



ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

3 Οκτωβρίου 2018

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 4401

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- 1 Κύρωση τροποποίησης της Διεθνούς Σύμβασης «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση, 1974» (SOLAS), όπως αυτή υιοθετήθηκε την 21 Μαΐου 2010 με την Απόφαση MSC.290(87)/21.05.2010 της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).
- 2 Κύρωση τροποποιήσεων στη Διεθνή Σύμβαση περί Γραμμών Φορτώσεως, 1966 σύμφωνα με την απόφαση Α. 1082 (28) 04.12.2013 της Συνέλευσης (Assembly) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).
- 3 Κύρωση τροποποιήσεων του Πρωτοκόλλου, 1988, που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση περί Γραμμών Φορτώσεως, 1966 σύμφωνα με την απόφαση MSC.345(91)/30.11.2012 της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. 2222.1-1.2/66146/2018 (1)

Κύρωση τροποποίησης της Διεθνούς Σύμβασης «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση, 1974» (SOLAS), όπως αυτή υιοθετήθηκε την 21 Μαΐου 2010 με την Απόφαση MSC.290(87)/21.05.2010 της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Της παραγράφου 2 του άρθρου 12 του ν. 1045/1980 «Περί Κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνο Διεθνούς Συμβάσεως Περί Ασφάλειας της Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση 1974 και Περί Άλλων Τινών Διατάξεων» (Α' 95), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 18 του ν. 4507/2017 (Α' 184) και ισχύει.

β) Του ν. 4150/2013 «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις» (Α' 102), όπως ισχύει.

γ) Του π.δ. 88/2018 «Διορισμός Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α' 160).

δ) Του άρθρου 90 του «Κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» [άρθρο πρώτο του π.δ.63/2005 (Α' 98)].

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, δυνάμει του αρ. πρωτ.: 2811.8/ 50212/2018/03-07-2018 εγγράφου ΓΔΟΥ, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

1. Κυρώνεται η τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση, 1974» (ΠΑΑΖΕΘ – SOLAS '74), όπως αυτή υιοθετήθηκε την 21.05.2010 από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) με την Απόφαση MSC.290 (87)/21.05.2010 της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

2. Το κείμενο της απόφασης MSC.290(87)/21.05.2010, παρατίθεται σε πρωτότυπο στην Αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην Ελληνική γλώσσα ως «ΜΕΡΟΣ Α» και «ΜΕΡΟΣ Β», αντίστοιχα.

3. Σε περίπτωση αντίθεσης μεταξύ του αγγλικού και του ελληνικού κειμένου των τροποποιήσεων, που κυρώνονται με το διάταγμα αυτό, κατ'ισχύει το αγγλικό.

ΜΕΡΟΣ Α

(Αγγλικό Κείμενο)

RESOLUTION MSC. 290 (87)

(Adopted on 21 May 2010)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

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

RECALLING ALSO article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as «the Convention»), concerning the amendment procedure applicable to the Annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I thereof,

RECALLING FURTHER that among the strategic directions of the Organization relating to developing and maintaining a comprehensive framework for safe, se-

cure, efficient and environmentally sound shipping is the establishment of goal-based standards for the design and construction of new ships,

CONSIDERING that ships should be designed and constructed for a specified design life to be safe and environmentally friendly, so that, if properly operated and maintained under specified operating and environmental conditions, they can remain safe throughout their service life,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-seventh session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, 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 said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2011, 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 SOLAS 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 2012

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;

6. RESOLVES to review the progress towards the implementation of SOLAS regulation 11-1/3-10 in 2014 and, if proven necessary, to adjust the time periods set forth in paragraph 1 of the regulation.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

CHAPTER II-1

CONSTRUCTION - STRUCTURE, SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

Part A

General

Regulation 2 - Definitions

1 The following new paragraph 28 is added after the existing paragraph 27: «28 Goal-based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers means the International Goal-Based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers, adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.287(87), as may

be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I thereof.»

Part A-1

Structure of ships

2 The following new regulation 3-10 is added after the existing regulation 3-9:

«Regulation 3-10

Goal-based ship construction standards for bulk carriers and oil tankers

1 This regulation shall apply to oil tankers of 150 m in length and above and to bulk carriers of 150 m in length and above, constructed with single deck, top-side tanks and hopper side tanks in cargo spaces, excluding ore carriers and combination carriers:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 July 2016;

.2 in the absence of a building contract, the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 July 2017; or

.3 the delivery of which is on or after 1 July 2020.

2 Ships shall be designed and constructed for a specified design life to be safe and environmentally friendly, when properly operated and maintained under the specified operating and environmental conditions, in intact and specified damage conditions, throughout their life.

2.1 Safe and environmentally friendly means the ship shall have adequate strength, integrity and stability to minimize the risk of loss of the ship or pollution to the marine environment due to structural failure, including collapse, resulting in flooding or loss of watertight integrity.

2.2 Environmentally friendly also includes the ship being constructed of materials for environmentally acceptable recycling.

2.3 Safety also includes the ship's structure, fittings and arrangements providing for safe access, escape, inspection and proper maintenance and facilitating safe operation.

2.4 Specified operating and environmental conditions are defined by the intended operating area for the ship throughout its life and cover the conditions, including intermediate conditions, arising from cargo and ballast operations in port, waterways and at sea.

2.5 Specified design life is the nominal period that the ship is assumed to be exposed to operating and/or environmental conditions and/or the corrosive environment and is used for selecting appropriate ship design parameters. However, the ship's actual service life may be longer or shorter depending on the actual operating conditions and maintenance of the ship throughout its life cycle.

3 The requirements of paragraphs 2 to 2.5 shall be achieved through satisfying applicable structural requirements of an organization which is recognized by the Administration in accordance with the provisions of

regulation XI-1/1, or national standards of the Administration, conforming to the functional requirements of the Goal-based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers.

4 A Ship Construction File with specific information on how the functional requirements of the Goal-based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers have been applied in the ship design and construction shall be provided upon delivery of a new ship, and kept on board the ship and/or ashore and updated as appropriate throughout the ship's service. The contents of the Ship Construction File shall, at least, conform to the guidelines developed by the Organization.

ΜΕΡΟΣ Β

(Ελληνικό Κείμενο) ΑΠΟΦΑΣΗ MSC.290 (87)

(Υιοθετήθηκε την 21 Μαΐου 2010)

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ,

ΈΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ το άρθρο 28 (β) της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που αφορά στις λειτουργίες της Επιτροπής,

ΈΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ ΕΠΙΣΗΣ το άρθρο VIII (β) της Διεθνούς Σύμβασης Περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής Εν Θαλάσση (SOLAS), 1974, (στο εξής αποκαλούμενη ως «Σύμβαση»), που αφορά στη διαδικασία τροποποίησης που εφαρμόζεται στο Παράρτημα της Σύμβασης, πέραν από τις διατάξεις του κεφαλαίου I αυτού,

ΈΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ότι μεταξύ των στρατηγικών κατευθύνσεων του Οργανισμού σχετικά με την ανάπτυξη και τη διατήρηση ενός ολοκληρωμένου πλαισίου για ασφαλή, αποδοτική και περιβαλλοντικά ορθή ναυτιλία είναι η θέσπιση προτύπων βασισμένων σε στόχους για το σχεδιασμό και την κατασκευή νέων πλοίων ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ, ότι τα πλοία πρέπει να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται για συγκεκριμένη διάρκεια σχεδιασμού ώστε να είναι ασφαλή και φιλικά προς το περιβάλλον, ώστε, εάν λειτουργούν και συντηρούνται υπό καθορισμένες συνθήκες λειτουργίας και περιβάλλοντος, να μπορούν να παραμένουν ασφαλή καθ' όλη τη διάρκεια της υπηρεσιακής τους ζωής.

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ, κατά την ογδοηκοστή έβδομη της Σύνοδο, τις τροποποιήσεις στη Σύμβαση, όπως προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (i),

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VII (β) (iv) της Σύμβασης, τροποποιήσεις στη Σύμβαση, το κείμενο των οποίων παρατίθεται στο Παράρτημα της παρούσας απόφασης.

2. ΚΑΘΟΡΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (vi)(2) (ββ) της Σύμβασης ότι αυτές οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 1η Ιουλίου 2011 εκτός εάν πριν από την ημερομηνία αυτή, περισσότερες από το ένα τρίτο των Συμβαλλόμενων στη Σύμβαση Κυβερνήσεων ή των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων των οποίων ο συνδυασμένος εμπορικός στόλος αποτελεί όχι λιγότερο από το 50 τοις εκατό της συνολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχουν γνωστοποιήσει στον Οργανισμό τις αντιρρήσεις τους στις τροποποιήσεις.

3. ΠΡΟΣΚΑΛΕΙ τις Συμβαλλόμενες στη SOLAS Κυβερνήσεις να λάβουν υπόψη ότι, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β)(vii)(2) της Σύμβασης, οι τροποποιήσεις τίθενται σε ισχύ την 01η Ιανουαρίου 2012, μετά την αποδοχή τους σύμφωνα με την ανωτέρω παράγραφο 2.

4. ΚΑΛΕΙ τον Γενικό Γραμματέα, σε συμμόρφωση με το άρθρο VIII (β)(v) της Σύμβασης να διαβιβάσει επικυρωμένα αντίγραφα της παρούσας απόφασης, καθώς και το κείμενο από τις τροποποιήσεις που περιέχονται στο Παράρτημα, σε όλες τις Συμβαλλόμενες στην Σύμβαση Κυβερνήσεις.

5. ΚΑΛΕΙ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ τον Γενικό Γραμματέα, να διαβιβάσει αντίγραφα αυτής της απόφασης και του Παραρτήματος της στα Μέλη του Οργανισμού, που δεν αποτελούν Συμβαλλόμενες στη Σύμβαση Κυβερνήσεις.

6. ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ να αναθεωρήσει την πρόοδο προς την εφαρμογή του κανονισμού SOLAS II-1 / 3-10 το 2014 και, εάν αποδειχθεί αναγκαίο, να προσαρμόσει τις χρονικές περιόδους που ορίζονται στην παράγραφο 1 του κανονισμού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1974 (SOLAS, 1974) ΟΠΩΣ ΕΧΕΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙ ΚΕΦΑΛΑΙΟ II-1

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ – ΔΟΜΗ, ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ

ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΕΣ

ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΜΕΡΟΣ Α

ΓΕΝΙΚΑ

Κανονισμός 2 Ορισμοί

1. Η ακόλουθη νέα παράγραφος 28 προστίθεται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 27:

«28 Πρότυπα βασισμένα σε στόχους για την κατασκευή πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου και πετρελαιοφόρων δεξαμενοπλοίων, νοούνται τα διεθνή πρότυπα βασισμένα σε στόχους για την κατασκευή πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου και πετρελαιοφόρων δεξαμενοπλοίων, που υιοθετήθηκαν από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας με την απόφαση MSC.287 (87), όπως μπορούν να τροποποιηθούν από τον Οργανισμό, υπό τον όρο ότι τέτοιες τροποποιήσεις υιοθετούνται και τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου VIII της παρούσας Σύμβασης σχετικά με τις διαδικασίες τροποποίησης που εφαρμόζονται στο παράρτημα, εκτός του κεφαλαίου I».

Μέρος Α-1

Δομή πλοίων

Ο ακόλουθος νέος κανονισμός 3-10 προστίθεται μετά τον υπάρχοντα 3-9:

Κανονισμός 3-10

Προδιαγραφές κατασκευής πλοίων βασισμένων σε στόχους για πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και πετρελαιοφόρων δεξαμενοπλοίων

1 Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα πετρελαιοφόρα μήκους 150 μέτρων και άνω και στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου μήκους 150 μέτρων και άνω, τα οποία κατασκευάζονται με μονό κατάστρωμα, άνω πλευρικών δεξαμενών και κάτω πλευρικών δεξαμενών σε χώρους φορτίου, εξαιρουμένων των φορτηγών πλοίων μετα-

φοράς μεταλλεύματος και των πλοίων συνδυασμένων μεταφορών:

1. για τα οποία το συμβόλαιο ναυπήγησης τίθεται την 1η Ιουλίου 2016 ή αργότερα,

2. ελλείψει συμβάσεως ναυπήγησης η ημερομηνία τοποθέτησης της τρόπιδας ή η ημερομηνία κατά την οποία η κατασκευή της τρόπιδας βρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο την 1η Ιουλίου 2017 ή μετά, ή

3. η παράδοση των οποίων είναι την 1η Ιουλίου 2020 ή αργότερα.

2 Τα πλοία πρέπει να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται για καθορισμένη διάρκεια σχεδιασμού ώστε να είναι ασφαλή και φιλικά προς το περιβάλλον, όταν λειτουργούν και συντηρούνται σωστά, υπό τις καθορισμένες συνθήκες λειτουργίας και περιβάλλοντος, υπό άθικτες και καθορισμένες συνθήκες βλάβης καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής τους.

2.1 Ασφαλή και φιλικά προς το περιβάλλον σημαίνει ότι το πλοίο πρέπει να έχει επαρκή δύναμη, ακεραιότητα και σταθερότητα ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος απώλειας του πλοίου ή ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος λόγω δομικής βλάβης, συμπεριλαμβανομένης της κατάρρευσης, με αποτέλεσμα την πλημμύρα ή την απώλεια στεγανότητας.

2.2 Φιλικό προς το περιβάλλον περιλαμβάνει επίσης το να έχει κατασκευαστεί ένα πλοίο από υλικά για περιβαλλοντικά αποδεκτή ανακύκλωση.

2.3 Η ασφάλεια περιλαμβάνει επίσης τη δομή του πλοίου, τα εξαρτήματα και τις διατάξεις που εξασφαλίζουν ασφαλή πρόσβαση, έξοδο (διαφυγή), επιθεώρηση, σωστή συντήρηση και διευκόλυνση της ασφαλούς λειτουργίας.

2.4 Οι προσδιορισμένες λειτουργικές και περιβαλλοντικές συνθήκες καθορίζονται από την περιοχή στην οποία προτίθεται να δραστηριοποιηθεί το πλοίο καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του και καλύπτουν τις συνθήκες, συμπεριλαμβανομένων των ενδιάμεσων συνθηκών, οι οποίες προκύπτουν από εργασίες φορτίου και έρματος σε λιμένες, πλωτές οδούς και στη θάλασσα.

2.5 Η καθορισμένη διάρκεια σχεδιασμού είναι η ονομαστική περίοδος κατά την οποία το πλοίο θεωρείται ότι εκτίθεται σε συνθήκες λειτουργίας και/ή περιβάλλοντος και / ή στο διαβρωτικό περιβάλλον και χρησιμοποιείται για την επιλογή των κατάλληλων παραμέτρων σχεδιασμού του πλοίου. Ωστόσο, η πραγματική διάρκεια υπηρεσιακής ζωής του πλοίου μπορεί να είναι μεγαλύτερη ή μικρότερη ανάλογα με τις πραγματικές συνθήκες λειτουργίας και τη συντήρηση του πλοίου καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του.

3 Οι απαιτήσεις των παραγράφων 2 έως 2.5 επιτυγχάνονται με την ικανοποίηση των εφαρμοστέων διαρθρωτικών απαιτήσεων ενός οργανισμού που εξουσιοδοτείται από την Αρχή σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού XI-1/1 ή με τα εθνικά πρότυπα της Αρχής, σε συμμόρφωση με τις λειτουργικές απαιτήσεις των πρότυπων κατασκευής πλοίων για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και τα πετρελαιοφόρα.

4 Ένα αρχείο κατασκευής πλοίου με συγκεκριμένες πληροφορίες για τον τρόπο με τον οποίο εφαρμόστηκαν οι λειτουργικές απαιτήσεις των προτύπων βασισμένων σε στόχους για την κατασκευή πλοίων μεταφοράς χύδην

φορτίου και πετρελαιοφόρων δεξαμενοπλοίων κατά τον σχεδιασμό και την κατασκευή του πλοίου θα παρέχεται κατά την παράδοση νέου πλοίου και θα τηρείται επί του σκάφους εν πλώ και / ή στην ξηρά και θα επικαιροποιείται καταλλήλως καθ' όλη την υπηρεσιακή ζωή του πλοίου. Το περιεχόμενο του αρχείου κατασκευής πλοίου πρέπει τουλάχιστον να συμμορφώνεται με τις κατευθυντήριες γραμμές που διαμορφώθηκαν από τον Οργανισμό.

ΑΡΘΡΟ 2

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, 7 Σεπτεμβρίου 2018

Ο Υπουργός

ΦΩΤΙΟΣ - ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ

Αριθμ. 2222.1-1.2/66135/2018 (2)

Κύρωση τροποποιήσεων στη Διεθνή Σύμβαση περί Γραμμών Φορτώσεως, 1966 σύμφωνα με την απόφαση Α. 1082 (28) 04.12.2013 της Συνέλευσης (Assembly) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Των άρθρων 5,8 του α.ν. 391/1968 «Περί Κυρώσεως της Διεθνούς Συμβάσεως Περί Γραμμών Φορτώσεως, 1966» (Α' 125) και του άρθρου 29 της κυρωθείσας με το νόμο Συμβάσεως, όπως ισχύουν.

β) Του ν. 4150/2013 «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις» (Α' 102), όπως ισχύει.

γ) Του π.δ. 88/2018 «Διορισμός Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α' 160).

δ) Του άρθρου 90 του «Κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» [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, δυνάμει της υπ' αριθ. πρωτ. 2811.8/57868/2018/31-07-2018 Εισηγητικής Έκθεσης της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

1. Κυρώνονται οι τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης περί Γραμμών Φορτώσεως, 1966 σύμφωνα με την απόφαση Α. 1082 (28)/04.12.2013 της Συνέλευσης (Assembly) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

2. Το κείμενο της απόφασης Α. 1082 (28)/04.12.2013, παρατίθεται σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική γλώσσα ως «ΜΕΡΟΣ Α» και «ΜΕΡΟΣ Β», αντίστοιχα.

3. Σε περίπτωση αντίθεσης μεταξύ του αγγλικού και του ελληνικού κειμένου των τροποποιήσεων, που κυρώνονται με την απόφαση αυτή, κατ'εξουσιοδότηση του αγγλικού.

ΜΕΡΟΣ Α

(Αγγλικό Κείμενο)

Resolution A.1082(28)

Adopted on 4 December 2013 (Agenda item 15(a)) AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety,

NOTING proposed amendments to the International Convention on Load Lines, 1966 (1966 LL Convention) to shift the Winter Seasonal Zone off the southern tip of Africa further southward by 50 miles,

NOTING ALSO that the Maritime Safety Committee, at its ninetieth session, adopted the proposed amendments in accordance with article 29(3)(a) of the 1966 LL Convention,

HAVING CONSIDERED the proposed amendments to regulation 47 of the 1966 LL Convention,

1 ADOPTS, in accordance with article 29(3)(b) of the 1966 LL Convention, the amendments to regulation 47, set out in the annex to the present resolution;

2 REQUESTS the Secretary-General, in accordance with article 29(3)(b) of the 1966 LL Convention, to transmit certified copies of the present resolution and its annex to all Contracting Governments to the said Convention, for consideration and acceptance, and also to transmit copies to all Members of the Organization;

3 URGES all Governments concerned to accept the amendments at the earliest possible date;

4 RESOLVES that, should the entry into force of the aforementioned amendments take place following their unanimous in accordance with article 29(2) of the 1966 LL Convention, prior to entry into force based on their acceptance as requested by this resolution, this resolution shall become invalid.

Annex

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966 ANNEX II
Zones, areas and seasonal periods

Regulation 47 – Southern Winter Seasonal Zone

The existing text of regulation 47 is replaced by the following:

«The northern boundary of the Southern Winter Seasonal Zone is:

the rhumb line from the east coast of the American continent at Cape Tres Puntas to the point latitude 34° S, longitude 50° W, thence the parallel of latitude 34° S to longitude 16° E, thence the rhumb line to the point latitude 36° S, longitude 20° E, thence the rhumb line to the point latitude 34° S, longitude 30° E, thence along the rhumb line to the point latitude 35° 30' S, longitude 118° E, and thence the rhumb line to Cape Grim on the north-west coast of Tasmania; thence along the north

and east coasts of Tasmania to the southernmost point of Bruny Island, thence the rhumb line to Black Rock Point on Stewart Island, thence the rhumb line to the point latitude 47° S, longitude 170° E, thence along the rhumb line to the point latitude 33° S, longitude 170° W, and thence the parallel of latitude 33° S to the west coast of the American continent.

Seasonal periods:

WINTER: 16 April to 15 October

SUMMER: 16 October to 15 April»

ΜΕΡΟΣ Β

(Ελληνικό Κείμενο) ΑΠΟΦΑΣΗ Α.1082 (28)

Υιοθετήθηκε στις 04 Δεκεμβρίου 2013 (θέμα

ημερήσιας διάταξης 15(α))

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ, 1966

Η ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 15(j) της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού σχετικά με τις αρμοδιότητες της Συνέλευσης σε σχέση με τους κανονισμούς και τις οδηγίες που αφορούν τη θαλάσσια ασφάλεια,

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΣ τις προτεινόμενες τροποποιήσεις στη Διεθνή Σύμβαση Ίσαλων Γραμμών, 1966 (Σύμβαση Περί Γραμμών Φορτώσεως 1966) για τη μετατόπιση της Χειμερινής Εποχικής Ζώνης από τη νότια άκρη της Αφρικής προς τα νότια κατά 50 μίλια

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ ότι η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, στην ενενηκοστή σύνοδο της, υιοθέτησε τις προτεινόμενες τροποποιήσεις σύμφωνα με το άρθρο 29 (3) (α) της Σύμβασης Περί Γραμμών Φορτώσεως 1966,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ τις προτεινόμενες τροποποιήσεις στον κανονισμό 47 της Σύμβασης Περί Γραμμών Φορτώσεως 1966.

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο 29 (3) (β) της Σύμβασης Περί Γραμμών Φορτώσεως 1966, τις τροποποιήσεις στον κανονισμό 47 που παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης.

2. ΑΙΤΕΙ από τον Γενικό Γραμματέα, σύμφωνα με το άρθρο 29 (3) (β) της Σύμβασης Περί Γραμμών Φορτώσεως 1966 να διαβιβάσει επικυρωμένα αντίγραφα της παρούσας απόφασης και του παραρτήματός της σε όλες τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στην αναφερόμενη Σύμβαση, για εξέταση και αποδοχή καθώς επίσης να διαβιβάσει αντίγραφα σε όλα τα Μέλη του Οργανισμού.

3. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ όλες τις εμπλεκόμενες Κυβερνήσεις να αποδεχτούν τις τροποποιήσεις το συντομότερο δυνατό.

4. ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ότι, αν τεθούν σε ισχύ οι προαναφερθείσες τροποποιήσεις μετά την ομόφωνη αποδοχή τους σύμφωνα με το άρθρο 29 (2) της Σύμβασης Περί Γραμμών Φορτώσεως 1966, πριν από την έναρξη ισχύος με βάση την αποδοχή τους όπως απαιτείται από την παρούσα απόφαση, η παρούσα απόφαση καθίσταται άκυρη.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΕΡΙ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ, 1966 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II
Ζώνες, τομείς και εποχικές περιόδους

Κανονισμός 47 – Νότια Εποχική Ζώνη Χειμώνα

Το υπάρχον κείμενο του κανονισμού 47 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Το βορειότερο σύνορο της νοτιότερης εποχικής ζώνης χειμώνα είναι:

η λοξή γραμμή από την ανατολική ακτή της αμερικανικής ηπείρου στο Ακρωτήριο Tres Puntas μέχρι το σημείο γεωγραφικού πλάτους 34° N, γεωγραφικού μήκους 50° Δ, κατόπιν η παράλληλος γεωγραφικού πλάτους 34° N μέχρι γεωγραφικό μήκος 16° Α, κατόπιν η λοξή γραμμή μέχρι το σημείο γεωγραφικού πλάτους 36° N, γεωγραφικού μήκους 20° Α, κατόπιν η λοξή γραμμή μέχρι το σημείο γεωγραφικού πλάτους 34° N, γεωγραφικού μήκους 30° Α, κατόπιν κατά μήκος της λοξής γραμμής μέχρι το σημείο γεωγραφικού πλάτους 35° 30' N, γεωγραφικού μήκους 118° Α και κατόπιν η λοξή γραμμή έως το Ακρωτήριο Grim στη βορειοδυτική ακτή της Τασμανίας. εν συνεχεία, κατά μήκος των βόρειων και ανατολικών ακτών της Τασμανίας μέχρι το νοτιότατο σημείο της νήσου Bruny, κατόπιν η λοξή γραμμή μέχρι το Black Rock Point στη νήσο Stewart, κατόπιν η λοξή γραμμή μέχρι το σημείο γεωγραφικού πλάτους 47° N, γεωγραφικού μήκους 170° Α, κατόπιν η λοξή γραμμή μέχρι το σημείο γεωγραφικού πλάτους 33° N, γεωγραφικού μήκους 170° Δ και κατόπιν η παράλληλος γεωγραφικού πλάτους 33° N μέχρι τη δυτική ακτή της Αμερικανικής ηπείρου.

Εποχικές περιόδοι:

ΧΕΙΜΩΝΑΣ: 16 Απριλίου έως 15 Οκτωβρίου
ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ: 16 Οκτωβρίου έως 15 Απριλίου».

ΑΡΘΡΟ 2

Έναρξη ισχύος

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

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πειραιάς, 7 Σεπτεμβρίου 2018

Ο Υπουργός

ΦΩΤΙΟΣ - ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ

Αριθμ. 2222.1-1.2/66131/2018 (3)

Κύρωση τροποποιήσεων του Πρωτοκόλλου, 1988, που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση περί Γραμμών Φορτώσεως, 1966 σύμφωνα με την απόφαση MSC.345(91)/30.11.2012 της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Του άρθρου πρώτου και δεύτερου του Ν. 2209/1994 «Κύρωση του Πρωτοκόλλου, 1988, που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση περί Γραμμών Φορτώσεως, 1966 και άλλες διατάξεις» (Α'72), όπως ισχύουν.

β) Των άρθρων 5,8 του α.ν. 391/1968 «Περί Κυρώσεως της Διεθνούς Συμβάσεως Περί Γραμμών Φορτώσεως, 1966» (Α' 125) και του άρθρου 29 της κυρωθείσας με το νόμο Συμβάσεως, όπως ισχύουν.

γ) Του ν. 4150/2013 «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις» (Α' 102), όπως ισχύει.

δ) Του π.δ. 88/2018 «Διορισμός Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α' 160).

ε) Του άρθρου 90 του «Κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» [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, δυνάμει της υπ' αριθ. πρωτ. 2811.8/57896/2018/31-07-2018 Εισηγητικής Έκθεσης της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

1. Κυρώνονται οι τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου, 1988, που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση περί Γραμμών Φορτώσεως, 1966 σύμφωνα με την απόφαση MSC.345(91)/30.11.2012 της Επιτροπής Ναυτικής

Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

2. Το κείμενο της απόφασης MSC.345(91)/30-11-2012, παρατίθεται σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική γλώσσα ως «ΜΕΡΟΣ Α» και «ΜΕΡΟΣ Β», αντίστοιχα.

3. Σε περίπτωση αντίθεσης μεταξύ του αγγλικού και του ελληνικού κειμένου των τροποποιήσεων, που κυρώνονται με την απόφαση αυτή, κατισχύει το αγγλικό.

ΜΕΡΟΣ Α

(Αγγλικό Κείμενο)

ANNEX 9 RESOLUTION MSC.345(91)

(adopted on 30 November 2012)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE PROTOCOL

OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL

CONVENTION ON LOAD LINES, 1966,

AS AMENDED

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

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

RECALLING ALSO article VI of the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (hereinafter referred to as the «1988 Load Lines Protocol») concerning amendment procedures,

RECOGNIZING the need to improve clarity and standardize the application of damage stability requirements concerning initial conditions of loading and conditions of equilibrium for oil, chemical and gas tankers,

HAVING CONSIDERED, at its ninety-first session, amendments to the 1988 Load Lines Protocol proposed and circulated in accordance with paragraph 2(a) of article VI thereof,

1. ADOPTS, in accordance with paragraph 2(d) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, amendments to the 1988 Load Lines Protocol, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with paragraph 2(f)(ii) (bb) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, that the said amendments shall be deemed to have been

accepted on 1 January 2014, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 Load Lines Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of all the merchant fleets of all Parties, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with paragraph 2(g)(ii) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, the amendments shall enter into force on 1 July 2014 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 2(e) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to the 1988 Load Lines Protocol;

5. ALSO REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization, which are not Parties to the 1988 Load Lines Protocol.

* * *

ANNEX
AMENDMENTS TO ANNEX B TO THE PROTOCOL
OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL
CONVENTION ON LOAD LINES, 1966,
AS AMENDED
ANNEX I
Regulations for determining load lines
Chapter III Freeboards

Regulation 27 – Types of ships

Regulation 27(11) – Initial condition of loading

1 The first sentence of paragraph (b)(iv) is replaced by the following:

«50 per cent of the ship's total capacity of tanks and spaces fitted to contain each type of consumables and stores is allowed for.»

2 After the existing paragraph (b)(iv), a new paragraph (b)(v) is inserted as follows:

«(v) Ballast water tanks shall normally be considered to be empty and no free surface correction shall be made for them.»,

and the existing paragraphs (b)(v) and (b)(vi) are re-numbered as (b)(vi) and (b)(vii), accordingly.

3 The renumbered paragraph (b)(vi) is replaced by the following:

«(vi) Alternative treatment for free surface may be considered when developing the final condition for application of damage specified in regulation 27(12):

(aa) Method 1 (appropriate to virtual corrections). The virtual centre of gravity for the initial condition is determined as follows:

i. the loading condition shall be developed in accordance with paragraphs (i) to (iv);

ii. the correction for the free surfaces is added to the vertical centre of gravity;

iii. one virtual initial condition with all compartments empty is generated on summer load line draught with level trim, using the vertical centre of gravity from the above loading condition; and

iv. the damage cases will be checked for compliance with the damage stability criteria using the above initial condition.

(bb) Method 2 (appropriate to the use of actual free surface moments according to the assumed tank fillings for damage case). The virtual centre of gravity for the initial condition is determined as follows:

i. the loading condition shall be developed in accordance with paragraphs (i) to

(iv);

ii. one virtual initial condition for each damage case with liquid-filled compartments may be generated on summer load line draught with level trim, using the initial virtual condition with filled compartments generated on summer load line draught with level trim. Using the vertical centre of gravity and free surface correction from the above loading condition separate calculations for each damage case are performed, only the liquid-filled compartments to be damaged are left empty before damage; and

iii. the damage cases will be checked for compliance with the damage stability criteria using above initial conditions (one initial condition for each damage case).»

Regulation 27(13) – Condition of equilibrium

4 A new paragraph (g) is added after the existing paragraph (f), as follows:

«(g) Compliance with the residual stability criteria specified in paragraphs (a), (c), (d) and (e) above is not required to be demonstrated in service loading conditions using a stability instrument, stability software or other approved method.»

ΜΕΡΟΣ Β

(Ελληνικό Κείμενο)

ΑΠΟΦΑΣΗ MSC.345 (91)

(υιοθετήθηκε στις 30 Νοεμβρίου 2012)

ΚΥΡΩΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ
1988 ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ
ΠΕΡΙ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ, 1966,
ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ,

ΈΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ το Άρθρο 28(β) της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού σχετικά με τις αρμοδιότητες της Επιτροπής,

ΈΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ ΕΠΙΣΗΣ το άρθρο VI του Πρωτοκόλλου του 1988 που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση περί Γραμμών Φορτώσεως, 1966 (εφεξής αναφέρεται ως «Πρωτόκολλο των Γραμμών Φόρτωσης 1988»), σχετικά με τις διαδικασίες τροποποίησης.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ την ανάγκη βελτίωσης της σαφήνειας και τυποποίησης της εφαρμογής των απαιτήσεων σταθερότητας των ζημιών όσον αφορά τις αρχικές συνθήκες φόρτωσης και τις συνθήκες ισορροπίας των δεξαμενόπλοιων πετρελαίου, χημικών και αερίων.

ΈΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ, στην εννεηκοστή πρώτη σύνοδο της, τις τροποποιήσεις στο Πρωτόκολλο των Γραμμών Φόρτωσης 1988 πρότεινε και κοινοποίησε σύμφωνα με την παράγραφο 2(α) του άρθρου VI αυτής.

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με την παράγραφο 2(δ) του άρθρου VI του Πρωτοκόλλου των Γραμμών Φόρτωσης 1988, τις τροποποιήσεις στο Πρωτόκολλο Γραμμών Φόρ-

τωσης 1988, το κείμενο των οποίων παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης.

2. ΟΡΙΖΕΙ, σύμφωνα με την παράγραφο 2(στ)(ii) (ββ) του άρθρου VI του Πρωτοκόλλου των Γραμμών Φόρτωσης 1988, ότι οι αναφερόμενες τροποποιήσεις εκτιμούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 1η Ιανουαρίου 2014, εκτός εάν, πριν από εκείνη την ημερομηνία, περισσότερο από το ένα τρίτο των Μερών στο Πρωτόκολλο των Γραμμών Φόρτωσης 1988 ή των Μερών των οποίων ο συνδυασμένος εμπορικός στόλος αποτελεί, όχι λιγότερο από το 50% της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχει ενημερώσει σχετικά με την αντίθεσή τους απέναντι στις τροποποιήσεις,

3. ΚΑΛΕΙ τα ενδιαφερόμενα Μέρη να σημειώσουν ότι, σύμφωνα με την παράγραφο 2 (ζ) (ii) του άρθρου VI του Πρωτοκόλλου των Γραμμών Φόρτωσης 1988, οι τροποποιήσεις τίθεται σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2014 με την αποδοχή τους, σύμφωνα με την ανωτέρω παράγραφο 2,

4. ΑΙΤΕΙ από τον Γενικό Γραμματέα, προς συμμόρφωση με τις διατάξεις της παραγράφου 2(ε) του άρθρου VI του Πρωτοκόλλου των Γραμμών Φόρτωσης 1988, να διαβιβάσει αντίγραφο της παρούσας απόφασης και το κείμενο των τροποποιήσεων που περιέχεται στο παράρτημα σε όλες τις Συμβαλλόμενες στο Πρωτόκολλο των Γραμμών Φόρτωσης 1988, Μέρη- Κυβερνήσεις

5. ΑΙΤΕΙ ΕΠΙΣΗΝ από τον Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφο της παρούσας απόφασης και του παραρτήματος της στα Μέλη του Οργανισμού, που δεν είναι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στο Πρωτόκολλο των Γραμμών Φόρτωσης 1988.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β
ΣΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ 1988 ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΗ
ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΕΡΙ ΓΡΑΜΜΩΝ
ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ, 1966, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
Κανονισμοί για τον καθορισμό
γραμμών φορτώσεως
Κεφάλαιο III
Έξαλα

Κανονισμός 27- Τύποι πλοίων

Κανονισμός 27(11) - Αρχική κατάσταση φόρτωσης

1. Η πρώτη πρόταση της παραγράφου (β) (iv) αντικαθίσταται με την ακόλουθη:

«Το 50% της συνολικής χωρητικότητας των δεξαμενών και των χώρων που έχουν τοποθετηθεί για να περιέχουν κάθε είδος αναλώσιμων και προμηθειών επιτρέπεται για.»

2. Σε συνέχεια της υφισταμένης παραγράφου (β) (iv), μια νέα παράγραφος (β) (v) παρεμβάλλεται ως ακολούθως:

«(v) οι δεξαμενές έρματος κανονικά θα θεωρούνται ότι είναι άδειες και δεν θα γίνεται καμία διόρθωση ελεύθερης επιφάνειας για αυτές»

Και οι υφισταμένες παράγραφοι (β) (v) και (β) (vi) επαναριθμούνται ως (β) (vi) και (β) (vii), αντίστοιχα.

3. Η επαναριθμημένη παράγραφος (β) (vi) αντικαθίσταται με την ακόλουθη:

«(vi) Εναλλακτική μεταχείριση ελεύθερης επιφάνειας μπορεί να ληφθεί υπόψη κατά την ανάπτυξη της τελικής κατάστασης για την εφαρμογή της βλάβης σύμφωνα με τον Κανονισμό 27 (12):

(αα) Μέθοδος 1 (κατάλληλο για εικονικές διορθώσεις). Το εικονικό κέντρο βάρους για την αρχική κατάσταση ορίζεται ως ακολούθως:

i. η κατάσταση φόρτωσης αναπτύσσεται σύμφωνα με τις παραγράφους (i) έως (iv),

ii. η διόρθωση για ελεύθερες επιφάνειες προστίθεται στο κατακόρυφο κέντρο βάρους,

iii. μία εικονική αρχική κατάσταση με όλα τα διαμερίσματα κενά, δημιουργείται για τη γραμμή φόρτωσης θέρους στην ισοβύθιστη κατάσταση, χρησιμοποιώντας το κατακόρυφο κέντρο βάρους από την παραπάνω κατάσταση φόρτωσης και

iv. οι περιπτώσεις βλαβών θα ελέγχονται για συμμόρφωση με τα κριτήρια ευστάθειας κατόπιν βλάβης χρησιμοποιώντας την παραπάνω αρχική κατάσταση.

(ββ) Μέθοδος 2 (κατάλληλο στην χρήση πραγματικών ροπών ελεύθερης επιφάνειας σύμφωνα με την υποθετική πλήρωση δεξαμενής σε περίπτωση βλάβης). Το εικονικό κέντρο βάρους για την αρχική κατάσταση ορίζεται ως ακολούθως:

i. η κατάσταση φόρτωσης αναπτύσσεται σύμφωνα με τις παραγράφους (i) έως (iv),

ii. μια εικονική αρχική κατάσταση για κάθε περίπτωση βλάβης με τα γεμάτα με υγρά διαμερίσματα, δημιουργείται για τη γραμμή φόρτωσης θέρους στην ισοβύθιστη κατάσταση, χρησιμοποιώντας την εικονική αρχική κατάσταση με τα γεμάτα διαμερίσματα η οποία έχει δημιουργηθεί στη γραμμή φόρτωσης θέρους στην ισοβύθιστη κατάσταση. Χρησιμοποιώντας το κατακόρυφο κέντρο βάρους και τη διόρθωση για τις ελεύθερες επιφάνειες από την ανωτέρω κατάσταση φόρτωσης, εκτελούνται ξεχωριστοί υπολογισμοί για κάθε περίπτωση βλάβης, αφήνοντας κενά πριν από την βλάβη μόνο τα γεμάτα με υγρά διαμερίσματα τα οποία πρόκειται να υποστούν βλάβη, και

iii. οι περιπτώσεις βλάβης ελέγχονται για την συμμόρφωση με τα κριτήρια ευστάθειας κατόπιν βλάβης χρησιμοποιώντας τις παραπάνω αρχικές καταστάσεις (μια αρχική κατάσταση για κάθε περίπτωση βλάβης)».

Κανονισμός 27(13) – Κατάσταση ισορροπίας

4 Μια νέα παράγραφος (ζ) προστίθεται μετά την υφιστάμενη παράγραφο (στ), ως ακολούθως:

«(ζ) Συμμόρφωση με τα κριτήρια που προσδιορίζονται στις ανωτέρω παραγράφους (α), (γ), (δ) και (ε) δεν απαιτείται να επιδεικνύεται για τις καταστάσεις φόρτωσης υπηρεσίας, με τη χρήση οργάνου ευστάθειας, λογισμικού ευστάθειας ή άλλης εγκεκριμένης μεθόδου».

Άρθρο 2

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, 7 Σεπτεμβρίου 2018

Ο Υπουργός

ΦΩΤΙΟΣ - ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ