

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ: 131/90

Αποδοχή τροποποιήσεων της Διεθνούς Συμβάσεως «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση 1974», που αναφέρονται στην εναπομένουσα ευστάθεια των επιβατηγών πλοίων μετά από βλάβη».
(ΦΕΚ 52/Α/6-4-90)

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Το άρθρο 12 παράγρ. 2 του νόμου.1045/1980 «Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνο Διεθνούς Συμβάσεως» «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση 1974 και περί άλλων συναφών διατάξεων» (Α΄ 95).
2. Το άρθρο 1 του Νόμου 3141/55 «περί συστάσεως παρά τω ΥΕΝ Συμβουλίου - Εμπορικού Ναυτικού» (Α΄ 43).
3. Τις διατάξεις του άρθρου 1 παράγρ. 2 της αριθμ. 145054/3/82/26.4.82 Απόφασης των Υπουργών Προεδρίας Κυβερνήσεως και Εμπορικής Ναυτιλίας «Αναμόρφωση Συλλογικών Οργάνων Γνωμοδοτικής και Αποφασιστικής Αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας» (Β΄ 219).
4. Την απόφαση MSC 12 (56) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) που υιοθετήθηκε στην 56η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας την 28η Οκτωβρίου 1988.
5. Την από 24.11.1989 διακοίνωση του ΙΜΟ με την οποία ανακοινώθηκε ότι οι τροποποιήσεις της Δ.Σ. ΠΑΑΖΕΘ 1974, που υιοθετήθηκαν από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας με τη MSC 12 (56) Απόφασή της πρόκειται να τεθούν σε ισχύ την 29η Απριλίου 1990.
6. Τη 284/1990 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.
7. Τη 104/1990 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

1. Στη διεθνή σύμβαση «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση, 1974» {ΠΑΑΖΕΘ 1974} που κυρώθηκε με το νόμο 1045/1980 (Α΄ 95) και τροποποιήθηκε με το νόμο 1159/1981 (Α΄ 198), το Π.Δ. 541/1984 (Α΄ 198), το Π.Δ. 126/1987 (Α΄ 70) και το Π.Δ. 441/1989 (Α΄ 191), γίνονται αποδεκτές οι τροποποιήσεις που αναφέρονται στην εναπομένουσα ευστάθεια των επιβατηγών πλοίων μετά από βλάβη, όπως υιοθετήθηκαν με την Απόφαση MSC 12 (56) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (Ι.Μ.Ο.), κατά την 56η σύνοδό της, την 28^η Οκτωβρίου 1984, σύμφωνα με το άρθρο VIII, παράγρ. (β) (iv) και (vi) (2) (ββ) της σύμβασης αυτής.
2. Τα κείμενα της απόφασης MSC 12 (56) με τις τροποποιήσεις, σε πρωτότυπο στην Αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην Ελληνική, παρατίθενται ως ΜΕΡΟΣ Α΄ και Β΄ αντίστοιχα, στο παρόν διάταγμα.

ΜΕΡΟΣ Β΄

ΑΠΟΦΑΣΗ MSC 12 (56)

(υιοθετηθείσα την 28η Οκτωβρίου 1988)

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ,

ΈΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ το άρθρο 28 (β) της Σύμβασης για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό που αφορά τις αρμοδιότητες της Επιτροπής,
ΕΝΘΥΜΟΥΜΕΝΗ ΑΚΟΜΗ την Απόφαση Α.596 (15) με την οποία η Συνέλευση αποφάσισε να δώσει ο Οργανισμός υψηλή προτεραιότητα στις εργασίες του που σκοπό έχουν τη βελτίωση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων.

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ ότι η Συνέλευση ζήτησε από την Επιτροπή να αναλάβει κάθε δυνατή δράση για την εκπλήρωση αυτού του αντικειμενικού στόχου, περιλαμβανομένης της όσο το δυνατό ταχύτερης εξέτασης και υιοθέτησης τροποποιήσεων της Σύμβασης ΠΑΑΖΕΘ 1974 (SOLAS 1974) που αναφέρονται στα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία και τη διευκόλυνση της ταχείας θέσης σε ισχύ των τροποποιήσεων αυτών.

ΈΧΟΝΤΑΣ ΑΚΟΜΗ ΥΠΟΨΗ ότι στην πεντηκοστή πέμπτη σύνοδό της η πρώτη δέσμη των τροποποιήσεων της Σύμβασης ΠΑΑΖΕΘ 1974 (SOLAS 1974), που αναφέρονται στα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, που προτάθηκε από το Ηνωμένο Βασίλειο (πακέτο 1), υιοθετήθηκε, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (iv) της Σύμβασης με την Απόφαση MSC 11 (55) και ακόμη ότι η Επιτροπή συμφώνησε να εξετάσει, με σκοπό την υιοθέτησή τους κατά την πεντηκοστή έκτη σύνοδο, τις τροποποιήσεις που προτείνονται στη Σύμβαση, που αναφέρονται στην εναπομένουσα ευστάθεια των επιβατηγών πλοίων, μετά από βλάβη, οι οποίες καταρτίστηκαν από την Υποεπιτροπή Ευστάθειας - Γραμμών Φόρτωσης και Ασφάλειας Αλιευτικών Πλοίων.

ΈΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ τη δεύτερη δέσμη των τροποποιήσεων (πακέτο 2) της Σύμβασης ΠΑΑΖΕΘ 1974 (SOLAS 1974), που προτάθηκαν από το Ηνωμένο Βασίλειο και τις προτεινόμενες τροποποιήσεις σχετικά με τα κριτήρια εναπομένουσας ευστάθειας μετά από βλάβη για τα επιβατηγά πλοία, που κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο VII (β) (i) της Σύμβασης,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (iv) της Σύμβασης τις τροποποιήσεις της Σύμβασης, το κείμενο των οποίων παρατίθεται στο Παράρτημα αυτής της Απόφασης.

2. ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (vi) (2) (ββ) της Σύμβασης, ότι οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 28η Οκτωβρίου 1989 εκτός αν, πριν την ημερομηνία αυτή, περισσότερες από το ένα τρίτο των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων στη Σύμβαση, ή Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις των οποίων το σύνολο των εμπορικών τους στόλων δεν είναι μικρότερο του 50 τοις εκατό της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχουν γνωστοποιήσει τις αντιθέσεις τους στις τροποποιήσεις.

3. ΚΑΛΕΙ τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις να σημειώσουν ότι σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (vii) (2) της Σύμβασης, οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 29η Απριλίου 1990 μετά την αποδοχή τους σύμφωνα με την ανωτέρω παράγραφο 2.

4. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ το Γενικό Γραμματέα σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (v) της Σύμβασης να διαβιβάσει επικυρωμένα αντίγραφα της απόφασης αυτής και του κειμένου των τροποποιήσεων, που περιέχονται στο παράρτημα, σε όλες τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974.

5. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ ΑΚΟΜΗ το Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα της απόφασης στα Μέλη του Οργανισμού που δεν είναι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Σύμβαση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974

1. Κεφάλαιο II-1, Κανονισμός 8

Ευστάθεια επιβατηγών πλοίων σε περίπτωση βλάβης

Το παρακάτω κείμενο καταχωρείται μετά από τον τίτλο:

«(Οι Παράγραφοι 2.3, 2.4, 5 και 6.2 εφαρμόζονται στα επιβατηγά πλοία που ναυπηγήθηκαν την ή μετά την 29η Απριλίου 1990 και οι παράγραφοι 7.2, 7.3 και 7.4 εφαρμόζονται σε όλα τα επιβατηγά πλοία)».

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου 2.3 αντικαθίσταται από το παρακάτω:

«2.3. Η ευστάθεια που απαιτείται στην τελική κατάσταση μετά από βλάβη και όπου προβλέπεται, ύστερα από εξισορρόπηση, θα καθορίζεται ως κατωτέρω:

«2.3.1. Η καμπύλη του θετικού εναπομένοντα μοχλοβραχίονα επαναφοράς, θα έχει ένα ελάχιστο εύρος 15° πέραν της γωνίας ισορροπίας.

2.3.2. Η επιφάνεια κάτω από την καμπύλη του μοχλοβραχίονα επαναφοράς θα είναι τουλάχιστον 0,015 m-rad, μετρούμενη από τη γωνία ισορροπίας μέχρι τη μικρότερη από:

.1 τη γωνία στην οποία λαμβάνει χώρα προοδευτική κατάκλυση

.2 22° (μετρούμενες από την ορθία θέση), σε περίπτωση κατάκλυσης ενός διαμερίσματος,

ή 27° (μετρούμενες από την ορθία θέση), σε περίπτωση ταυτόχρονης κατάκλυσης δύο ή περισσότερων συνεχόμενων διαμερισμάτων.

2.3.3. Πρέπει να επιτυγχάνεται εναπομένων μοχλοβραχίονας επαναφοράς μέσα στο εύρος που καθορίζεται στην 2.3.1., λαμβάνοντας υπόψη, τη μεγίστη, από τις παρακάτω ροπές κλίσης:

.1 τη συγκέντρωση όλων των επιβατών στη μία πλευρά

.2 την καθαίρεση, από τη μία πλευρά, όλων των σωστικών σκαφών,

.3 την οφειλόμενη στην πίεση του ανέμου, όπως υπολογίζεται από τον παρακάτω τύπο:

$$\Gamma Z(\text{σε μέτρα}) = \frac{\text{ροπή κλίσης}}{\text{εκτόπισμα}} + 0,04$$

Οποσδήποτε σε καμία περίπτωση αυτός ο μοχλοβραχίονας επαναφοράς δεν θα είναι μικρότερος από 0,10m.

2.3.4. Για τον υπολογισμό των ροπών κλίσης στην παράγραφο 2.3.3, θα γίνονται οι παρακάτω παραδοχές:

.1 Ροπές οφειλόμενες στη συγκέντρωση των επιβατών.

.1.1 4 άτομα ανά τετραγωνικό μέτρο

.1.2 Μάζα 75 kg για κάθε επιβάτη.

.1.3 Οι επιβάτες θα κατανέμονται σε διατιθέμενες επιφάνειες καταστρωμάτων, προς τη μία πλευρά του πλοίου, στα καταστρώματα εκείνα στα οποία βρίσκονται οι σταθμοί συγκέντρωσης και κατά τέτοιο τρόπο που να δημιουργούν την πλέον δυσμενή ροπή κλίσης.

2. Ροπές οφειλόμενες στην καθαίρεση, από τη μία πλευρά, όλων των σωστικών σκαφών με πλήρες φορτίο, που καθαιρούνται με επωτίδες:

2.1. όλες οι σωσίβιοι λέμβοι και λέμβοι διάσωσης που βρίσκονται στην πλευρά, προς την οποία το πλοίο έχει κλίνει αφού έχει υποστεί βλάβη, θα θεωρείται ότι έχουν ανακρεμαστεί προς τα έξω με πλήρες φορτίο, έτοιμες για καθαίρεση.

2.2. για σωσίβιες λέμβους που έχει προβλεφθεί να καθαιρούνται με πλήρες φορτίο από τη θέση στοιβασίας, θα λαμβάνεται η μεγίστη ροπή κλίσης κατά τη διάρκεια της καθαίρεσης.

2.3. μία καθαιρούμενη σωσίβιος σχεδία με πλήρες φορτίο προσδεδεμένη σε κάθε επωτίδα στην πλευρά, προς την οποία το πλοίο έχει κλίνει αφού έχει υποστεί βλάβη, θα θεωρείται ότι έχει ανακρεμαστεί προς τα έξω έτοιμη για καθαίρεση.

2.4. άτομα τα οποία δεν βρίσκονται εντός των σωστικών μέσων που ανακρέμονται, δεν θα παρέχουν, ούτε πρόσθετη ροπή κλίσης, ούτε ροπή επαναφοράς.

2.5. τα σωστικά μέσα που βρίσκονται στην αντίθετη πλευρά από εκείνη που το πλοίο έχει κλίνει, θα θεωρείται ότι βρίσκονται στη θέση στοιβασίας.

3. Ροπές οφειλόμενες στην πίεση του ανέμου:

3.1. η πίεση του ανέμου θα λαμβάνεται 120 N/m^2 .

3.2. η επιφάνεια στην οποία θα εφαρμόζεται η πίεση θα είναι η προβαλλόμενη πλευρική επιφάνεια του πλοίου, πάνω από την ίσαλο, που αντιστοιχεί στην άθικτη κατάσταση.

3.3. Ο μοχλοβραχίονας της ροπής θα είναι η κάθετη απόσταση από ένα σημείο που θα βρίσκεται στο μισό του μέσου βυθίσματος που αντιστοιχεί στην άθικτη κατάσταση, μέχρι το κέντρο βάρους της πλευρικής επιφάνειας».

Η παρακάτω νέα παράγραφος 2.4 προστίθεται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 2.3:

«2.4. Στα ενδιάμεσα στάδια κατάκλυσης, ο μέγιστος μοχλοβραχίονας επαναφοράς θα είναι τουλάχιστον 0,05 m και το εύρος των θετικών μοχλοβραχιόνων επαναφοράς θα είναι τουλάχιστον 7° . Σε όλες τις περιπτώσεις χρειάζεται παραδοχή μόνο μίας βλάβης στο σκάφος και μόνο μίας ελεύθερης επιφάνειας».

Στην τρίτη πρόταση της παραγράφου 5, η φράση «καθώς και η μεγίστη πλευρική κλίση του πλοίου πριν από την εξισορρόπηση» διαγράφεται.

Η παρακάτω νέα πρόταση προστίθεται μετά την τρίτη πρόταση της παραγράφου 5:

«Η μεγίστη γωνία κλίσης μετά την κατάκλυση, αλλά πριν την εξισορρόπηση δεν θα υπερβαίνει τις 15° ».

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου 6.2. αντικαθίσταται από το παρακάτω:

«Σε περίπτωση ασύμμετρης κατάκλυσης, η γωνία κλίσης για κατάκλυση ενός διαμερίσματος δεν θα υπερβαίνει τις 7° . Για ταυτόχρονη κατάκλυση δύο ή περισσότερων συνεχόμενων διαμερισμάτων, μπορεί να επιτραπεί από την Αρχή κλίση 12° ».

Η υπάρχουσα παράγραφος 7, αριθμείται εκ νέου ως υποπαράγραφος 7.1.

Οι παρακάτω νέες υποπαράγραφοι 7.2., 7.3 και 7.4 καταχωρούνται μετά την νέα υποπαράγραφο 7.1:

«7.2. Για να μπορεί ο πλοίαρχος να διατηρεί επαρκή ευστάθεια στην άθικτη κατάσταση, τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 7.1., θα περιλαμβάνουν πληροφορίες για το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος του κέντρου βάρους του πλοίου πάνω από την τρόπιδα (KG), ή εναλλακτικά το ελάχιστο επιτρεπόμενο μετακεντρικό ύψος (GM), για ένα εύρος βυθισμάτων ή εκτοπισμάτων, επαρκή να περιλαμβάνουν όλες τις συνθήκες υπηρεσίας. Οι πληροφορίες πρέπει να δείχνουν την επίδραση διαφόρων διαγωγών, λαμβανομένων υπόψη των λειτουργικών ορίων.

7.3. Κάθε πλοίο θα έχει κλίμακες βυθισμάτων που θα είναι καθαρά σημειωμένες στην πλώρη και στην πρύμνη. Σε περίπτωση που οι ενδείξεις βυθισμάτων βρίσκονται σε θέση όπου δεν είναι εύκολη η ανάγνωσή τους, ή οι περιορισμοί λειτουργίας για συγκεκριμένη απασχόληση καθιστούν δύσκολη την ανάγνωσή τους, τότε το πλοίο θα πρέπει επίσης να διαθέτει ένα αξιόπιστο σύστημα ένδειξης βυθισμάτων, με το οποίο τα πρωραία και πρυμναία βυθίσματα να μπορούν να προσδιορισθούν.

7.4. Όταν ολοκληρώνεται η φόρτωση του πλοίου και πριν τον απόπλου του, ο πλοίαρχος θα προσδιορίζει τη διαγωγή και ευστάθεια του πλοίου και θα εξακριβώνει και καταγράφει, ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τα κριτήρια ευστάθειας των σχετικών κανονισμών. Η Αρχή μπορεί να δεχθεί την χρήση ηλεκτρονικού υπολογιστή, φόρτωσης και ευστάθειας, ή ισοδύναμα μέσα για το σκοπό αυτό.

2. Κεφάλαιο II-I Κανονισμός 20-1.

Ο παρακάτω νέος κανονισμός 20-1 προστίθεται μετά τον υπάρχοντα κανονισμό 20.

«Κανονισμός 20-1»

Κλείσιμο θυρών φόρτωσης φορτίου

1. Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε όλα τα επιβατηγά πλοία.
 2. Οι παρακάτω θύρες που βρίσκονται πάνω από την γραμμή ορίου βυθίσεως, θα κλείνονται και θα ασφαλίζονται πριν τον απόπλου του πλοίου για κάθε ταξίδι και θα παραμένουν κλειστές και ασφαλισμένες μέχρι τη επόμενη θέση πρόσδεσης πλοίου.
 - .1 θύρες φόρτωσης φορτίου στο περίβλημα του σκάφους ή στα όρια των κλειστών υπερκατασκευών.
 - .2 ανοιγμένες πλώρες που βρίσκονται σε θέσεις όπως ορίζονται στην παράγραφο 2.1.
 - .3 θύρες φόρτωσης φορτίου, στην πρωραία στεγανή φρακτή σύγκρουσης.
 - .4 καιροστεγείς καταπέλτες που αποτελούν εναλλακτικό μέσο κλεισίματος αυτών που καθορίζονται στην παράγραφο 2.1 έως και 2.3 συμπεριλαμβανομένης.
- Εφ' όσον μία θύρα δεν μπορεί να ανοιχθεί ή να κλεισθεί ενώ το πλοίο είναι στη θέση πρόσδεσης, η θύρα αυτή μπορεί να ανοιχθεί ή να παραμένει ανοικτή κατά το χρόνο που το πλοίο πλησιάζει ή απομακρύνεται από τη θέση πρόσδεσης, αλλά μόνο για το χρονικό διάστημα που μπορεί να είναι αναγκαίο, για να καταστεί άμεσος ο χειρισμός της θύρας. Σ' όλες όμως τις περιπτώσεις η εσωτερική πρωραία θύρα πρέπει να παραμένει κλειστή.
3. Παρά τις απαιτήσεις των παραγράφων 2.1 και 2.4, η Αρχή μπορεί να εγκρίνει συγκεκριμένες θύρες να μπορούν να ανοιχθούν κατά την κρίση του πλοίαρχου, εάν αυτό είναι απαραίτητο για τη λειτουργικότητα του πλοίου ή για την αποεπιβίβαση των επιβατών,

όταν το πλοίο βρίσκεται σε ασφαλές αγκυροβόλιο και με την προϋπόθεση ότι δεν μειώνεται η ασφάλεια του πλοίου.

4. Ο πλοίαρχος θα εξασφαλίζει την εφαρμογή ενός αποτελεσματικού συστήματος επιτήρησης και αναφοράς για το κλείσιμο και άνοιγμα των θυρών που αναφέρονται στην παράγρ. 2.

5. Ο πλοίαρχος θα εξασφαλίζει πριν τον απόπλου του πλοίου για ταξίδι ότι έχει γίνει εγγραφή στο ημερολόγιο, όπως απαιτείται από τον Κανονισμό II-1 / 25, του χρόνου του τελευταίου κλεισίματος των θυρών που καθορίζονται στην παράγραφο 2, καθώς και του χρόνου ανοίγματος για οποιοδήποτε λόγο συγκεκριμένων θυρών, σύμφωνα με την παράγραφο 3».

3. Κεφάλαιο II-1 Κανονισμός 22

Πληροφορίες για την ευστάθεια επιβατηγών και φορτηγών πλοίων.

Η παρακάτω νέα παράγραφος 3, προστίθεται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 2:

«3. Σε περιοδικά χρονικά διαστήματα όχι μεγαλύτερα των 5 ετών θα διενεργείται, σε όλα τα επιβατηγά πλοία επιθεώρηση αφόρτου πλοίου για να ελέγχονται τυχόν αλλαγές στο άφορτο εκτόπισμα και στη διαμήκη θέση του κεντρικού βάρους. Στο πλοίο, θα εκτελείται νέο πείραμα ευστάθειας, εάν σε σύγκριση με τα εγκεκριμένα στοιχεία από το εκτόπισμα του αφόρτου πλοίου που να υπερβαίνει το 2% ή απόκλιση του κέντρου βάρους κατά το διάμηκες που να υπερβαίνει το 1% του L»).

Οι παρακάτω λέξεις προστίθενται στο τέλος της πρώτης γραμμής της υπάρχουσας παραγράφου 3:

«ως απαιτείται από την παράγραφο 1».

Οι υπάρχουσες παράγραφοι 3 και 4 αριθμούνται εκ νέου ως παράγραφοι 4 και 5.

Άρθρο 2

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει την 29 Απριλίου 1990.

Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, αναθέτουμε την δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 30 Μαρτίου 1990

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΝΤ. ΣΑΡΤΖΕΤΑΚΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ