

# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ  
ΤΗ 25 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1968

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ  
218

### ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

#### ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

632. Περί αντικατάστασης του άρθρου 47 του από 31.8.1955 Β. Δ. «περί ραδιοτηλεγραφικής και ραδιοτηλεφωνικής υπηρεσίας ελληνικών εμπορικών πλοίων. 1
633. Περί έγκρισεως και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού «περί συναγεμίου και γυμνασίων εις τὰ εμπορικά πλοία». . . . . 2
634. Περί έγκρισεως και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού «περί ευσταθίας έπιβατηγών πλοίων». . . . . 3
635. Περί έγκρισεως και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού «περί τροποποιήσεως του δια του ύπ' αριθ. 644) 1967 Β.Δ. έγκριθέντος Κανονισμού «περί ένδειατ-σεως και καθορισμού αριθμού έπιβατών έπιβατηγών πλοίων. . . . . 4

#### ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΗΜΑΡΤΗΜΕΝΩΝ

- Διόρθωσις ήμαρτημένων εις το ύπ' αριθ. 1044)66 Β. Δ. άρμοδιότητος Υπουργείου Έσωτερικών. . . . . 5
- Διόρθωσις ήμαρτημένων εις το ύπ' αριθ. 536)1968 Β.Δ. άρμοδιότητος Υπουργών Έσωτερικών, Έξωτερικών και Δημοσίας Τάξεως. . . . . 6
- Διόρθωσις ήμαρτημένων εις το ύπ' αριθ. 542)68 Β. Δ. άρμοδιότητος Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας. . . . . 7

### ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

(1)

#### Β. ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 632

Περί αντικαταστάσεως του άρθρου 47 του από 31.8.1955 Β.Δ. «περί ραδιοτηλεγραφικής και ραδιοτηλεφωνικής υπηρεσίας ελληνικών εμπορικών πλοίων».

#### ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντες ύπ' όψιν:

1. Το άρθρον 9 παρ. 1 του Ν. 4797)1930 «περί όργανώσεως της ραδιοτηλεφωνικής και ραδιοτηλεγραφικής υπηρεσίας του Κράτους».

2. Το άρθρον 12 παρ. 5 του αυτού ως άνω νόμου, ως προσετέθη δια του άρθρου 1 του Νόμου 5524)1932 «περί τροποποιήσεως του Νόμου 4797)1930».

3. Το άρθρον 5 παρ. 1 δ' του Ν.Δ. 4258)1962 «περί κυρώσεως της υπογραφείσης εν Λονδίνω Διεθνούς Συμβάσεως «περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση 1960 και περί άλλων τινών διατάξεων άφορωσών εις την μεταφοράν μεταναστών» εν συνδυασμῶ πρὸς το άρθρον 4 του Νόμου 4473) 1965 «περί έλέγχου της ναυσιπλοίας, Έπιθεωρήσεως Έμπορικῶν Πλοίων και άλλων τινών διατάξεων».

4. Την ύπ' αριθ. 433)1938 γνωμοδότησιν του Συμβουλίου της Έπικρατείας.

Προτάσει των Έμετέρων επί της Έμπορικῆς Ναυτιλίας και Συγκοινωνιῶν Υπουργῶν, άπεφασίσασμεν και διατάσσομεν:

Άρθρον 1.

Το άρθρον 47 του από 31.8.55 Β.Δ. «περί ραδιοτηλεγραφικής και ραδιοτηλεφωνικής υπηρεσίας ελληνικών εμπορικών πλοίων» αντικαθίσταται ως κάτωθι:

Άρθρον 47.

Τεχνικά στοιχεία ραδιοτηλεφωνικής εγκαταστάσεως.

1. Η ραδιοτηλεφωνική εγκατάστασις θά περιλαμβάνη ένα πομπόν, ένα δέκτην και μίαν πηγήν ενεργείας.

2. Ο πομπός θά είναι μετά λυχνιῶν ή κρυσταλλοτριβῶν (TRANSISTORS) ισχύος ούχι μικροτέρας τῶν 40 W εις την κεραίαν, σταθεράς συχνότητος, της σταθερότητος εξασφαλιζομένης δια κρυστάλλου, εις κανονικῆς δὲ συνθήκας λειτουργίας θά έχη ποσοστὸν διαμορφώσεως τουλάχιστον έβδομηκοντα επί τοίς εκατόν (70 ο)ο) εις την μεγίστην ισχύν.

3. Ο πομπός θά είναι ικανός νά μεταδίδη επί της ραδιοτηλεφωνικής συχνότητος κινδύνου (2.182) χ.κ.) και επί δύο τουλάχιστον έτέρων συχνοτήτων εις τὰς ακόλουθους ζώνας:

- |    |        |       |     |       |      |
|----|--------|-------|-----|-------|------|
| α) | Μεταξύ | 1605  | και | 3800  | χ.κ. |
| β) | »      | 4063  | »   | 4133  | »    |
| γ) | »      | 8195  | »   | 8265  | »    |
| δ) | »      | 12330 | »   | 12400 | »    |
| ε) | »      | 16460 | »   | 16630 | »    |

Έξαιρουῦνται της υποχρεώσεως νά φέρωσι πομπούς ύψηλῶν συχνοτήτων (βραχεία) τὰ κάτω τῶν 500 κ.ο.χ. φορτηγά πλοία.

4. Η τροφοδότησις του πομπού δια τὰ άνω τῶν 250 κ.ο.χ. φορτηγά πλοία ως και δια τὰ έπιβατηγά ανεξαρτήτως χωρητικότητος, θά πραγματοποιηται εκ της κυρίας πηγῆς ηλεκτρικής ενεργείας του σκάφους, ως επίσης και μιᾶς ανεξαρτήτου συστοιχίας συσσωρευτῶν άνω τῶν 100 άμπερωρίων ώστε νά εξασφαλιζήται ή εκπομπή εις περίπτωσιν κινδύνου επί εξ (6) συνεχεῖς ώρας.

Εις ήν περίπτωσιν ή τροφοδότησις του πομπού δὲν είναι δυνατόν νά πραγματοποιηθῆ εκ της κυρίας πηγῆς ενεργείας του σκάφους, αὐτη θά εξασφαλιζήται εκ δύο άπαραιτήτως ανεξαρτήτων συστοιχιῶν συσσωρευτῶν άνω τῶν 100 άμπερωρίων ώστε νά παρέχεται ήλεκτρική ενεργεια επί εξ (6) συνεχεῖς ώρας.

5. Ο δέκτης θά είναι μετά λυχνιῶν ή κρυσταλλοτριβῶν ρυθμιζόμενος και άνευ κρυστάλλων ικανός δὲ νά λαμβάνη σήματα κατηγορίας Α1, Α2, Α3 εις τὰς ζώνας μεταξύ 250—500 χ.κ., ως επίσης και μεταξύ 600—24000 χ.κ. θά έχη άρκητην εύαισθησίαν ώστε νά μεταδίδη σήματα δια μεγαφώνου όταν ή έντασις εις την είσοδον αὐτῆς είναι χαμηλῆς τάσεως μέχρι 50 μικροβόλτ.

4. Τυτόχρονης ή επί τούτω όριζομένη όμοχειρία πυροσβεστών ένδύεται την έξάρτησιν πυροσβεστού και μεταβαίνει εις τον τόπον τής έστίας τής ύποτιθεμένης πυρκαϊάς. Οί πλησίον σολήνες πυρκαϊάς δέον να έκτυλίσσωνται και ύδωρ να έκτοξεύεται δι' αυτών.

5. Έπαρκής αριθμός φορητών πυροσβεστήρων δέον να είναι έτοιμος πρός έμεσον χρήσιν και οί άνδρες να εκπαιδεύωνται εις την χρήσιν του καταλλήλου τύπου αναλόγως του είδους τής πυρκαϊάς.

6. Μέλη του πληρώματος όριζόμενα επί τούτω δέον να εκπαιδεύωνται εις τó κλείσιμον των άνοιγμάτων ήτοι θυρίδων, θυρών, έξαεριστήρων και των πέριξ τής καπνοδόχου τοιούτων, πρός τον σκοπόν όπως περιορίζεται ή έίσοδος άέρος εις τον χώρον ένθα ή πυρκαϊά. Ειδική μέριμνα λαμβάνεται ίνα άπομονοϋται ό χώρος ούτος (ίδια δέ ό των κλιμάκων) έκ του ύπολοίπου πλοίου.

7. Πρός τούτοις τó πλήρωμα δέον να είναι ένημερωμένον περί τής θέσεως, του έλέγχου και χειρισμών των έξαεριστήρων, άντλιών πετρελαίου, βαλβίδων δεξαμενών έλαίου κλπ.

8. Αί μόνιμοι έγκαταστάσεις κατασβέσεως πυρκαϊάς, (ώς τοιούτων νοουμένων των έγκαταστάσεων κατασβέσεως δια διαξειδίου του άνθρακος ά-τιμού και άφρου, των έγκαταστάσεων αυτόματου ραντισμού δι' ύδατος ως επίσης και των αυτόμάτων συσκευών άνακαλύψεως και σημάνεως πυρκαϊάς) έλέγχονται δια πραγματικής δοκιμής, έφ' όσον τούτο είναι πρακτικώς δυνατόν και σκόπιμον.

9. Αί όμοχειρίαί κατασβέσεως πυρκαϊάς δέον να έξασκώνται εις την χρήσιν των προσωπίδων καπνού ή λοιπών άναπνευστικών συσκευών διατιθεμένων ύπό του πλοίου. Τα μέσα έπείγουσης ανάγκης (ως φορητά ήλεκτρικά μηχανοτρύπανα, πελέκεις, λυχνίαί κλπ.) προσκομίζονται επί τόπου και φέρονται παρά των ύπευθύνων κατά την έκτέλεσιν του γυμνασίου.

10. Το σύστημα σημάνεως πυρκαϊάς και αί συσκευαί άνακαλύψεως ταύτης δέον να έπιθεωρώνται τακτικώς και να πιστοποιήται ή καταλληλότης αυτών πρός άμεσον χρήσιν.

11. Το Γυμνάσιον πυρκαϊάς δέον να έκτελήται:

α) εις τά έπιβατηγά πλοία κατά χρονικά διαστήματα ούχι μείζονα τής έβδομάδος.

β) εις τά φορητά πλοία κατά χρονικά διαστήματα ούχι μείζονα του μηνός.

"Άρθρον 12.

Μνησία έν τῷ ήμερολογίῳ.

1. Ο πλοίαρχος παντός πλοίου οφείλει να καταχωρή εις τó ήμερολόγιον του πλοίου έγγραφην περί των έκάστοτε έκτελουμένων γυμνασίων ως και τυχόν παρατηρήσεων έπ' αυτών και εις περίπτωσιν μη έκτελέσεως τούς λόγους τής μη πραγματοποίησεως.

2. Άνεξαρτήτως των ύπό του παρόντος Κανονισμού καθοριζόμενων χρονικών διαστημάτων έκτελέσεως γυμνασίου, ή Έπιθεώρησις Έμπορικῶν Πλοίων και αί κατά τόπους Λιμενικαί Αρχαί δύνανται έκτάκτως να διατάσσουν την έκτέλεσιν των έν τῷ παρόντι Κανονισμῷ γυμνασίων.

"Άρθρον 13.

Κυρώσεις.

Πάσα παράβασις των διατάξεων του παρόντος Κανονισμού υπόκειται εις τας ύπό του άρθρου 11 του νόμου 4473)1965 «περί έλέγχου τής ναυσιπλοίας κλπ.» προβλεπομένας κυρώσεις.

Έν Πειραιεί τῆ 20 'Ιουνίου 1968

Ο Διευθυντής τής ΕΕΠ  
Πλοίαρχος (Λ.Σ.) ΔΗΜ. ΓΙΑΚΟΣ

"Άρθρον Δεύτερον.

Άπό τής εφαρμογής του ως άνω Κανονισμού καταργούνται:

α) Ο δια τής ύπ' αριθ. 26510)17.12.1928 άποφάσεως του Υπουργού Ναυτικών έγκριθείς Κανονισμός «περί γυμνασίου καθαιρέσεως των λέμβων των έμπορικῶν πλοίων. (ΦΕΚ 97 Β')1928).

β) Η παράγραφος 1 του άρθρου 16 του Κανονισμού έργασίας επί των έλληνικῶν φορητῶν πλοίων όλικής χωρητικότητος 800 κόνων και άνω. (ΦΕΚ 539 Α')1939).

Εις τον Ημέτερον επί τής Έμπορικῆς Ναυτιλίας Υπουργόν, άνατίθεμεν την δημοσίευσιν και έκτέλεσιν του παρόντος.

Έν Αθήναις τῆ 13 Αύγουστου 1968

Έν Ονόματι του Βασιλέως

Ο ΑΝΤΙΒΑΣΙΛΕΥΣ  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΖΩΓΙΤΑΚΗΣ

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
ΙΩΑΝ. ΧΟΛΕΒΑΣ

(3)

Β. ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 634

Περί έγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού «περί ευσταθείας έπιβατηγῶν πλοίων».

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ  
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντες ύπ' όψιν:

1. Το άρθρον 5 παρ. 1 έδάφιον δ και τó άρθρον 10 του Ν.Δ. 4258)1962 «περί κυρώσεως τής ύπογραφείσης έν Λονδίνῳ Διεθνούς Συμβάσεως) περί ασφαλείας τής άνθρωπίνης ζωής έν θαλάσση 1960» και περί άλλων τινῶν διατάξεων άφορασῶν εις την μεταφοράν μεταναστών» (Φ.Ε.Κ. 183 Α) 12.11.1962).

2. Το άρθρον 4 του νόμου 4473)1965 «περί έλέγχου τής ναυσιπλοίας, Έπιθεωρήσεως Έμπορικῶν Πλοίων και άλλων τινῶν διατάξεων».

3. Το άρθρον 1 παρ. 1 έδάφιον (γ) του Ν. 3141)1955 «περί συστάσεως παρά τῷ Υ.Ε.Ν. Συμβουλίου Έμπορικῆς Ναυτιλικῆς».

4. Τῆν από 5.7.1968 γνωμοδότησιν του Συμβουλίου Έμπορικῆς Ναυτιλικῆς.

5. Τῆν ύπ' αριθ. 417)1968 γνωμοδότησιν του Συμβουλίου τής Έπικρατείας, πρότασι του ήμετέρου επί τής Έμπορικῆς Ναυτιλίας Υπουργού, άπεφασίσαμεν και διατάσσομεν:

"Άρθρον μόνον.

1. Έγκρίνεται και τίθεται εις εφαρμογήν ό ύπό τής Έπιθεωρήσεως Έμπορικῶν Πλοίων καταρτησθείς κανονισμός «περί ευσταθείας έπιβατηγῶν πλοίων».

2. Άπό τής εφαρμογής του παρόντος καταργείται: ό δια του ύπ' αριθ. 408)1961 Β. Διατάγματος έγκριθείς Κανονισμός «περί δοκιμῶν ευσταθείας έπιβατηγῶν και φορητῶν πλοίων» καθ' ό μέρος ούτος άφορᾷ τά έπιβατηγά πλοία.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

«Περί ευσταθείας έπιβατηγῶν πλοίων».

"Άρθρον 1.

Ό ρι σ μ ο ί.

1. Έπιβατηγῶν πλοίων: Είναι τó πλοίον τó όποιον μεταφέρει πλείονας των δώδεκα έπιβατῶν.

2. Έπιβάτης: Θεωρεῖται πᾶν πρόσωπον έκτός:

α) του πλοίαρχου και των μελῶν του πληρώματος ή άλλων προσώπων χρησιμοποιοιμένων ή άσχολουμένων ύπό οίανδήποτε ιδιότητα έν τῷ πλοίῳ δια τās ανάγκας του πλοίου και β) των κάτω του ένδς έτους παιδῶν.

3. Νέον πλοίον: Θεωρεῖται πλοίον του όποιου ή τρόπις έτέθη την ήμέραν τής έναρξεως τής ισχύος του παρόντος Κανονισμού ή μεταγενεστέρως. Ουσύτως φορητῶν πλοίων του όποιου ή μετασκευή εις έπιβατηγῶν ήρξατο κατά ή μετά την ήμερομηνίαν ταύτην θεωρεῖται: ως νέον πλοίον.

4. Ὑπάρχον πλοῖον: Θεωρεῖται πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον δὲν εἶναι νέον.

5. Διεθνῆς πλοῦς: Εἶναι ὁ πλοῦς ἐκ τῆς Ἑλλάδος εἰς τινὰς λιμένας ἐκτὸς αὐτῆς ἢ καὶ ἀντιστρόφως.

6. Μακρὸς διεθνῆς πλοῦς: Εἶναι ὁ Διεθνῆς πλοῦς ὅστις δὲν εἶναι βραχύς.

7. Βραχύς Διεθνῆς πλοῦς: Εἶναι ὁ Διεθνῆς πλοῦς κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὁποῖου τὸ πλοῖον δὲν ἀπομακρύνεται πλέον τῶν 200 μιλίων ἀπὸ λιμένος ἢ τόπου ὅπου οἱ ἐπιβάται καὶ τὸ πλήρωμα θὰ ἦτο δυνατόν νὰ τεθοῦν ἐν ἀσφαλείᾳ καὶ ἐφ' ὅσον ἡ ἀπόστασις μεταξὺ τοῦ τελευταίου λιμένος προσηγύστεως τῆς χώρας ἐξ ἧς ἀρχεται τὸ ταξιδίον καὶ τοῦ τελικοῦ λιμένος προορισμοῦ δὲν ὑπερβαίνει τὰ 600 ναυτικά μίλια.

8. Πλοῦς Ἀκτοπλοίας: Θεωρεῖται ὁ πλοῦς μεταξὺ δύο ἢ περισσοτέρων λιμένων ἢ ὄρμων, ἐφ' ὅσον ὁ πλοῦς οὗτος δὲν εἶναι περιωρισμένης ἐκτάσεως ἢ τοπικός.

9. Πλοῦς περιωρισμένης ἐκτάσεως: Θεωρεῖται ὁ βραχυχρόνιος πλοῦς ἐντὸς τοῦ αὐτοῦ ἢ συναρκομένων ὄρμων ἢ προητισμένων περιοχῶν, ὅστις διενεργεῖται συνήθως κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἡμέρας.

10. Τοπικός πλοῦς: Θεωρεῖται ὁ πλοῦς μεταξὺ λιμένων ἢ ὄρμων κειμένων ἀπ' ἀλλήλων εἰς ἀπόστασιν μὴ ὑπερβαίνουσαν τὰ 6 μίλια κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὁποῖου τὸ πλοῖον δὲν ἀπομακρύνεται τῶν ἀκτῶν περισσότερο τῶν 3 μιλίων.

11. Τὸ μίλιον: Λαμβάνεται ἴσον πρὸς 6080 πόδας ἢ 1852 μέτρα.

#### Ἄρθρον 2.

##### Ἐφαρμογαί.

1. Ὁ παρῶν Κανονισμὸς ἔχει ἐφαρμογὴν μόνον εἰς τὰ Ἐπιβατηγὰ πλοῖα. Οὕτως ὁσάκις εἰς τὸν Κανονισμὸν τοῦτον ὑπάρχει ἡ λέξις «πλοῖον» θεωρεῖται ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι Ἐπιβατηγόν.

2. Ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς παραγράφου 4 τοῦ παρόντος ἄρθρου, ὁ παρῶν Κανονισμὸς ἐφαρμόζεται εἰς τὰ νέα πλοῖα.

3. Ὁ παρῶν Κανονισμὸς ἐφαρμόζεται εἰς τὰ πλοῖα ἐκτοπίματος. Αἱ ἐπιπρόσθετοι συνθήκαι εὐσταθείας τῶν πλοίων δυναμικῆς ἀντίσεως, θὰ ἐξετάζονται βάσει τῶν προτάσεων τῶν κατασκευαστῶν τῶν πλοίων τούτων καὶ τῶν σχετικῶν Κανονισμῶν τῆς ἀρμοδίας Κρατικῆς Ἀρχῆς τῆς Χώρας εἰς ἣν κατασκευάζονται τὰ πλοῖα δυναμικῆς ἀντίσεως.

Τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα θὰ ὑποβάλλονται εἰς τὴν Ε.Ε.Π. μερίμνη τοῦ πλοιοκτῆτου.

4. Ὁ καθορισμὸς τῶν ἐπιβατῶν τῶν ὑπαρχόντων καὶ ἤδη δρομολογημένων πλοίων ἀπὸ πλευρᾶς ἀπαιτήσεων εὐσταθείας θὰ ἐκτελεῖται τοῦ λοιποῦ βάσει τῶν ἀναγραφόμενων εἰς τὸ ἄρθρον 8, τὴν παράγραφον 1 (α) τῶν ἄρθρων 11, 12 καὶ 13 καὶ τὸ ἄρθρον 14.

5. Εἰς τὸν παρόντα Κανονισμὸν ἐξετάζεται ἡ εὐστάθεια τῶν πλοίων εἰς τὴν ἄδικτον κατάστασιν.

Αἱ ἀπαιτήσεις εὐσταθείας κατόπιν ἐλάβης ἀναφέρονται εἰς τὸν Κανονισμὸν «περὶ στεγανῆς ὑποδιαρέσεως καὶ εὐσταθείας ἐναντι ἐλάβης τῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων».

#### Ἄρθρον 3.

##### Κατηγορίαι πλοίων.

1. Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ τὰ πλοῖα κατατάσσονται εἰς τὰς κάτωθι κατηγορίας:

α) Κατηγορία I: Πλοῖα ἐκτελοῦντα Μακροὺς Διεθνεῖς πλόας.

β) Κατηγορία II: Πλοῖα ἐκτελοῦντα βραχεῖς Διεθνεῖς πλόας.

γ) Κατηγορία III: Πλοῖα ἐκτελοῦντα πλόας Ἀκτοπλοίας.

δ) Κατηγορία IV: Πλοῖα ἐκτελοῦντα πλόας περιωρισμένης ἐκτάσεως.

ε) Κατηγορία V: Πλοῖα ἐκτελοῦντα τοπικοὺς πλόας.

#### Ἄρθρον 4.

##### Πεῖραμα εὐσταθείας.

1. Σκοπὸς τοῦ πειράματος εὐσταθείας εἶναι ὁ προσδιορισμὸς τῆς θέσεως τοῦ Κέντρου βάρους τοῦ πλοίου.

2. Ἡ ἐκτέλεσις τοῦ πειράματος εὐσταθείας ἐπιβάλλεται:

α) Εἰς ἅπαντα τὰ νέα πλοῖα.

β) Εἰς ἅπαντα τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα, ἅτινα πρόκειται νὰ ἀναγνωρισθοῦν καὶ νὰ δρομολογηθοῦν μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

γ) Ὅσάκις εἰς ὑπάρχοντα πλοῖα ἔχουν λάβει χώραν σοβαραὶ μετασκευαὶ ἢ εὐρείας ἐκτάσεως ἐπισκευαί, ἀλλοιοῦνται κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ε.Ε.Π. τὴν κατανομήν τῶν βαρῶν τοῦ πλοίου.

δ) Ὅποτεδήποτε ἄλλοτε εἶναι ἀπαραίτητον κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ε.Ε.Π. νὰ διαπιστωθῇ ἡ θέσις τοῦ Κέντρου βάρους τοῦ πλοίου.

3. Τὸ πείραμα εὐσταθείας ἐκτελεῖται ὑπὸ Διπλωματούχου Ναυπηγοῦ, ὀριζομένου ὑπὸ τοῦ πλοιοκτῆτου, συμπαρασταμένου ὁποσδήποτε καὶ Ναυπηγοῦ τῆς Ε.Ε.Π.

4. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἀπαλλάξῃ τῆς ἐκτέλεσεως τοῦ πειράματος εὐσταθείας ὀρισμένον πλοῖον ἐφ' ὅσον:

α) Ἐχει ἤδη ἐκτελεσθῆ πείραμα εὐσταθείας κατὰ τρόπον ἱκανοποιούντα τὴν Ε.Ε.Π. καὶ ἐν τῷ μεταξὺ δὲν ἔχει μεταβληθῆ ἢ κατὰστασις τοῦ πλοίου.

β) Ἐχει ἤδη ἐκτελεσθῆ πείραμα εὐσταθείας ἐπὶ ἀδελφοῦ πλοίου, γενομένου ἤδη παραδεκτοῦ ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π.

5. Κατὰ τὸν καθορισθῆσόμενον ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. χρόνον διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ πειράματος εὐσταθείας, τὸ πλοῖον δέν νὰ εἶναι καθ' ὅλα ἔτοιμον ὡς ἀκαλοῦθως:

α) Νὰ εὐρίσκειται ἐντὸς μονίου δεξαμενῆς ἢ νὰ εἶναι πρυμοδετημένον ἢ καταλλήλως παραβεβλημένον εἰς ὑψηλὸν κρηπίδωμα προφυλασσόμενον ἀπὸ πλευρικοὺς ἀνέμους ἢ κυματισμούς, οἱ δὲ κάλοι προσδέσεως καὶ αἱ ἀλύσεις τῶν ἀγκυρῶν αὐτοῦ νὰ εἶναι χαλαρωμένοι κατὰ τρόπον μὴ παρεμποδίζοντα τὴν ἐλευθέραν ἐγκαρσίαν κλίσιν τοῦ πλοίου.

β) Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πειράματος, ὅλα τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου κινητὰ βάρη πρέπει νὰ εἶναι τοποθετημένα εἰς τὰς κανονικὰς θέσεις τῶν.

γ) Ἀπασαὶ αἱ δεξαμεναὶ ὑγρῶν καυσίμων, ἐλαίου καὶ ὕδατος πάσης χρήσεως, δέον νὰ εἶναι τελείως κεναὶ ἢ τελείως πλήρεις.

Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν τοῦτο δὲν καθίσταται δυνατόν, τὸ πείραμα δύναται νὰ λάβῃ χώραν ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ὑπάρχοντα στοιχεῖα ἐπιτρέποντα τὸν ἀκριβῆ ὑπολογισμὸν τῶν ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν.

δ) Τὸ πλοῖον δέον νὰ ἔχη λάβει τὴν τελικὴν του μορφήν καὶ νὰ μὴ πρόκειται νὰ ὑποστῇ κατασκευαστικὰς συμπληρώσεις ἢ μεταλλαγὰς, εἰς τὴν περίπτωσιν, καθ' ἣν τὸ πλοῖον δὲν εἶναι ἔτοιμον, δέον νὰ ὑποβάλλονται εἰς Ε.Ε.Π. πλήρη στοιχεῖα, δι' ὧν νὰ δίδονται τὰ βάρη τοῦ ὑπολειπόμενου πρὸς τοποθέτησιν ὑλικῶν καὶ ἡ ἀκριβὴς θέσις τοποθετήσεώς του.

ε) Νὰ ἐπιβαίνουν τοῦ πλοίου μόνον οἱ ἀπολύτως ἀπαραίτητοι ἐκ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος.

6. Πλοῖα κατηγορίας V μεταφέροντα μέχρι 49 ἐπιβάτας, δύναται νὰ ὑποβάλλονται εἰς οὐσιαστικὸν πείραμα εὐσταθείας διὰ τῆς τοποθετήσεως βαρῶν ἢ ἀναλόγου ἀριθμοῦ ἀτόμων.

7. Μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ πειράματος εὐσταθείας θὰ καταρτίζεται Πρωτόκολλον, εἰς τὸ ὁποῖον θὰ ἀναγράφονται τὰ προκύψαντα ἐκ τούτου ἀποτελέσματα κατὰ τὸν χρόνον τοῦ πειράματος. Τὸ Πρωτόκολλον συντάσσεται ὑπὸ τοῦ ἐκτελέσαντος τὸ πείραμα Διπλωματούχου Ναυπηγοῦ καὶ θεωρεῖται διὰ τὴν ἀκριβείαν ὑπὸ τοῦ παρισταμένου Ναυπηγοῦ τῆς Ε.Ε.Π.

#### Ἄρθρον 5.

##### Ἐποβολὴ Μελετῶν Εὐσταθείας

1. Αἱ θέσεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἀπαιτούμεναι μελέται, σχέδια κλπ. πρὸς ἀπόδειξιν τῆς ὑπάρξεως ἱκανοποιητικῆς εὐσταθείας πλοίου, ἐκπονοῦνται καὶ υπογράφονται ὑπὸ Διπλωματούχου Ναυπηγοῦ καὶ ὑποβάλλονται εἰς τὴν Ε.Ε.Π. ὑπὸ τοῦ πλοιοκτῆτου.

2. Ἐφ' ὅσον, τὸ σύνολον ἢ μέρος τῶν μελετῶν ἢ σχεδίων ἔχει ἐκπονηθῆ εἰς τὸ Ἐξωτερικόν, αἱ ἐν λόγῳ μελέται καὶ τὰ σχέδια προσυπογράφονται ὑπὸ Διπλωματούχου Ναυπηγοῦ,

έριζόμενου υπό του πλοιοκτότου μετά προηγούμενον έλεγχον περί της όρθότητος τούτου και της άνταποκρίσεώς των πρὸς τήν παρούσαν μορφήν του πλοίου και έν συνεχεία ύποβάλλονται εἰς τήν Ε. Ε. Π. υπό του πλοιοκτότου.

3. Αἱ ύποβαλλόμεναι μελέται, δέον ὅπως εἶναι συντεταγμένα εἰς τήν Ἑλληνικήν ἢ τήν Ἀγγλικήν.

#### Ἄρθρον 6

##### Διαγράμματα Εὐσταθείας

1. Δι' ἕκαστον πλοῖον κατηγορίας I, II, III και IV θά ἐκπονήται διάγραμμα καμπυλῶν εὐσταθείας (GROSS CURVES OF STABILITY).

2. Ἐκ του διαγράμματος τῶν καμπυλῶν εὐσταθείας, θά ὑπολογίζεται, υπό μορφήν καμπύλης, ἡ σχέση τῶν μοχλοβραχίονος τῆς ροπῆς ἀνορθώσεως συναρτήσῃ τῆς γωνίας ἔγκαρσίας κλίσεως, διὰ ἐκάστην τῶν κάτωθι περιπτώσεων:

α) Τὸ πλοῖον θά μεταφέρῃ τὸν μέγιστον ἀριθμὸν ἐπιβατῶν κατανεμημένων εἰς τὰ ἀνωτέρω καταστρώματα, βάσει τῶν δεδομένων του ἄρθρου 8 του παρόντος Κανονισμοῦ. Τὰ καύσιμα, τὸ τροφοδοτικὸν και τὸ πόσιμον ὕδωρ ὡς και τὰ ἐφόδια του πλοίου θά κατέρχονται εἰς τὸ 1)4 του πλήρους βάρους των. Ἐπὶ του πλοίου δὲν θά ὑπάρχῃ φορτίον. Ὀχήματα, ἕτινα τυχὸν μεταφέρονται υπό του πλοίου, θεωροῦνται ὡς φορτίον.

β) Τὸ πλοῖον θά μεταφέρῃ τὸν μέγιστον ἀριθμὸν ἐπιβατῶν κατανεμημένων εἰς τὰ ἀνωτέρω καταστρώματα, βάσει τῶν δεδομένων του ἄρθρου 8 του παρόντος Κανονισμοῦ. Ὑπὸ του πλοίου θά μεταφέρεται τὸ πλήρες βᾶρος τῶν καυσίμων τροφοδοτικῶν και ποσίμου ὕδατος, ἐφοδίων και φορτίου εἰς τὸν ὅστε, τὸ ὕψος ἐξάλων νά εἶναι τὸ ἐλάχιστον ἐπιτρεπόμενον.

3. Εἰς ἐκάστην καμπύλην μοχλοβραχίονος ροπῆς ἀνορθώσεως συναρτήσῃ τῆς γωνίας ἔγκαρσίας κλίσεως, θά σημειοῦνται ἀπαραιτήτως και τὰ κάτωθι στοιχεῖα:

α) Μέγεθος του μεγίστου μοχλοβραχίονος ροπῆς ἀνορθώσεως (GZ MAX) καθὼς και ἡ τιμὴ τῆς ἀντιστοίχου γωνίας κλίσεως θΜ.

β) Ἡ τιμὴ τῆς γωνίας θν εἰς ἣν ὁ μοχλοβραχίον τῆς ροπῆς ἀνορθώσεως εἶναι μηδέν (θν = 0°)

#### Ἄρθρον 7

##### Συνθήκαι Εὐσταθείας

1. Ἡ εὐστάθεια ἐκάστου πλοίου Κατηγορίας I, II, III και IV θά ἐξετάζεται διὰ τὰς κάτωθι συνθήκας:

α) Μετακινήσεις ἐπιβατῶν.

β) Ἀντιμετώπισις ἀνέμου.

2. Ἡ εὐστάθεια τῶν πλοίων Κατηγορίας V θά ἐξετάζεται μόνον διὰ τὴν συνθήκην τῆς μετακινήσεως ἐπιβατῶν.

#### Ἄρθρον 8.

##### Συνθήκαι μετακινήσεως ἐπιβατῶν.

1. Ἡ κατανομή τῶν ἐπιβατῶν θά ἐκτελεῖται εἰς τὴν μίαν πλευρὰν τῶν καταστρωμάτων του πλοίου, εἰς τὸν ὅστε νά προκαλῆται ὁ πλέον δυσμενῆς συνδυασμὸς θέσεως του κέντρου βάρους και μεγέθους τῆς προκαλουμένης ροπῆς ἔγκαρσίας κλίσεως.

2. Διὰ τὴν κατανομήν τῶν ἐπιβατῶν ὡς ἀνωτέρω, θά λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ὅτι:

α) Τὸ βᾶρος ἐκάστου ἐπιβάτου εἶναι 70 χιλιόγραμμα.

β) Ἡ πυκνότης τῶν ἐπιβατῶν εἶναι 4 άτομα ἀνὰ τετραγωνικὸν μέτρον ἑλευθέρας ἐπιφανείας καταστρώματος και 3 άτομα ἀνὰ τετραγωνικὸν μέτρον ἐπιφανείας καταστρώματος, εἰς ὃ ὑπάρχουν ἔδρανα ἐπιβατῶν.

γ) Τὸ κέντρον βάρους ἐκάστου ἐπιβάτου εἶναι 0,9 μέτρα ἄνωθεν του καταστρώματος.

3. Ὡς μοχλοβραχίον τῆς ροπῆς ἔγκαρσίας κλίσεως, θά λαμβάνεται ἡ ἀπόστασις του γεωμετρικοῦ κέντρου τῆς ἐπιφανείας του καταστρώματος, ὅπερ καταλαμβάνεται υπό τῶν ἐπιβατῶν κατανεμημένων βάσει τῶν ἀναγραφόμενων εἰς τὴν ἀνωτέρω παράγραφον 2, ἀπὸ του διαμήκου ἐπιπέδου συμμετρίας του πλοίου.

4. Κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς γωνίας ἔγκαρσίας κλίσεως, ἣν θά λάβῃ τὸ πλοῖον λόγω τῆς μετακινήσεως τῶν ἐπιβατῶν,

θά θεωρῆται ὅτι τὰ καύσιμα, τὸ τροφοδοτικὸν και πόσιμον ὕδωρ ὡς και τὰ ἐφόδια αὐτοῦ κατέρχονται εἰς τὸ 1)4 του πλήρους βάρους αὐτῶν.

5. Ὡσαύτως τὸ πλοῖον θά θεωρεῖται ἄνευ φορτίου, ἐφ' ὅσον τὸ κέντρον βάρους του φορτίου εὐρίσκεται κάτωθι του κέντρου βάρους του πλοίου εἰς τὴν ἐξεταζομένην κατάστασιν.

6. Τὰ μεταφερόμενα υπό του πλοίου ὀχήματα, θεωροῦνται ὡς φορτίον.

#### Ἄρθρον 9.

##### Συνθήκαι ἀντιμετωπίσεως ἀνέμων.

1. Ὁ μοχλοβραχίον τῆς ροπῆς ἔγκαρσίας κλίσεως, ἣτις προκαλεῖται λόγω του ἀνέμου δίδεται υπό του κάτωθι τύπου:

$$M = P \frac{A \cdot I \cdot \cos^2 \vartheta}{W}$$

Ὅπου:

M = Ὁ μοχλοβραχίον κλίσεως (Μέτρα).

P = Πίσεις λόγω ἀνέμου (τόννοι ἀνὰ τετραγωνικὸν μέτρον).

A = Προβολὴ ἐπιφανείας ἐξάλων ἐπὶ ἐπιπέδου παραλλήλου πρὸς τὸ διάμηκος ἐπίπεδον συμμετρίας του πλοίου (τετραγ. μέτρα).

I = Κατακόρυφος ἀπόστασις του γεωμετρικοῦ κέντρου τῆς ἐπιφανείας A ἀπὸ σημείου ὅπερ ἀντιστοιχεῖ εἰς τὸ 1)2 του μέσου βυθίσματος του πλοίου (μέτρα).

ϑ = Γωνία κλίσεως.

W = Ἐκτόπισμα πλοίου (τόννοι).

2. Ἡ πίσις λόγω του ἀνέμου θά λαμβάνεται ὡς ἐξῆς:

α) Πλοῖα Κατηγορίας I :  $P = 0.100 T)M^2$

β) Πλοῖα Κατηγορίας II και III :  $P = 0.070 T)M^2$

γ) Πλοῖα Κατηγορίας IV :  $P = 0.040 T)M^2$

3. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἔγκαρσίας κλίσεως λόγω του ἀνέμου, τὸ πλοῖον θά θεωρῆται ὅτι παραλαμβάνει τὸν μέγιστον ἀριθμὸν ἐπιβατῶν κατανεμημένων ἐντὸς κλειστῶν χώρων, και ὅτι τὰ καύσιμα, τὸ τροφοδοτικὸν, τὸ πόσιμον ὕδωρ ὡς και τὰ ἐφόδια αὐτοῦ κατέρχονται εἰς τὸ 1)4 του πλήρους βάρους αὐτῶν.

4. Ὡσαύτως τὸ πλοῖον θά θεωρῆται ἄνευ φορτίου, ἐφ' ὅσον τὸ κέντρον βάρους του φορτίου εὐρίσκεται κάτωθι του κέντρου βάρους του πλοίου εἰς τὴν ἐξεταζομένην κατάστασιν.

5. Τὰ μεταφερόμενα υπό του πλοίου ὀχήματα θεωροῦνται ὡς φορτίον.

#### Ἄρθρον 10.

##### Ἐρματισμός.

1. Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν διαπιστωθῇ ὅτι ἡ εὐστάθεια ἑνὸς πλοίου δὲν εἶναι ικανοποιητικὴ και τὰ χαρακτηριστικὰ στοιχεῖα του πλοίου δὲν δύνανται νά μεταβληθῶν ὡστε νά βελτιωθῇ ἡ εὐστάθεια, δύναται νά γίνῃ δεκτὴ ἡ τοποθέτησις ἔρματος.

2. Τὸ ἔρμα δύναται νά εἶναι στερεὸν ἢ ὑγρὸν ἢ συνδυασμὸς ἀμφοτέρων.

3. Τὸ στερεὸν ἔρμα, θά τοποθετῆται εἰς τὸ πλοῖον υπό τὴν ἐπίβλεψιν τῆς Ε.Ε.Π. Τὸ βᾶρος του ἔρματος θά προσδιορίζεται διὰ ζυγίσεως ἢ δι' ἑτέρου τρόπου ικανοποιούντα τὴν Ε.Ε.Π. Ἡ θέσις του ἔρματος ἐπὶ του πλοίου θά ἀντιστοιχῇ πρὸς τὴν καθοριζομένην υπό τῆς μελέτης εὐσταθείας.

4. Ἡ ἀφαίρεσις του στερεοῦ ἔρματος ἐκ του πλοίου, ἢ ἡ μεταβολὴ τῆς θέσεως του στερεοῦ ἔρματος ἐν τῷ πλοίῳ, δὲν ἐπιτρέπεται εἰμὴ μόνον κατὰ τὴν διάρκειαν ἀκινήσεως του πλοίου πρὸς συντήρησιν ἢ ἐπισκευήν.

5. Τὸ ὑγρὸν ἔρμα θά τοποθετῆται ἐντὸς τῶν καθοριζόμενων υπό τῆς μελέτης εὐσταθείας, δεξαμενῶν. Ἡ κατανάλωσις ἐκ τῶν δεξαμενῶν ὑγροῦ ἔρματος δὲν ἐπιτρέπεται. Ἡ ἀφαίρεσις του ὑγροῦ ἔρματος δὲν ἐπιτρέπεται, εἰμὴ μόνον κατὰ τὴν διάρκειαν ἀκινήσεως του πλοίου πρὸς συντήρησιν ἢ ἐπισκευήν.

#### Ἄρθρον 11.

Κριτήρια ικανοποιητικῆς εὐσταθείας πλοίων Κατηγορίας I.

1. Πλοῖον Κατηγορίας I, θεωρεῖται ὅτι ἔχει ικανοποιητικὴν εὐστάθειαν ὅταν τηροῦνται τὰ κάτωθι:

Άρθρον 12.

Κριτήρια ικανοποιητικής ευσταθείας πλοίων

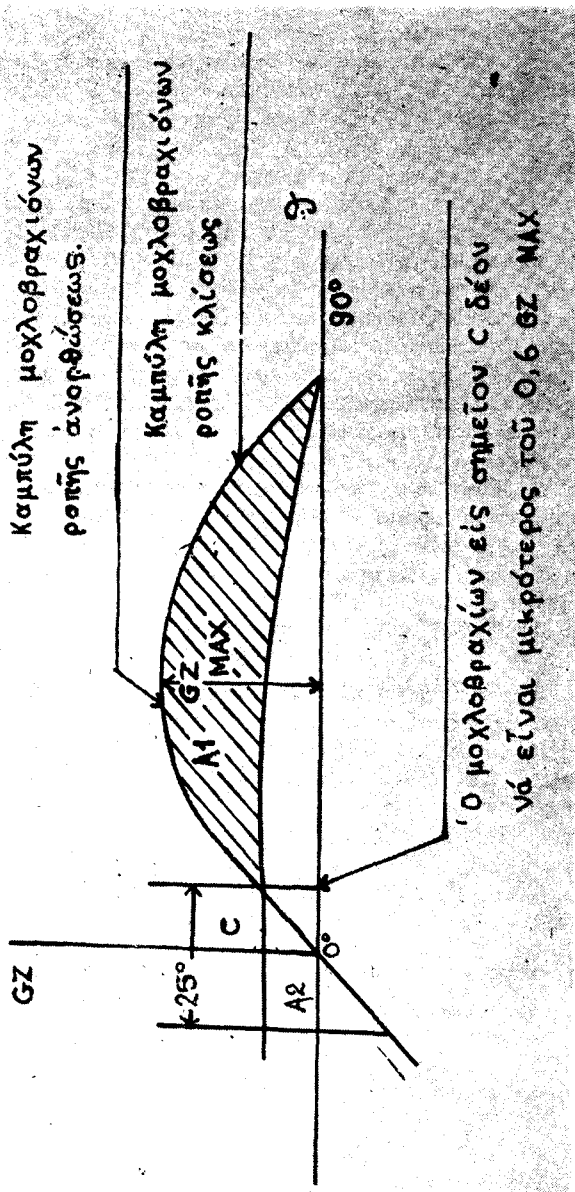
Κατηγορίας II—III.

Πλοίων Κατηγορίας II ή III, θεωρείται ότι έχει ικανοποιητική ευστάθειαν όταν τηρούνται τὰ κάτωθι:

α) Γωνία Κλίσεως λόγω μετακινήσεως έπιβατών. Ή γωνία έγκαρσίας κλίσεως θρ λόγω μετακινήσεως τών έπιβατών δέον να είναι μικρότερα τών 8° ή 0,5 όπου είναι ή γωνία ήτις προσδιορίζεται από τò ύψος έξάλων, όπερ αντιστοιχεί εις τήν έξεταζομένην περίπτωσην και από τò πλάτος τού καταστρώματος έξάλων.

β) Γωνία κλίσεως λόγω άνέμου και κυματισμού. Ό μοχλοβραχίων τής ροπής κλίσεως λόγω άνέμου εις τò σημείον C τής τομής τών καμπυλών τών μοχλοβραχιόνων ροπής άνορθώσεως και κλίσεως λόγω άνέμου, δέον να είναι μικρότερος τού 0,6 GZ όπου GZ είναι ό μέγιστος μοχλοβραχίων άνορθώσεως, όστις αντιστοιχεί εις τήν έξεταζομένην περίπτωσην.

Έπίσης τò έμβαδόν A1, όπερ περικλείεται μεταξύ τών καμπυλών τών μοχλοβραχιόνων κλίσεως και άνορθώσεως, δέον να είναι μεγαλύτερον κατά 40ο)ο τούλάχιστον τού έμβαδού A2, όπερ περικλείεται μεταξύ τών αυτών καμπυλών μέχρι γωνίας 25° μετρουμένης από τού σημείου C προς τήν προσήνεμον πλευράν. Τά άνωτέρω έμφαινόνται εις τò έπόμενον σχήμα:



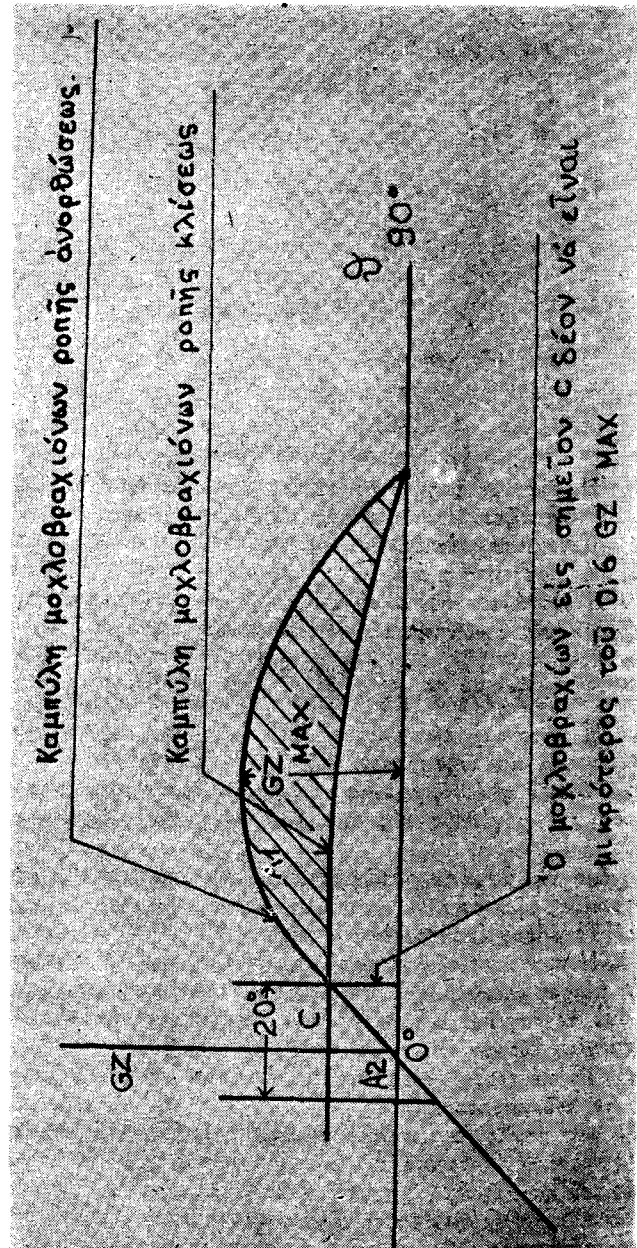
γ) Γωνίαι μεγίστου και μηδενικού μοχλοβραχίονος έπαναφοράς. Εις άμφοτέρας τας περιπτώσεις τής παραγράφου 2 τού άρθρου 6, ή γωνία, ήτις αντιστοιχεί εις τόν μέγιστον μοχλοβραχίονα έπαναφοράς, δέον να είναι 30°.

Όσαύτως ή γωνία εις ήν ό μοχλοβραχίων έπαναφοράς είναι μηδέν, δέον να είναι 60°.

α) Γωνία κλίσεως λόγω μετακινήσεως έπιβατών. Ή γωνία έγκαρσίας κλίσεως λόγω μετακινήσεως τών έπιβατών δέον να είναι μικρότερα τών 10° ή 0,8 όπου είναι ή γωνία ή αναφερομένη εις τήν παράγραφον 1 (α) τού Άρθρου II.

β) Γωνία κλίσεως λόγω άνέμου και κυματισμού. Ό μοχλοβραχίων τής ροπής κλίσεως λόγω άνέμου εις τò σημείον C τής τομής τών καμπυλών τών μοχλοβραχιόνων ροπής άνορθώσεως και κλίσεως λόγω άνέμου, δέον να είναι μικρότερος τού 0,6 GZ όπου GZ είναι ό μέγιστος μοχλοβραχίων άνορθώσεως, όστις αντιστοιχεί εις τήν έξεταζομένην περίπτωσην.

Έπίσης τò έμβαδόν A1, όπερ περικλείεται μεταξύ τών καμπυλών τών μοχλοβραχιόνων κλίσεως και άνορθώσεως, δέον να είναι μεγαλύτερον κατά 40ο)ο τούλάχιστον τού έμβαδού A2, όπερ περικλείεται μεταξύ τών αυτών καμπυλών μέχρι γωνίας 20° μετρουμένης από τού σημείου C προς τήν προσήνεμον πλευράν.



γ) Γωνία μεγίστου και μηδενικού μοχλοβραχίονος έπαναφοράς. Ός εν τή παραγράφω 1 (γ) τού άρθρου 11.



## Άρθρον 13.

Κριτήρια ικανοποιητικής ευσταθείας πλοίων Κατηγορίας IV.

Πλοίων Κατηγορίας IV θεωρείται ότι έχει ικανοποιητική ευστάθειαν όταν τηρούνται τὰ κάτωθι:

α) Γωνία κλίσεως λόγω μετακινήσεως έπιβατών.

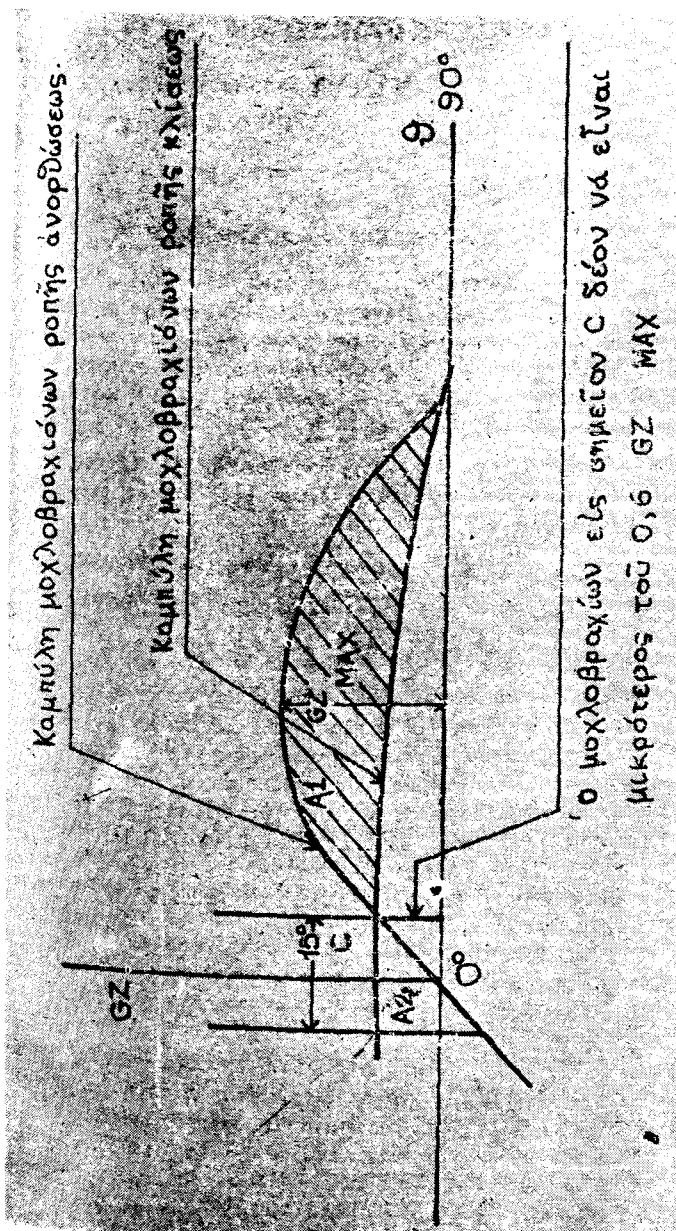
Ἡ γωνία έγκαρσίας κλίσεως λόγω μετακινήσεως τών έπιβατών, δέον νά είναι μικρότερα τών  $12^{\circ}$  ή  $0,85$ , όπου είναι ή γωνία ή αναφερομένη εις τήν παράγραφον I (α) τού άρθρου II.

β) Γωνία κλίσεως λόγω άνέμου και κυματισμού.

Ὁ μοχλοβραχίον τής ροπής κλίσεως λόγω άνέμου εις τó σημείον C τής τομής τών καμπυλών τών μοχλοβραχίωνων ροπής άνορθώσεως και κλίσεως λόγω άνέμου δέον νά είναι μικρότερα τού  $0,6$  GZ όπου GZ είναι ó μέγιστος μοχλοβραχίον άνορθώσεως, όστις άντιστοιχεί εις τήν έξεταστικήν περίπτωση.

Ἐπίσης τó έμβαδόν A1, όπερ περικλείεται μεταξύ τών καμπυλών τών μοχλοβραχίωνων κλίσεως και άνορθώσεως, δέον νά είναι μεγαλύτερον κατά 40(ο)ο τούλάχιστον τού έμβαδού A2, όπερ περικλείεται μεταξύ τών αúτων καμπυλών μέχρι γωνίας  $15^{\circ}$  μετρουμένης από τού σημείου C πρós τήν προσήνεμον πλευράν.

Τά άνωτέρω έμφαίνονται εις τó έπόμενον σχήμα:



γ) Γωνία μεγίστου και μηδενικού μοχλοβραχίονος έπαναφοράς.

Ὡς έν τή παραγρ. 1 (γ) τού άρθρου 11.

## Άρθρον 14.

Κριτήρια ικανοποιητικής ευσταθείας πλοίων Κατηγορίας V.

Πλοίων Κατηγορίας V, θεωρείται ότι έχει ικανοποιητική ευστάθειαν, όταν ή γωνία έγκαρσίας κλίσεως λόγω μετακινήσεως τών έπιβατών είναι μικρότερα τών  $12^{\circ}$  ή  $0,5$  όπου είναι ή γωνία ή αναφερομένη εις τήν παράγραφον 1 (α) τού άρθρου 11.

## Άρθρον 15.

Πληροφορία ευσταθείας πρós χρήσιν υπό τού Πλοιάρχου.

Μερίμνη τού έκπονούντος τήν μελέτην, ευσταθείας Διπλωματούχου Ναυπηγού, θά συντάσσονται οδηγίαί, εις τάς όποιás θά αναφέρονται άπασαι αι πληροφορίες περι ευσταθείας, αι άφορώσαι τόν Πλοιάρχον.

2. Είς τάς έν λόγω πληροφορίες θά περιλαμβάνονται όπωσδήποτε και αι λεπτομέρειαί περι τού τυχόν άπαιτουμένου έρματισμού τού πλοίου.

3. Αί άνωτέρω οδηγίαί θά άποστέλλωνται εις τόν Πλοιάρχον υπό τού πλοιοκτήτου και θά κοινοποιούνται εις τήν Ε.Ε.Π.

4. Είς περίπτωσην καθ' ήν, δια όιονδήποτε λόγον άποχωρήσει ó Πλοιάρχος, αι οδηγίαί ευσταθείας θά παραδίδονται υπό τού άπερχομένου Πλοιάρχου δια πρωτοκόλλου εις τόν παραλαμβάνοντα Πλοιάρχον. Ἐν άντίτυπον τού πρωτοκόλου παραδόσεως παραλαβής τών οδηγίων ευσταθείας θά υποβάλλεται μερίμνη τού πλοιοκτήτου εις τήν Ε.Ε.Π.

## Άρθρον 16.

Κυρώσεις.

Οί παραβάται τού παρόντος Κανονισμού ύπόκεινται εις τάς προβλεπομένας υπό τού άρθρου II τού Ν. 4473/1965 (περί Ἐλέγχου τής Ναυσιπλοίας, Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων κλπ. κυρώσεις.

Ἐν Πειραιῖ τῆ 16 Αύγουστου 1967

Ὁ Διευθυντής Ε.Ε.Π.

Πλοιάρχος (Α.Σ.) Δ. ΓΙΑΚΟΣ

Είς τόν ήμέτερον επί τής Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργόν άνατίθεμεν τήν δημοσίευσιν και έκτέλεσιν τού παρόντος.

Ἐν Ἀθήναις τῆ 13 Αύγουστου 1968

Ἐν Ὄνόματι τού Βασιλέως

Ο ΑΝΤΙΒΑΣΙΛΕΥΣ  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΖΩ-Ι-ΤΑΚΗΣ

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
ΙΩΑΝ. ΧΟΛΕΒΑΣ

(4)

Β. ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 635

Περί έγκρίσεως και θέσεως εις έφαρμογήν Κανονισμού «περί τροποποιήσεως τού δια τού ύπ' άριθ. 644/1967 Β. Δ. έγκριθέντος Κανονισμού «περί ένδαιτήσεως και καθορισμού άριθμού έπιβατών έπιβατηγῶν πλοίων».

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ  
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἐχοντες ύπ' όψιν:

1. Τó άρθρον 5 παρ. 1 (β) και τó άρθρον 10 τού Ν. Δ. 4258/1962 (περί κυρώσεως τής ύπογραφείσης έν Λονδίνο

Διεθνούς Συμβάσεως» περί ασφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ 1960».

2. Τὰ ἄρθρα 3 καὶ 4 τοῦ Νόμου 4473)65 «περὶ ἐλέγχου τῆς ναυσιπλοίας, Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων κλπ.

3. Τὸ ἄρθρον 1 παρ. 1 (γ) τοῦ Ν. 3141)1955 «περὶ συστάσεως παρὰ τῷ Ὑ.Ε.Ν. Συμβουλίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικού».

4. Τὴν ἀπὸ 11.6.1968 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

5. Τὴν ὑπ' ἀριθ. 418)1968 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργοῦ, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν:

\*Ἄρθρον μόνον.

Ἐγκρίνομεν καὶ τίθεμεν εἰς ἐφαρμογὴν τὸν ὑπὸ τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων συνταχθέντα Κανονισμὸν «περὶ τοσποποίησεως τοῦ διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 644)1967 Β.Δ. ἐγκριθέντος Κανονισμοῦ «περὶ ἐνδιαιτήσεως καὶ καθορισμοῦ ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων».

### ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Περὶ τροποποίησεως τοῦ διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 644)67 Β. Δ. ἐγκριθέντος Κανονισμοῦ «περὶ ἐνδιαιτήσεως καὶ καθορισμοῦ ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων».

\*Ἄρθρον 1.

Εἰς τὸ ἄρθρον 26 τοῦ Κανονισμοῦ «περὶ ἐνδιαιτήσεως καὶ καθορισμοῦ ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων» προστίθεται παράγραφος 3 ἔχουσα ὡς κατωτέρω:

3. Προκειμένου περὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων τῶν ὁποίων τὸ μήκος τῆς συνολικῆς διαδρομῆς δὲν ὑπερβαίνει τὰ 80 ναυτικά μίλια ἰσχύουν τὰ ἐν παραγράφῳ 2 ὀριζόμενα ὑπὸ τὴν ἐξαιρέσιν ὅτι ὁ συντελεστὴς διαιρέσεως τῶν ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν πρὸς ὑπολογισμὸν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν ὀρίζεται εἰς 1,5.

\*Ἄρθρον 2.

Εἰς τὸ ἄρθρον 27 τοῦ Κανονισμοῦ «περὶ ἐνδιαιτήσεως καὶ καθορισμοῦ ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων» προστίθεται παράγρ. 3 ἔχουσα ὡς κατωτέρω:

3. Προκειμένου περὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων τῶν ὁποίων τὸ μήκος τῆς συνολικῆς διαδρομῆς δὲν ὑπερβαίνει τὰ 80 ναυτικά μίλια ἰσχύουν τὰ ἐν παραγράφῳ 2 ὀριζόμενα ὑπὸ τὴν ἐξαιρέσιν ὅτι ὁ συντελεστὴς διαιρέσεως τῶν ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν πρὸς ὑπολογισμὸν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν ὀρίζεται εἰς 1,25.

\*Ἄρθρον 3.

Εἰς τὸ ἄρθρον 28 τοῦ Κανονισμοῦ «περὶ ἐνδιαιτήσεως καὶ καθορισμοῦ ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων» προστίθεται παράγρ. 4 ἔχουσα ὡς κατωτέρω:

4. Προκειμένου περὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων τῶν ὁποίων τὸ μήκος τῆς συνολικῆς διαδρομῆς δὲν ὑπερβαίνει τὰ 80 ναυτικά μίλια ἰσχύουν τὰ ἐν παραγράφῳ 2 ὀριζόμενα ὑπὸ τὴν ἐξαιρέσιν ὅτι ὁ συντελεστὴς διαιρέσεως τῶν ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν πρὸς ὑπολογισμὸν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν ὀρίζεται εἰς 1,10.

\*Ἄρθρον 4.

Ἡ παράγραφος 7 τοῦ ἄρθρου 29 τοῦ Κανονισμοῦ «περὶ ἐνδιαιτήσεως καὶ καθορισμοῦ ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἀντικαθίσταται ὡς κατωτέρω:

7. Ὁ ἀριθμὸς ἐπιβατῶν Γ' θέσεως χειμῶνος καὶ θέρους εἰς ἀκτοπλοϊκὰ πλοία, ὡσάκις ταῦτα ἐκτελοῦν ἡμερινούς πλόας ἐφαρμοζομένων τῶν λοιπῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ εὑρίσκειται ἐὰν εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν τυχόν ὑπαρχουσῶν

κλιῶν καὶ θέσεων περὶ ὧν αἱ παράγραφοι 1 καὶ 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου προστεθῇ καὶ ὁ εὑρισκόμενος διὰ τῆς διαιρέσεως τῆς ἐπιφανείας τῶν συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 7 χωρῶν εἰς τετραγωνικά μῆτρα διὰ 1,10. Προκειμένου περὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐκτελούντων πλόας συνολικῆς διαδρομῆς μέχρις 80 ναυτικῶν μιλίων ἐν τοῦ ἀφετηρίου λιμένος μέχρι τοῦ τελικοῦ λιμένος κατάπλου ὁ συντελεστὴς δὲ ὑπολογίζεται εἰς 0,90. Προκειμένου περὶ πλοίων ἐκτελούντων ἡμερινούς πλόας συνολικῆς ἀποστάσεως ἀπὸ τοῦ λιμένος ἀφετηρίας μέχρι δέκα (10) μιλίων (τοπικῶν συγκοινωνιῶν), συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν κάτω τῶν 50 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος τοιούτων ὁ συντελεστὴς ὑπολογίζεται εἰς 0,60.

Ἐν Πειραιεὶ τῇ 10 Ἰουνίου 1968

Ὁ Διευθυντὴς Ε.Ε.Π.

Πλοίαρχος (Α.Σ.) ΔΗΜ. ΠΙΑΚΟΣ

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργόν, ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 13 Αὐγούστου 1968

Ἐν Ὄνόματι τοῦ Βασιλέως

Ο ΑΝΤΙΒΑΣΙΛΕΥΣ

ΓΕΩΡΓ. ΖΩΪΤΑΚΗΣ

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΙΩΑΝ. ΧΟΛΕΒΑΣ

(5)

### ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΗΜΑΡΤΗΜΕΝΩΝ

Εἰς τὸ δημοσιευθὲν εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 280)20.12.1966 ΦΕΚ (τ. Α') Βασιλικὸν Διάταγμα 1044)1966 «περὶ διαβαθμίσεως, κατατάξεως θέσεων καὶ καθορισμοῦ προσόντων ὑπαλλήλων Ὄργανισμῶν Τοπικῆς Αυτοδιοικήσεως» καὶ ἐν τῷ ἄρθρῳ 1 παρ. 3, περιπτ. 1—δ, αὐτοῦ, ἐπέρχεται ἡ κάτωθι διόρθωσις:

Ἐντὶ τοῦ ἐσφαλμένου δημοσιευθέντος «δ) Ἰατρὸς ἐπὶ ἐαθμοῖς 7φ—4φ» τίθεται τὸ ὁρθὸν «δ) Ἰατρὸς ἐπὶ θαθμοῖς 8φ—4φ».

(Ἐκ τοῦ Ὑπουργείου Ἐσωτερικῶν)

(6)

Εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 536)1968 Β. Δ. περὶ ἀντικαταστάσεως τοῦ ἄρθρου 10 τοῦ ἀπὸ 8)12.3.1931 Π. Δ. «περὶ τῶν ἀπαιτουμένων πιστοποιητικῶν διὰ τὴν ἐκδοσιν διαβατηρίων», τὸ δημοσιευθὲν εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 179 τῆς 14 Αὐγούστου 1968 ΦΕΚ τεύχος Α', ἀπαλείφεται ἡ ἐσφαλμένη τεθεῖσα ὑπογραφή «ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΕΩΣ ΒΠΑΜ. ΤΣΕΛΛΟΣ» καὶ ἀντ' αὐτῆς τίθεται ἡ ὁρθὴ τοιαύτη «ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΕΩΣ Π. ΤΖΕΒΕΛΕΚΟΣ».

(Ἐκ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου)

(7)

Ἐπιφέροντι αἱ κάτωθι διορθώσεις ἡμαρτημένων εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 542)1968 Β. Διάταγμα «περὶ ἐγκρίσεως καὶ θέσεως εἰς ἐφαρμογὴν Κανονισμοῦ «περὶ ἐφοδιασμοῦ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων διὰ ναυτιλιακῶν ὀργάνων, βιδιῶν καὶ χαρτῶν» δημοσιευθὲν εἰς ΦΕΚ 174 Α')1968:

α) Σελὶς 1215 δεξιὰ στήλῃ στίχος πρῶτος, ἀντὶ «ΠΑ-ΣΕΘ», τίθεται τὸ ὁρθὸν «ΠΑΖΕΘ».