductory paragraph and prior to paragraph 1:

“As required by 2.3.1, the stability of hydrofoil craft shall be assessed under all permitted conditions of loading.

The term “hull-borne mode” has the same meaning as “displacement mode” defined in 1.4.22 of the Code.

The term “foil-borne mode” has the same meaning as “non-displacement mode” defined in 1.4.38 of the Code.”

ANNEX 7
STABILITY OF MULTIHULL CRAFT

151 At the end of paragraph 1.4.2, the following sentence is added:

“Alternatively, another method of assessment may be employed, as provided for in 2.1.4 of this Code.”

152 At the end of paragraph 1.5, the following sentence is added:

“The determination of θ_r using model test or other data shall be made using the method for determining θ_z in 1.1.5.3 of annex 6.”

153 At the end of paragraph 2.3, the words “, as determined in 1.5 of this annex” are added.

ANNEX 8
STABILITY OF MONOHULL CRAFT

154 The existing text of paragraph 1.1 is replaced by the following:

“1.1 The weather criterion contained in paragraph 3.2 of the Intact Stability Code* shall apply. In applying the weather criterion, the value of wind pressure P (N/m²) shall be taken as:

$$500 \{V_w / 26\}^2$$

where V_w = wind speed (m/s) corresponding to the worst intended conditions.

The angle of heel due to wind, in applying paragraph 3.2.2.1.2 of the Intact Stability Code, shall not exceed 16° or 80% of the angle of deck-edge immersion (whichever is less). Where the angle of heel due to wind exceeds 10°, efficient non-slip deck surfaces and suitable holding points shall be provided, in accordance with paragraph 2.13.1.1 of this Code. In applying the weather criterion, account shall also be taken of the roll damping characteristics of individual craft in assessing the assumed roll angle θ_1 , which may alternatively be derived from model or full scale tests using the method for determining θ_z in 1.1.5.3 of annex 6. Hulls with features which greatly increase damping, such as immersed sidehulls, substantial arrays of foils, or flexible skirts or seals, are likely to experience significantly smaller magnitudes of roll angle. For such craft, therefore, the roll angle shall be derived from model or full scale tests or, in the absence of such data, shall be taken as 15°.”

* Refer to the Code on Intact Stability for All Types of Ships Covered by IMO Instruments, adopted by the Organization by resolution A.749(18), as amended by resolution MSC.75(69).

155 The following new sentence is added at the end of paragraph 2.1.1:

“The range shall be taken as the difference between the equilibrium heel angle and the heel angle at which the residual righting lever subsequently becomes negative or the angle at which progressive flooding occurs, whichever is less.”

ANNEX 9 DEFINITIONS, REQUIREMENTS AND COMPLIANCE CRITERIA RELATED TO OPERATIONAL AND SAFETY PERFORMANCE

156 In the second sentence of the first paragraph, the word “prototype” is replaced by the word “first”.

157 In paragraphs 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3 and 3.3.1, the words “maximum operational speed” are replaced by the words “90% of maximum speed”.

158 In paragraph 3.2, the sentence “The worst intended conditions shall not exceed 150% of the more severe of the two measured sea conditions” is inserted as the penultimate sentence.

ANNEX 10 CRITERIA FOR TESTING AND EVALUATION OF SEATS

159 In the title, the words “REVENUE AND CREW” are deleted.

160 In paragraph 3.4, the words “same strength and stiffness” are replaced by the words “equivalent strength and stiffness”.

161 In paragraph 3.6, after the words “and measurement,” the words “if possible” are deleted.

162 In paragraph 3.9, the following subparagraphs .3.3 to .3.5 are inserted after the existing subparagraph .3.2 and the existing subparagraph .3.3 is renumbered as subparagraph.3.6:

“3.3 neck flexion does not exceed 88 Nm;

.3.4 neck extension does not exceed 48 Nm;

.3.5 in lieu of the requirements of subparagraphs .3.3 and .3.4 above, a seatback or headrest of at least 850 mm above the seat cushion is acceptable; and”.

163 The following new annex 12 is added after the existing annex 11:

“ANNEX 12

FACTORS TO BE CONSIDERED IN DETERMINING CRAFT OPERATING LIMITATIONS*

1 Purpose and scope

The purpose of this annex is to identify the parameters to which consideration should be given when determining the worst intended conditions (defined in 1.4.61) and other operational limitations (defined in 1.4.41) for insertion into the Permit to Operate, in order to facilitate consistent application of the Code.

2 Factors to be considered

As a minimum, the following factors shall be considered:

- .1 The maximum distance from refuge implied by 1.3.4.
- .2 The availability of rescue resources to comply with 1.4.12.1 (category A craft only).
- .3 Minimum air temperature (susceptibility to icing), visibility and depth of water for safe operation as addressed by 1.4.61.
- .4 The significant wave height and maximum mean wind speed used when applying the requirements for stability and buoyancy in chapter 2 and associated annexes.
- .5 The safe seakeeping limitations (especially significant wave height) considering the known stability hazards listed in 2.1.5, the operating conditions on the intended route (see 18.1.3.2) and the motions experienced during operation defined in 3.3 of annex 9.

* Refer to the guidelines to be developed by the Organization.

- .6 The structural safety of the craft in critical design conditions according to chapter 3.
- .7 The safe deployment and operation of evacuation systems and survival craft as required by 8.6.5.
- .8 The safe handling limitations determined in accordance with the sea trials required by chapter 17 and annexes 3 and 9, identifying any limitations on weight and centre-of-gravity position according to 17.3, and the effects of failures and malfunctions according to 17.4.”

RESOLUTION MSC.260(84)**(adopted on 16 May 2008)****ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE OF SAFETY
FOR HIGH-SPEED CRAFT, 2000 (2000 HSC CODE)**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING resolution MSC.97(73), by which it adopted the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000 (hereinafter referred to as “the 2000 HSC Code”), which has become mandatory under chapter X of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, (hereinafter referred to as “the Convention”),

NOTING ALSO article VIII(b) and regulation X/1.2 of the Convention concerning the procedure for amending the 2000 HSC Code,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-fourth session, amendments to the 2000 HSC Code proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the 2000 HSC Code, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2009 unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world’s merchant fleet, have notified their objections to the amendments;
3. INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2010 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR
HIGH-SPEED CRAFT, 2000 (2000 HSC CODE)****CHAPTER 8
LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS****8.2 Communications**

- 1 In paragraph 8.2.1, subparagraph .2 is replaced by the following:

“2 at least one search and rescue locating device shall be carried on each side of every passenger high-speed craft and every cargo high-speed craft of 500 gross tonnage and upwards. Such search and rescue locating device shall conform to the applicable performance standards not inferior to those adopted by the Organization*. The search and rescue locating device shall be stowed in such locations that they can be rapidly placed in any one of the liferafts. Alternatively, one search and rescue locating device shall be stowed in each survival craft.”

* Refer to the Recommendation on performance standards for survival craft radar transponders for use in search and rescue operations, adopted by the Organization by resolution MSC.247(83) (A.802(19)), as amended) and the Recommendation on performance standards for survival craft AIS search and rescue transmitter (AIS SART), adopted by the Organization by resolution MSC.246(83).

**CHAPTER 14
RADIOCOMMUNICATIONS****14.7 Radio equipment: General**

- 2 In paragraph 14.7.1, subparagraph .3 is replaced by the following:

“3 a search and rescue locating device which:”

ΜΕΡΟΣ Β΄

Κείμενο στην Ελληνική Γλώσσα

ΑΠΟΦΑΣΗ MSC.222(82)

(υιοθετήθηκε στις 8 Δεκεμβρίου 2006)

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ
ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΣΚΑΦΗ, 2000

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ,

ΜΝΗΜΟΝΕΥΟΝΤΑΣ το Άρθρο 28(b) της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού σχετικά με τα καθήκοντα της Επιτροπής,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ την υπ' αριθμ. Απόφαση MSC. 97(73), σύμφωνα με την οποία υιοθετείται ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας για Ταχύπλοα Σκάφη, 2000 (εφεξής αναφέρεται ως «Κώδικας HSC 2000»), ο οποίος έχει γίνει υποχρεωτικός σύμφωνα με το Κεφάλαιο X της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), 1974 (εφεξής αναφερόμενη ως «η Σύμβαση»),

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ το άρθρο VIII(b) και τον Κανονισμό X/1.2 της Σύμβασης που αφορά στις διαδικασίες τροποποίησης του Κώδικα HSC 2000,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ στην ογδοηκοστή δεύτερη σύνοδό της, τροποποιήσεις στον Κώδικα HSC 2000 που προτείνονται και υιοθετούνται σύμφωνα με το άρθρο VIII(b)(i) της Σύμβασης,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ σύμφωνα με το άρθρο VIII(b)(iv) της Σύμβασης, τις τροποποιήσεις στο Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας για Ταχύπλοα Σκάφη 2000, το κείμενο των οποίων παρατίθεται στο Παράρτημα της παρούσας Απόφασης·
2. ΟΡΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII(b)(vi)(2)(bb) της Σύμβασης, ότι οι τροποποιήσεις πρέπει να θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 1 Ιανουαρίου 2008 εκτός εάν, πριν από αυτή την ημερομηνία, περισσότερες του ενός τρίτου των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων στη Σύμβαση ή των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων ο συνδυασμένος εμπορικός στόλος των οποίων αποτελεί ποσοστό όχι λιγότερο του 50% της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχουν κοινοποιήσει τις αντιρρήσεις τους στις τροποποιήσεις·
3. ΚΑΛΕΙ τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις να σημειώσουν ότι, σύμφωνα με το άρθρο VIII(b)(vii)(2) της Σύμβασης, οι τροποποιήσεις πρέπει να τεθούν σε ισχύ την 1 Ιουλίου 2008 κατά την αποδοχή τους σύμφωνα με την παράγραφο 2 πιο πάνω·
4. ΖΗΤΑ από το Γενικό Γραμματέα, σε συμμόρφωση με το άρθρο VIII(b)(v) της Σύμβασης, να διαβιβάσει πιστοποιημένα αντίγραφα της παρούσας Απόφασης καθώς και το κείμενο των τροποποιήσεων που περιέχονται στο Παράρτημα σε όλες τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Σύμβαση·
5. ΖΗΤΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ από το Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα αυτής της Απόφασης και του Παραρτήματός της σε Μέλη του Οργανισμού, τα οποία δεν είναι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στην Σύμβαση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ*

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΗ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΓΙΑ ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΣΚΑΦΗ, 2000ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1
ΓΕΝΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

1 Το υφιστάμενο κείμενο του τμήματος 1.2 επαναριθμείται ως παράγραφος 1.2.1 και η προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 1.2.2 :

«1.2.2 Σε όλα τα σκάφη, νέα εγκατάσταση υλικών που περιέχουν αμίαντο και χρησιμοποιούνται στην κατασκευή, στα μηχανήματα, στις ηλεκτρικές εγκαταστάσεις και στον εξοπλισμό σκάφους στο οποίο αυτός ο Κώδικας εφαρμόζεται θα απαγορεύεται, εκτός από ό, τι αφορά :

- .1 πτερύγια που χρησιμοποιούνται σε περιστροφικούς συμπιεστές και περιστροφικές αντλίες κενού·
- .2 υδατοστεγείς συνδέσμους και επενδύσεις που χρησιμοποιούνται για την κυκλοφορία υγρών όταν, σε υψηλή θερμοκρασία (άνω των 350° C) ή πίεση (άνω των 7×10^6 Pa), υπάρχει κίνδυνος πυρκαϊάς, διάβρωσης ή τοξικότητας· και
- .3 ευλύγιστα και εύκαμπτα σύνολα θερμικής μόνωσης που χρησιμοποιούνται για θερμοκρασίες άνω των 1000° C.

2 Στην παράγραφο 1.3.4.1, οι λέξεις «επιχειρησιακή ταχύτητα» αντικαθίσταται από τις λέξεις «το 90% της μέγιστης ταχύτητας».

3 Στην παράγραφο 1.3.4.2, οι λέξεις «επιχειρησιακή ταχύτητα» αντικαθίσταται από τις λέξεις «το 90% της μέγιστης ταχύτητας».

4 Στην παράγραφο 1.4.16, οι λέξεις «(κύριες ενδείξεις και τηλεχειριστήρια που προσδιορίζονται στις παραγρ. 13.2 έως 13.7)» παρεμβάλλονται μετά τις λέξεις «ο εξοπλισμός τηλεπικοινωνιών ή ναυσιπλοΐας».

5 Στην παράγραφο 1.4.29, η λέξη «τροφής» παρεμβάλλεται ανάμεσα στις λέξεις «μαγειρέματος ή θέρμανσης» και «που η κάθε μία».

6 Η υφιστάμενη παράγραφος 1.4.35, αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«1.4.35 *Χώροι Μηχανών* είναι οι χώροι που περιέχουν μηχανές εσωτερικής καύσης που είτε χρησιμοποιούνται για κύρια πρόωση είτε έχουν συνολική ισχύ εξόδου άνω των 110 kW, γεννήτριες, μονάδες καυσίμου πετρελαίου, μηχανήματα κύριας ηλεκτρικής ισχύος και παρόμοιοι χώροι και οχετοί που οδηγούν προς τέτοιους χώρους.»

* Το Παράρτημα επίσης περιέχει στο τέλος κατάσταση υποσημειώσεων που πρέπει να προστεθούν ή να τροποποιηθούν στον Κώδικα HSC 2000

7 Η υφιστάμενη παράγραφος 1.4.44 διαγράφεται και οι παρούσες παράγραφοι 1.4.32 έως 1.4.43 επαναριθμούνται ως παράγραφοι 1.4.33 έως 1.4.44 με μια νέα παράγραφο 1.4.32 η οποία παρεμβάλλεται ως ακολούθως:

«1.4.32 Ο Κώδικας IMDG είναι «ο Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Επικινδύνων Ειδών όπως ορίζεται στο Κεφάλαιο VII της Σύμβασης.»

8 Στο τέλος της παραγράφου 1.4.53, παρεμβάλλεται η ακόλουθη νέα πρόταση :

«Τέτοιοι χώροι που δεν περιέχουν συσκευές μαγειρέματος μπορεί να περιλαμβάνουν :

- .1 αυτόματες καφετιέρες, τοστιέρες, πλυντήρια πιάτων, φούρνους μικροκυμάτων, βραστήρες νερού και παρόμοιες συσκευές, κάθε μία από αυτές με μέγιστη ισχύ 5 kW· και
- .2 ηλεκτρικά θερμαινόμενα πιάτα μαγειρέματος και θερμά πιάτα για να διατηρούν την τροφή ζεστή, το καθένα από αυτά με μέγιστη ισχύ 2 kW και με θερμοκρασία επιφάνειας όχι επάνω από 150° C.»

9 Στην παράγραφο 1.5.54 το κείμενο μετά «το μέσο» αντικαθίσταται από το ακόλουθο :

«ύψος από κορυφή έως κοίλωμα του υψηλότερου ενός τρίτου από τα κύματα που υψώνονται από το σημείο μηδέν μέσα σε μία καθορισμένη περίοδο.»

10 Στο τέλος της παραγράφου 1.8.1 παρεμβάλλεται το ακόλουθο κείμενο :

«Σε όλα τα σκάφη, όλα τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με αυτό το Κεφάλαιο, ή επικυρωμένα αντίγραφα τους, πρέπει να συνοδεύουν το σκάφος. Εκτός της περίπτωσης που το Κράτος της Σημαίας είναι Μέλος του Πρωτοκόλλου 1988 της Δ.Σ. SOLAS, αντίγραφο του καθενός από αυτά τα πιστοποιητικά πρέπει να εκτίθεται σε εμφανή και προσβάσιμο χώρο στο σκάφος».

11 Στην παράγραφο 1.9.1 η δεύτερη πρόταση διαγράφεται και παρεμβάλλεται η ακόλουθη νέα παράγραφος 1.9.1.1 :

«1.9.1.1 Σε όλα τα σκάφη, μπορούν να διεξάγονται ταξίδια διαμετακόμισης χωρίς Άδεια Λειτουργίας Ταχύπλοου Σκάφους σε ισχύ, υπό την προϋπόθεση ότι το σκάφος δεν λειτουργεί εμπορικά με επιβάτες ή φορτίο επ' αυτού. Για το σκοπό αυτής της διάταξης, αυτά τα ταξίδια διαμετακόμισης περιλαμβάνουν ταξίδια παράδοσης, δηλ. από λιμένα κατασκευαστών στο λιμένα βάσης και ταξίδια για σκοπούς επανένταξης, δηλ. αλλαγή λιμένα βάσης και/ή διαδρομής. Τέτοια ταξίδια διαμετακόμισης καθ' υπέρβαση των ορίων που τίθενται από αυτόν τον Κώδικα μπορεί να διεξαχθούν υπό την προϋπόθεση ότι :

- .1 το σκάφος διαθέτει Πιστοποιητικό Ασφαλείας Ταχύπλοου Σκάφους σε ισχύ ή παρόμοιο πριν την έναρξη ενός τέτοιου ταξιδιού·
- .2 ο διαχειριστής έχει συντάξει σχέδιο ασφαλείας για το ταξίδι περιλαμβάνοντας οποιαδήποτε προσωρινά ζητήματα ενδιαίτησης και όλα τα σχετικά θέματα που απαριθμούνται στην παράγρ. 18.1.3 ώστε

να διασφαλισθεί ότι το σκάφος είναι κατάλληλο για να ολοκληρώσει με ασφάλεια το ταξίδι διαμετακόμισης·

- .3 ο πλοίαρχος του σκάφους έχει προμηθευτεί όλα τα υλικά και τις απαραίτητες πληροφορίες για να λειτουργεί το σκάφος με ασφάλεια κατά τη διάρκεια του ταξιδιού διαμετακόμισης· και
- .4 η Αρχή είναι ικανοποιημένη ότι έχουν ληφθεί μέτρα για την ασφαλή διεξαγωγή του ταξιδιού.»

12 Η ακόλουθη νέα παράγραφος 1.9.7 προστίθεται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 1.9.6:

«1.9.7 Για τον καθορισμό των δυσμενέστερων προβλεπομένων συνθηκών και των λειτουργικών περιορισμών σε όλα τα σκάφη προς καταχώριση στην Άδεια Λειτουργίας, η Αρχή πρέπει να λάβει υπόψη όλες τις παραμέτρους που απαριθμούνται στο Παράρτημα 12. Οι καθορισμένοι περιορισμοί πρέπει να είναι εκείνοι που επιτρέπουν την συμμόρφωση με όλους αυτούς τους παράγοντες.»

13 Στην παράγραφο 1.15.1 οι λέξεις «τέσσερα έτη» αντικαθίστανται από τις λέξεις «έξι έτη».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΑΝΤΩΣΗ, ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ

14 Το υφιστάμενο κείμενο της υποπαραγράφου .1 της παραγράφου 2.13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

- «1 *Σημείο κατάκλυσης* σημαίνει οποιοδήποτε άνοιγμα, ανεξαρτήτως μεγέθους, που θα επέτρεπε τη διέλευση του νερού μέσω υδατοστεγούς / καιροστεγούς κατασκευής (π.χ. ανοιγόμενα παράθυρα), αλλά που εξαιρεί οποιοδήποτε άνοιγμα που τηρείται πάντοτε κλειστό σύμφωνα με κατάλληλο πρότυπο υδατοστεγανότητας και καιροστεγανότητας, εκτός από την περίπτωση που θα απαιτηθεί η πρόσβαση ή η λειτουργία φορητών αντλιών υδροσυλλεκτών σε κατάσταση ανάγκης (π.χ. μη ανοιγόμενα παράθυρα παρόμοιας αντοχής και καιροστεγούς ακεραιότητας με την κατασκευή στην οποία είναι εγκατεστημένα).»

15 Στην παράγραφο 2.1.3 οι υποπαραγράφοι .2 έως .6 επαναριθμούνται ως υποπαραγράφοι .3 έως .7 και παρεμβάλλεται η ακόλουθη νέα υποπάργραφος .2 μετά την υπάρχουσα υποπάργραφο .1:

- «2 Αλλού όταν εφαρμόζεται σε ύψη κατωφλίων και στομίων στις παραγρ. 2.2.7 και 2.2.8 λαμβάνεται ως να εφαρμόζεται σε όλα τα καιροστεγή και υδατοστεγή κλεισίματα που ευρίσκονται πάνω ή κάτω από τη γραμμή αφετηρίας.»

16 Η ακόλουθη νέα παράγραφος 2.1.5 παρεμβάλλεται και οι υπάρχουσες παράγραφοι 2.1.5 και 2.1.6 επαναριθμούνται ως παράγραφοι 2.1.6 και 2.1.7 :

- «2.1.5 Πρέπει πρώτα να αποδεικνύεται η ορθότητα των μαθηματικών προσομοιώσεων σε συσχέτιση με δοκιμές πλήρους κλίμακας ή με δοκιμές

προτύπων για τον κατάλληλο τύπο σκάφους. Μπορεί να είναι κατάλληλο να χρησιμοποιούνται μαθηματικές προσομοιώσεις για να βοηθήσουν στον προσδιορισμό των πιο κρίσιμων σεναρίων για τις μετέπειτα φυσικές δοκιμές.* »

* Κάποιες μέθοδοι μαθηματικής προσομοίωσης δεν έχουν καλή εφαρμογή σε ακριβή πρότυπα ακραίων συμβάντων. Για το επίπεδο ασφαλείας 3 ή 4, ίσως να είναι πρόσφορο να γίνεται χρήση πρότυπης δοκιμής προκαταρκτικά ή σε υποκατάσταση των δοκιμών πλήρους κλίμακας

17 Το ακόλουθο κείμενο παρεμβάλλεται στο τέλος της παραγράφου 2.1.7 :

«Όπου χρησιμοποιούνται υπολογισμοί, πρέπει πρώτα να αποδεικνύεται ότι αντιπροσωπεύουν σωστά την δυναμική συμπεριφορά εντός των πλαισίων των λειτουργικών περιορισμών του σκάφους.»

18 Η τρίτη και οι μετέπειτα προτάσεις της παραγράφου 2.2.9.3 αντικαθίστανται από την ακόλουθη :

«Σε μη επανδρωμένους χώρους μηχανών, τα κύρια και βοηθητικά μέσα χειρισμού εισαγωγής και εκροής θαλασσινού νερού σε σχέση με την λειτουργία των μηχανών πρέπει είτε :

- .1 να ευρίσκονται τουλάχιστον στο 50% του σημαντικού ύψους κύματος που αντιστοιχεί στις δυσμενέστερες προβλεπόμενες συνθήκες επάνω από την βαθύτερη ίσαλο κατάκλυσης μετά από βλάβη που προσδιορίζεται στις παραγρ. 2.6.6 έως 2.6.10· είτε
- .2 να μπορούν να χειρίζονται από το διαμέρισμα χειρισμών.»

19 Στην παράγραφο 2.3.4, το περιεχόμενο του πίνακα 2.3.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο :

«Πίνακας 2.3.4 - Εφαρμογή των Παραρτημάτων 7 και 8 σε σκάφη μονής γάστρας και πολλαπλών γαστρών

GM _T	Γωνία του μέγιστου GZ	
	≤ 25°	> 25°
≤ 3 m	Παράρτημα 7 ή 8	Παράρτημα 8
> 3 m	Παράρτημα 7	Παράρτημα 7 ή 8

20 Στην παράγραφο 2.3.4, οι ορισμοί B_{WL} , A_{WP} και ∇ που εμφανίζονται μετά το «όπου :» διαγράφονται και παρεμβάλλεται ο ορισμός «GZ = μοχλοβραχίονας επαναφοράς» για να τους αντικαταστήσει.

21 Στην παράγραφο 2.4.2, οι λέξεις «το Κεφάλαιο 18» αντικαθίσταται από τις λέξεις «τα Κεφάλαια 17 και 18».

22 Στην παράγραφο 2.6.5, η ακόλουθη νέα υποπαράγραφος .5 παρεμβάλλεται μετά την υπάρχουσα υποπαράγραφο .4 :

- «.5 κενοί χώροι γεμισμένοι με αφρό ή με συναρμολογούμενες μονάδες αντωτικού υλικού ή οποιοσδήποτε χώρος χωρίς σύστημα αερισμού θεωρούνται ως κενοί χώροι για τους σκοπούς αυτής της παραγράφου, υπό

την προϋπόθεση ότι αυτός ο αφρός ή οι μονάδες συμμορφώνονται πλήρως με την παράγραφο 2.6.4.»

23 Στην παράγραφο 2.6.6, η τελική πρόταση διαγράφεται.

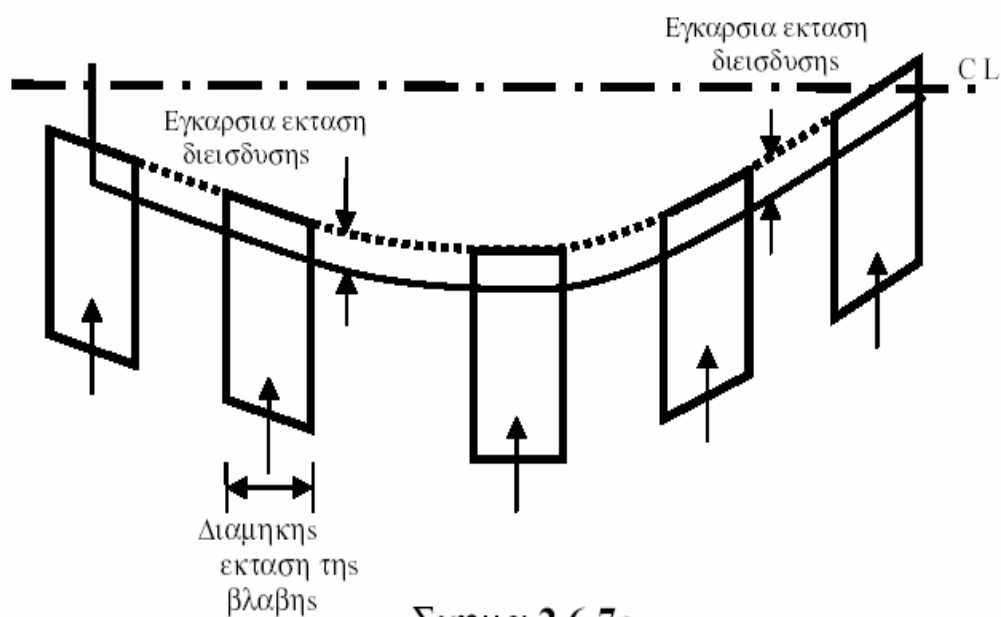
24 Προστίθεται το ακόλουθο νέο τμήμα κειμένου σε συνέχεια της παραγράφου 2.6.7 μετά την υποπαράγραφο 2.6.7.3 :

«Οι βλάβες που περιγράφονται σε αυτή την παράγραφο πρέπει να θεωρούνται ότι έχουν σχήμα παραλληλεπίπεδου*. Σε εφαρμογή αυτού στο σχήμα 2.6.7.a, η εσωτερική επιφάνεια στο μέσο του μήκους της πρέπει να εφάπτεται, ή διαφορετικά να εγγίζει σε τουλάχιστον 2 μέρη την επιφάνεια που αντιστοιχεί στην καθορισμένη εγκάρσια έκταση εισχώρησης, όπως παρουσιάζεται στο σχήμα 2.6.7a.

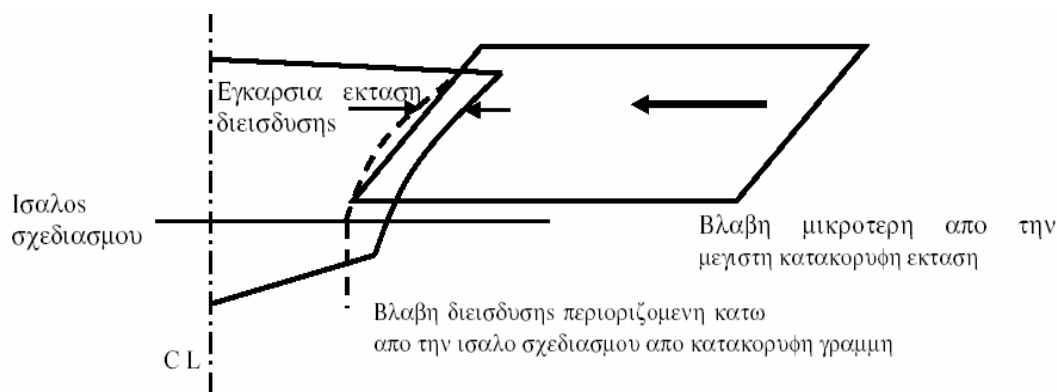
Η πλευρική βλάβη δεν πρέπει να εισχωρήσει εγκάρσια σε μεγαλύτερη απόσταση από την έκταση $0,2 \nabla^{1/3}$ της ισάλου σχεδιασμού, εκτός από την περίπτωση όπου προνοείται μικρότερη έκταση στο σχήμα 2.6.7.2. Γίνεται παραπομπή στα σχήματα 2.6.7b και c.

Εξετάζοντας ένα σκάφος με πολλαπλές γάστρες, η περιφέρεια του σκάφους θεωρείται μόνον ότι είναι η επιφάνεια του περιβλήματος περικλειόμενη από την εξωτερική επιφάνεια της πλέον εξώτερης γάστρας σε οποιοδήποτε δοθέν τμήμα.

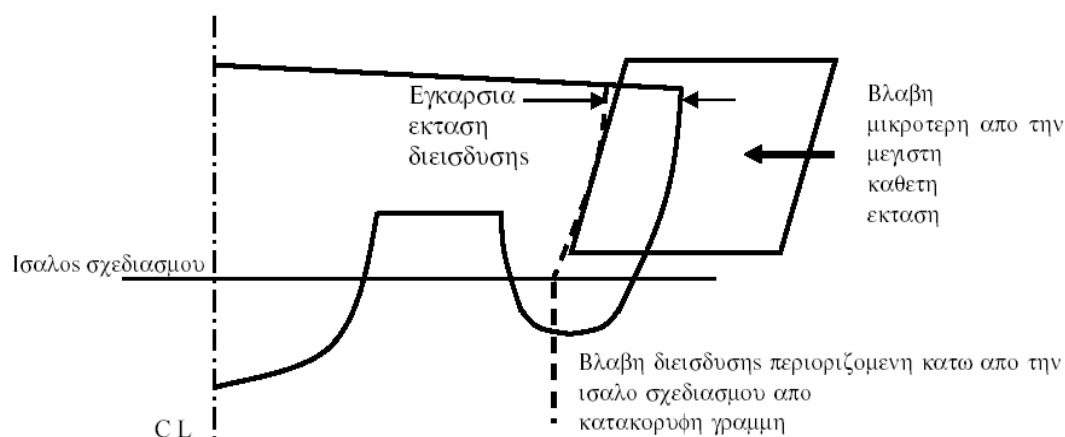
* Ως παραλληλεπίπεδο ορίζεται το «στερεό που περικλείεται από παραλληλόγραμμα» και ως παραλληλόγραμμο ορίζεται το «σχήμα που περικλείεται από τέσσερις ευθύγραμμες πλευρές, του οποίου οι απέναντι πλευρές είναι παράλληλες».



Σχήμα 2.6.7a



Σχημα 2.6.7 b



Σχημα 2.6.7 c''

25 Στην παράγραφο 2.6.7, οι λέξεις «λαμβάνονται υπόψη οι εξής πλευρικές βλάβες» αντικαθίστανται από τις λέξεις «λαμβάνεται υπόψη η εξής πλευρική βλάβη».

26 Οι υπάρχουσες παράγραφοι 2.6.8 έως 2.6.12 επαναριθμούνται ως παράγραφοι 2.6.9 έως 2.6.13 και παρεμβάλλεται η ακόλουθη νέα παράγραφος 2.6.8 μετά την παρούσα παράγραφο 2.6.7 :

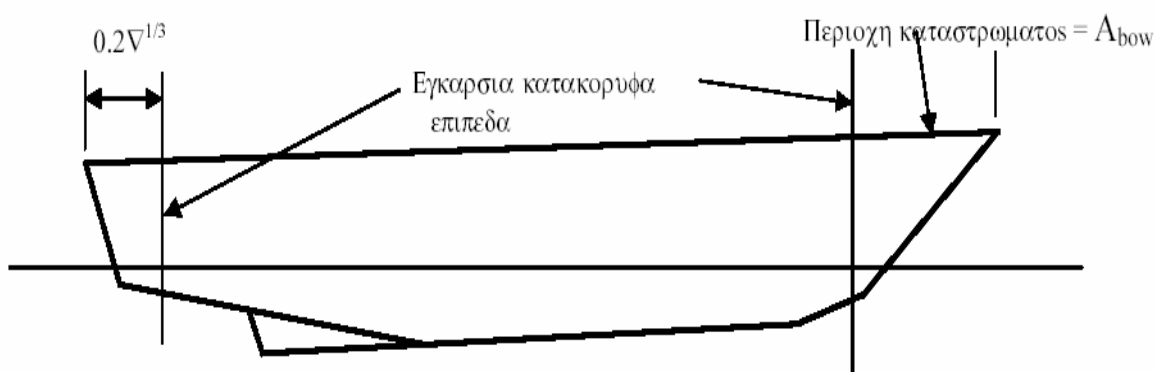
«2.6.8 Έκταση βλάβης πλώρης και πρύμνης

2.6.8.1 Οι ακόλουθες εκτάσεις βλάβης εφαρμόζονται στην πλώρη και στην πρύμνη, όπως παρουσιάζονται στο σχήμα 2.6.8 :

1. στο πρωαίο άκρο, βλάβη στην περιοχή που ορίζεται ως A_{bow} στο σχήμα 4.4.1, το πρυμναίο όριο της οποίας είναι ένα εγκάρσιο κατακόρυφο επίπεδο, υπό την προϋπόθεση ότι αυτή η περιοχή δεν χρειάζεται περαιτέρω να επεκταθεί προς πρύμνη από το εμπρόσθιο ακραίο σημείο του υδατοστεγούς περιβλήματος του σκάφους από εκείνη την απόσταση που ορίζεται στην παράγραφο 2.6.7.1· και

- .2 στο πρυμναίο άκρο, βλάβη στην περιοχή όπισθεν ενός εγκάρσιου κατακορύφου επιπέδου σε απόσταση $0,2\nabla^{1/3}$ πλώραθεν το ακραίου σημείου του υδατοστεγούς περιβλήματος της γάστρας.

2.6.8.2 Οι διατάξεις της παραγράφου 2.6.6 σχετικά με βλάβη μικρότερης έκτασης παραμένουν σε εφαρμογή σε περίπτωση τέτοιας βλάβης.



Σχήμα 2.6.8"

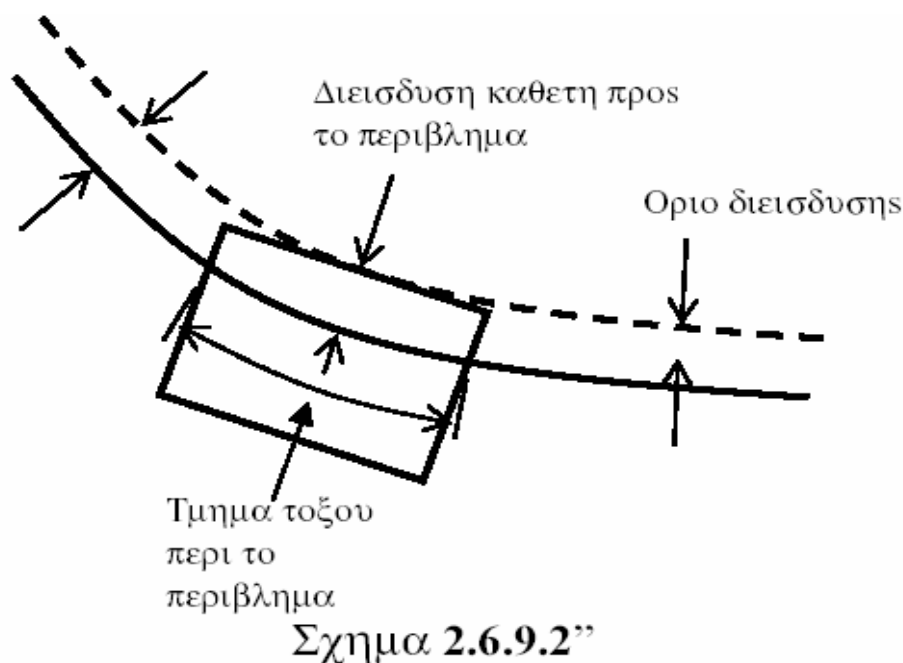
27 Στην παράγραφο 2.6.9.1.1.1, οι λέξεις «σε επιχειρησιακή ταχύτητα» αντικαθίστανται από τις λέξεις «στο 90% της μέγιστης ταχύτητας».

28 Στην παράγραφο 2.6.9.1.2 το ακόλουθο κείμενο παρεμβάλλεται στο τέλος του ορισμού «Τ» :

«, υπό την προϋπόθεση ότι κατασκευές όπως επίπεδες επιφάνειες εξ απλού ελάσματος ή στερεά σώματα εξαρτημάτων από μέταλλο, πρέπει να θεωρούνται ότι δεν διαθέτουν αντωτική ικανότητα και έτσι εξαιρούνται.»

29 Η ακόλουθη νέα παράγραφος 2.6.9.2.3 παρεμβάλλεται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 2.6.9.2.2 :

«2.6.9.2.3 Το σχήμα της βλάβης πρέπει να θεωρείται ότι είναι ορθογώνιο στο εγκάρσιο επίπεδο όπως παρουσιάζεται στο σχήμα 2.6.9.2 κατωτέρω. Η βλάβη θεωρείται ως σε σειρά νομέων μέσα στα πλαίσια της καθορισμένης διαμήκους έκτασης σύμφωνα με το σχήμα 2.6.9.2, του μεσαίου σημείου της βλαβείσας περιμέτρου διατηρουμένου σε σταθερή απόσταση από την κεντρική γραμμή καθ' όλο το μήκος αυτής της διαμήκους έκτασης.



30 Στην παράγραφο 2.6.10.1, οι λέξεις «κάτω από την ίσαλο σχεδιασμού» παρεμβάλλονται ανάμεσα στις λέξεις «γάστρας (γαστρών)» και «που».

31 Στην παράγραφο 2.6.10.2, η ακόλουθη νέα υποπαράγραφος .4 παρεμβάλλεται μετά την υπάρχουσα υποπαράγραφο .3 :

«4 το σχήμα της βλάβης θα θεωρείται ότι είναι ορθογώνιο στο επίπεδο του κελύφους του σκάφους, και ορθογώνιο στο εγκάρσιο επίπεδο όπως παρουσιάζεται στο σχήμα 2.6.9.2.»

32 Οι παρούσες παράγραφοι 2.7.2 έως 2.7.8 επαναριθμούνται ως παράγραφοι 2.7.3 έως 2.7.9 και η ακόλουθη νέα παράγραφος 2.7.2 παρεμβάλλεται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 2.7.1 :

«2.7.2 Για όλα τα σκάφη, όπου δεν είναι πρακτικά δυνατόν να γίνει ακριβές πείραμα ευστάθειας λόγω του ύψους του κέντρου βάρους (VCG ή KG) ως λιγότερου από το ένα τρίτο του κατακόρυφου μετακεντρικού ύψους (GM_T), η Αρχή μπορεί να αποδεχθεί εκτίμηση του KG με λεπτομερή υπολογισμό αντί για πείραμα ευστάθειας. Σε τέτοιες περιπτώσεις, πρέπει να διεξάγεται έλεγχος εκτοπίσματος για να επιβεβαιώνονται τα υπολογισθέντα χαρακτηριστικά άφορτης κατάστασης, συμπεριλαμβανομένου του LCG, που μπορεί να γίνει αποδεκτό εάν το υπολογισθέν εκτόπισμα σε άφορτη κατάσταση και το LCG είναι αντίστοιχα μέσα στα πλαίσια του 2% και 1% L ανάλογα με την εκτίμηση.»

33 Στην παράγραφο 2.7.7, η ακόλουθη νέα πρόταση παρεμβάλλεται στο τέλος της παραγράφου :

«Για αμφίβια αερόστρωμνα οχήματα αυτό μπορεί να επιτευχθεί με τη χρήση μετρητών ρεύματος σε σύνδεση με ελάσματα στο κατάστρωμα της γραμμής αφετηρίας.»

34 Στην παράγραφο 2.10, οι ακόλουθες νέες υποπαράγραφοι .7 έως .10 παρεμβάλλονται μετά την παρούσα υποπαράγραφο .6 :

- «.7 Οι επιβάτες που λογίζεται ότι καταλαμβάνουν καθίσματα πρέπει να λαμβάνεται ότι έχουν κατακόρυφο κέντρο βάρους που αντιστοιχεί σε αυτό των καθήμενων, ενώ όλοι οι άλλοι είναι σε όρθια θέση.
- .8 Στα καταστρώματα όπου ευρίσκονται οι σταθμοί συγκέντρωσης, ο αριθμός επιβατών σε κάθε κατάστρωμα πρέπει να είναι εκείνος που προξενεί την μέγιστη ροπή κλίσης. Οποιοιδήποτε εναπομείναντες επιβάτες πρέπει να λογίζεται ότι καταλαμβάνουν καταστρώματα παρακείμενα σε εκείνα στα οποία ευρίσκονται οι σταθμοί συγκέντρωσης και ότι είναι έτσι τοποθετημένοι ώστε ο συνδυασμός του αριθμού σε κάθε κατάστρωμα και η συνολική ροπή εγκάρσιας κλίσης να προξενεί την μέγιστη στατική γωνία κλίσης.
- .9 Οι επιβάτες δεν θα πρέπει να λογίζεται ότι έχουν πρόσβαση στο ανοικτό κατάστρωμα ούτε ότι θα συνωστίζονται με ασυνήθιστο τρόπο σε ένα από τα άκρα του σκάφους εκτός εάν αυτό είναι απαραίτητο μέρος της προδιαγεγραμμένης διαδικασίας εκκένωσης.
- .10 Όπου υπάρχουν καθίσματα σε περιοχές που καταλαμβάνονται από επιβάτες, πρέπει να λογίζεται ένας επιβάτης ανά κάθισμα, ενώ οι επιβάτες που προβλέπονται για τις εναπομείναντες ελεύθερες περιοχές του καταστρώματος (συμπεριλαμβανομένων των κλιμακοστασίων, εφόσον συντρέχει περίπτωση) θα είναι σε αναλογία τέσσερις ανά τετραγωνικό μέτρο.»

35 Η ακόλουθη νέα παράγραφος 2.12.3 παρεμβάλλεται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 2.12.2 :

«2.12.3 Η απόδειξη της επίπτωσης της ροπής κλίσης των επιβατών που υπολογίζεται όπως δίδεται στην παράγραφο 2.10 ανωτέρω, ή μιας ορισμένης πίεσης πλευρικού ανέμου ενώ το σκάφος βρίσκεται σε κίνηση, πρέπει να βασίζεται στη διεξαγωγή δοκιμής με χρήση προτύπου με ισοδύναμη ροπή εγκάρσιας κλίσης που εφαρμόζεται με τη χρήση βαρών. Η κίνηση του επιβάτη μπορεί να αγνοηθεί μόνο σε σκάφη όπου η ανακοίνωση ασφάλειας (γίνεται παραπομπή στις παραγράφους 8.4.1 και 18.7) απαιτεί ρητώς να παραμείνουν οι επιβάτες στις θέσεις τους καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΜΕΤΡΑ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΦΥΓΗΣ

36 Στην παράγραφο 4.3.4, οι λέξεις «δύο τρίτα της επιχειρησιακής ταχύτητας» αντικαθίστανται από τις λέξεις «το 60% της μέγιστης ταχύτητας».

37 Στην παράγραφο 4.3.7, οι λέξεις «σε επιχειρησιακή ταχύτητα» αντικαθίστανται από τις λέξεις «στο 90% της μέγιστης ταχύτητας».

38 Στην παράγραφο 4.4.1, οι λέξεις «επιχειρησιακή ταχύτητα» αντικαθίστανται από τις λέξεις «το 90% της μέγιστης ταχύτητας».

- 39 Στον πίνακα 4.4.2, στο Επίπεδο Σχεδιασμού 2 :
- .1 το υπάρχον κείμενο της παραγράφου 1.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο :
- «1.1 Πλάτες καθίσματος με προστατευτική παραμόρφωση και παραγέμισμα.» και
- .2 το κείμενο «εκτός αν δοκιμαστεί ικανοποιητικά χωρίς ζώνες σ' εκείνον τον προσανατολισμό και διαρρύθμιση» προστίθεται στο τέλος της παραγράφου 1.4.
- 40 Προστίθεται η ακόλουθη νέα πρόταση στο τέλος της παραγράφου 4.4.5 :
- «Οι βραχίονες και οι πλάτες των καθισμάτων στους κοινόχρηστους χώρους μπορούν να εξυπηρετούν ως χειρολαβές.»
- 41 Στην παράγραφο 4.6.1, η αναφορά «σε 3g» αντικαθίσταται από την αναφορά «σε 3».
- 42 Στην παράγραφο 4.7.10, η δεύτερη πρόταση αντικαθίσταται από την ακόλουθη :
- «Σαφείς ενδείξεις συμπεριλαμβανομένης της θέσης του σχεδίου ελέγχου πυρκαϊάς, πρέπει να παρέχονται για την καθοδήγηση του προσωπικού διάσωσης έξω από το σκάφος.»
- 43 Στην παράγραφο 4.7.12, προστίθεται το ακόλουθο κείμενο στο τέλος της παραγράφου:
- «Θύρες που παρέχουν διαφυγή από έναν χώρο πρέπει, όπου είναι δυνατόν, να τοποθετούνται σε αντιδιαμετρικά άκρα του χώρου. Όπου οι θύρες που παρέχουν διαφυγή από το χώρο βρίσκονται στο ίδιο άκρο του χώρου, η απόσταση ανάμεσα σε αυτές τις θύρες πρέπει να είναι μεγαλύτερη από το μέγιστο μήκος του χώρου.»
- 44 Στην παράγραφο 4.7.13, προστίθεται το ακόλουθο κείμενο στο τέλος της παραγράφου :
- «Οι απαιτήσεις αυτής της παραγράφου δεν εφαρμόζονται σε διαδρόμους (εμπρόσθιες - οπίσθιες διόδους που χωρίζουν τους χώρους των θέσεων) ή σε χώρους ανάμεσα σε γειτονικές σειρές θέσεων. Ωστόσο, το πλάτος των διαδρόμων και η κλίση του καθίσματος πρέπει να είναι κατά τρόπο που να επιτρέπει στο σκάφος να συμμορφώνεται με τις διατάξεις της παραγράφου 4.8.»
- 45 Οι παρούσες παράγραφοι 4.7.14 έως 4.7.16 επαναριθμούνται ως παράγραφοι 4.7.15 έως 4.7.17 αντίστοιχα, και παρεμβάλλεται η ακόλουθη νέα παράγραφος 4.7.14 :
- «4.7.14 Χώροι ειδικής κατηγορίας που χρησιμοποιούνται για φόρτωση μηχανοκίνητων οχημάτων πρέπει να διαθέτουν διαδρόμους πρόσβασης με πλάτος τουλάχιστον 600 mm που να οδηγούν σε ασφαλή μέσα διαφυγής.»
- 46 Στην παράγραφο 4.7.17, προστίθεται η ακόλουθη νέα πρόταση στο τέλος της παραγράφου:

«Τουλάχιστον ένα μέσο διαφυγής από κάθε χώρο μηχανών πρέπει να αποτελείται είτε από μια κλίμακα που οδηγεί σε θύρα ή στόμιο (που να μην είναι οριζόντιο επίπεδο στόμιο) είτε σε θύρα που βρίσκεται στο χαμηλότερο μέρος του χώρου και που θα δίνει πρόσβαση σε γειτονικό διαμέρισμα από το οποίο παρέχεται ασφαλές μέσο διαφυγής.»

47 Η ακόλουθη νέα παράγραφος 4.7.18 παρεμβάλλεται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 4.7.17 :

«4.7.18 Χώροι στους οποίους εισέρχονται περιστασιακά μέλη του πληρώματος μπορούν να έχουν ένα μόνο μέσο διαφυγής υπό την προϋπόθεση ότι είναι ανεξάρτητο υδατοστεγών θυρών.»

48 Στην παράγραφο 4.8.1, προστίθεται η ακόλουθη νέα πρόταση στο τέλος της παραγράφου:

«Κατά τον καθορισμό του χρόνου εκκένωσης, όλα τα μέσα διαφυγής πρέπει να θεωρούνται κατάλληλα προς χρήση και δεν χρειάζεται να έχουν τέτοιες διαστάσεις ώστε να ληφθεί υπόψη οποιοσδήποτε επιπρόσθετος αριθμός ατόμων που μπορεί να προέρχονται από άλλα μέσα διαφυγής εάν ένα ή περισσότερα από τα άλλα μέσα διαφυγής έχουν απωλεσθεί ή θεωρούνται μη κατάλληλα προς χρήση.»

49 Οι υπάρχουσες παράγραφοι 4.8.10 και 4.8.11 επαναριθμούνται ως παράγραφοι 4.8.11 και 4.8.12 και παρεμβάλλεται η ακόλουθη νέα παράγραφος 4.8.10 :

«4.8.10 Όπου η Αρχή ικανοποιείται ότι ο καθορισμένος χρόνος εκκένωσης όπως ορίζεται στις παραγράφους 4.8.1 έως 4.8.9 μπορεί να υπολογισθεί επακριβώς, η Αρχή μπορεί να αποδεχθεί επίδειξη εκκένωσης κατά την οποία τα άτομα δεν απαιτείται να κατέβουν μέσω MES ή ισοδυνάμων μέσων εκκένωσης, υπό την προϋπόθεση ότι ο απαιτούμενος χρόνος επιβίβασης στη σωσίβια σχεδία μπορεί να καθορισθεί χρησιμοποιώντας :

- .1 δεδομένα που λαμβάνονται από τις δοκιμές έγκρισης τύπου του εξοπλισμού, αυξημένα κατά έναν συντελεστή που βασίζεται στις κατευθυντήριες οδηγίες που έχουν συνταχθεί από τον Οργανισμό*, ή
- .2 τον χρόνο που συνάγεται με γραμμική προέκταση από τις δοκιμές, με την χρήση περιορισμένου αριθμού συμμετεχόντων.»

* Γίνεται μνεία των Οδηγιών για απλοποιημένη αναλυτική μελέτη διαφυγής ταχυπλόων σκαφών (MSC/Circ.1166), ειδικότερα της παραγράφου 3.5.1 αυτών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ, ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗ

50 Η ακόλουθη νέα παράγραφος 6.1.4 παρεμβάλλεται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 6.1.3 :

«6.1.4 Υπό οποιαδήποτε λειτουργική φόρτιση μέχρι το σημείο αντοχής θραύσης της αλυσίδας της άγκυρας ή των σχοινιών μεθόρμησης, τα φορτία στις δέστρες, στους τονοδηγούς κλπ., δεν πρέπει να προκαλέσουν βλάβη στην κατασκευή της γάστρας

ώστε να υποστεί βλάβη η υδατοστεγής ακεραιότητα. Πρέπει να απαιτείται περιθώριο αντοχής σε ποσοστό τουλάχιστον 20% επάνω από το προκύπτον φορτίο που βασίζεται στην ελάχιστη καθορισμένη αντοχή θραύσης της εν λόγω αλυσίδας ή του σχοινίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑ

51 Στην παράγραφο 7.3.1.2, στο πρώτο σημείο, η αναφορά στην παράγραφο «1.4.4» αντικαθίσταται από την αναφορά στην παράγραφο «1.4.5».

52 Στην παράγραφο 7.3.1.3, στο πρώτο σημείο, η αναφορά στην παράγραφο «1.4.5» αντικαθίσταται από την αναφορά στην παράγραφο «1.4.6».

53 Στην παράγραφο 7.3.1.4, οι λέξεις «όπως ορίζονται στην παράγραφο 1.4.15» αντικαθίστανται από τις λέξεις «όπως ορίζονται στην παράγραφο 1.4.16».

54 Η υπάρχουσα παράγραφος 7.3.2 επαναριθμείται ως παράγραφος 7.3.3 και παρεμβάλλεται η ακόλουθη νέα παράγραφος 7.3.2 :

«7.3.2 Σε σχέση με την κατηγοριοποίηση των χώρων στην παράγραφο 7.3.1, πρέπει να εφαρμόζονται τα ακόλουθα επιπρόσθετα κριτήρια :

- .1 Αν ένας χώρος χωρίζεται από ορισμένα διαφράγματα σε δύο (ή περισσότερες) μικρότερες περιοχές έτσι ώστε να σχηματίζουν εσώκλειστους χώρους, τότε οι εσώκλειστοι χώροι πρέπει να περιβάλλονται από διαφράγματα και καταστρώματα σύμφωνα με τους πίνακες 7.4.1 και 7.4.2, ανάλογα με την περίπτωση. Ωστόσο, εάν τα διαχωριστικά διαφράγματα τέτοιων χώρων είναι ανοικτά σε ποσοστό τουλάχιστον 30%, τότε οι χώροι μπορεί να θεωρηθούν ως ο ίδιος χώρος.
- .2 Θαλαμίσκοι που έχουν επιφάνεια καταστρώματος λιγότερη από 2 m² μπορούν να γίνουν αποδεκτοί ως μέρος του χώρου που εξυπηρετούν, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν ανοιχτό εξαερισμό στον χώρο και δεν περιέχουν οποιοδήποτε υλικό ή εξοπλισμό που θα μπορούσε να συνιστά κίνδυνο πυρκαϊάς.
- .3 Όπου ένας χώρος έχει τα ειδικά χαρακτηριστικά δύο ή περισσότερων ομάδων χώρου, ο χρόνος κατασκευαστικής πυροπροστασίας των χωρισμάτων θα είναι ο υψηλότερος για τις υπόψη ομάδες χώρου. Για παράδειγμα, ο χρόνος κατασκευαστικής πυροπροστασίας των χωρισμάτων των διαμερισμάτων των γεννητριών ανάγκης πρέπει να είναι της ύψιστης αξίας για τον χώρο, όταν ο χώρος θεωρείται ως σταθμός ελέγχου (D) και ως χώρος μηχανών (A).»

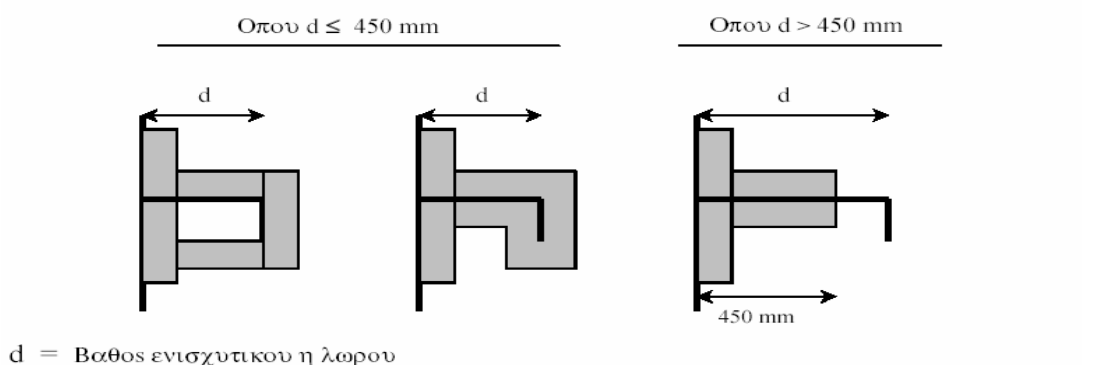
55 Μετά την υπάρχουσα παράγραφο 7.3.3 παρεμβάλλονται οι ακόλουθες νέες παράγραφοι 7.3.4 έως 7.3.6 και τα σχετικά με αυτές σχήματα 7.3.4a, 7.3.4b και 7.3.6 :

«7.3.4 Για την πρόληψη μεταβίβασης θερμότητας σε τομές και σε ακροτελεύτια σημεία, η μόνωση του καταστρώματος ή διαφράγματος πρέπει να διαπερνά την τομή ή το ακροτελεύτιο σημείο για μια απόσταση τουλάχιστον 450 mm σε

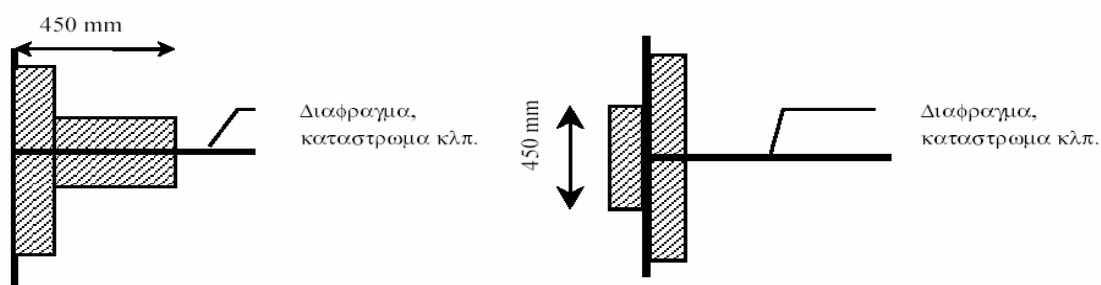
περίπτωση κατασκευών χάλυβα ή αλουμινίου (γίνεται παραπομπή στα σχήματα 7.3.4a και 7.3.4b).

7.3.5. Αν ένας χώρος χωρίζεται από κατάστρωμα ή διάφραγμα και η απαιτούμενη μόνωση έναντι πυρκαϊάς για κάθε χώρο είναι διαφορετική, η μόνωση με τον υψηλότερο χρόνο κατασκευαστικής πυροπροστασίας πρέπει να συνεχίζεται στο κατάστρωμα ή στο διάφραγμα με την μόνωση της λιγότερης κατασκευαστικής πυροπροστασίας για απόσταση τουλάχιστον 450mm πέραν του ορίου ανάμεσα στους χώρους.

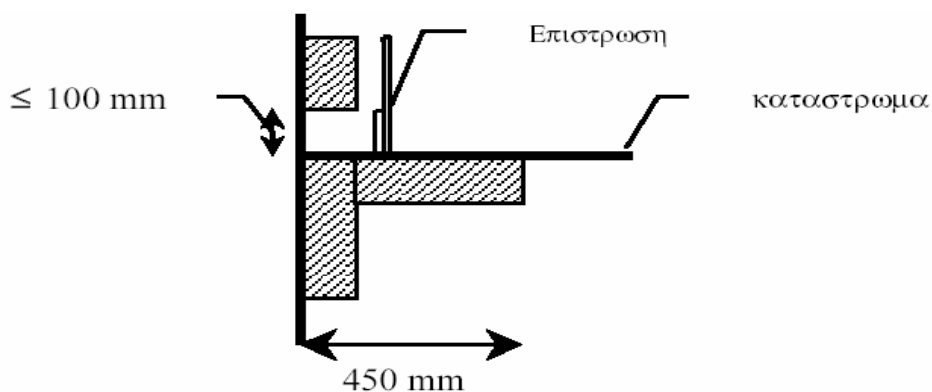
7.3.6. Όπου το χαμηλότερο τμήμα της μόνωσης έναντι πυρκαϊάς πρέπει να κοπεί για αποχέτευση, η κατασκευή πρέπει να είναι σύμφωνη με τις κατασκευαστικές λεπτομέρειες που απεικονίζονται στο σχήμα 7.3.6.»



Σχήμα 7.3.4a



Σχήμα 7.3.4b



Σχημα 7.3.6

56 Η ακόλουθη νέα παράγραφος 7.4.1.4 παρεμβάλλεται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 7.4.1.3 :

«7.4.1.4 Η παράγραφος 7.4.1.3. δεν εφαρμόζεται σε εξαρτήματα όπως ανεμιστήρες αερισμού, αεραγωγούς προς ανεμιστήρες, άξονες μετάδοσης κίνησης, πηδάλια και άλλες χειριζόμενες επιφάνειες, ορθοστάτες, ιστοί, εύκαμπτα καλύμματα κλπ., που δεν αποτελούν μέρος της κύριας κατασκευής του σκάφους.»

57 Στους πίνακες 7.4-1 και 7.4-2, η σημείωση 1 αντικαθίσταται από την ακόλουθη :

«1 Η άνω πλευρά των καταστρωμάτων μέσα σε χώρους που προστατεύονται από μόνιμα κατασβεστικά συστήματα δεν χρειάζεται να μονώνεται.»

58 Στην παράγραφο 7.4.2.1, στη δεύτερη πρόταση, οι λέξεις «κατά την άφορτη κατάσταση» αντικαθίστανται από τις λέξεις «τουλάχιστον 300mm κάτω από την ίσαλο γραμμή του σκάφους στην άφορτη κατάσταση σε κατάσταση εκτοπίσματος».

59 Στο τέλος της παραγράφου 7.4.2.6, προστίθεται η ακόλουθη νέα πρόταση:

«Όπου άξονες μηχανών διαπερνούν πυρίμαχα υδατοστεγή χωρίσματα, πρέπει να λαμβάνονται μέτρα ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν βλάπτεται η απαιτούμενη υδατοστεγής και πυρίμαχη ακεραιότητα του χωρίσματος.»

60 Η ακόλουθη νέα παράγραφος 7.4.2.7 παρεμβάλλεται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 7.4.2.6 :

«7.4.2.7 Ανοίγματα αερισμού μπορούν να γίνουν αποδεκτά σε θύρες εισόδου σε κοινόχρηστες τουαλέτες, υπό την προϋπόθεση ότι βρίσκονται στο χαμηλότερο τμήμα της πόρτας και εφόσον έχουν εξοπλισθεί με κλεινόμενες γρίλιες από άκαυστο ή περιοριστικό της πυρκαϊάς υλικό και που χειρίζεται από την εξωτερική πλευρά του χώρου.»

61 Στο τέλος της παραγράφου 7.4.3.2 προστίθεται η ακόλουθη πρόταση :

«Η πυρίμαχη μόνωση σε τέτοιους χώρους μπορεί να καλύπτεται από μεταλλικά φύλλα (μη διάτρητα) ή από στεγανό έναντι ατμών υαλοϋφασμα σφραγισμένο στους συνδέσμους.»

62 Στην παράγραφο 7.4.3.3.1, οι λέξεις «π.χ. τραπέζια, ντουλάπες, τραπέζια καλλωπισμού, γραφεία και σκευοθήκες» παρεμβάλλονται μετά τις λέξεις «σκελετοί της επίπλωσης».

63 Στην παράγραφο 7.4.3.4, οι λέξεις «Υπό τους όρους της παραγράφου 7.4.3.5» παρεμβάλλονται στην αρχή της παραγράφου.

64 Η ακόλουθη νέα παράγραφος 7.4.3.5 παρεμβάλλεται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 7.4.3.4 και οι υπάρχουσες παράγραφοι 7.4.3.5 έως 7.4.3.10 επαναριθμούνται ως παράγραφοι 7.4.3.6 έως 7.4.3.11:

«7.4.3.5 Η παράγραφος 7.4.3.4 δεν εφαρμόζεται στα χωρίσματα, παράθυρα και παραφωτίδες από γυαλί που θεωρούνται ως άκαυστα και συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις για επιφάνειες χαμηλής εξάπλωσης φλόγας ή για αντικείμενα και υλικά που αναφέρονται στην παράγρ. 7.4.3.3*.»

* Γίνεται μνεία της παραγράφου 7.9.3.4, καθώς και των παραγράφων 1 και 5.1 του Παραρτήματος 2 του Κώδικα Πυριμάχων Δοκιμών (FTP Code).

65 Η τελευταία πρόταση της παραγράφου 7.4.4.1 διαγράφεται.

66 Η ακόλουθη νέα παράγραφος 7.4.4.2 προστίθεται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 7.4.4.1 και οι υπάρχουσες παράγραφοι 7.4.4.2 και 7.4.4.3 επαναριθμούνται ως παράγραφοι 7.4.4.3 και 7.4.4.4 :

«7.4.4.2 Ανοιχτές κλίμακες μπορούν να κατασκευάζονται σε κοινόχρηστους χώρους σκαφών που αποτελούνται από μόνο δύο καταστρώματα, υπό την προϋπόθεση ότι οι κλίμακες βρίσκονται ολοκληρωτικά εντός τέτοιων κοινοχρήστων χώρων και πληρούνται οι ακόλουθες συνθήκες :

- .1 όλα τα επίπεδα χρησιμοποιούνται για τον ίδιο σκοπό·
- .2 η επιφάνεια του ανοίγματος ανάμεσα στα κατώτερα και ανώτερα τμήματα του χώρου είναι τουλάχιστον το 10% της επιφάνειας του καταστρώματος ανάμεσα στα κατώτερα και ανώτερα τμήματα του χώρου·
- .3 ο σχεδιασμός είναι τέτοιος ώστε τα πρόσωπα εντός του χώρου θα πρέπει γενικά να είναι ενήμεροι ή να μπορούν εύκολα να ενημερωθούν για φωτιά υπό εξέλιξη ή για άλλες καταστάσεις κινδύνου που ευρίσκονται εντός του χώρου·
- .4 παρέχονται επαρκή μέσα διαφυγής και για τα δύο επίπεδα του χώρου που οδηγούν κατευθείαν σε παρακείμενη ασφαλή περιοχή ή διαμέρισμα·
- .5 ολόκληρος ο χώρος εξυπηρετείται από ένα τμήμα του συστήματος ραντισμού (sprinkler).»

- 67 Η δεύτερη πρόταση της παραγράφου 7.4.4.4 αντικαθίσταται από την ακόλουθη :
- «Καπνοφράκτες δεν απαιτούνται σε κοινόχρηστους χώρους σκαφών Κατηγορίας Α που έχουν μόνο έναν κοινόχρηστο χώρο και σε άλλα σκάφη σε χώρους με ανοιχτές οροφές (διάτρητες οροφές) όπου το άνοιγμα είναι 40% ή περισσότερο και η οροφή έχει διευθετηθεί κατά τέτοιον τρόπο ώστε πυρκαϊά πίσω από την οροφή να είναι ορατή και να σβήνεται εύκολα.»
- 68 Προστίθεται η ακόλουθη πρόταση στο τέλος της παραγράφου 7.5.2 :
- «Η χρήση αλουμινίου στα δοχεία αποστράγγισης λαδιού λίπανσης (κάρτερ) των μηχανών ή στα τοιχώματα των φίλτρων λίπανσης που είναι ενσωματωμένα μέσα στις μηχανές, είναι αποδεκτή.»
- 69 Στην παράγραφο 7.6.1, η ακόλουθη πρόταση παρεμβάλλεται ανάμεσα στις δύο υπάρχουσες προτάσεις :
- «Τα μέσα χειρισμού πρέπει να είναι εύκολα προσβάσιμα καθώς επίσης και να σημαίνονται με ευδιάκριτο και μόνιμο τρόπο και να δείχνουν αν ο διακόπτης είναι ανοικτός ή κλειστός.»
- 70 Στην παράγραφο 7.6.3.2, οι λέξεις «(στο σύνδεσμο ανάμεσα στον αγωγό και τον απαγωγό (απορροφητήρα) του μαγειρείου)» παρεμβάλλονται μετά τις λέξεις «χαμηλότερο άκρο του αγωγού».
- 71 Στην παράγραφο 7.6.3.4, η λέξη «μέσα» αντικαθίσταται με τις λέξεις «μέσα χειρισμού εξ αποστάσεως που να βρίσκονται μαζί με τις ως άνω διατάξεις τηλεχειρισμού».
- 72 Η ακόλουθη πρόταση προστίθεται στο τέλος της υπάρχουσας παραγράφου 7.6.3.5 :
- «Κατ' ελάχιστον, ένα στόμιο πρέπει να προβλέπεται κοντά στο ανεμιστήρα εξαγωγής καθώς και άλλα που να βρίσκονται σε περιοχές υψηλής συγκέντρωσης λίπους όπως το χαμηλότερο άκρο του αγωγού όπως αναφέρεται στην παράγραφο 7.6.3.2.»
- 73 Το ακόλουθο κείμενο προστίθεται στο τέλος της υπάρχουσας παραγράφου 7.6.4 :
- «Οι πυροφράκτες και οι καπνοφράκτες πρέπει να είναι έτσι διατεταγμένοι ώστε να είναι άμεσα προσβάσιμοι. Όπου βρίσκονται πίσω από οροφές ή εσωτερικά περιβλήματα, πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με σημεινόμενη θυρίδα επιθεώρησης για να προσδιορίζει τον φράκτη. Τέτοιες σημάνσεις πρέπει να βρίσκονται επίσης σε οποιαδήποτε απαιτούμενα σημεία ελέγχου εξ αποστάσεως.»
- 74 Στην παράγραφο 7.6.6, η ακόλουθη πρόταση παρεμβάλλεται πριν από την τελευταία πρόταση :
- «Το χειροκίνητο κλείσιμο μπορεί να επιτυγχάνεται με μηχανικά μέσα απελευθέρωσης ή με εξ αποστάσεως χειρισμό του πυροφράκτη ή καπνοφράκτη με χρήση ασφαλούς έναντι βλάβης ηλεκτρικού διακόπτη ή με απελευθέρωση με πεπιεσμένο αέρα (δηλ. με φόρτιση ελατηρίου κλπ.)»

75 Στην παράγραφο 7.7.1, η ακόλουθη πρόταση παρεμβάλλεται μετά την πρώτη πρόταση:

«Σταθμοί ελέγχου που υπό κανονικές συνθήκες δεν επανδρώνονται (π.χ. διαμ/τα γεννητριών ανάγκης) δεν χρειάζεται να είναι εφοδιασμένοι με χειροκίνητα κομβία αναγγελίας.»

76 Στην παράγραφο 7.7.1.1.4, οι λέξεις «καθένα εκ των οποίων πρέπει να αποτελούν μια ομάδα ανιχνευτών και χειροκίνητα κομβία αναγγελίας όπως εμφανίζονται στην/στις μονάδα/μονάδες ένδειξης που απαιτούνται από αυτή την παράγραφο» προστίθενται στο τέλος της πρώτης πρότασης.

77 Στην παράγραφο 7.7.1.1.9, στην πρώτη πρόταση, το κείμενο μετά την «7.11.1» διαγράφεται και μια καινούργια πρόταση προστίθεται στο τέλος της παραγράφου ως ακολούθως:

«Πέραν των ως άνω απαιτήσεων αυτής της παραγράφου, η Αρχή μπορεί να αποδεχτεί ότι το ίδιο τμήμα ανιχνευτών μπορεί να εξυπηρετεί χώρους σε περισσότερα του ενός καταστώματα εάν τέτοιοι χώροι βρίσκονται στο πρωταίο ή πυρμαίο άκρο του σκάφους ή εάν είναι έτσι διαρρυθμισμένοι ώστε να αποτελούν κοινούς χώρους σε διαφορετικά καταστώματα (π.χ. διαμ/τα ανεμιστήρων, μαγειρεία, κοινόχρηστοι χώροι, κλπ.).»

78 Η ακόλουθη πρόταση προστίθεται στο τέλος της παραγράφου 7.7.1.1.10 :

«Στην περίπτωση συστήματος πυρανίχνευσης που λειτουργεί με ανιχνευτές με δυνατότητα εντοπισμού τους εξ αποστάσεως και χωριστά, αυτή η απαίτηση ικανοποιείται αν στο κύκλωμα δεν περιλαμβάνονται χώροι μηχανών μέγιστου κινδύνου πυρκαϊάς (ηλεκτρικό κύκλωμα που συνδέει ανιχνευτές διαφόρων τμημάτων σε αλληλουχία και που συνδέεται (είσοδος και έξοδος) με την/τις μονάδα/ες ένδειξης) που καλύπτουν χώρους ενδιαίτησης, χώρους υπηρεσίας και σταθμούς ελέγχου.»

79 Στην παράγραφο 7.7.1.1.14, το κείμενο που ακολουθεί τις λέξεις «με την εξαίρεση ότι» αντικαθίσταται από το ακόλουθο :

«ο πίνακας ελέγχου μπορεί να χρησιμοποιείται για την ενεργοποίηση ενός ή περισσότερων από τα ακόλουθα :

- .1 σύστημα εναλλαγής ενδείξεων·
- .2 διακόπτες ανεμιστήρων·
- .3 κλείσιμο πυριμάχων θυρών·
- .4 κλείσιμο πυροφρακτών και καπνοφρακτών· και
- .5 σύστημα ραντισμού (sprinkler)»

80 Στην παράγραφο 7.7.1.1.15, το κείμενο της πρότασης επικεφαλής αντικαθίσταται από το ακόλουθο :

«Τα συστήματα πυρανίχνευσης στα οποία όλοι οι ανιχνευτές διαθέτουν δυνατότητα ξεχωριστού εντοπισμού τους (δηλ που έχουν δυνατότητα εντοπισμού κατά ζώνες) πρέπει να έχουν τέτοια διάταξη ώστε :»

81 Στην παράγραφο 7.7.1.1.15.1, οι ακόλουθες λέξεις προστίθενται στο τέλος της παραγράφου:

«και κανένα κύκλωμα δεν πρέπει να διέρχεται μέσα από έναν χώρο δύο φορές. Όταν αυτό δεν είναι πρακτικά δυνατό (π.χ. για μεγάλους κοινόχρηστους χώρους), το μέρος του κυκλώματος το οποίο εξ ανάγκης διέρχεται μέσα από το χώρο για δεύτερη φορά πρέπει να είναι εγκατεστημένο στη μέγιστη δυνατή απόσταση από τα άλλα μέρη του κυκλώματος.»

82 Στην παράγραφο 7.7.1.1.15.2 το υπάρχον κείμενο στην Ελληνική γλώσσα παραμένει ως έχει.

83 Η ακόλουθη νέα παράγραφος 7.7.1.1.16 παρεμβάλλεται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 7.7.1.1.15 :

«Το σύστημα πυρανίχνευσης σε χώρους καταστροφικών οχημάτων, εξαιρουμένων των χειροκινήτων κομβίων αναγγελίας, μπορεί να απενεργοποιηθεί με χρονοδιακόπτη κατά τη διάρκεια της φόρτωσης / εκφόρτωσης οχημάτων.»

84 Η τελευταία πρόταση της παραγράφου 7.7.1.2.3 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Ανιχνευτές οι οποίοι είναι τοποθετημένοι στην οροφή πρέπει να έχουν ελάχιστη απόσταση 0,5 m από τα διαφράγματα, εξαιρουμένων των διαδρόμων, των ερμαρίων και των κλιμάκων.»

85 Στην πρώτη πρόταση της παραγράφου 7.7.3.1 οι λέξεις «το διαμέρισμα χειρισμών και όπου αυτή διατίθεται, από μια θέση επαρκή για τον κίνδυνο πυρκαϊάς που μπορεί να υπάρξει» αντικαθιστούν το κείμενο της πρότασης μετά τις λέξεις «ελέγχεται από».

86 Η ακόλουθη νέα παράγραφος 7.7.3.2 παρεμβάλλεται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 7.7.3.1 και οι υπάρχουσες παράγραφοι 7.7.3.2 και 7.7.3.3 επαναριθμούνται ως παράγραφοι 7.7.3.3 και 7.7.3.4 :

«Πρόσθετα μόνιμα κατασβεστικά συστήματα που δεν απαιτούνται από τον Κώδικα, αλλά που είναι τοποθετημένα στο σκάφος πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις σχεδιασμού αυτού του Κώδικα, πλην της δεύτερης εκροής που απαιτείται για μόνιμα κατασβεστικά συστήματα αερίου.»

87 Στην παράγραφο 7.7.3.3.3, μετά την πρώτη πρόταση προστίθεται το ακόλουθο κείμενο :

«Σωληνώσεις μπορούν να διέρχονται μέσα από χώρους ενδιαίτησης, υπό τον όρο να είναι επαρκώς πάχους και η στεγανότητά τους να επιβεβαιώνεται με δοκιμή πίεσης, μετά την εγκατάστασή τους, σε πίεση όχι μικρότερη από 5 N/mm². Επί πλέον, οι σωληνώσεις που διέρχονται από περιοχές ενδιαίτησης πρέπει να συνδέονται μόνο με συγκόλληση και δεν πρέπει να εφοδιάζονται με αποστράγγιση

ή με άλλα ανοίγματα μέσα σ' αυτούς τους χώρους. Δεν πρέπει να διέρχονται σωληνώσεις μέσα από χώρους που καταψύχονται.»

- 88 Στο τέλος της παραγράφου 7.7.3.3.5 προστίθεται η ακόλουθη πρόταση :

«Ανοίγματα τα οποία μπορεί να επιτρέπουν την εισχώρηση αέρα ή την διαφυγή αερίου από προστατευόμενο χώρο πρέπει να μπορούν να κλείνονται από θέση εκτός του προστατευόμενου χώρου.»

- 89 Στο τέλος της παραγράφου 7.7.3.3.6 προστίθεται το ακόλουθο κείμενο :

«που να αντιστοιχεί στον ολικό όγκο του χώρου μηχανών αυξημένο κατά τον όγκο των αεροφιαλών μετατρεπόμενο σε όγκο ελευθέρου αέρα. Εναλλακτικά, μπορεί να τοποθετείται σε κάθε είσοδο αέρα σωλήνας εκροής συνδεδεμένος με επιστόμιο ασφαλείας, υπό την προϋπόθεση να οδηγεί απευθείας στον ανοικτό χώρο.»

- 90 Στην παράγραφο 7.7.3.3.7, οι λέξεις «το προσωπικό αναμένεται ότι μπορεί να εισέλθει (π.χ. χώροι go-go) και όπου η πρόσβασή τους διευκολύνεται από θύρες ή στόμια ή» εισάγονται μετά τις λέξεις «ή προς τον οποίο» στην πρώτη πρόταση· στην δεύτερη πρόταση, η λέξη «λειτουργεί» αντικαθίσταται από τις λέξεις «λειτουργεί αυτόματα (π.χ. με το άνοιγμα της θύρας του θαλαμίσκου απελευθέρωσης)».

- 91 Στο τέλος της παραγράφου 7.7.3.3.10 προστίθεται το ακόλουθο κείμενο :

«χώροι θεωρούνται ως διαχωρισμένοι όπου τα χωρίσματα συμμορφώνονται με τους πίνακες 7.4-1 και 7.4-2 κατά περίπτωση, ή όπου τα χωρίσματα είναι αεροστεγή και από χάλυβα ή άλλα ισοδύναμα υλικά.»

- 92 Στο τέλος της παραγράφου 7.7.3.3.12 προστίθεται το ακόλουθο κείμενο :

«χωρίς αυτά να μετακινηθούν εντελώς από τη θέση στερέωσής τους.»

- 93 Η υπάρχουσα παράγραφος 7.7.3.3.14 αντικαθίσταται από την ακόλουθη :

«7.7.3.3.14 Όταν το μέσο πυρόσβεσης φυλάσσεται έξω από τον προστατευόμενο χώρο, πρέπει να φυλάσσεται σε διαμέρισμα που να βρίσκεται σε ασφαλή και εύκολα προσβάσιμη θέση. Για τους σκοπούς εφαρμογής των πινάκων 7.4-1 και 7.4-2, τέτοια διαμερίσματα φύλαξης πρέπει να αντιμετωπίζονται ως σταθμοί ελέγχου. Για τα διαμερίσματα φύλαξης για πυροσβεστικά μέσα μονίμων κατασβεστικών συστημάτων αερίου, εφαρμόζονται τα εξής :

- .1 το διαμέρισμα φύλαξης δεν πρέπει να χρησιμοποιείται για οποιονδήποτε άλλο σκοπό·
- .2 αν ο χώρος φύλαξης βρίσκεται κάτω από το κατάστρωμα, πρέπει να βρίσκεται σε όχι περισσότερα του ενός καταστρώματα κάτω από το ανοιχτό κατάστρωμα και να είναι άμεσα προσβάσιμος μέσω κλίμακας ή κατακόρυφης κλίμακας από το ανοιχτό κατάστρωμα·
- .3 οι χώροι πρέπει να αερίζονται επαρκώς. Χώροι που βρίσκονται κάτω από το κατάστρωμα ή χώροι προς τους οποίους δεν παρέχεται πρόσβαση από το ανοιχτό κατάστρωμα, πρέπει να εφοδιάζονται με σύστημα μηχανικού

αερισμού σχεδιασμένο κατά τρόπο ώστε να λαμβάνει τον αέρα εξαγωγής από τον πυθμένα του χώρου και να διαθέτει μέγεθος ικανό για παροχή τουλάχιστον 6 εναλλαγών αέρα ανά ώρα και

- .4 οι θύρες πρόσβασης πρέπει να ανοίγουν προς τα έξω και τα διαφράγματα και καταστρώματα περιλαμβανομένων των θυρών και των άλλων μέσων κλεισίματος οποιωνδήποτε ανοιγμάτων προς αυτά που αποτελούν τα όρια μεταξύ αυτών των χώρων και γειτονικών περικλειστων χώρων, πρέπει να είναι αεροστεγή.»

94 Στο τέλος της παραγράφου 7.7.4 προστίθεται το ακόλουθο κείμενο :

« Κάθε φορητός πυροσβεστήρας πρέπει :

- .1 να μην υπερβαίνει τα 23 kg ολικής μάζας·
- .2 να έχει χωρητικότητα τουλάχιστον 5 kg αν είναι τύπου κόνεως ή διοξειδίου του άνθρακα·
- .3 να έχει χωρητικότητα τουλάχιστον 9 l αν είναι τύπου αφρού·
- .4 να ελέγχεται σε ετήσια βάση·
- .5 να εφοδιάζεται με σήμα που να δεικνύει την ημερομηνία του τελευταίου ελέγχου·
- .6 να υποβάλλεται σε υδραυλική δοκιμή (φιάλες και προωθητικά φιαλίδια) κάθε 10 έτη·
- .7 να μην τοποθετείται σε χώρους ενδιαίτησης αν είναι τύπου διοξειδίου του άνθρακα·
- .8 αν είναι τοποθετημένος σε σταθμούς ελέγχου και άλλους χώρους που περιέχουν ηλεκτρικό ή ηλεκτρονικό εξοπλισμό ή συσκευές απαραίτητες για την ασφάλεια του σκάφους, να εφοδιάζεται με μέσο πυρόσβεσης που ούτε να είναι αγωγός του ηλεκτρισμού ούτε να προκαλεί ζημία στον εξοπλισμό και τις συσκευές·
- .9 να είναι έτοιμος προς χρήση και να βρίσκεται σε εύκολα ορατή θέση ώστε να είναι προσβάσιμος γρήγορα και εύκολα οποιαδήποτε στιγμή σε περίπτωση πυρκαϊάς·
- .10 να τοποθετείται κατά τρόπο ώστε η ικανότητα λειτουργίας του να μην βλάπτεται από καιρικές συνθήκες, δόνηση ή άλλους εξωτερικούς παράγοντες· και
- .11 να είναι εφοδιασμένος με διάταξη που να προσδιορίζει αν έχει χρησιμοποιηθεί.»

95 Στην παράγραφο 7.7.5.1, οι λέξεις «αντλίες πυρκαϊάς ανεξάρτητης κίνησης» αντικαθίστανται από τις λέξεις «αντλίες πυρκαϊάς που να τροφοδοτούνται από ανεξάρτητες πηγές ενέργειας».

96 Η ακόλουθη πρόταση εισάγεται πριν την τελευταία πρόταση της παραγράφου 7.7.5.3 :

«Το δίκτυο πυρκαϊάς πρέπει να μπορεί να αποστραγγίζεται και πρέπει να εφοδιάζεται με επιστόμια που να διατάσσονται κατά τρόπο ώστε οι κλάδοι του δικτύου πυρκαϊάς να μπορούν να απομονώνονται όταν το δίκτυο χρησιμοποιείται για άλλους πλην πυρόσβεσης σκοπούς.»

97 Στο τέλος της παραγράφου 7.7.5.4. προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

«Μία λήψη πρέπει να τοποθετείται κοντά και έξω από κάθε είσοδο σε χώρο μηχανών.»

98 Στην παράγραφο 7.7.5.5, το κείμενο μετά τις λέξεις «άφθαρτο υλικό» αντικαθίσταται από το ακόλουθο :

«Οι εύκαμπτοι σωλήνες πρέπει να έχουν μήκος :

- .1 τουλάχιστον 10 m·
- .2 όχι περισσότερο από 15 m σε χώρους μηχανών·
- .3 όχι περισσότερο από 20 m για άλλους χώρους και ανοικτά καταστρώματα.»

99 Στην παράγραφο 7.8.1.1, οι λέξεις «Υπό τους όρους της παραγράφου 7.8.1.2.» εισάγονται στην αρχή και διαγράφεται η δεύτερη πρόταση.

100 Η ακόλουθη νέα παράγραφος 7.8.1.2 προστίθεται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 7.8.1.1 και οι υπάρχουσες παράγραφοι 7.8.1.2 και 7.8.1.3 επαναριθμούνται ως παράγραφοι 7.8.1.3 και 7.8.1.4 :

«7.8.1.2 Το κατάστρωμα οχημάτων χώρου ειδικής κατηγορίας ή χώρου go-go, περιλαμβανομένου και ανοιχτού χώρου go-go, χρειάζεται να είναι μονωμένο μόνο από την κάτω πλευρά εάν απαιτείται. Καταστρώματα οχημάτων που βρίσκονται ολοκληρωτικά εντός χώρων go-go μπορούν να είναι αποδεκτά χωρίς κατασκευαστική πυροπροστασία, υπό την προϋπόθεση ότι αυτά τα καταστρώματα δεν αποτελούν μέρος ή δεν παρέχουν υποστήριξη στην κατασκευή που φέρει το κύριο φορτίο του σκάφους και υπό την προϋπόθεση ότι λαμβάνονται ικανοποιητικά μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι η ασφάλεια του σκάφους, περιλαμβανομένων των ικανοτήτων πυρόσβεσης, της ακεραιότητας των πυράντοχων χωρισμάτων και των μέσων εκκένωσης δεν επηρεάζεται από μερική ή ολική κατάρρευση αυτών των εσωτερικών καταστροφικών.»

101 Η πρώτη παράγραφος της 7.8.2 επαναριθμείται ως 7.8.2.1 και μετά την παράγραφο 7.8.1 εισάγεται το ακόλουθο κείμενο :

«7.8.2.2 Οι αντλίες του συστήματος πρέπει να είναι ικανές να διατηρούν :

- .1 το ήμισυ της συνολικά απαιτούμενης επίδοσης παροχής με οποιαδήποτε μονάδα αντλίας εκτός λειτουργίας για σκάφη Κατηγορίας Α· και

- .2 την συνολικά απαιτούμενη επίδοση παροχής με οποιαδήποτε μονάδα αντλίας εκτός λειτουργίας για σκάφη Κατηγορίας Β.

7.8.2.3 Τα μόνιμα κατασβεστικά συστήματα πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- .1 τα πολλαπλά επιστόμια πρέπει να εφοδιάζονται με μετρητή πίεσης και κάθε επιστόμιο πρέπει να σημαίνεται για να προσδιορίζονται οι προστατευόμενες περιοχές·
- .2 οδηγίες για την συντήρηση και λειτουργία της εγκατάστασης πρέπει να τοποθετούνται στο χώρο όπου βρίσκονται τα επιστόμια· και
- .3 το σύστημα σωληνώσεων πρέπει να εφοδιάζεται με επαρκή αριθμό επιστομιών αποστράγγισης».

102 Στο τέλος της παραγράφου 7.8.4.1 προστίθεται το ακόλουθο κείμενο :

«, που να αποτελούνται από σωλήνα σχήματος L, με το μακρύ τμήμα να είναι μήκους περίπου 2 m και ικανό να μπορεί να προσαρμοσθεί σε πυροσβεστικό εύκαμπτο σωλήνα και το βραχύ τμήμα να είναι μήκους περίπου 250 mm εφοδιασμένο με μόνιμο ακροσωλήνιο ομίχλης νερού ή ικανό να προσαρμόζεται με ακροφύσιο ψεκασμού νερού·»

103 Στο τέλος της παραγράφου 7.8.4.3 προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

«Επιπρόσθετα της συμμόρφωσης με την παράγραφο 7.7.4, οι πυροσβεστήρες πρέπει να είναι κατάλληλοι για πυρκαϊές Α και Β κατηγορίας* και να έχουν χωρητικότητα 12 kg ξηράς κόνεως ή ισοδύναμη.»

* Γίνεται μνεία της έκδοσης IEC 60529 – Βαθμοί προστασίας παρεχόμενοι από περιβλήματα (Κώδικας IP), ειδικότερα γίνεται μνεία των προτύπων για προστασία εισόδου τουλάχιστον IP 55 ή στην έκδοση των σειρών IEC 60079 – Ηλεκτρικές συσκευές για περιβάλλοντα εκρηκτικών αερίων, ειδικότερα γίνεται μνεία των προτύπων για προστασία από διάταξη για χρήση σε περιοχές ζώνης 2.

104 Η παράγραφος 7.8.6 επαναριθμείται ως παράγραφος 7.8.6.1 και οι λέξεις «πρέπει να τοποθετούνται ευδίαιοι κατά τέτοιον τρόπο ώστε» στην πρώτη πρόταση αντικαθίστανται από τις λέξεις «οι διατάξεις απάντλησης και αποστράγγισης πρέπει να είναι τέτοιες ώστε να προλαμβάνεται τέτοια συσσώρευση. Οι ευδίαιοι που τοποθετούνται γι' αυτό το σκοπό πρέπει να διατάσσονται κατά τρόπο ώστε».

105 Μετά την υπάρχουσα παράγραφο 7.8.6.1 εισάγεται η ακόλουθη νέα παράγραφος 7.8.6.2 :

«7.8.6.2 Όσον αφορά τους ευδίαιους και τις αντλίες αποστράγγισης που τοποθετούνται σύμφωνα με την 7.8.6.1 :

- .1 η ποσότητα του νερού για την οποία η αποστράγγιση πρέπει να συμπεριλαμβάνει την ικανότητα παροχής τόσο των αντλιών του συστήματος ψεκασμού νερού όσο και τον απαιτούμενο αριθμό των ακροσωληνίων των εύκαμπτων σωλήνων·

- .2 το σύστημα αποστράγγισης πρέπει να έχει ικανότητα παροχής όχι λιγότερη του 125% της ικανότητας παροχής που ορίζεται στην υποπαράγραφο .1 πιο πάνω· και
- .3 τα φρεάτια των υδροσυλλεκτών πρέπει να έχουν επαρκή χωρητικότητα και να διατάσσονται κατά τέτοιο τρόπο στο πλευρικό κέλυφος του πλοίου σε απόσταση το ένα από το άλλο όχι περισσότερο των 40 m σε κάθε υδατοστεγές διαμέρισμα.»

106 Στην παράγραφο 7.8.7.1, το κείμενο μετά την πρώτη πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο :

«Ο ηλεκτρικός εξοπλισμός που είναι εγκατεστημένος σε απόσταση μεγαλύτερη από 450 mm επάνω από το κατάστρωμα ή το δάπεδο πρέπει να είναι κλειστού τύπου και να προστατεύεται από περίβλημα που να έχει προστασία εισόδου με βάση διεθνές πρότυπο αποδεκτό από τον Οργανισμό^{*}. Ωστόσο, εάν η εγκατάσταση του ηλεκτρικού εξοπλισμού και καλωδιώσεων σε απόσταση μικρότερη από 450 mm επάνω από το κατάστρωμα ή το δάπεδο είναι απαραίτητη για την ασφαλή λειτουργία του σκάφους, τότε αυτός ο ηλεκτρικός εξοπλισμός και οι καλωδιώσεις μπορούν να εγκαθίστανται υπό την προϋπόθεση ότι ο εξοπλισμός έχει πιστοποίηση «ασφαλούς τύπου» βασισμένη σε διεθνές πρότυπο αποδεκτό από τον Οργανισμό.^{**} »

^{*} Γίνεται μνεία της έκδοσης IEC 60529 – Βαθμοί προστασίας παρεχόμενοι από περιβλήματα (Κώδικας IP), ειδικότερα γίνεται μνεία των προτύπων για προστασία εισόδου τουλάχιστον IP 55 ή στην έκδοση των σειρών IEC 60079 – Ηλεκτρικές συσκευές για περιβάλλοντα εκρηκτικών αερίων, ειδικότερα γίνεται μνεία των προτύπων για προστασία από διάταξη για χρήση σε περιοχές ζώνης 2.

^{**} Γίνεται μνεία της έκδοσης των σειρών IEC 60079 – Ηλεκτρικές συσκευές για περιβάλλοντα εκρηκτικών αερίων, ειδικότερα γίνεται μνεία των προτύπων για εξοπλισμό και καλωδιώσεις που να είναι κατάλληλες για χρήση σε περιοχές ζώνης 1.

107 Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου 7.8.7.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο :

«7.8.7.2 Εφόσον εγκαθίσταται μέσα σε αγωγό αερισμού, ο ηλεκτρικός εξοπλισμός πρέπει να είναι πιστοποιημένος ως «ασφαλούς τύπου».¹ Ο εξοπλισμός και οι καλωδιώσεις, εφόσον υπάρχουν, πρέπει να είναι κατάλληλοι για χρήση με βάση πρότυπα αποδεκτά από τον Οργανισμό^{***} και η έξοδος από οποιοδήποτε αγωγό αερισμού πρέπει να τοποθετείται σε ασφαλή θέση, λαμβάνοντας υπόψη και άλλες πιθανές πηγές ανάφλεξης.»

¹ Γίνεται μνεία της έκδοσης IEC 60092.

^{***} Γίνεται μνεία των περιοχών της ζώνης 1, όπως ορίζονται στην έκδοση των σειρών IEC 60079

108 Στην παράγραφο 7.10.1.2, οι λέξεις «που να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παραγρ. 7.8.4.1» εισάγονται μετά τις λέξεις «συσκευή παραγωγής ομίχλης νερού».

109 Στην παράγραφο 7.10.2, οι λέξεις «ή τα σύνολα ατομικού εξοπλισμού πρέπει να φυλάσσονται κατά τέτοιον τρόπο ώστε» αντικαθίστανται από τις λέξεις «και τα σύνολα

ατομικού εξοπλισμού πρέπει να φυλάσσονται σε σημεία με μόνιμη και ευκρινή σήμανση και να διατάσσονται ώστε».

110 Στην παράγραφο 7.10.3.1.2, οι λέξεις «και γάντια» διαγράφονται.

111 Στην παράγραφο 7.10.3.1.4, η λέξη «τύπου» αντικαθίσταται από τις λέξεις «αντικρηκτικού τύπου πιστοποιημένου με πρότυπο αποδεκτό από τον Οργανισμό*».

* Γίνεται μνεία της ομάδας αερίων II A και θερμοκρασιακής κλάσης T 3 της έκδοσης των σειρών IEC 60079.

112 Οι λέξεις «που να έχει λαβή με μόνωση έναντι υψηλής τάσης» προστίθενται στο τέλος της παραγράφου 7.10.3.1.5.

113 Οι παράγραφοι 7.10.3.2 και 7.10.3.2.1 διαγράφονται, η εναπομένουσα παράγραφος 7.10.3.2.2 επαναριθμείται ως 7.10.3.2, και οι λέξεις «εγκεκριμένου τύπου» εισάγονται μετά τις λέξεις «αναπνευστική συσκευή».

114 Η δεύτερη πρόταση της επαναριθμηθείσας παραγράφου 7.10.3.2 αντικαθίσταται από την ακόλουθη :

«Πρέπει να διατίθενται δύο εφεδρικές γομώσεις για κάθε απαιτούμενη συσκευή κατάλληλες για χρήση με αυτές.»

115 Στην παράγραφο 7.10.3.3, οι λέξεις «επαρκούς μήκους» αντικαθίστανται από τις λέξεις «μήκους περίπου 30 m» και στο τέλος προστίθεται η ακόλουθη νέα πρόταση :

«Το σωσίβιο σχοινί πρέπει να υποβάλλεται σε δοκιμή με στατικό φορτίο 3,5 kN για 5 λεπτά.»

116 Στο τέλος της παραγράφου 7.11.1.3 προστίθενται οι λέξεις «εντός των ορίων του χρόνου κατασκευαστικής πυροπροστασίας για περιοχές υψηλού κινδύνου πυρκαϊάς».

117 Στην παράγραφο 7.13.1, η ακόλουθη πρόταση εισάγεται μετά την πρώτη πρόταση :

«Κλίμακα ανοιχτή σε κατάστρωμα πρέπει να θεωρείται ως μέρος του χώρου στον οποίο είναι ανοιχτή και κατά συνέπεια πρέπει να προστατεύεται από οποιοδήποτε σύστημα ραντισμού νερού (sprinkler) προβλέπεται γι' αυτόν τον χώρο.»

118 Στην παράγραφο 7.13.3, οι λέξεις «υπηρεσιακή ταχύτητα» αντικαθίστανται από τις λέξεις «το 90% της μέγιστης ταχύτητας».

119 Το υφιστάμενο κείμενο της υποπαραγράφου .2 της παραγράφου 7.17.2.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο :

«.2 ειδικά κατασκευασμένα σκάφη εμπορευματοκιβωτίων και χώροι φορτίου προοριζόμενοι για την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων σε εμπορευματοκιβώτια φορτίου και φορητές δεξαμενές. Όσον αφορά αυτά, χώρος ειδικής κατασκευής εμπορευματοκιβωτίων είναι ο χώρος φορτίου ο εφοδιασμένος με οδηγούς θέσης για στοιβάση και ασφάλιση των εμπορευματοκιβωτίων».

120 Στην παράγραφο 7.17.2.3, οι λέξεις «περιλαμβανομένων των χώρων ειδικής κατηγορίας» εισάγονται μετά τις λέξεις «χώροι το-το».

121 Στο τέλος της παραγράφου 7.17.3 προστίθεται το εξής κείμενο :

«Για τους σκοπούς αυτής της παραγράφου, ο όρος «επί του καταστρώματος» πρέπει να θεωρείται ότι σημαίνει χώρους επί του καταστρώματος καιρού.»

122 Στην παράγραφο 7.17.3.1.2, οι λέξεις «να τροφοδοτεί» αντικαθίστανται από τις λέξεις «να τροφοδοτεί ταυτόχρονα τις διατάξεις που απαιτούνται από την παρ. 7.17.3.1.3 για τον μέγιστο προοριζόμενο χώρο φορτίου και τα», και μετά την πρώτη πρόταση εισάγεται η ακόλουθη πρόταση :

«Αυτή η απαίτηση πρέπει να πληρούται με την συνολική παροχή της/των κύριας/κυρίων αντλίας/αντλιών πυρκαϊάς, μη συμπεριλαμβανομένης της παροχής της εφεδρικής αντλίας πυρκαϊάς, εφόσον διατίθεται.»

123 Στην υφιστάμενη παράγραφο 7.17.3.1.3 :

.1 οι λέξεις «άφθονες ποσότητες νερού» αντικαθίστανται από τις λέξεις «με νερό παροχής όχι λιγότερης από 5 l/min/m² της οριζόντιας επιφάνειας των χώρων φορτίου»· και

.2 οι λέξεις «πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 7.8.6 και» εισάγονται μετά τις λέξεις «διατάξεις αποστράγγισης και άντλησης πρέπει να».

124 Στο τέλος της παραγράφου 7.17.3.1.4 προστίθεται η ακόλουθη πρόταση :

«Υποκατάσταση με σύστημα αφρού υψηλής εκτόνωσης που να συμμορφώνεται με τον Κανονισμό II-2/10.4.1.1.2 της Σύμβασης είναι επίσης αποδεκτή».

125 Μετά την υπάρχουσα παράγραφο 7.17.3.1.4 προστίθενται οι εξής νέες παράγραφοι 7.17.3.1.5 και 7.17.3.1.6 :

«7.17.3.1.5 Οι απαιτήσεις των παραγράφων 7.17.3.1.1 έως 7.17.3.1.4 μπορούν να πληρούνται με σύστημα ψεκασμού νερού εγκεκριμένο από την Αρχή με βάση πρότυπα που έχουν συνταχθεί από τον Οργανισμό*, υπό την προϋπόθεση ότι η ποσότητα του νερού που απαιτείται για σκοπούς πυρόσβεσης στον μεγαλύτερο χώρο φορτίου επιτρέπει την ταυτόχρονη χρήση του συστήματος ψεκασμού νερού συν τέσσερις προβολές νερού από ακροσωλήνια ευκάμπτων σωλήνων σύμφωνα με την παραγρ. 7.17.3.1.2.

7.17.3.1.6 Σκάφη που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία πρέπει να εφοδιάζονται με τρεις εύκαμπτους σωλήνες και ακροσωλήνια σε συμμόρφωση με την παράγρ. 7.7.5.6 επιπρόσθετα εκείνων που απαιτούνται από την παράγρ. 7.7.5.5.»

* Γίνεται μνεία των παραγράφων 9.2, 9.3 και 9.4 των Προσωρινών Οδηγιών για πλοία εμπορευματοκιβωτίων ανοικτού τύπου (MSC/Circ.608/Rev.1).

126 Στην πρώτη πρόταση της παραγράφου 7.17.3.2, οι λέξεις «ή καταστρώματα οχημάτων» προστίθενται μετά τις λέξεις «κλειστούς χώρους φορτίου».

127 Στην παράγραφο 7.17.3.4.2, η πρόταση «Οι ανεμιστήρες εξαγωγής πρέπει να είναι αντισπινθηρικού τύπου» εισάγεται μετά την πρώτη πρόταση, και το κείμενο της τελευταίας πρότασης αντικαθίσταται από το ακόλουθο :

«Πρέπει να τοποθετούνται κατάλληλα προφυλακτικά συρμάτινα πλέγματα με μέγεθος βρόχου που να μην υπερβαίνει τα 13 mm X 13 mm πάνω από τα ανοίγματα εισαγωγής και εξαγωγής αερισμού για να εμποδίζουν την είσοδο ξένων αντικειμένων στο περίβλημα.»

128 Η υπάρχουσα παράγραφος 7.17.3.4.3 επαναριθμείται ως παράγραφος 7.17.3.4· η συναφής αναφορά στον πίνακα 7.17-2 τροποποιείται· και εισάγεται η ακόλουθη νέα παράγραφος 7.17.3.4.3 :

«7.17.3.4.3 Αν γειτονικοί χώροι δεν διαχωρίζονται από χώρους φορτίου με αεροστεγή διαφράγματα ή καταστρώματα, οι απαιτήσεις αερισμού πρέπει να εφαρμόζονται στους γειτονικούς χώρους όπως για τον ίδιο τον χώρο φορτίου.»

129 Μετά την υπάρχουσα παράγραφο 7.17.3.4.4 προστίθεται η ακόλουθη νέα παράγραφος 7.17.3.4.5 :

«7.17.3.4.5 Για σκάφος εμπορευματοκιβωτίων ανοικτού τύπου, μηχανικός αερισμός απαιτείται μόνο για το χαμηλότερο τμήμα του κύτους φορτίου για το οποίο απαιτούνται αγωγοί ειδικής κατασκευής. Η παροχή αερισμού πρέπει να είναι τουλάχιστον 2 εναλλαγές αέρα ανά ώρα με βάση τον όγκο του άδειου κύτους κάτω από το κατάστρωμα καιρού.»

130 Στον πίνακα 7.17-1, οι λέξεις «(περιλαμβάνει φορτία της ομάδας Β του Κώδικα Ασφαλούς Πρακτικής για Στερεά Φορτία Χύμα, 2004, εκτός από φορτία που σημαίνονται ως Επικίνδυνα Υλικά Χύμα)» προστίθενται στις λέξεις «στερεά επικίνδυνα φορτία χύμα» στην κορυφή της δεξιάς στήλης.

131 Στον πίνακα 7.17-1, οι λέξεις «ανά ώρα» προστίθενται στο τέλος της δεύτερης πρότασης της σημείωσης 1.

132 Στον πίνακα 7.17-2, σημείωση 4, οι λέξεις «κατάλοιπα από» προστίθενται μετά την λέξη «περιέχει».

133 Στον πίνακα 7.17-2, εισάγεται η ακόλουθη σημείωση 7 με αναφορές από την σειρά 7.17.3.4.2, στήλες 4.2 και 4.3, και οι υπάρχουσες σημειώσεις 7 έως 11 στον πίνακα 7.17-3 μαζί με τις αναφορές τους σ' αυτόν τον πίνακα επαναριθμούνται ως σημειώσεις 8 έως 12 :

«7 Για σπορόπιτες που περιέχουν κατάλοιπα αποστάγματος διαλύτη και για φορτία του Κώδικα BC Κατηγορίας 4.3, πρέπει να τοποθετούνται μόνιμα δύο ξεχωριστοί ανεμιστήρες, εκτός αν έχουν προσαρμοσθεί ανεμιστήρες φορητού τύπου με ασφαλή τοποθέτηση (π.χ. στερεωμένοι) πριν από την φόρτωση και κατά την διάρκεια του πλου. Το σύστημα αερισμού πρέπει να συμμορφώνεται με τις διατάξεις των παραγράφων 7.17.3.4.1 και 7.17.3.4.2. Ο αερισμός πρέπει να είναι τέτοιος ώστε οποιαδήποτε διαφεύγοντα αέρια να μην μπορούν να φθάσουν σε κοινόχρηστους χώρους ή χώρους ενδιαίτησης πληρώματος επί ή υπό το κατάστρωμα.»

134 Στον πίνακα 7.17-3, στην έβδομη και όγδοη στήλη, οι αναφορές στις κλάσεις «3.1.3.2» και «3.3» αντικαθίστανται από την αναφορά στην κλάση «3», και προστίθεται η ακόλουθη νέα σημείωση 13 στο «x» στην στήλη «5.2», στην τελευταία και προτελευταία γραμμή :

«Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα IMDG, η στοιβασία επικίνδυνων ειδών κατηγορίας 5.2 κάτω από το κατάστρωμα ή σε κλειστούς χώρους go-go απαγορεύεται.»

135 Στο τέλος της υπάρχουσας παραγράφου 7.17.3.5. προστίθεται το ακόλουθο νέο κείμενο:

«ως εξής:

- .1 αν το σύστημα αποστράγγισης υδροσυλλεκτών για χώρους φορτίου είναι επιπρόσθετο του συστήματος που εξυπηρετείται από αντλίες στον χώρο μηχανών, η παροχή του συστήματος δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 10 m³/h για κάθε χώρο φορτίου που εξυπηρετεί. Αν το πρόσθετο σύστημα είναι κοινό σύστημα, η παροχή δεν χρειάζεται να ξεπερνά τα 25 m³/h. Το πρόσθετο σύστημα υδροσυλλεκτών δεν χρειάζεται να διατάσσεται κατά πλεονασματικό τρόπο. Οποτεδήποτε μεταφέρονται εύφλεκτα ή τοξικά υγρά, ο αγωγός υδροσυλλεκτών μέσα στον χώρο μηχανών πρέπει να μονώνεται είτε με την τοποθέτηση τυφλής φλάντζας είτε με κλειστό επιστόμιο που να έχει δυνατότητα κλειδώματος·
- .2 αν η αποστράγγιση των υδροσυλλεκτών του χώρου φορτίου είναι διατεταγμένη για αποστράγγιση βαρύτητας, η αποστράγγιση πρέπει είτε να οδηγεί απευθείας εκτός πλοίου στη θάλασσα είτε σε κλειστή δεξαμενή αποστράγγισης που να βρίσκεται εκτός του χώρου μηχανών. Η δεξαμενή πρέπει να εφοδιάζεται με σωλήνα εξαερισμού προς ασφαλές μέρος στο ανοιχτό κατάστρωμα·
- .3 οι κλειστοί χώροι εκτός του χώρου μηχανών που περιέχουν αντλίες υδροσυλλεκτών που εξυπηρετούν χώρους φορτίου προοριζόμενους για μεταφορά εύφλεκτων ή τοξικών υγρών πρέπει να εφοδιάζονται με ξεχωριστό μηχανικό αερισμό που να δίνει τουλάχιστον έξι εναλλαγές αέρα ανά ώρα. Ο ηλεκτρολογικός εξοπλισμός στον χώρο

πρέπει να είναι πιστοποιημένου ασφαλούς τύπου.* Αν ο χώρος έχει πρόσβαση από άλλον κλειστό χώρο, η θύρα πρέπει να είναι αυτόκλειστη και

- .4 η αποστράγγιση από χώρο φορτίου μέσα σε φρεάτια υδροσυλλεκτών σε χαμηλότερο χώρο επιτρέπεται μόνο αν αυτός ο χώρος ικανοποιεί τις ίδιες απαιτήσεις όπως ο χώρος φορτίου πιο πάνω.»

* Γίνεται μνεία της έκδοσης IEC 60092-506: Ειδικά χαρακτηριστικά – Πλοία μεταφοράς επικινδύνων φορτίων και επικινδύνων υλικών μόνον σε κατάσταση χύμα

136 Στο τέλος της πρώτης πρότασης της παραγράφου 7.17.3.6.1, προστίθεται το ακόλουθο κείμενο :

«και πρέπει να επιλέγεται λαμβάνοντας υπόψη τους κινδύνους που σχετίζονται με τα χημικά που μεταφέρονται και με τα πρότυπα που έχουν συνταχθεί από τον Οργανισμό σύμφωνα με την κλάση και την φυσική κατάσταση».

137 Στο τέλος της παραγράφου 7.17.3.6.2 προστίθεται η ακόλουθη νέα πρόταση :

«Επιπρόσθετα των απαιτήσεων της παραγράφου 7.10.3.2.2, για κάθε απαιτούμενη αναπνευστική συσκευή πρέπει να προβλέπονται δύο εφεδρικές γομώσεις κατάλληλες για χρήση με την αναπνευστική συσκευή.»

138 Στην παράγραφο 7.17.3.8.2, οι λέξεις «πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 7.8.6, να έχουν επιστόμια ικανά να χειρίζονται εκτός του χώρου, από θέση που βρίσκεται κοντά στα χειριστήρια του κατασβεστικού συστήματος και να» εισάγονται μετά τις λέξεις «οι διατάξεις αποστράγγισης και απάντλησης πρέπει να».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

139 Οι υπάρχουσες παράγραφοι 8.7.6 έως 8.7.10 επαναριθμούνται ως παράγραφοι 8.7.7 έως 8.7.11 και εισάγεται η ακόλουθη νέα παράγραφος 8.7.6 :

«8.7.6. Όπου σε σκάφος Κατηγορίας Β διατίθεται Σύστημα Εγκατάλειψης Ναυτικού Τύπου (MES) για επιβίβαση σε σωσίβιες σχεδίες, πρέπει να προβλέπεται για χρήση εναλλακτικό μέσο εκκένωσης επιβατών και πληρώματος σε σωσίβιες σχεδίες στην ίδια πλευρά του σκάφους σε συνθήκες μέχρι και τις δυσμενέστερες προβλεπόμενες εάν το MES χαθεί ή καταστεί μη χρησιμοποιήσιμο σε περίπτωση ζημίας διαμήκους έκτασης που ορίζεται στην παράγραφο 2.6.7.1.»

140 Στην παράγραφο 8.9.14.2, μετά την λέξη «πρέπει να» προστίθενται οι λέξεις «υπόκεινται σε λεπτομερή εξέταση κατά τις ετήσιες επιθεωρήσεις που απαιτούνται από την παράγραφο 1.5.1.3», και η υπόλοιπη πρόταση διαγράφεται.

141 Στην παράγραφο 8.9.14.3, μετά τις λέξεις «της πέδης του εργάτη (βαρούλκο)», προστίθενται οι λέξεις «στην μέγιστη ταχύτητα καθαίρεσης. Το φορτίο που πρέπει να

εφαρμόζεται πρέπει να είναι η μάζα της σωσίβιας σχεδίας ή της λέμβου διάσωσης χωρίς επιβαίνοντες, εκτός από διαστήματα που δεν θα υπερβαίνουν τα πέντε έτη, όπου η δοκιμή θα διενεργείται με φορτίο δοκιμής ίσο με 1,1 φορές επί το βάρος της σωσίβιας σχεδίας ή της λέμβου διάσωσης με πλήρες φορτίο επιβατών και εξοπλισμού.», και η υπόλοιπη πρόταση διαγράφεται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10

ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

142 Στην παράγραφο 10.2.4.8, οι λέξεις «των σωλήνων πληρώσεως» στο τέλος της πρώτης πρότασης αντικαθίστανται από τις λέξεις «των σωλήνων ανεφοδιασμού καυσίμων και οποιωνδήποτε σωλήνων πλήρωσης που εξυπηρετούνται από αντλίες του σκάφους» και οι λέξεις «και, προκειμένου για καύσιμο με σημείο ανάφλεξης κάτω από 43° C» αντικαθίστανται από τις λέξεις «όπου δεν υπάρχει κανένας κίνδυνος πυρκαϊάς ή έκρηξης από την εμφάνιση πετρελαίων και ατμού, και δεν θα οδηγούν σε χώρους πληρώματος, χώρους επιβατών, χώρους ειδικής κατηγορίας, χώρους go-go, (εκτός από ανοιχτούς χώρους go-go), χώρους μηχανών ή παρόμοιους χώρους. Για καύσιμα με σημείο ανάφλεξης κάτω από 43° C αυτά τα επιστόμια και οι σωλήνες».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΤΗΛΕΧΕΙΡΙΣΜΟΥ, ΑΝΑΓΓΕΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

143 Στην παράγραφο 11.3.3, στην πρώτη πρόταση, οι λέξεις «από σταθμό» αντικαθίστανται από τις λέξεις «από έναν ή περισσότερους σταθμούς».

144 Στην παράγραφο 11.4.1.2, οι υποπαράγραφοι .4 έως .11 επαναριθμούνται ως υποπαράγραφοι .5 έως .12 και μετά την υφιστάμενη παράγραφο .3 εισάγεται η εξής νέα υποπαράγραφος .4 :

«.4 για την ανίχνευση νερού υδροσυλλεκτών σε κάθε υδατοστεγές διαμέρισμα κάτω από την ίσαλο σχεδιασμού.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13

ΦΕΡΟΜΕΝΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΑΞΙΔΙΟΥ

145 Η υπάρχουσα παράγραφος 13.8.2 επαναριθμείται ως παράγραφος 13.8.3 και εισάγεται η ακόλουθη νέα παράγραφος 13.8.2 :

«13.8.2. Τα ταχύπλοα σκάφη πρέπει να εφοδιάζονται με συσκευή ECDIS ως εξής :

- .1 σκάφη κατασκευής την ή μετά την 1^η Ιουλίου 2008·
- .2 σκάφη κατασκευής πριν την 1^η Ιουλίου 2008, όχι αργότερα από την 1^η Ιουλίου 2010.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14

ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

146 Το υφιστάμενο κείμενο της παραγράφου 14.15.10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«14.15.10 Τα δορυφορικά EPIRB σε όλα τα σκάφη πρέπει :

- .1 να ελέγχονται σε ετήσια βάση από όλες τις πλευρές της λειτουργικής τους επάρκειας, με ιδιαίτερη έμφαση στον έλεγχο των εκπομπών επάνω σε επιχειρησιακές συχνότητες, στην κωδικοποίηση και στην καταγραφή, σε διαστήματα όπως ορίζονται πιο κάτω :
- .1 σε επιβατηγά σκάφη, εντός 3 μηνών πριν από την ημερομηνία λήξης του Πιστοποιητικού Ασφάλειας Ταχύπλοου Σκάφους· και
- .2 σε φορτηγά σκάφη, εντός 3 μηνών πριν από την ημερομηνία λήξης, ή 3 μήνες πριν ή μετά την επετειακή ημερομηνία του Πιστοποιητικού Ασφαλείας Ταχύπλοου Σκάφους·

Ο έλεγχος μπορεί να διεξάγεται επί του σκάφους ή σε εγκεκριμένο σταθμό ελέγχου· και

- .2 να υπόκεινται σε συντήρηση κατά διαστήματα που δεν θα υπερβαίνουν τα πέντε έτη, που θα εκτελείται σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις συντήρησης στην ξηρά.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 18

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

147 Το υπάρχον κείμενο της υποπαραγράφου .4 της παραγράφου 18.1.3.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο :

- «.4 η διάθεση εντός της περιοχής λειτουργίας λιμένα βάσης που διαθέτει λειτουργίες και ευκολίες σε συμμόρφωση με τις απαιτήσεις αυτού του Κώδικα.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΤΥΠΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΑΧΥΠΛΟΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

148 Στον Πίνακα Εξοπλισμού για το Πιστοποιητικό Ασφαλείας Ταχύπλοου Σκάφους, στο τμήμα 3, εισάγεται το εξής νέο στοιχείο 16 μετά το υφιστάμενο στοιχείο 15 και το υφιστάμενο στοιχείο 16 επαναριθμείται ως 17.

«16 Σύστημα εντοπισμού και ελέγχου πορείας»

149 Στον Πίνακα Εξοπλισμού για το Πιστοποιητικό Ασφαλείας Ταχύπλοου Σκάφους, τμήμα 4, οι λέξεις «Αμφίδρομες επί τόπου ραδιοεπικοινωνίες 121,5 MHz και 123,1 MHz» εισάγονται ως στοιχείο 7.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6 ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

150 Στην επικεφαλής παράγραφο, μετά την υπάρχουσα εισαγωγική παράγραφο και πριν από την παράγραφο 1, εισάγεται η ακόλουθη νέα παράγραφος :

«Όπως απαιτείται από την παράγραφο 2.3.1, η ευστάθεια υδροπτερυγού σκάφους πρέπει να καθορίζεται υπό όλες τις επιτρεπόμενες συνθήκες φόρτωσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7 ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΓΑΣΤΡΩΝ

151 Στο τέλος της παραγράφου 1.4.2, προστίθεται η ακόλουθη πρόταση :

«Εναλλακτικά, μπορεί να χρησιμοποιείται άλλη μέθοδος υπολογισμού, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 2.1.4 αυτού του Κώδικα.»

152 Στο τέλος της παραγράφου 1.5, προστίθεται η ακόλουθη πρόταση :

«Ο ορισμός της γωνίας θ_r με την χρήση πρότυπης δοκιμής ή άλλων στοιχείων πρέπει να γίνεται με χρήση της μεθόδου για τον προσδιορισμό της γωνίας θ_z στην παράγραφο 1.1.5.3 του Παραρτήματος 6.»

153 Στο τέλος της παραγράφου 2.3, προστίθενται οι λέξεις «όπως προσδιορίζεται στην παράγραφο 1.5 του Παραρτήματος αυτού».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 8 ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ ΜΟΝΗΣ ΓΑΣΤΡΑΣ

154 Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου 1.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο :

«1.1 Πρέπει να εφαρμόζεται το κριτήριο καιρού που περιέχεται στην παράγραφο 3.2. του Κώδικα Άθικτης Ευστάθειας*. Κατά την εφαρμογή του κριτηρίου καιρού, η τιμή της πίεσης του ανέμου P (N/m²) πρέπει να λαμβάνεται ως :

$$500 \{ V_w / 26 \}^2$$

όπου V_w = ταχύτητα ανέμου (m/s) που αντιστοιχεί στις δυσμενέστερες προβλεπόμενες συνθήκες.

Η γωνία κλίσης λόγω ανέμου, κατά την εφαρμογή της παραγράφου 3.2.2.1.2 του Κώδικα Άθικτης Ευστάθειας, δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 16° ή το 80% της γωνίας βύθισης της άκρης του καταστρώματος (οποιοδήποτε είναι το μικρότερο). Όπου η γωνία κλίσης λόγω ανέμου υπερβαίνει τις 10°, πρέπει να προβλέπονται επαρκώς

αντιολισθητικές επιφάνειες καταστροφμάτων και κατάλληλα σημεία συγκράτησης (χειρών), σύμφωνα με την παράγραφο 2.13.1.1 αυτού του Κώδικα. Κατά την εφαρμογή του κριτηρίου καιρού, πρέπει να λαμβάνονται επίσης υπόψη τα χαρακτηριστικά της απόσβεσης του διατοιχισμού κάθε μεμονωμένου σκάφους κατά τον υπολογισμό της υποθετικής γωνίας διατοιχισμού θ_1 , που μπορεί εναλλακτικά να εξαχθεί από δοκιμές προτύπων ομοιωμάτων ή από δοκιμές πλήρους κλίμακας με χρήση της μεθόδου για τον υπολογισμό της γωνίας θ_z στην παράγραφο 1.1.5.3 του Παραρτήματος 6. Γάστρες με χαρακτηριστικά που αυξάνουν σημαντικά την απόσβεση όπως βυθισμένες πλευρικές γάστρες, ανθεκτικές διατάξεις πτερυγίων, ή εύκαμπτες ποδιές ή σφραγίσματα, συνήθως μαρτυρούν σημαντικά μικρότερα μεγέθη γωνίας διατοιχισμού. Έτσι, για τέτοια σκάφη, η γωνία διατοιχισμού πρέπει να εξάγεται από δοκιμές προτύπων ομοιωμάτων ή από δοκιμές πλήρους κλίμακας ή ελλείψει τέτοιων στοιχείων, πρέπει να λαμβάνεται ως 15° .»

* Γίνεται μνεία του Κώδικα Αθικτης Ευστάθειας για Όλους τους Τύπους των Πλοίων που καλύπτονται από τα όργανα του IMO, που υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την Απόφαση Res.A.749(18), όπως τροποποιήθηκε από την Απόφαση Res.MSC.75(69).

155 Στο τέλος της παραγράφου 2.1.1 προστίθεται η ακόλουθη νέα πρόταση :

«Το εύρος τιμών πρέπει να λαμβάνεται ως η διαφορά μεταξύ της γωνίας κλίσης εξισορρόπησης και της γωνίας κλίσης στην οποία ο εναπομένων μοχλοβραχίονας επαναφοράς γίνεται μετέπειτα αρνητικός ή της γωνίας στην οποία συμβαίνει προοδευτική κατάκλυση, οποιαδήποτε είναι η μικρότερη.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 9

ΟΡΙΣΜΟΙ, ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΛΟΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΠΟΛΟΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

156 Στην δεύτερη πρόταση της πρώτης παραγράφου, η λέξη «πρωτότυπο» αντικαθίσταται από την λέξη «πρώτο».

157 Στις παραγράφους 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3 και 3.3.1, οι λέξεις «μέγιστη ταχύτητα λειτουργίας» αντικαθίστανται από τις λέξεις «90% της μέγιστης ταχύτητας».

158 Στην παράγραφο 3.2, η πρόταση «Οι δυσμενέστερες προβλεπόμενες συνθήκες δεν πρέπει να υπερβαίνουν το 150% της δυσμενέστερης από τις δύο μετρούμενες συνθήκες θαλάσσης» εισάγεται ως προτελευταία πρόταση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 10

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΟΚΙΜΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ

159 Στον τίτλο, οι λέξεις «ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ» διαγράφονται.

160 Στην παράγραφο 3.4, οι λέξεις «ίδια αντοχή και ακαμψία» αντικαθίστανται από τις λέξεις «ισοδύναμη αντοχή και ακαμψία».

161 Στην παράγραφο 3.6, μετά τις λέξεις «και την μέτρηση» οι λέξεις «εάν είναι δυνατό» διαγράφονται.

162 Στην παράγραφο 3.9, εισάγονται οι εξής υποπαράγραφοι .3.3 έως .3.5 μετά την υπάρχουσα υποπαράγραφο .3.2 και η υπάρχουσα υποπαράγραφος .3.3 επαναριθμείται ως υποπαράγραφος .3.6. :

«.3.3 η κάμψη του αυχένα δεν υπερβαίνει τα 88 Nm·

.3.4 η έκταση του αυχένα δεν υπερβαίνει τα 48 Nm·

.3.5 αντί για τις απαιτήσεις των υποπαραγράφων .3.3 και .3.4 πιο πάνω, είναι αποδεκτή πλάτη καθίσματος ή προσκέφαλο τουλάχιστον 850 mm πάνω από το μαξιλάρι του καθίσματος· και».

163 Μετά το υπάρχον Παράρτημα 11 εισάγεται το εξής νέο Παράρτημα 12.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 12

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΞΕΤΑΖΟΝΤΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ* ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

1 Πρόθεση και σκοπός

Ο σκοπός του Παραρτήματος αυτού είναι να προσδιορίσει τις παραμέτρους που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον καθορισμό των δυσμενέστερων προβλεπόμενων συνθηκών (που ορίζονται στην παράγραφο 1.4.61) και των άλλων λειτουργικών περιορισμών (που ορίζονται στην παράγραφο 1.4.41) για να καταχωρηθούν στην Άδεια Λειτουργίας, ώστε να διευκολυνθεί η συνεπής εφαρμογή του Κώδικα.

2 Παράγοντες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη

Κατ' ελάχιστον, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι εξής παράγοντες :

- .1 Η μέγιστη απόσταση από την καταφυγή που υποδηλώνεται στην παράγραφο 1.3.4.
- .2 Η διαθεσιμότητα πόρων διάσωσης για συμμόρφωση με την παράγραφο 1.4.12.1 (μόνον σκάφη Κατηγορίας Α).
- .3 Η ελάχιστη θερμοκρασία περιβάλλοντος (πιθανότητα σχηματισμού πάγου), η ορατότητα και το βάθος των υδάτων για την ασφαλή λειτουργία όπως αναφέρονται στην παράγραφο 1.4.61.
- .4 Το σημαντικό ύψος κύματος και η μέγιστη μέση ταχύτητα ανέμου που χρησιμοποιούνται κατά την εφαρμογή των απαιτήσεων για ευστάθεια και άντωση στο Κεφάλαιο 2 και τα συναφή Παραρτήματα.
- .5 Οι περιορισμοί ασφαλούς επιτήρησης της θάλασσας (ιδιαίτερα του σημαντικού ύψους κύματος) λαμβάνοντας υπόψη τους γνωστούς κινδύνους ευστάθειας που απαριθμούνται στην παράγραφο 2.1.5, τις λειτουργικές συνθήκες στον σχεδιαζόμενο πλου (βλ. παρ.18.1.3.2) και τις κινήσεις που

παρατηρήθηκαν κατά την διάρκεια των λειτουργιών που ορίζονται στην παράγραφο 3.3 του Παραρτήματος 9.

- .6 Η κατασκευαστική ασφάλεια του σκάφους σε κρίσιμες συνθήκες σχεδιασμού σύμφωνα με το Κεφάλαιο 3.
- .7 Η ασφαλής εκδίπλωση και λειτουργία των συστημάτων εκκένωσης και των σωσιβίων σχεδίων όπως απαιτείται από την παράγραφο 8.6.5.
- .8 Οι περιορισμοί ασφαλούς χειρισμού που ορίζονται σύμφωνα με τις δοκιμές θαλάσσης που απαιτούνται από το Κεφάλαιο 17 και τα Παραρτήματα 3 και 9, εντοπίζοντας οποιονδήποτε περιορισμούς στο βάρος και στη θέση του κέντρου βάρους σύμφωνα με την παράγραφο 17.3 και οι επιπτώσεις των βλαβών και δυσλειτουργιών σύμφωνα με την παράγραφο 17.4.»

* Γίνεται μνεία των οδηγιών που πρόκειται να συνταχθούν από τον Οργανισμό.

ΑΠΟΦΑΣΗ MSC.260(84)
(που υιοθετήθηκε την 16^η Μαΐου 2008)

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΗ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΓΙΑ ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΣΚΑΦΗ, 2000 (ΚΩΔΙΚΑΣ HSC 2000)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ,

ΜΝΗΜΟΝΕΥΟΝΤΑΣ το Άρθρο 28(b) της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού σχετικά με τα καθήκοντα της Επιτροπής,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ την Απόφαση MSC.97(73), με την οποία υιοθετείται ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλείας για Ταχύπλοα Σκάφη, 2000 (εφεξής καλούμενος ως «ο Κώδικας HSC 2000», ο οποίος έχει γίνει υποχρεωτικός σύμφωνα με το κεφάλαιο X της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), 1974 (εφεξής καλούμενη ως «η Σύμβαση»),

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ το άρθρο VIII(b) και τον κανονισμό X/1.2 της Σύμβασης που αφορά την διαδικασία τροποποίησης του Κώδικα HSC 2000,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ, στην ογδοηκοστή σύνοδό της, τροποποιήσεις στον Κώδικα HSC 2000 που προτείνονται και υιοθετούνται σύμφωνα με το άρθρο VIII(b)(i) της Σύμβασης,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII(b)(iv) της Σύμβασης, τροποποιήσεις στον Κώδικα HSC 2000, το κείμενο των οποίων παρατίθεται στο Παράρτημα της παρούσας απόφασης·
2. ΟΡΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII(b)(vi)(2)(bb) της Σύμβασης, ότι οι τροποποιήσεις πρέπει να θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 1^η Ιουλίου 2009 εκτός εάν, πριν από αυτή την ημερομηνία, περισσότερες του ενός τρίτου των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων στη Σύμβαση ή Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις ο συνδυασμένος εμπορικός στόλος των οποίων αποτελεί όχι λιγότερο του 50% της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχουν κοινοποιήσει τις αντιρρήσεις τους στις τροποποιήσεις·
3. ΚΑΛΕΙ τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις να σημειώσουν ότι, σύμφωνα με το άρθρο VIII(b)(vii)(2) της Σύμβασης, οι τροποποιήσεις πρέπει να τεθούν σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 2010 κατά την αποδοχή τους σύμφωνα με την παράγραφο 2 πιο πάνω·
4. ΖΗΤΑ από το Γενικό Γραμματέα, σε συμμόρφωση με το άρθρο VIII(b)(v) της Σύμβασης, να διαβιβάσει πιστοποιημένα αντίγραφα της παρούσας Απόφασης και το κείμενο των τροποποιήσεων που περιέχονται στο Παράρτημα σε όλες τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Σύμβαση·
5. ΖΗΤΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ από το Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει επικυρωμένα αντίγραφα αυτής της απόφασης και του Παραρτήματός της σε Μέλη του Οργανισμού, τα οποία δεν είναι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Σύμβαση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

**ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΗ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΓΙΑ ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΣΚΑΦΗ, 2000 (ΚΩΔΙΚΑΣ HSC 2000)****ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8
ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ****8.2 Επικοινωνίες**

1 Στην παράγραφο 8.2.1, η υποπαράγραφος .2 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«2 τουλάχιστον μία συσκευή εντοπισμού έρευνας και διάσωσης πρέπει να φέρεται σε κάθε πλευρά κάθε επιβατηγού ταχύπλοου σκάφους και κάθε φορτηγού ταχύπλοου σκάφους ολικής χωρητικότητας 500 κόρων και άνω. Τέτοια συσκευή εντοπισμού έρευνας και διάσωσης πρέπει να συμμορφώνεται με τα ισχύοντα πρότυπα απόδοσης όχι υποδεέστερα εκείνων που υιοθετούνται από τον Οργανισμό*. Η συσκευή εντοπισμού έρευνας και διάσωσης πρέπει να στοιβάζεται σε θέσεις τέτοιες ώστε να μπορεί να τοποθετείται σε οποιαδήποτε από τις σωσίβιες σχεδίες. Εναλλακτικά, μία συσκευή εντοπισμού έρευνας και διάσωσης πρέπει να στοιβάζεται σε κάθε σωστικό σκάφος διάσωσης.»

* Παραπομπή στη Σύσταση περί προτύπων απόδοσης για αναμεταδότες ραντάρ σωστικών σκαφών για χρήση σε χειρισμούς έρευνας και διάσωσης, που υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την Απόφαση MSC.247(83) (A.802(19)), όπως τροποποιήθηκε, και στη Σύσταση περί προτύπων απόδοσης για τον πομπό AIS έρευνας και διάσωσης σωστικών σκαφών (AIS SART), που υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την Απόφαση MSC.246(83).

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14
ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ****14.7 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνιών : Γενικά**

2 Στην παράγραφο 14.7.1, η υποπαράγραφος .3 αντικαθίσταται από την ακόλουθη :

«3 μια συσκευή εντοπισμού έρευνας και διάσωσης η οποία :»

Άρθρο δεύτερο
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς της απόφασης αυτής αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πειραιάς 23 Απριλίου 2009

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227	23104 23956	ΛΑΡΙΣΑ - Διοικητήριο	2410 597449
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Ευριπίδου 63	210 4135228	ΚΕΡΚΥΡΑ - Σαμαρά 13	26610 89122
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327	2610 638109	ΗΡΑΚΛΕΙΟ - Πεδιάδος 2	2810 300781
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο	26510 87215	ΜΥΤΙΛΗΝΗ - Πλ. Κωνσταντινουπόλεως 1	22510 46654
ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1	25310 22858		

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή

- Για τα Φ.Ε.Κ. από 1 μέχρι 16 σελίδες σε 1 €, προσαυξανόμενη κατά 0,20 € για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα Φ.Ε.Κ. σε 0,15 € ανά σελίδα.

Σε μορφή DVD/CD

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση	Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α'	150 €	40 €	15 €	Α.Α.Π.	110 €	30 €	-
Β'	300 €	80 €	30 €	Ε.Β.Ι.	100 €	-	-
Γ'	50 €	-	-	Α.Ε.Δ.	5 €	-	-
Υ.Ο.Δ.Δ.	50 €	-	-	Δ.Δ.Σ.	200 €	-	20 €
Δ'	110 €	30 €	-	Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και Γ.Ε.ΜΗ.	-	-	100 €

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ. σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ψηφιακή μορφή και μέχρι 100 σελίδες, σε 5 € προσαυξανόμενη κατά 1 € ανά 50 σελίδες.
- Η τιμή πώλησης σε μορφή cd-rom/dvd, δημοσιευμάτων μιας εταιρείας στο τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε. και Γ.Ε.ΜΗ. σε 5 € ανά έτος.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΗ Φ.Ε.Κ.: Τηλεφωνικά: 210 4071010 - fax: 210 4071010 - internet: <http://www.et.gr>

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Έντυπη μορφή	Ψηφιακή Μορφή	Τεύχος	Έντυπη μορφή	Ψηφιακή Μορφή
Α'	225 €	190 €	Α.Ε.Δ.	10 €	Δωρεάν
Β'	320 €	225 €	Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και Γ.Ε.ΜΗ.	2.250 €	645 €
Γ'	65 €	Δωρεάν	Δ.Δ.Σ.	225 €	95 €
Υ.Ο.Δ.Δ.	65 €	Δωρεάν	Α.Σ.Ε.Π.	70€	Δωρεάν
Δ'	160 €	80 €	Ο.Π.Κ.	-	Δωρεάν
Α.Α.Π.	160 €	80 €	Α' + Β' + Δ' + Α.Α.Π.	-	450 €
Ε.Β.Ι.	65 €	33 €			

- Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές ταχυδρομικά, με την επιβάρυνση των 70 €, ποσό το οποίο αφορά τα ταχυδρομικά έξοδα.
- Για την παροχή πρόσβασης μέσω διαδικτύου σε Φ.Ε.Κ. προηγούμενων ετών και συγκεκριμένα στα τεύχη: α) Α, Β, Δ, Α.Α.Π., Ε.Β.Ι. και Δ.Δ.Σ., η τιμή προσαυξάνεται, πέραν του ποσού της ετήσιας συνδρομής του 2007, κατά 40 € ανά έτος και ανά τεύχος και β) για το τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε. & Γ.Ε.ΜΗ., κατά 60 € ανά έτος παλαιότητας.

* Η καταβολή γίνεται σε όλες τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.). Το πρωτότυπο διπλότυπο (έγγραφο αριθμ. πρωτ. 9067/28.2.2005 2η Υπηρεσία Επιτρόπου Ελεγκτικού Συνεδρίου) με φροντίδα των ενδιαφερομένων, πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στο Εθνικό Τυπογραφείο (Καποδιστρίου 34, Τ.Κ. 104 32 Αθήνα).

* Σημειώνεται ότι φωτοαντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές Επιταγές για την εξόφληση της συνδρομής, δεν γίνονται δεκτά και θα επιστρέφονται.

* Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τα μέλη της Ένωσης Ιδιοκτητών Ημερησίου Τύπου Αθηνών και Επαρχίας, οι τηλεοπτικοί και ραδιοφωνικοί σταθμοί, η Ε.Σ.Η.Ε.Α., τα τριτοβάθμια συνδικαλιστικά Όργανα και οι τριτοβάθμιες επαγγελματικές ενώσεις δικαιούνται έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) επί της ετήσιας συνδρομής (τρέχον έτος + παλαιότητα).

* Το ποσό υπέρ Τ.Α.Π.Ε.Τ. [5% επί του ποσού συνδρομής (τρέχον έτος + παλαιότητα)], καταβάλλεται ολόκληρο (Κ.Α.Ε. 3512) και υπολογίζεται πριν την έκπτωση.

* Στην Ταχυδρομική συνδρομή του τεύχους Α.Σ.Ε.Π. δεν γίνεται έκπτωση.

Πληροφορίες για δημοσιεύματα που καταχωρούνται στα Φ.Ε.Κ. στο τηλ.: 210 5279000.

Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.: Μάρνη 8 τηλ.: 210 8220885, 210 8222924, 210 5279050.

Οι πολίτες έχουν τη δυνατότητα ελεύθερης ανάγνωσης των δημοσιευμάτων που καταχωρούνται σε όλα τα τεύχη της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως πλην εκείνων που καταχωρούνται στο τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε. και Γ.Ε.ΜΗ., από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου (www.et.gr).

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08:00 μέχρι 13:00



* 0 2 0 0 9 0 8 1 4 0 5 0 9 0 0 7 2 *

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: <http://www.et.gr> — e-mail: webmaster.et@et.gr