



ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

7 Δεκεμβρίου 2022

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 6224

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. 2222.1-1.2/86328/2022

Κύρωση τροποποιήσεων στη Διεθνή Σύμβαση Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974, η οποία κυρώθηκε με τον ν. 1045/1980 (Α' 95), όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 28η Απριλίου 2022 με την υπ' αρ. MSC.496(105) απόφαση της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) του ν. 1045/1980 «Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνο Διεθνούς Συμβάσεως "περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση 1974" και περί άλλων τινών διατάξεων» (Α' 95),

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

γ) του π.δ. 83/2019 «Διορισμός Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης, Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α' 121),

δ) του π.δ. 13/2018 «Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής» (Α' 26),

ε) του άρθρου 2 του π.δ. 70/2015 «Ανασύσταση των Υπουργείων Πολιτισμού και Αθλητισμού, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων. Ανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και μετονομασία του σε Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Μετονομασία του Υπουργείου

Πολιτισμού, Παιδείας και Θρησκευμάτων σε Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, του Υπουργείου Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού σε Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και του Υπουργείου Παραγωγικής Ανασυγκρότησης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας σε Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Μεταφορά Γενικής Γραμματείας Βιομηχανίας στο Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού» (Α' 114),

στ) του άρθρου 90 του Κώδικα της νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα, (π.δ. 63/2005, Α' 98), όπως διατηρήθηκε σε ισχύ με την παρ. 22 του άρθρου 119 του ν. 4622/2019 (Α' 133).

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, σύμφωνα με το υπ' αρ. 2811.8/83907/2022/23.11.2022 έγγραφο Γ.Δ.Ο.Υ., αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

1. Κυρώνονται οι τροποποιήσεις, που υιοθετήθηκαν την 28η Απριλίου 2022 με την υπό στοιχεία MSC.496(105) απόφαση της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα, 1974, η οποία κυρώθηκε με τον ν. 1045/1980.

2. Το κείμενο της υπό στοιχεία MSC.496(105)/28.04.2022 απόφασης, 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 παρούσα απόφαση, κατ'εξουσιοδότηση του κειμένου.

ΜΕΡΟΣ Α
(Αγγλικό Κείμενο)

RESOLUTION MSC.496(105)
(adopted on 28 April 2022)

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

- 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, 1974 ("the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I,
HAVING CONSIDERED, at its 105th session, amendments to the Convention 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 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 2023, 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 the Secretary-General of their objections to the amendments;
 - 3 INVITES Contracting Governments to the Convention to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2024 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
 - 4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of 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 ALSO 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 CONVENTION
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974CHAPTER II-1
CONSTRUCTION – STRUCTURE, SUBDIVISION AND STABILITY,
MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONSPart D
Electrical installations**Regulation 42 – Emergency source of electrical power in passenger ships**

1 Paragraph 2.2.2.3 is replaced by the following:

".3 the MF/HF radio installation required by regulations IV/11.1.1 and IV/11.1.2."

Regulation 43 – Emergency source of electrical power in cargo ships

2 Paragraph 2.3.2.3 is replaced by the following:

".3 the MF/HF radio installation required by regulations IV/11.1.1 and IV/11.1.2."

CHAPTER III
LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTSPart B
Requirements for ships and life-saving appliances**Regulation 6 – Communications**

3 Paragraphs 1, 2, 2.1, 2.1.1, 2.1.2 and 2.2 are replaced by the following: "1

[Reserved^{*}]

2 [Reserved^{*}]

* The provisions related to two-way VHF radiotelephone apparatus and search and rescue locating devices have been relocated under chapter IV (refer to resolution MSC.496(105)). Paragraphs 1 and 2 were intentionally left blank to avoid renumbering of existing regulations."

CHAPTER IV

RADIOCOMMUNICATIONS

4 The text of chapter IV is replaced by the following:

"Part A General

Regulation 1 – Application

1 Unless expressly provided otherwise, this chapter applies to all ships to which the present regulations apply and to cargo ships of 300 gross tonnage and upwards.

2 This chapter does not apply to ships to which the present regulations would otherwise apply while such ships are being navigated within the Great Lakes of North America and their connecting and tributary waters as far east as the lower exit of the St Lambert Lock at Montreal in the Province of Quebec, Canada.¹

3 No provision in this chapter shall prevent the use by any ship, survival craft or person in distress, of any means at their disposal to attract attention, make known their position and obtain help.

¹ Such ships are subject to special requirements relative to radio for safety purposes, as contained in the relevant agreement between Canada and the United States of America.

Regulation 2 – Terms and definitions

1 For the purpose of this chapter, the following terms shall have the meanings defined below:

- .1 *AIS-SART* means an automatic identification system search and rescue transmitter capable of operating on frequencies dedicated for AIS (161.975 MHz (AIS1) and 162.025 MHz (AIS2)).
- .2 *Bridge-to-bridge communications* means safety radiocommunications between ships from the position from which the ships are normally navigated.
- .3 *Continuous radio watch* means that the radio and listening watch concerned shall not be interrupted other than for brief intervals when the ship's receiving capability is impaired or blocked by its own communications or when the facilities are under periodical maintenance or checks.
- .4 *Digital selective calling (DSC)* means a technique using digital codes which enables a radio station to establish contact with, and transfer information to, another station or group of stations, and complying with the relevant recommendations of the International Telecommunication Union Radiocommunication Sector (ITU-R).
- .5 *Emergency position-indicating radio beacon (EPIRB)* means a transmitter operating in the frequency band 406.0-406.1 MHz capable of transmitting a distress alert via satellite to a rescue coordination centre and transmitting signals for on-scene locating.

- .6 *General radiocommunications* means communications other than distress, urgency and safety communications.
- .7 *Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)* means a system that performs the functions set out in regulation 4.1.1.
- .8 *GMDSS identities* means information which may be transmitted to uniquely identify the ship or its associated rescue boats and survival craft. These identities are the ship's call sign, Maritime Mobile Service Identity (MMSI), EPIRB hexadecimal identity, recognized mobile satellite service identities and equipment serial numbers.
- .9 *Locating* means the finding of ships, aircraft, survival craft or persons in distress.
- .10 *Maritime safety information (MSI)*² means navigational and meteorological warnings, meteorological forecasts and other urgent safety-related messages broadcast to ships.
- .11 *Radar SART* means a search and rescue transponder operating on radar frequencies in the frequency band 9.2-9.5 GHz.
- .12 *Radio Regulations* means the Radio Regulations complementing the Constitution and Convention of the International Telecommunication Union which is in force at any given time.
- .13 *Recognized mobile satellite service* means any service which operates through a satellite system and is recognized by the Organization, for use in GMDSS.
- .14 *Satellite service on 406 MHz* means a service operating through a satellite system having global availability designed to detect EPIRBs transmitting in the frequency band 406.0-406.1 MHz.
- .15 *Sea area A1* means an area within the radiotelephone coverage of at least one very high frequency (VHF) coast station in which continuous DSC alerting is available, as may be defined by a Contracting Government.³
- .16 *Sea area A2* means an area, excluding sea area A1, within the radiotelephone coverage of at least one medium frequency (MF) coast station in which continuous DSC alerting is available, as may be defined by a Contracting Government.³
- .17 *Sea area A3* means an area, excluding sea areas A1 and A2, within the coverage of a recognized mobile satellite service supported by the ship earth station carried on board, in which continuous alerting is available.
- .18 *Sea area A4* means an area outside of sea areas A1, A2 and A3.

² All other terms and abbreviations which are used in this chapter and which are defined in the Radio Regulations and in the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as may be amended, shall have the meanings as defined in those Regulations and the SAR Convention.

-
- 2 Refer to *Joint IMO/IHO/WMO Manual on Maritime Safety Information (MSI)* (MSC.1/Circ.1310, as revised).
 - 3 Refer to *Provision of radio services for the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)* (resolution MSC.509(105)).

Regulation 3 – Exemptions

¹ The Contracting Governments consider it highly desirable not to deviate from the requirements of this chapter; nevertheless, the Administration may grant partial or conditional exemptions to individual ships from the requirements of regulations 7 to 11 provided:

- .1 such ships comply with the functional requirements of regulation 4; and
- .2 the Administration has taken into account the effect such exemptions may have upon the general efficiency of the service for the safety of all ships.

² An exemption may be granted under paragraph 1 only:

- .1 if the conditions affecting safety are such as to render the full application of regulations 7 to 11 unreasonable or unnecessary; or
- .2 in exceptional circumstances, for a single voyage outside the sea area or sea areas for which the ship is equipped.

³ Each Administration shall report to the Organization on all exemptions granted under paragraphs 1 and 2 giving the reasons for granting such exemptions.⁴

⁴ Exemptions should be reported through the Organization's Global Integrated Shipping Information System (GISIS) with reference to *Issue of Exemption Certificates under the 1974 SOLAS Convention and Amendments thereto* (SLS.14/Circ.115, as amended).

Regulation 4 – Functional requirements⁵

1 Every ship, while at sea, shall be capable of:

- .1 performing the GMDSS functions, which are as follows:
 - .1 transmitting ship-to-shore distress alerts by at least two separate and independent means, each using a different radiocommunication service;
 - .2 receiving shore-to-ship distress alert relays;
 - .3 transmitting and receiving ship-to-ship distress alerts;
 - .4 transmitting and receiving search and rescue coordinating communications;
 - .5 transmitting and receiving on-scene communications;
 - .6 transmitting and receiving signals for locating;⁶

- .7 receiving MSI;⁷
 - .8 transmitting and receiving urgency and safety communications; and
 - .9 transmitting and receiving bridge-to-bridge communications; and
- .2 transmitting and receiving general radiocommunications.

-
- 5 It should be noted that ships performing GMDSS functions should use *Guidelines for the avoidance of false distress alerts* (resolution MSC.514(105)).
- 6 Refer also to regulations V/19.2.3.2 and V/19.2.4, as appropriate.
- 7 It should be noted that ships may have a need for reception of certain maritime safety information while in port.

Regulation 4-1 - GMDSS satellite providers

The Maritime Safety Committee shall determine the criteria, procedures and arrangements for the evaluation, recognition, review and oversight of the provision of recognized mobile satellite services in the GMDSS pursuant to the provisions of this chapter.⁸

-
- 8 Refer to *Criteria for the provision of mobile satellite communication systems in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)* (resolution A.1001(25)) and *Guidance to prospective GMDSS satellite service providers* (MSC.1/Circ.1414).

Part B Undertakings by Contracting Governments⁹

-
- 9 1 Each Contracting Government is not required to provide all radiocommunication services.
2 Provision No. 48.1 of the Radio Regulations applies to the operation of coast stations and coast earth stations.

Regulation 5 - Provision of radiocommunication services

1 Each Contracting Government undertakes to make available, as it deems practical and necessary, either individually or in cooperation with other Contracting Governments, appropriate shore-based facilities for the mobile satellite service and maritime mobile service having due regard to the recommendations of the Organization.¹⁰ These services are:

- .1 recognized mobile satellite services;
- .2 a satellite service on 406 MHz;
- .3 the maritime mobile service in the bands between 156 MHz and 174 MHz;
- .4 the maritime mobile service in the bands between 4 000 kHz and 27 500 kHz; and
- .5 the maritime mobile service in the bands between 415 kHz and 535 kHz¹¹ and between 1 605 kHz and 4 000 kHz.

2 Each Contracting Government undertakes to provide the Organization with pertinent information concerning the shore-based facilities in the mobile satellite service and maritime mobile service, established for sea areas which it has designated off its coasts.¹² Each Contracting Government also undertakes to provide the Organization with timely and adequate notice prior to the planned withdrawal of any of these services or any particular shore-based facilities.

¹⁰ Refer to *Provision of radio services for the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)* (resolution MSC.509(105)).

¹¹ Refer to *Implementation of the NAVTEX system as a component of the World-Wide Navigational Warning Service* (resolution A.617(15)).

¹² Information communicated by Contracting Governments is made available through GISIS.

Regulation 5-1 – GMDSS identities

1 This regulation applies to all ships on all voyages.

2 Each Contracting Government undertakes to ensure that suitable arrangements are made for registering GMDSS identities and for making information on these identities available to rescue coordination centres on a 24-hour basis. Where appropriate, international organizations maintaining a registry of these identities, such as the ITU Maritime Mobile Access and Retrieval System (MARS), shall be notified by the Contracting Government of these identity assignments.

Part C Ship requirements

Regulation 6 – Radio installations

1 Every ship shall be provided with radio installations capable of complying with the functional requirements prescribed by regulation 4 throughout its intended voyage and, unless exempted under regulation 3, complying with the requirements of regulation 7 and, as appropriate for the sea area or areas through which it will pass during its intended voyage, the requirements of either regulation 8, 9, 10 or 11.

2 Every radio installation shall be:

- .1 located in such a way that no harmful interference of mechanical, electrical or other origin affects its proper use, and that electromagnetic compatibility is ensured and harmful interaction avoided with other equipment and systems;
- .2 so located as to ensure the greatest possible degree of safety and operational availability;
- .3 protected against harmful effects of water, extremes of temperature and other adverse environmental conditions;
- .4 provided with reliable, permanently arranged electrical lighting, independent of the main and emergency sources of electrical power, for the adequate illumination of the radio controls for operating the radio installation; and
- .5 clearly marked with the GMDSS identities, as applicable, for use by the radio installation operator.

3 Control of the VHF radiotelephone channels, required for navigational safety, shall be immediately available on the navigation bridge convenient to the conning position and, where necessary, facilities should be available to permit radiocommunications from the wings of the navigation bridge. Portable VHF equipment may be used to meet the latter provision.

- 4 In passenger ships, a distress panel shall be installed at the conning position, which shall:
- .1 contain either one single button which, when pressed, initiates a distress alert using all radio installations required on board for that purpose or one button for each individual installation;
 - .2 clearly and visually indicate whenever any button or buttons have been pressed; and
 - .3 be provided with means to prevent inadvertent activation of the button or buttons referred to in paragraphs 4.1 and 4.2.
- 5 In passenger ships, if an EPIRB is used as the secondary means of distress alerting and is not remotely activated from the distress panel, it shall be acceptable to have an additional EPIRB installed in the wheelhouse near the conning position.
- 6 In passenger ships, a distress alarm panel shall be installed at the conning position, which:
- .1 shall provide visual and aural indication of any distress alert or alerts received on board;
 - .2 shall indicate through which radiocommunication service the distress alerts have been received; and
 - .3 may be combined with the distress panel referred to in paragraph 4.

Regulation 7 – Radio equipment: General

- 1 Every ship shall be provided with:
- .1 a VHF radio installation capable of transmitting and receiving, for distress, urgency and safety communications purposes:
 - .1 DSC on the frequency 156.525 MHz (channel 70). It shall be possible to initiate the transmission of distress alerts on channel 70 from the position from which the ship is normally navigated; and
 - .2 radiotelephony on the frequencies 156.300 MHz (channel 6), 156.650 MHz (channel 13) and 156.800 MHz (channel 16);
 - .2 a radio installation capable of maintaining a continuous DSC watch on VHF channel 70 which may be separate from, or combined with, that required by paragraph 1.1;
 - .3 a radar SART or an AIS-SART, which:
 - .1 shall be so stowed that it can be easily utilized; and
 - .2 may be one of those required by paragraphs 2.1 or 3.1;
 - .4 a receiver or receivers capable of receiving MSI and search and rescue related information throughout the entire voyage in which the ship is engaged;¹³
 - .5 an EPIRB¹⁴ which shall be:
 - .1 installed in an easily accessible position;
 - .2 ready to be manually released and capable of being carried by one person into a survival craft;
 - .3 capable of floating free if the ship sinks and of being automatically

activated when afloat; and
.4 capable of being activated manually; and

.6 a radio installation capable of transmitting and receiving general radiocommunications operating on working frequencies in the band between 156 MHz and 174 MHz. This requirement may be fulfilled by the addition of this capability in the equipment required by paragraph 1.1.

2 Every cargo ship of 300 gross tonnage and upwards but less than 500 gross tonnage shall be provided with at least:

.1 one radar SART or AIS-SART; and
.2 two two-way VHF radiotelephone apparatuses.

3 Every passenger ship and every cargo ship of 500 gross tonnage and upwards shall be provided with at least:

.1 one radar SART or AIS-SART on each side of the ship; and
.2 three two-way VHF radiotelephone apparatuses.

4 The two-way VHF radiotelephone apparatuses required by paragraphs 2.2 and 3.2 may be portable or fitted in survival craft. The portable apparatus may be stored on the bridge.

5 The radar SARTs or AIS-SARTs required by paragraphs 2.1 or 3.1 shall be stowed in such locations that they can be rapidly placed in any survival craft other than a liferaft required by regulation III/31.1.4. Alternatively, one radar SART or AIS-SART shall be stowed in each survival craft other than a liferaft required by regulation III/31.1.4. On ships carrying at least two radar SARTs or AIS-SARTs and equipped with free-fall lifeboats, one of the radar SARTs or AIS-SARTs shall be stowed in a free-fall lifeboat and the other shall be located in the immediate vicinity of the navigating bridge so that it can be utilized on board and ready for transfer to any of the other survival craft, other than a liferaft required by regulation III/31.1.4.

6 Every passenger ship shall be provided with means for two-way on-scene radiocommunications for search and rescue purposes using the aeronautical frequencies 121.5 MHz and 123.1 MHz from the position from which the ship is normally navigated. These means may be portable.

13 Refer to *Guidance for the reception of maritime safety information and search and rescue related information as required in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)* (MSC.1/Circ.1645).

14 Refer to *Search and rescue homing capability* (resolution A.616(15)).

Regulation 8 – Radio equipment: Sea area A1

1 In addition to meeting the requirements of regulation 7, every ship engaged on voyages in sea area A1 shall be provided with a radio installation capable of initiating the transmission of ship-to-shore distress alerts from the position from which the ship is normally navigated, operating either:

.1 through the satellite service on 406 MHz; or
.2 if the ship is engaged on voyages within coverage of MF coast stations equipped

- with DSC, on MF using DSC; or
 - .3 on high frequency (HF) using DSC; or
 - .4 through a recognized mobile satellite service ship earth station.
- 2 The requirement in paragraph 1.1 may be fulfilled by installing:
- .1 the EPIRB required by regulation 7.1.5 close to the position from which the ship is normally navigated, but in a location whereby it can still float free of the ship in an emergency; or
 - .2 the EPIRB required by regulation 7.1.5 elsewhere on the ship, provided that this EPIRB has a means of remote activation which is installed near the position from which the ship is normally navigated; or
 - .3 a second EPIRB near the position from which the ship is normally navigated.

Regulation 9 – Radio equipment: Sea area A2

- 1 In addition to meeting the requirements of regulation 7, every ship engaged on voyages within sea area A2 shall be provided with:
- .1 an MF radio installation capable of transmitting and receiving, for distress, urgency and safety communications purposes, on the frequencies:
 - .1 2 187.5 kHz using DSC; and
 - .2 2 182 kHz using radiotelephony;
 - .2 a radio installation capable of maintaining a continuous DSC watch on the frequency 2 187.5 kHz which may be separate from, or combined with, that required by paragraph 1.1; and
 - .3 a secondary means of initiating the transmission of ship-to-shore distress alerts by a radio service other than MF operating either:
 - .1 through the satellite service on 406 MHz; or
 - .2 on HF using DSC; or
 - .3 through a recognized mobile satellite service ship earth station.
- 2 It shall be possible to initiate transmission of distress alerts by the radio installations specified in paragraphs 1.1 and 1.3 from the position from which the ship is normally navigated.
- 3 The requirement in paragraph 1.3.1 may be fulfilled by installing:
- .1 the EPIRB required by regulation 7.1.5 close to the position from which the ship is normally navigated, but in a location whereby it can still float free of the ship in an emergency; or
 - .2 the EPIRB required by regulation 7.1.5 elsewhere on the ship, provided that this EPIRB has a means of remote activation which is installed near the position from which the ship is normally navigated; or
 - .3 a second EPIRB near the position from which the ship is normally navigated.
- 4 The ship shall, in addition, be capable of transmitting and receiving general radiocommunications by either:
- .1 a radio installation operating on working frequencies in the bands between 1 605 kHz and 4 000 kHz or between 4 000 kHz and 27 500 kHz. This requirement

- may be fulfilled by the addition of this capability in the equipment required by paragraph 1.1; or
- .2 a recognized mobile satellite service ship earth station.

Regulation 10 – Radio equipment: Sea area A3

1 In addition to meeting the requirements of regulation 7, every ship engaged on voyages within sea area A3 shall be provided with:

- .1 a recognized mobile satellite service ship earth station capable of:
 - .1 transmitting and receiving distress, urgency and safety communications;
 - .2 initiating and receiving distress priority calls; and
 - .3 maintaining watch for shore-to-ship distress alert relays, including those directed to specifically defined geographical areas;
- .2 an MF radio installation capable of transmitting and receiving, for distress, urgency and safety communications purposes, on the frequencies:
 - .1 2 187.5 kHz using DSC; and
 - .2 2 182 kHz using radiotelephony;
- .3 a radio installation capable of maintaining a continuous DSC watch on the frequency 2 187.5 kHz which may be separate from, or combined with, that required by paragraph 1.2; and
- .4 a secondary means of initiating the transmission of ship-to-shore distress alerts by a radio service operating either:
 - .1 through the satellite service on 406 MHz; or
 - .2 on HF using DSC; or
 - .3 through any recognized mobile satellite service on an additional ship earth station.

2 It shall be possible to initiate transmission of distress alerts by the radio installations specified in paragraphs 1.1, 1.2 and 1.4 from the position from which the ship is normally navigated.

3 The requirement in paragraph 1.4.1 may be fulfilled by installing:

- .1 the EPIRB required by regulation 7.1.5 close to the position from which the ship is normally navigated, but in a location whereby it can still float free of the ship in an emergency; or
- .2 the EPIRB required by regulation 7.1.5 elsewhere on the ship, provided that this EPIRB has a means of remote activation which is installed near the position from which the ship is normally navigated; or
- .3 a second EPIRB near the position from which the ship is normally navigated.

4 The ship shall, in addition, be capable of transmitting and receiving general radiocommunications by either:

- .1 a recognized mobile satellite service ship earth station; or
- .2 a radio installation operating on working frequencies in the bands between 1

605 kHz and 4 000 kHz or between 4 000 kHz and 27 500 kHz.

5 The requirements in paragraphs 4.1 and 4.2 may be fulfilled by the addition of this capability in the equipment required by paragraph 1.1 or 1.2, respectively.

Regulation 11 – Radio equipment: Sea area A4

1 In addition to meeting the requirements of regulation 7, every ship engaged on voyages within sea area A4 shall be provided with:

- .1 an MF/HF radio installation capable of transmitting and receiving, for distress, urgency and safety communications purposes, on all distress, urgency and safety frequencies in the bands between 1 605 kHz and 4 000 kHz and between 4 000 kHz and 27 500 kHz:
 - .1 using DSC; and
 - .2 using radiotelephony;
- .2 equipment capable of maintaining DSC watch on 2 187.5 kHz, 8 414.5 kHz and on at least one of the DSC frequencies 4 207.5 kHz, 6 312 kHz, 12 577 kHz or 16 804.5 kHz; it shall be possible at any time to select any of these DSC frequencies for distress, urgency and safety communications purposes. This equipment may be separate from, or combined with, the equipment required by paragraph 1.1; and
- .3 a secondary means of initiating the transmission of ship-to-shore distress alerts through the satellite service on 406 MHz.

2 The ship shall, in addition, be capable of transmitting and receiving general radiocommunications by a radio installation operating on working frequencies in the bands between 1 605 kHz and 4 000 kHz and between 4 000 kHz and 27 500 kHz. This requirement may be fulfilled by the addition of this capability in the equipment required by paragraph 1.1.

3 It shall be possible to initiate transmission of distress alerts by the radio installations specified in paragraphs 1.1 and 1.3 from the position from which the ship is normally navigated.

4 The requirement in paragraph 1.3 may be fulfilled by installing:

- .1 the EPIRB required by regulation 7.1.5 close to the position from which the ship is normally navigated, but in a location whereby it can still float free of the ship in an emergency; or
- .2 the EPIRB required by regulation 7.1.5 elsewhere on the ship, provided that this EPIRB has a means of remote activation which is installed near the position from which the ship is normally navigated; or
- .3 a second EPIRB near the position from which the ship is normally navigated.

Regulation 12 – Watches

1 Every ship, while at sea, shall maintain a continuous radio watch for distress, urgency and safety communications purposes:

- .1 on VHF DSC channel 70;
- .2 on DSC frequency 2 187.5 kHz, if the ship, in accordance with the requirements of regulation 9.1.1 or 10.1.2, is fitted with an MF radio installation;

- .3 on DSC frequencies 2 187.5 kHz and 8 414.5 kHz and also on at least one of the DSC frequencies 4 207.5 kHz, 6 312 kHz, 12 577 kHz or 16 804.5 kHz, appropriate to the time of day and the geographical position of the ship, if the ship, in accordance with the requirements of regulation 11.1.2, is fitted with an MF/HF radio installation. This watch may be kept by means of a scanning receiver; and
- .4 for satellite shore-to-ship distress alert relays, if the ship, in accordance with the requirements of regulation 10.1.1, is fitted with a recognized mobile satellite service ship earth station.

2 Every ship, while at sea, shall maintain a radio watch for broadcasts of MSI and search and rescue related information on the appropriate frequency or frequencies on which such information is broadcast for the area in which the ship is navigating.

3 Every ship, while at sea, shall maintain, when practicable, a continuous listening watch, which shall be kept at the position from which the ship is normally navigated, on:

- .1 VHF channel 16; and
- .2 other appropriate frequencies for urgency and safety communications for the area in which the ship is navigating.

Regulation 13 – Sources of energy

1 While the ship is at sea, a supply of electrical energy shall be available at all times sufficient to operate the radio installations and to charge any batteries used as part of a reserve source or sources of energy for the radio installations.

2 A reserve source or sources of energy shall be provided on every ship, to supply radio installations, for the purpose of conducting distress, urgency and safety communications, in the event of failure of the ship's main and emergency sources of electrical power. The reserve source or sources of energy shall be capable of simultaneously operating the VHF radio installation required by regulation 7.1.1 and, as appropriate for the sea area or sea areas for which the ship is equipped, either the MF radio installation required by regulation 9.1.1 or 10.1.2, the MF/HF radio installation required by regulation 11.1.1, or the ship earth station required by regulation 10.1.1 and any of the additional loads mentioned in paragraphs 4, 5 and 8 for a period of at least:

- .1 one hour on ships provided with an emergency source of electrical power, if such source of power complies fully with all relevant provisions of regulation II-1/42 or 43, including the supply of such power to the radio installations; and
- .2 six hours on ships not provided with an emergency source of electrical power complying fully with all relevant provisions of regulation II-1/42 or 43, including the supply of such power to the radio installations.¹⁵

The reserve source or sources of energy need not supply independent HF and MF radio installations at the same time.

3 The reserve source or sources of energy shall be independent of the propelling power of the ship and the ship's electrical system.

4 Where, in addition to the VHF radio installation, two or more of the other radio installations referred to in paragraph 2 can be connected to the reserve source or sources of energy, they shall be capable of simultaneously supplying, for the period specified, as appropriate, in paragraph 2.1 or 2.2,

the VHF radio installation and:

- .1 all other radio installations which can be connected to the reserve source or sources of energy at the same time; or
- .2 whichever of the other radio installations will consume the most power, if only one of the other radio installations can be connected to the reserve source or sources of energy at the same time as the VHF radio installation.

5 The reserve source or sources of energy may be used to supply the electrical lighting required by regulation 6.2.4.

6 Where a reserve source of energy consists of a rechargeable accumulator battery or batteries:

- .1 a means of automatically charging such batteries shall be provided which shall be capable of recharging them to minimum capacity requirements within 10 hours; and
- .2 the capacity of the battery or batteries shall be checked, using an appropriate method,¹⁶ at intervals not exceeding 12 months, when the ship is not at sea.

7 The siting and installation of accumulator batteries which provide a reserve source of energy shall be such as to ensure:

- .1 the highest degree of service;
- .2 a reasonable lifetime;
- .3 reasonable safety;
- .4 that battery temperatures remain within the manufacturer's specifications whether under charge or idle; and
- .5 that when fully charged, the batteries will provide at least the minimum required hours of operation under all weather conditions.

8 If an uninterrupted input of information from the ship's navigational or other equipment to a radio installation required by this chapter, including the navigation receiver referred to in regulation 18, is needed to ensure its proper performance, means shall be provided to ensure the continuous supply of such information in the event of failure of the ship's main or emergency source of electrical power.

¹⁵ For guidance, the following formula is recommended for determining the electrical load to be supplied by the reserve source of energy for each radio installation required for distress conditions: 1/2 of the current consumption necessary for transmission + the current consumption necessary for reception + the current consumption of any additional loads.

¹⁶ One method of checking the capacity of an accumulator battery is to fully discharge and recharge the battery, using normal operating current and period. Assessment of the charge condition can be made at any time, but it should be done without significant discharge of the battery when the ship is at sea.

Regulation 14 – Performance standards

All equipment to which this chapter applies shall be of a type approved by the Administration. Such equipment shall conform to appropriate performance standards not inferior to those adopted by the Organization.¹⁷

¹⁷ Refer to the following resolutions adopted by the Organization:

General requirements

- .1 *General requirements for shipborne radio equipment forming part of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) and for electronic navigational aids (resolution A.694(17));*
- .2 *Performance standards for the presentation of navigation-related information on shipborne navigational displays (resolution MSC.191(79), as amended);*
- .3 *Performance standards for bridge alert management (resolution MSC.302(87));*

VHF equipment

- .4 *Performance standards for shipborne VHF radio installations capable of voice communication and digital selective calling (resolution MSC.511(105));*
- .5 *Performance standards for survival craft portable two-way VHF radiotelephone apparatus (resolution MSC.515(105));*
- .6 *Recommendation on Performance standards for on-scene (aeronautical) portable two-way VHF radiotelephone apparatus (annex 1 to resolution MSC.80(70), as amended);*

MF and HF equipment

- .7 *System performance standard for the promulgation and coordination of maritime safety information using high-frequency narrow-band direct-printing (resolution MSC.507(105));*
- .8 *Performance standards for shipborne MF and MF/HF radio installations capable of voice communication, digital selective calling and reception of maritime safety information and search and rescue related information (resolution MSC.512(105));*
- .9 *Performance standards for the reception of maritime safety information and search and rescue related information by MF (NAVTEX) and HF (resolution MSC.508(105));*

Ship earth stations and enhanced group call (EGC) equipment

- .10 *Performance standards for Inmarsat-C ship earth stations capable of transmitting and receiving direct-printing communications (resolution MSC.513(105));*
- .11 *Revised performance standards for enhanced group call (EGC) equipment (resolution MSC.306(87), as amended);*
- .12 *Performance standards for a ship earth station for use in the GMDSS (resolution MSC.434(98));*

Integrated radiocommunication systems

- .13 *Performance standards for a shipborne integrated communication system (ICS) when used in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) (resolution MSC.517(105));*

Emergency position-indicating radio beacons

- .14 *Performance standards for float-free release and activation arrangements for emergency radio equipment (resolution A.662(16));*
- .15 *Performance standards for float-free emergency position-indicating radio beacons (EPIRBs) operating on 406 MHz (resolution MSC.471(101));*

Search and rescue transmitters and transponders

- .16 *Performance standards for search and rescue radar transponders (resolution MSC.510(105)); and*
- .17 *Performance standards for survival craft AIS search and rescue transmitters (AIS-SART) for use in search and rescue operations (resolution MSC.246(83)).*

Regulation 15 - Maintenance requirements

- 1 Equipment shall be so designed that the main units can be replaced readily, without elaborate recalibration or readjustment.
- 2 Where applicable, equipment shall be so constructed and installed that it is readily accessible for inspection and onboard maintenance purposes.
- 3 Adequate information shall be provided to enable the equipment to be properly operated and maintained, taking into account the recommendations of the Organization.¹⁸

- 4 Adequate tools and spares shall be provided to enable the equipment to be maintained.
- 5 The Administration shall ensure that radio equipment required by this chapter is maintained to provide the availability of the functional requirements specified in regulation 4 and to meet the recommended performance standards of such equipment.
- 6 On ships engaged on voyages in sea areas A1 or A2, the availability shall be ensured by using such methods as duplication of equipment, shore-based maintenance or at-sea electronic maintenance capability, or a combination of these, as may be approved by the Administration.
- 7 On ships engaged on voyages in sea areas A3 or A4, the availability shall be ensured by using a combination of at least two methods such as duplication of equipment, shore-based maintenance or at-sea electronic maintenance capability, as may be approved by the Administration.
- 8 While all reasonable steps shall be taken to maintain the equipment in efficient working order to ensure compliance with all the functional requirements specified in regulation 4, malfunction of the equipment for providing the general radiocommunications required by regulation 4.1.2 shall not be considered as making a ship unseaworthy or as a reason for delaying the ship in ports where repair facilities are not readily available, provided the ship is capable of performing all distress, urgency and safety functions.
- 9 EPIRBs shall be:
- .1 annually tested, either on board the ship¹⁹ or at an approved testing station, 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 ships, within three months before the expiry date of the Passenger Ship Safety Certificate; and
 - .2 on cargo ships, within three months before the expiry date, or within three months before or after the anniversary date, of the Cargo Ship Safety Radio Certificate; and
 - .2 subject to maintenance at intervals not exceeding five years, to be performed at an approved shore-based maintenance facility.²⁰

18 Refer to *General requirements for shipborne radio equipment forming part of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) and for electronic navigational aids* (resolution A.694(17)), *General requirements for electromagnetic compatibility (EMC) for all electrical and electronic ship's equipment* (resolution A.813(19)), and *Clarifications of certain requirements in IMO performance standards for GMDSS equipment* (MSC/Circ.862).

19 Refer to *Guidelines on annual testing of emergency position-indicating radio beacons (EPIRBs)* (MSC.1/Circ.1040/Rev.2) and *Guidelines for the avoidance of false distress alerts* (resolution MSC.514(105)).

20 Refer to *Guidelines for shore-based maintenance of emergency position-indicating radio beacons (EPIRBs)* (MSC.1/Circ.1039/Rev.1).

Regulation 16 – Radio personnel

1 Every ship shall carry personnel qualified for distress, urgency and safety communications purposes to the satisfaction of the Administration.²¹ The personnel shall be holders of the appropriate certificates specified in the Radio Regulations; one of the personnel shall be designated as having primary responsibility for communications during distress incidents.

2 In passenger ships, at least one person qualified in accordance with paragraph 1 shall be assigned to perform only communications duties during distress incidents.

²¹ Refer to the STCW Code, chapter IV, section B-IV/2.

Regulation 17 – Radio records

A record shall be kept on board, to the satisfaction of the Administration and as required by the Radio Regulations, of all incidents connected with the radiocommunication services which appear to be of importance to safety of life at sea.

Regulation 18 – Position-updating

1 All two-way communication equipment carried on board a ship to which this chapter applies which is capable of automatically including the ship's position in the distress alert shall be automatically provided with this information from an internal or external navigation receiver.²²

2 In case of malfunction of the internal or external navigation receiver, the ship's position and the time at which the position was determined shall be manually updated at intervals not exceeding four hours, while the ship is under way, so that it is always ready for transmission by the equipment.

²² Requirements for automatic update of the ship's position are given in resolutions MSC.511(105), MSC.512(105) and MSC.513(105).

**CHAPTER V
SAFETY OF NAVIGATION****Regulation 5 – Meteorological services and warnings**

5 The footnote under paragraph 2.2, after the word "services", is replaced by the following:

"
* Refer to regulation IV/7.1.4."

Regulation 19-1 – Long-range identification and tracking of ships

6 Paragraphs 4.1 and 4.2 are replaced by the following:

"4.1 Ships¹ shall be fitted with a system to automatically transmit the information specified in paragraph 5 as follows:

- .1 ships constructed on or after 31 December 2008;
- .2 ships constructed before 31 December 2008 and certified for operations:
 - .1 in sea areas A1 and A2, as defined in regulations IV/2.1.15 and IV/2.1.16; or
 - .2 in sea areas A1, A2 and A3, as defined in regulations IV/2.1.15, IV/2.1.16 and IV/2.1.17,
not later than the first survey² of the radio installation after 31 December 2008;
- .3 ships constructed before 31 December 2008 and certified for operations in sea areas A1, A2, A3 and A4, as defined in regulations IV/2.1.15, IV/2.1.16, IV/2.1.17 and IV/2.1.18, not later than the first survey² of the radio installation after 1 July 2009. However, these ships shall comply with the provisions of sub-paragraph .2 above while they operate within sea areas A1, A2 and A3.

4.2 Ships, irrespective of the date of construction, fitted with an automatic identification system (AIS), as defined in regulation 19.2.4, and operated exclusively within sea area A1, as defined in regulation IV/2.1.15, shall not be required to comply with the provisions of this regulation.

1 Refer to *Guidance on the survey and certification of compliance of ships with the requirement to transmit LRIT information* (MSC.1/Circ.1307).

2 Refer to *Unified interpretation of the term "first survey" referred to in SOLAS regulation* (MSC.1/Circ.1290)."

APPENDIX CERTIFICATES

7 The existing forms of the Passenger Ship Safety Certificate, the Cargo Ship Safety Equipment Certificate, the Cargo Ship Safety Radio Certificate, the Nuclear Passenger Ship Safety Certificate and the Nuclear Cargo Ship Safety Certificate, including the associated records of equipment for passenger ship safety (Form P), cargo ship safety (Form E), cargo ship safety radio (Form R) and cargo ship safety (Form C), contained in the appendix to the annex are replaced by the following:

"FORM OF SAFETY CERTIFICATE FOR PASSENGER SHIPS**PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE**

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Passenger Ship Safety (Form P)

(Official seal)

(State)

for *an/a short*¹ international voyage

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE
AT SEA, 1974, as amended

under the authority of the Government of

(name of the State)

by

(person or organization authorized)

Particulars of ship²

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Gross tonnage

Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2)³IMO number⁴

Date of build:

Date of building contract

Date on which keel was laid or ship was at similar stage of construction

Date of delivery

Date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character
was commenced (where applicable)

All applicable dates shall be completed.

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/7 of the Convention.
- 2 That the survey showed that:
 - 2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards:
 - .1 the structure, main and auxiliary machinery, boilers and other pressure vessels;
 - .2 the watertight subdivision arrangements and details;
 - .3 the following subdivision load lines:

1 Delete as appropriate.

2 Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

3 For a ship certified to operate in sea area A3, indicate the recognized mobile satellite service in brackets.

4 In accordance with *IMO Ship Identification Number Scheme*, adopted by the Organization by resolution A.1117(30).

Subdivision load lines assigned and	Freeboa	To apply when the spaces in
--	----------------	------------------------------------

marked on the ship's side amidships (regulation II-1/18) ⁵	rd	which passengers are carried include the following alternative spaces
P1
P2
P3

- 2.2 the ship complied with part G of chapter II-1 of the Convention using
as fuel/N.A;
- 2.3 the ship complied with the requirements of the Convention as regards structural fire
protection, fire safety systems and appliances and fire-control plans;
- 2.4 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats
were provided in accordance with the requirements of the Convention;
- 2.5 the ship was provided with a line-throwing appliance in accordance with the requirements
of the Convention;
- 2.6 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;
- 2.7 the provision and functioning of the radio installations used in life-saving appliances
complied with the requirements of the Convention;
- 2.8 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne
navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;
- 2.9 the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress
signals, in accordance with the requirements of the Convention and the International
Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
- 2.10 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention;
- 2.11 the ship was/was not¹ subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of
regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ of the Convention;
- 2.12 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and
electrical installations/fire protection/life-saving appliances and arrangements¹ is/is not¹
appended to this Certificate.
- 3 that an Exemption Certificate has/has not¹ been issued.

This certificate is valid until

Completion date of the survey on which this certificate is based.....(dd/mm/yyyy)

Issued at

(Place of issue of certificate)

.....

..... (Date of issue)
(Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

1 Delete as appropriate.

5 For ships constructed before 1 January 2009, the applicable subdivision notation "C.1, C.2 and C.3" should be used.

RECORD OF EQUIPMENT FOR PASSENGER SHIP SAFETY (FORM P)

RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA,
1974, AS AMENDED

1 Particulars of ship

Name of ship.....
Distinctive number or letters
Number of passengers for which certified.....
Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installations

2 Details of life-saving appliances

1	Total number of persons for which life-saving appliances are provided		
		Port side	Starboard side
2	Total number of lifeboats	.....	.....
2.1	Total number of persons accommodated by them	.....	.....
2.2	Number of partially enclosed lifeboats (regulation III/21 and LSA Code, section 4.5)	.....	.....
2.3	Number of self-righting partially enclosed lifeboats (regulation III/43 ⁶)	.....	.....
2.4	Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/21 and LSA Code, section 4.6)	.....	.....
2.5	Other lifeboats		
2.5.1	Number	.....	.....
2.5.2	Type	.....	.....
3	Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above)	.....	.....
3.1	Number of lifeboats fitted with searchlights	.....	.....
4	Number of rescue boats	.....	.....
4.1	Number of boats which are included in the total lifeboats shown above	.....	.....
4.2	Number of boats which are fast rescue boats	.....	.....
5	Liferafts		
5.1	Those for which approved launching appliances are required		
5.1.1	Number of liferafts	.....	.....
5.1.2	Number of persons accommodated by them	.....	.....
5.2	Those for which approved launching appliances are not required		
5.2.1	Number of liferafts	.....	.....
5.2.2	Number of persons accommodated by them	.....	.....

⁶ Refer to the 1983 amendments to SOLAS (MSC.6(48)), applicable to ships constructed on or after 1 July 1986, but before 1 July 1998.

2 *Details of life-saving appliances (continued)*

6	Number of marine evacuation systems (MES)	.....
6.1	Number of liferafts served by them	.....
6.2	Number of persons accommodated by them	.....
7	Buoyant apparatus	.....
7.1	Number of apparatus	.....
7.2	Number of persons capable of being supported	.....
8	Number of lifebuoys	.....
9	Number of lifejackets (total)	.....
9.1	Number of adult lifejackets	.....
9.2	Number of child lifejackets	.....
9.3	Number of infant lifejackets	.....
10	Immersion suits	.....
10.1	Total number	.....
10.2	Number of suits complying with the requirements for lifejackets	.....
11	Number of anti-exposure suits	.....
12	Number of thermal protective aids ⁷	.....

3 *Details of radio facilities*

	Ite m	Actual provision
1	Primary systems	
1.1	VHF radio installation	
1.1.1	DSC encoder	.....
1.1.2	DSC watch receiver	.....
1.1.3	Radiotelephony	.....
1.2	MF radio installation	
1.2.1	DSC encoder	.....
1.2.2	DSC watch receiver	.....
1.2.3	Radiotelephony	.....
1.3	MF/HF radio installation	
1.3.1	DSC encoder	.....
1.3.2	DSC watch receiver	.....
1.3.3	Radiotelephony	.....
1.4	Recognized mobile satellite service ship earth station	.....
2	Secondary means of initiating the transmission of ship-to-shore distress alerts	.....
3	Facilities for reception of MSI and search and rescue related information	.....

⁷ Excluding those required by the LSA Code, paragraphs 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 and 5.1.2.2.13.

3 *Details of radio facilities (continued)*

4	EPIRB	..........
5	Two-way VHF radiotelephone apparatus	
5.1	Portable two-way VHF radiotelephone apparatus	..........
5.2	Two-way VHF radiotelephone apparatus fitted in survival craft	...............
6	Search and rescue locating devices	
6.1	Radar search and rescue transponders (radar SART) stowed for rapid placement in survival craft	..........
6.2	Radar search and rescue transponders (radar SART) stowed in survival craft	...............
6.3	AIS search and rescue transmitters (AIS-SART) stowed for rapid placement in survival craft	...............
6.4	AIS search and rescue transmitters (AIS-SART) stowed in survival craft	...............

4 *Methods used to ensure availability of radio facilities* (regulations IV/15.6 and 15.7) 4.1

	Duplication of equipment.....
4.2	Shore-based maintenance
4.3	At-sea maintenance capability

5 *Details of navigational systems and equipment*

	Item	Actual provision
1.1	Standard magnetic compass ⁸	.....
1.2	Spare magnetic compass ⁸	.....
1.3	Gyro-compass ⁸	.....
1.4	Gyro-compass heading repeater ⁸	.....
1.5	Gyro-compass bearing repeater ⁸	.....
1.6	Heading or track control system ⁸	.....
1.7	Pelorus or compass bearing device ⁸	.....
1.8	Means of correcting heading and bearings	.....
1.9	Transmitting heading device (THD) ⁸	.....
2.1	Nautical charts/Electronic chart display and information system (ECDIS) ¹	.....
2.2	Backup arrangements for ECDIS	.....
2.3	Nautical publications	.....
2.4	Backup arrangements for electronic nautical publications	.....
3.1	Receiver for a global navigation satellite	

system/terrestrial radionavigation system/multisystem shipborne radionavigation receiver ^{1 8}
--	-------

¹ Delete as appropriate.

⁸ Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means, they shall be specified.

5 **Details of navigational systems and equipment (continued)**

3.2	9 GHz radar ⁸	.....
3.3	Second radar (3 GHz/9 GHz ¹) ⁸	.....
3.4	Automatic radar plotting aid (ARPA) ⁸	.....
3.5	Automatic tracking aid ⁸	.....
3.6	Second automatic tracking aid ⁸	.....
3.7	Electronic plotting aid ⁸	.....
4.1	Automatic identification system (AIS)	.....
4.2	Long-range identification and tracking system	.....
5	Voyage data recorder (VDR)	.....
6.1	Speed and distance measuring device (through the water) ⁸	.....
6.2	Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwartships direction) ⁸	.....
7	Echo-sounding device ⁸	.....
8.1	Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator ^{1 8}	.....
8.2	Rate-of-turn indicator ⁸	.....
9	Sound reception system ⁸	.....
10	Telephone to emergency steering position ⁸	.....
11	Daylight signalling lamp ⁸	.....
12	Radar reflector ⁸	.....
13	International Code of Signals	.....
14	IAMSAR Manual, Volume III	.....
15	Bridge navigational watch alarm system (BNWAS)	.....

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at
(Place of issue of the Record)

.....
(issue)

..... (Date of
(Signature of duly authorized official issuing the Record)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

1 Delete as appropriate.

8 Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means, they shall be specified.

FORM OF SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE FOR CARGO SHIPS**CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE**

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Cargo Ship Safety (Form E)

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended

under the authority of the Government of

_____ *(name of the State)*

by

_____ *(person or organization authorized)*

Particulars of ship¹

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Gross tonnage

Deadweight of ship (metric tons)².....

Length of ship (regulation III/3.12).....

IMO number³

Type of ship⁴

Bulk carrier

Oil tanker

Chemical tanker

Gas carrier

Cargo ship other than any of the above

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction
or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration
or modification of a major character was commenced.....

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/8 of the Convention.
- 2 That the survey showed that:
 - 2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire-control plans;

1 Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

2 For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

3 In accordance with the *IMO Ship Identification Number Scheme*, adopted by the Organization by resolution A.1117(30).

4 Delete as appropriate.

- 2.2 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
- 2.3 the ship was provided with a line-throwing appliance in accordance with the requirements of the Convention;
- 2.4 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;
- 2.5 the ship was provided with lights, shapes and means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
- 2.6 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention;
- 2.7 the ship was/was not⁴ subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-2/17 / III/38⁴ of the Convention;
- 2.8 a Document of approval of alternative design and arrangements for fire protection/life-saving appliances and arrangements⁴ is/is not⁴ appended to this Certificate.
- 3 That the ship operates in accordance with regulation III/26.1.1.15 within the limits of the trade area
- 4 That an Exemption Certificate has/has not⁴ been issued.

This certificate is valid until

Completion date of the survey on which this certificate is based:.....(dd/mm/yyyy)

Issued at
(Place of issue of certificate)

.....
issue)

..... (Date of
(Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

4 Delete as appropriate.
5 Refer to the 1983 amendments to SOLAS (MSC.6(48)), applicable to ships constructed on or after 1 July 1986, but before 1 July 1998 in the case of self-righting partially enclosed lifeboat(s) on board.

RECORD OF EQUIPMENT FOR CARGO SHIP SAFETY (FORM E)

RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

1 Particulars of ship

Name of ship

Distinctive number or letters

2 Details of life-saving appliances

1 Total number of persons for which life-saving appliances are provided:		Port side	Starboard side
2	Total number of davit-launched lifeboats	.....	.....
2.1	Total number of persons accommodated by them	.....	.....
2.2	Number of self-righting partially enclosed lifeboats (regulation III/43 ⁵)	.....	.....
2.3	Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.6)	.....	.....
2.4	Number of lifeboats with a self-contained air support system (regulation III/31 and LSA Code, section 4.8)	.....	.....
2.5	Number of fire-protected lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.9)	.....	.....
2.6	Other lifeboats		
2.6.1	Number	.....	.....
2.6.2	Type	.....	.....
3	Total number of free-fall lifeboats	.....	.....
3.1	Total number of persons accommodated by them	.....	.....
3.2	Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.7)	.....	.....
3.3	Number of lifeboats with a self-contained air support system (regulation III/31 and LSA Code, section 4.8)	.....	.....
3.4	Number of fire-protected lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.9)	.....	.....
4	Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown in 2 and 3 above)	.....	.....
4.1	Number of lifeboats fitted with searchlights	.....	.....
5	Number of rescue boats	.....	.....
5.1	Number of boats which are included in the total lifeboats shown in 2 and 3 above	.....	.....

5 Refer to the 1983 amendments to SOLAS (MSC.6(48)), applicable to ships constructed on or after 1 July 1986, but before 1 July 1998 in the case of self-righting partially enclosed lifeboat(s) on board.

2 *Details of life-saving appliances (continued)*

6	Liferafts	
6.1	Those for which approved launching appliances are required	
6.1.1	Number of liferafts	.....
6.1.2	Number of persons accommodated by them	.....
6.2	Those for which approved launching appliances are not required	
6.2.1	Number of liferafts	.....
6.2.2	Number of persons accommodated by them	.....
6.3	Number of liferafts required by regulation III/31.1.4	.....
7	Number of lifebuoys	.....
8	Number of lifejackets	.....
9	Immersion suits	
9.1	Total number	.....
9.2	Number of suits complying with the requirements for lifejackets	.....
10	Number of anti-exposure suits	.....

3 *Details of navigational systems and equipment*

	Item	Actual provision
1.1	Standard magnetic compass ⁶	.....
1.2	Spare magnetic compass ⁶	.....
1.3	Gyro-compass ⁶	.....
1.4	Gyro-compass heading repeater ⁶	.....
1.5	Gyro-compass bearing repeater ⁶	.....
1.6	Heading or track control system ⁶	.....
1.7	Pelorus or compass bearing device ⁶	.....
1.8	Means of correcting heading and bearings	.....
1.9	Transmitting heading device (THD) ⁶	.....
2.1	Nautical charts/Electronic chart display and information system (ECDIS) ⁴	.....
2.2	Backup arrangements for ECDIS	.....
2.3	Nautical publications	.....
2.4	Backup arrangements for electronic nautical publications	.....
3.1	Receiver for a global navigation satellite system/terrestrial radionavigation system/multisystem shipborne radionavigation receiver ^{4 6}	.....

- 4 Delete as appropriate.
- 6 Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means, they shall be specified.

3 **Details of navigational systems and equipment** (continued)

3.2	9 GHz radar	.....
3.3	Second radar (3 GHz/9 GHz) ⁴ ⁶	.....
3.4	Automatic radar plotting aid (ARPA) ⁶	.....
3.5	Automatic tracking aid ⁶	.....
3.6	Second automatic tracking aid ⁶	.....
3.7	Electronic plotting aid ⁶	.....
4.1	Automatic identification system (AIS)	.....
4.2	Long-range identification and tracking system	.....
5.1	Voyage data recorder (VDR) ⁴	.....
5.2	Simplified voyage data recorder (S-VDR) ⁴	.....
6.1	Speed and distance measuring device (through the water) ⁶	.....
6.2	Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwartships direction) ⁶	.....
7	Echo-sounding device ⁶	.....
8.1	Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator ⁴ ⁶	.....
8.2	Rate-of-turn indicator ⁶	.....
9	Sound reception system ⁶	.....
10	Telephone to emergency steering position ⁶	.....
11	Daylight signalling lamp ⁶	.....
12	Radar reflector	.....
13	International Code of Signals	.....
14	IAMSAR Manual, Volume III	.....
15	Bridge navigational watch alarm system (BNWAS)	.....

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at

(Place of issue of the Record)

.....
(Date of issue)

.....
(Signature of duly authorized official issuing the Record)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

⁴ Delete as appropriate.

⁶ Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means, they shall be specified.

FORM OF SAFETY RADIO CERTIFICATE FOR CARGO SHIPS

CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Cargo Ship Safety Radio (Form R)

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE
AT SEA, 1974, as amended

under the authority of the Government of

(name of the State)

by _____
(person or organization authorized)

Particulars of ship¹

Name of ship.....
Distinctive number or letters
Port of registry
Gross tonnage
Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2)²
IMO number³.....
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/9 of the Convention.
- 2 That the survey showed that:
 - 2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;
 - 2.2 the provision and functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention.
- 3 That an Exemption Certificate has/has not⁴ been issued.

1 Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.
2 For a ship certified to operate in sea area A3, indicate the recognized mobile satellite service in brackets.
3 In accordance with the *IMO Ship Identification Number Scheme*, adopted by the Organization by resolution A.1117(30).
4 Delete as appropriate.

This certificate is valid until

Completion date of the survey on which this certificate is based.....(dd/mm/yyyy)

Issued at
(Place of issue of certificate)

.....
(Date of issue)

.....
(Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

RECORD OF EQUIPMENT FOR CARGO SHIP SAFETY RADIO (FORM R)

RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE
WITH THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT
SEA, 1974, AS AMENDED

1 Particulars of ship

Name of ship.....
Distinctive number or letters
Minimum number of persons with required
qualifications to operate the radio installations

2 Details of radio facilities

I t e m	Actual provision
1 Primary systems	
1.1 VHF radio installation	
1.1.1 DSC encoder
1.1.2 DSC watch receiver
1.1.3 Radiotelephony
1.2 MF radio installation	
1.2.1 DSC encoder
1.2.2 DSC watch receiver
1.2.3 Radiotelephony
1.3 MF/HF radio installation	
1.3.1 DSC encoder
1.3.2 DSC watch receiver
1.3.3 Radiotelephony
1.4 Recognized mobile satellite service ship earth station
2 Secondary means of initiating the transmission of ship-to-shore distress alerts
3 Facilities for reception of MSI and search and rescue related information
4 EPIRB
5 Two-way VHF radiotelephone apparatus	
5.1 Portable two-way VHF radiotelephone apparatus
5.2 Two-way VHF radiotelephone apparatus fitted in survival craft
6 Search and rescue locating devices	
6.1 Radar search and rescue transponders (radar SART) stowed for rapid placement in survival craft
6.2 Radar search and rescue transponders (radar SART) stowed in survival craft
6.3 AIS search and rescue transmitters (AIS-SART) stowed for rapid placement in survival craft

6.4	AIS search and rescue transmitters (AIS-SART) stowed in survival craft
-----	--	-------

3 Methods used to ensure availability of radio facilities (regulations IV/15.6 and 15.7)

3.1 Duplication of equipment

3.2 Shore-based maintenance

3.3 At-sea maintenance capability

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at
(Place of issue of the Record)

.....
(Date of issue)

.....
(Signature of duly authorized official issuing the Record)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

FORM OF NUCLEAR PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

NUCLEAR PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Passenger Ship Safety (Form P)

(Official seal)

(State)

for an / a short¹ international voyage

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE
AT SEA, 1974, as amended under

the authority of the Government of

(name of the State)

by

(person or organization authorized)

Particulars of ship²

Name of ship

Distinctive number or letters.....

Port of registry

Gross tonnage

Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2)³

IMO number⁴

Date of build:

 Date of building contract

 Date on which keel was laid or ship was at similar stage of construction.....

 Date of delivery

 Date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character
 was commenced (where applicable)

All applicable dates shall be completed.

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation VIII/9 of the Convention.
- 2 That the ship, being a nuclear ship, complied with all the requirements of chapter VIII of the Convention and conformed to the Safety Assessment approved for the ship; and that:
- 2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards:

1 Delete as appropriate.

2 Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

3 For a ship certified to operate in sea area A3, indicate the recognized mobile satellite service in brackets.

4 In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by resolution A.1117(30).

- .1 the structure, main and auxiliary machinery, boilers and other pressure vessels, including the nuclear propulsion plant and the collision protective structure;
- .2 the watertight subdivision arrangements and details;
- .3 the following subdivision load lines:

Subdivision load lines assigned and marked on the ship's side amidships (regulation II-1/18) ⁵	Freeboard	To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces
P1
P2
P3

- 2.2 the ship complied with the requirements of the Convention as regards structural fire protection, fire safety systems and appliances and fire-control plans;
- 2.3 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radiation protection systems and equipment;
- 2.4 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
- 2.5 the ship was provided with a line-throwing appliance in accordance with the requirements of the Convention;
- 2.6 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;
- 2.7 the provision and functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;
- 2.8 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;
- 2.9 the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals, in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
- 2.10 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention;
- 2.11 the ship was/was not¹ subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2 /17 / III/38¹ of the Convention;
- 2.12 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances and arrangements¹ is/is not¹ appended to this Certificate.

¹ Delete as appropriate.

⁵ For ships constructed before 1 January 2009, the applicable subdivision notation "C.1, C.2 and C.3" should be used.

This certificate is valid until

Completion date of the survey on which this certificate is based:.....(dd/mm/yyyy)

Issued at
(Place of issue of certificate)

.....
issue)

..... (Date of
(Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

FORM OF NUCLEAR CARGO SHIP SAFETY CERTIFICATE**NUCLEAR CARGO SHIP SAFETY CERTIFICATE**

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Cargo Ship Safety (Form C)

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE
AT SEA, 1974, as amended under

the authority of the Government of

(name of the State)

by

(person or organization authorized)

Particulars of ship¹

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Gross tonnage

Deadweight of ship (metric tons)²

Length of ship (regulation III/3.12)

Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2)³

IMO number⁴

Type of ship⁵

Bulk carrier

Oil tanker

Chemical tanker

Gas carrier

Cargo ship other than any of the above Date of build:

Date of building contract

Date on which keel was laid or ship was at similar stage of construction

Date of delivery

Date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character
was commenced (where applicable)

All applicable dates shall be completed.

1 Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

2 For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

3 For a ship certified to operate in sea area A3, indicate the recognized mobile satellite service in brackets.

4 In accordance with the *IMO Ship Identification Number Scheme*, adopted by the Organization by resolution A.1117(30).

5 Delete as appropriate.

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation VIII/9 of the Convention.
- 2 That the ship, being a nuclear ship, complied with all the requirements of chapter VIII of the Convention and conformed to the Safety Assessment approved for the ship; and that:
 - 2.1 the condition of the structure, machinery and equipment as defined in regulation I/10 (as applicable to comply with regulation VIII/9), including the nuclear propulsion plant and the collision protective structure, was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapter II-1 and chapter II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire-control plans);
 - 2.2 the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire-control plans;
 - 2.3 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
 - 2.4 the ship was provided with a line-throwing appliance in accordance with the requirements of the Convention;
 - 2.5 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;
 - 2.6 the provision and functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;
 - 2.7 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;
 - 2.8 the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals, in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
 - 2.9 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the regulations, so far as these requirements apply thereto;
 - 2.10 the ship was/was not⁵ subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38⁵ of the Convention;
 - 2.11 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliance and arrangements⁵ is/is not⁵ appended to this Certificate.

This certificate is valid until

Completion date of the survey on which this certificate is based:.....(dd/mm/yyyy)

Issued at

(Place of issue of certificate)

.....
(Date of issue)

.....
(Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

⁵ Delete as appropriate.

RECORD OF EQUIPMENT FOR CARGO SHIP SAFETY (FORM C)

RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF
LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

1 Particulars of ship

Name of ship

Distinctive number or letters

Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installations

2 Details of life-saving appliances

1 Total number of persons for which life-saving appliances are provided:		Port side	Starboard side
2	Total number of davit-launched lifeboats	.....	.....
2.1	Total number of persons accommodated by them	.....	.....
2.2	Number of self-righting partially enclosed lifeboats (regulation III/43 ⁶)	.....	.....
2.3	Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.6)	.....	.....
2.4	Number of lifeboats with a self-contained air support system (regulation III/31 and LSA Code, section 4.8)	.....	.....
2.5	Number of fire-protected lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.9)	.....	.....
2.6	Other lifeboats		
2.6.1	Number	.....	.....
2.6.2	Type	.....	.....
3	Total number of free-fall lifeboats	.....	.....
3.1	Total number of persons accommodated by them	.....	.....
3.2	Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.7)	.....	.....
3.3	Number of lifeboats with a self-contained air support system (regulation III/31 and LSA Code, section 4.8)	.....	.....
3.4	Number of fire-protected lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.9)	.....	.....
4	Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown in 2 and 3 above)	.....	.....
4.1	Number of lifeboats fitted with searchlights	.....	.....

⁶ Refer to the 1983 amendments to SOLAS (MSC.6(48)), applicable to ships constructed on or after 1 July 1986, but before 1 July 1998.

2 Details of life-saving appliances (continued)

5	Number of rescue boats	.....
5.1 total	Number of boats which are included in the lifeboats shown in 2 and 3 above	.....
6	Liferafts	
6.1	Those for which approved launching appliances are required	
6.1.1	Number of liferafts	.....
6.1.2	Number of persons accommodated by them	.....
6.2	Those for which approved launching appliances are not required	
6.2.1	Number of liferafts	.....
6.2.2	Number of persons accommodated by them	.....
6.3	Number of liferafts required by regulation III/31.1.4	.....
7	Number of lifebuoys	.....
8	Number of lifejackets	.....
9	Immersion suits	
9.1	Total number	.....
9.2	Number of suits complying with the requirements for lifejackets	.....
10	Number of anti-exposure suits	.....

3 Details of radio facilities

	Item	Actual provision
1	Primary systems	
1.1	VHF radio installation	
1.1.1	DSC encoder	.....
1.1.2	DSC watch receiver	.....
1.1.3	Radiotelephony	.....
1.2	MF radio installation	
1.2.1	DSC encoder	.....
1.2.2	DSC watch receiver	.....
1.2.3	Radiotelephony	.....
1.3	MF/HF radio installation	
1.3.1	DSC encoder	.....
1.3.2	DSC watch receiver	.....
1.3.3	Radiotelephony	.....
1.4	Recognized mobile satellite service ship earth station	.....
2	Secondary means of initiating the transmission of	

ship-to-shore distress alerts
-------------------------------	-------

3 Details of radio facilities (continued)

3	Facilities for reception of MSI and search and rescue related information	.....
4	EPIRB	.....
5	Two-way VHF radiotelephone apparatus	.....
5.1	Portable two-way VHF radiotelephone apparatus	.....
5.2	Two-way VHF radiotelephone apparatus fitted in survival craft	.....
6	Search and rescue locating devices	.....
6.1	Radar search and rescue transponders (radar SART) stowed for rapid placement in survival craft	.....
6.2	Radar search and rescue transponders (radar SART) stowed in survival craft	.....
6.3	AIS search and rescue transmitters (AIS-SART) stowed for rapid placement in survival craft	.....
6.4	AIS search and rescue transmitters (AIS-SART) stowed in survival craft	.....

4 Methods used to ensure availability of radio facilities (regulations IV/15.6 and 15.7)

4.1	Duplication of equipment
4.2	Shore-based maintenance
4.3	At-sea maintenance capability

5 Details of navigational systems and equipment

	It e m	Actual provision
1.1	Standard magnetic compass ⁷	.....
1.2	Spare magnetic compass ⁷	.....
1.3	Gyro-compass ⁷	.....
1.4	Gyro-compass heading repeater ⁷	.....
1.5	Gyro-compass bearing repeater ⁷	.....
1.6	Heading or track control system ⁷	.....
1.7	Pelorus or compass bearing device ⁷	.....
1.8	Means of correcting heading and bearings	.....
1.9	Transmitting heading device (THD) ⁷	.....
2.1	Nautical charts/Electronic chart display and information system (ECDIS) ⁵	.....
2.2	Backup arrangements for ECDIS	.....
2.3	Nautical publications	.....
2.4	Backup arrangements for electronic nautical publications	.....

- 5 Delete as appropriate.
- 7 Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means, they shall be specified.

ΜΕΡΟΣ Β
(Ελληνικό Κείμενο)

ΑΠΟΦΑΣΗ MSC.496(105)
(υιοθετήθηκε στις 28 Απριλίου 2022)

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ,
1974

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ,

ΜΝΗΜΟΝΕΥΟΝΤΑΣ το άρθρο 28(β) της Σύμβασης για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό σχετικά με τις αρμοδιότητες της Επιτροπής,

ΜΝΗΜΟΝΕΥΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ το άρθρο VIII(β) της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), 1974 ("η Σύμβαση") που αφορά τη διαδικασία που εφαρμόζεται για την τροποποίηση του Παραρτήματος στην Σύμβαση, πέραν εκείνων των διατάξεων του κεφαλαίου I,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ, στην 105η σύνοδό της, τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου SOLAS του 1988 που προτάθηκαν και κοινοποιήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο VIII(β)(i) της Σύμβασης,

1 ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII(β)(iv) της Σύμβασης, τροποποιήσεις στην Σύμβαση, το κείμενο των οποίων παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσης απόφασης·

2 ΟΡΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VI11 (β) (vi) (2) (ββ) της Σύμβασης, ότι οι εν λόγω τροποποιήσεις θα θεωρηθούν ότι έγιναν αποδεκτές την 1η Ιουλίου 2023, εκτός εάν: πριν από την ημερομηνία αυτή, περισσότερα από το ένα τρίτο των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων στην Σύμβαση ή των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων των οποίων οι συνδυασμένοι εμπορικοί στόλοι αποτελούν τουλάχιστον το 50% της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου έχουν κοινοποιήσει στον Γενικό Γραμματέα των αντιρρήσεις τους για τις τροποποιήσεις·

3 ΚΑΛΕΙ τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στην Σύμβαση να σημειώσουν ότι, σύμφωνα με το άρθρο VIII(b)(vii)(2) της Σύμβασης, οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 2024 μετά την αποδοχή τους σύμφωνα με την παράγραφο 2 ανωτέρω·

4 ΑΙΤΕΙΤΑΙ από τον Γενικό Γραμματέα, για τους σκοπούς του άρθρου VIII(β)(v) της Σύμβασης διαβιβάσει επικυρωμένα αντίγραφα της παρούσας απόφασης και του κειμένου των τροποποιήσεων που περιέχονται στο παράρτημα του σε όλες τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στην Σύμβαση·

5 ΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΣΗΣ από τον Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα αυτής της απόφασης και του παραρτήματός της στα Μέλη του Οργανισμού που δεν είναι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στην Σύμβαση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ,
1974

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ-1

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ - ΔΟΜΗ, ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ,
ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

ΜΕΡΟΣ Δ
ΗΛΕΚΤΡΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Κανονισμός 42 - Πηγή ηλεκτρικής ενέργειας έκτακτης ανάγκης σε επιβατηγά πλοία

1 Η παράγραφος 2.2.2.3 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

"3 η εγκατάσταση ασυρμάτου MF/HF που απαιτείται από τους κανονισμούς IV/11.1.1 και IV/11.1.2."

Κανονισμός 43 - Πηγή ηλεκτρικής ενέργειας έκτακτης ανάγκης σε φορτηγά πλοία

2 Η παράγραφος 2.3.2.3 αντικαθίσταται από την ακόλουθη παράγραφο:

"3 η εγκατάσταση ασυρμάτου MF/HF που απαιτείται από τους κανονισμούς IV/11.1.1 και IV/11.1.2."

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ
ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Μέρος Β
Απαιτήσεις για πλοία και σωστικά μέσα

Κανονισμός 6 - Επικοινωνίες

3 Οι παράγραφοι 1,2, 2.1,2.1.1, 2.1.2 και 2.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

"1 [Δέσμευση*]

2 [Δέσμευση*]

* Οι διατάξεις σχετικά με τις αμφίδρομες ραδιοηλεκτρονικές συσκευές VHF και τις συσκευές εντοπισμού έρευνας και διάσωσης έχουν μεταφερθεί στο κεφάλαιο IV (ανατρέξτε στην απόφαση MSC.496(105)). Οι παράγραφοι 1 και 2 έμειναν σκόπιμα κενές για να αποφευχθεί η νέα αρίθμηση των υφιστάμενων κανονισμών."

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

4 Το κείμενο του κεφαλαίου IV αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Μέρος Α Γενικά

Κανονισμός 1 - Εφαρμογή

1 Εκτός εάν ρητά ορίζεται διαφορετικά, το παρόν κεφάλαιο ισχύει για όλα τα πλοία στα οποία ισχύουν οι παρόντες κανονισμοί καθώς και για φορτηγά πλοία ολικής χωρητικότητας 300 τόνων και άνω.

2 Το παρόν κεφάλαιο δεν εφαρμόζεται για πλοία στα οποία διαφορετικά θα ίσχυαν οι παρόντες κανονισμοί, ενώ τα πλοία αυτά πλέουν εντός των Μεγάλων Λιμνών της Βόρειας Αμερικής και των συνδεδειγμένων υδάτων και παραποτάμων ανατολικά μέχρι την κάτω έξοδο του St Lambert Lock στο Μόντρεαλ στην επαρχία του Κεμπέκ, Καναδάς.¹

3 Καμία διάταξη του παρόντος κεφαλαίου δεν θα εμποδίζει την χρήση από οποιοδήποτε πλοίο, σωστικό σκάφος ή άτομο που βρίσκεται σε κίνδυνο, οποιουδήποτε μέσου που έχει στη διάθεσή του για να προσελκύσει την προσοχή, να γνωστοποιήσει τη θέση του και να λάβει βοήθεια.

¹ Τέτοια πλοία υπόκεινται σε ειδικές απαιτήσεις σχετικά με τον ασύρματο για λόγους ασφαλείας, όπως περιλαμβάνονται στη σχετική συμφωνία μεταξύ του Καναδά και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής.

Κανονισμός 2 - Όροι και ορισμοί

1 Για τους σκοπούς του παρόντος κεφαλαίου, οι ακόλουθοι όροι θα έχουν τις έννοιες που ορίζονται κατωτέρω:

1. Ως *AIS-SART* νοείται ένας πομπός αυτόματου συστήματος αναγνώρισης έρευνας και διάσωσης ικανός να λειτουργεί σε συχνότητες που προορίζονται για Αυτόματο Σύστημα Αναγνώρισης (AIS) (161.975 MHz (AIS1) και 162.025 MHz (AIS2)).
2. *Επικοινωνίες γέφυρα προς γέφυρα* νοούνται οι επικοινωνίες ασφαλείας μέσω ασυρμάτου μεταξύ πλοίων από τη θέση από την οποία πλοηγούνται συνήθως τα πλοία.
3. *Συνεχής φυλακή* νοείται ότι η τήρηση φυλακής λειτουργίας και ακρόασης ασυρμάτου δεν θα διακόπτεται παρά μόνο για σύντομα χρονικά διαστήματα όταν η ικανότητα λήψης του πλοίου παρακωλύεται ή παρεμποδίζεται από τις δικές του επικοινωνίες ή όταν οι εγκαταστάσεις βρίσκονται υπό περιοδική συντήρηση ή έλεγχο.
4. *Ψηφιακή επιλεκτική κλήση (DSC)* νοείται μια τεχνική που χρησιμοποιεί ψηφιακούς κώδικες που επιτρέπει σε έναν σταθμό ασυρμάτου να επικοινωνεί και να μεταφέρει πληροφορίες σε άλλον σταθμό ή ομάδα σταθμών και να συμμορφώνεται με τις σχετικές συστάσεις του Τομέα Ραδιοεπικοινωνιών της Διεθνούς Ένωσης Τηλεπικοινωνιών (ITU-R).
5. *Ραδιοφάρος ένδειξης θέσης έκτακτης ανάγκης (EPIRB)* νοείται ο πομπός που λειτουργεί στη ζώνη συχνοτήτων 406,0-406,1 MHz, ικανός να μεταδίδει σήματα

συναγερμού κινδύνου μέσω δορυφόρου σε κέντρο συντονισμού διάσωσης και να εκπέμπει σήματα για εντοπισμό του σήματος

6. Γενικές ραδιοεπικοινωνίες νοούνται οι επικοινωνίες εκτός από τις επικοινωνίες κινδύνου, επείγουσας ανάγκης και ασφάλειας.
7. Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS) νοείται το σύστημα που εκτελεί τις λειτουργίες που ορίζονται στον κανονισμό 4.1.1.
8. Ταυτότητες GMDSS νοούνται οι πληροφορίες που μπορούν να μεταδοθούν για τη μοναδική ταυτοποίηση του πλοίου ή λέμβων διάσωσης και των σωστικών του σκάφους. Αυτές οι ταυτότητες είναι το διακριτικό σήμα κλήσης του πλοίου, τον Αριθμό Διακριτικού Σταθμού Πλοίου (Maritime Mobile Service Identity (MMSI)), η δεκαεξαδική ταυτότητα EPIRB, οι αναγνωρισμένες ταυτότητες κινητής δορυφορικής υπηρεσίας και οι σειριακοί αριθμοί εξοπλισμού.
9. Εντοπισμός νοείται η εύρεση πλοίων, αεροσκαφών, σωστικών σκαφών ή ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο.
10. Πληροφορίες ναυτικής ασφάλειας (MSI)² νοούνται προειδοποιήσεις ναυσιπλοΐας και μετεωρολογικές προειδοποιήσεις, μετεωρολογικές προβλέψεις και άλλα επείγοντα μηνύματα που έχουν σχέση με την ασφάλεια και μεταδίδονται στα πλοία.
11. Radar SART νοείται ο αναμεταδότης έρευνας και διάσωσης που λειτουργεί σε συχνότητες ραντάρ στη ζώνη συχνοτήτων 9.2-9.5 GHz.
12. Κανονισμοί Ραδιοεπικοινωνιών νοούνται οι Κανονισμοί Ραδιοεπικοινωνιών που συμπληρώνουν το Καταστατικό και την Σύμβαση της Διεθνούς Ένωσης Τηλεπικοινωνιών που είναι σε ισχύ ανά πάσα στιγμή.
13. Αναγνωρισμένη κινητή δορυφορική υπηρεσία νοείται κάθε υπηρεσία που λειτουργεί μέσω δορυφορικού συστήματος και είναι αναγνωρισμένη από τον Οργανισμό, για χρήση στο GMDSS.
14. Δορυφορική υπηρεσία στα 406 MHz νοείται μια υπηρεσία που λειτουργεί μέσω δορυφορικού συστήματος με παγκόσμια διαθεσιμότητα σχεδιασμένη να ανιχνεύει EPIRB που εκπέμπουν στη ζώνη συχνοτήτων 406.0-406.1 MHz.
15. Θαλάσσια περιοχή A1 νοείται μια περιοχή εντός της ραδιοτηλεφωνικής κάλυψης τουλάχιστον ενός παράκτιου σταθμού πολύ υψηλής συχνότητας (VHF) στην οποία παρέχεται συνεχής φυλακή DSC, όπως μπορεί να οριστεί από μια Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση.³
16. Θαλάσσια περιοχή A2 νοείται η περιοχή, εξαιρουμένης της θαλάσσιας περιοχής A1, εντός της ραδιοτηλεφωνικής κάλυψης τουλάχιστον ενός παράκτιου σταθμού μέσης συχνότητας (MF) στην οποία είναι διαθέσιμη συνεχής φυλακή DSC, όπως μπορεί να οριστεί από μια Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση.³
17. Θαλάσσια περιοχή A3 νοείται μια περιοχή, εξαιρουμένων των θαλάσσιων περιοχών A1 και A2, εντός της κάλυψης μιας αναγνωρισμένης κινητής δορυφορικής υπηρεσίας που υποστηρίζεται από τον επίγειο σταθμό του πλοίου, στην οποία είναι διαθέσιμη συνεχής φυλακή κινδύνου.

18. Θαλάσσια περιοχή Α4 νοείται περιοχή εκτός των θαλάσσιων περιοχών Α1, Α2 και Α3.

2. Ανατρέξτε στο Ενιαίο Εγχειρίδιο ΙΜΟ/ΙΗΟ/ΨΜΟ σχετικά με τις πληροφορίες για τη ναυτική ασφάλεια (MSI) (MSC.1/Circ.1310, όπως αναθεωρήθηκε).

3. Ανατρέξτε στην Παροχή υπηρεσιών ασυρμάτου για το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS) (Απόφαση MSC.509(105)).

2 Όλοι οι άλλοι όροι και συντμήσεις που χρησιμοποιούνται σε αυτό το κεφάλαιο και οι οποίοι ορίζονται στους Κανονισμούς Ασυρμάτου και στη Διεθνή Σύμβαση για την Έρευνα και Διάσωση στη Θάλασσα, 1979, όπως μπορεί να τροποποιηθεί, θα έχουν τις έννοιες που ορίζονται σε αυτούς τους Κανονισμούς και στην Σύμβαση SAR.

Κανονισμός 3 - Εξαιρέσεις

1 Οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις θεωρούν ότι είναι ιδιαίτερα επιθυμητό να μην παρεκκλίνουν από τις απαιτήσεις αυτού του κεφαλαίου. Ωστόσο, η Αρχή μπορεί να χορηγήσει μερικές ή υπό όρους εξαιρέσεις σε μεμονωμένα πλοία από τις απαιτήσεις των κανονισμών 7 έως 11 υπό τον όρο ότι:

.1 τέτοια πλοία συμμορφώνονται με τις λειτουργικές απαιτήσεις του κανονισμού 4. και

.2 η Αρχή έχει λάβει υπόψη την επίδραση που μπορεί να έχουν αυτές οι εξαιρέσεις στη γενική αποτελεσματικότητα της λειτουργίας για την ασφάλεια όλων των πλοίων.

2 Μπορεί να χορηγηθεί εξαίρεση μόνο σύμφωνα με την παράγραφο 1:

.1 εάν οι συνθήκες που επηρεάζουν την ασφάλεια είναι τέτοιες που καθιστούν την πλήρη εφαρμογή των κανονισμών 7 έως 11 παράλογη ή περιττή. ή

.2 σε εξαιρετικές περιπτώσεις, για ένα μόνο πλοίο εκτός της θαλάσσιας περιοχής ή των θαλάσσιων περιοχών για τις οποίες είναι εξοπλισμένο το πλοίο.

3 Κάθε Αρχή υποβάλλει έκθεση στον Οργανισμό για όλες τις εξαιρέσεις που χορηγούνται σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 αναφέροντας τους λόγους για τη χορήγηση τέτοιων εξαιρέσεων.⁴

⁴ Οι εξαιρέσεις θα αναφέρονται μέσω του Παγκόσμιου Ολοκληρωμένου Συστήματος Πληροφοριών Ναυτιλίας (GISIS) του Οργανισμού με αναφορά στην Έκδοση Πιστοποιητικών Εξαίρεσης σύμφωνα με τη Σύμβαση SOLAS του 1974 και τις Τροποποιήσεις αυτής (SLS.14/Circ.115, όπως τροποποιήθηκε).

Κανονισμός 4 - Λειτουργικές απαιτήσεις⁵

1 Κάθε πλοίο, ενώ βρίσκεται στη θάλασσα, θα είναι ικανό να:

.1 εκτελεί τις λειτουργίες GMDSS, οι οποίες είναι οι ακόλουθες:

.1 εκπομπή συναγερμού κινδύνου από το πλοίο προς την ξηρά με τουλάχιστον δύο χωριστά και ανεξάρτητα μέσα, το καθένα χρησιμοποιώντας διαφορετική υπηρεσία ραδιοεπικοινωνιών.

.2 λήψη συναγερμού κινδύνου από ακτή σε πλοίο.

.3 μετάδοση και λήψη συναγερμών κινδύνου από πλοίο σε πλοίο.

- .4 μετάδοση και λήψη επικοινωνιών συντονισμού έρευνας και διάσωσης
 - .5 μετάδοση και λήψη επικοινωνιών στο σημείο συμβάντος.
 - .6 μετάδοση και λήψη σημάτων για εντοπισμό,⁶
 - .7 λήψη MSI,⁷
 - .8 μετάδοση και λήψη επικοινωνιών επείγουσας ανάγκης και ασφάλειας, και
 - .9 μετάδοση και λήψη επικοινωνιών από γέφυρα προς γέφυρα, και
- .2 μετάδοση και λήψη γενικών ραδιοεπικοινωνιών.

-
5. Θα σημειωθεί ότι τα πλοία που εκτελούν λειτουργίες GMDSS θα χρησιμοποιούν Κατευθυντήριες γραμμές για την αποφυγή ψευδών ειδοποιήσεων κινδύνου (απόφαση MSC.514(105)).
6. Ανατρέξτε επίσης στους κανονισμούς V/19.2.3.2 και V/19.2.4, κατά περίπτωση.
7. Θα σημειωθεί ότι τα πλοία ενδέχεται να έχουν ανάγκη λήψης ορισμένων πληροφοριών για την ασφάλεια στη θάλασσα ενώ βρίσκονται στο λιμάνι.

Κανονισμός 4-1 - Πάροχοι δορυφόρων GMDSS

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας θα καθορίζει τα κριτήρια, τις διαδικασίες και τις ρυθμίσεις για την αξιολόγηση, την αναγνώριση, την επανεξέταση και την επίβλεψη της παροχής αναγνωρισμένων κινητών δορυφορικών υπηρεσιών στο GMDSS σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου.⁸

-
- 8 Ανατρέξτε στα Κριτήρια για την παροχή συστημάτων κινητής δορυφορικής επικοινωνίας στο Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS) (απόφαση A.1001(25)) και Καθοδήγηση προς μελλοντικούς παρόχους δορυφορικών υπηρεσιών GMDSS (MSC.1/Circ.1414).

Μέρος Β

Αναλήψεις υποχρεώσεων από Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις⁹

- 9—1. Κάθε Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση δεν υποχρεούται να παρέχει όλες τις υπηρεσίες επικοινωνιών ασυρμάτου.
2. Η αριθ. 48.1 διάταξη των κανονισμών ασυρμάτου εφαρμόζεται στη λειτουργία ακτοπλοϊκών σταθμών και ακτοπλοϊκών επίγειων σταθμών.

Κανονισμός 5 - Παροχή ραδιοεπικοινωνιακών υπηρεσιών

1 Κάθε Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση αναλαμβάνει να διαθέσει, όπως το κρίνει πρακτικό και απαραίτητο, είτε μεμονωμένα είτε σε συνεργασία με άλλες Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις, κατάλληλες εγκαταστάσεις ξηράς για την κινητή δορυφορική υπηρεσία και τη θαλάσσια κινητή υπηρεσία, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τις συστάσεις του Οργανισμού.¹⁰ Αυτές οι υπηρεσίες είναι:

- .1 αναγνωρισμένες κινητές δορυφορικές υπηρεσίες.
 - .2 δορυφορική υπηρεσία στα 406 MHz.
 - .3 ναυτιλιακή κινητή υπηρεσία στις ζώνες μεταξύ 156 MHz και 174 MHz.
 - .4 ναυτιλιακή κινητή υπηρεσία στις ζώνες μεταξύ 4 000 kHz και 27 500 kHz· και
 - .5 ναυτιλιακή κινητή υπηρεσία στις ζώνες μεταξύ 415 kHz και 535 kHz¹¹ και μεταξύ 1605 kHz και 4000 kHz.
- 2 Κάθε Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση αναλαμβάνει να παρέχει στον Οργανισμό κατάλληλες πληροφορίες σχετικά με τις εγκαταστάσεις ξηράς στην κινητή δορυφορική υπηρεσία και τη ναυτιλιακή κινητή υπηρεσία, που έχει δημιουργηθεί για θαλάσσιες περιοχές που έχει ορίσει στα ανοικτά των ακτών

της.¹² Κάθε Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση αναλαμβάνει επίσης να παράσχει στον Οργανισμό έγκαιρη και επαρκή ειδοποίηση πριν από την προγραμματισμένη ανάκληση λειτουργίας οποιασδήποτε από αυτές τις υπηρεσίες ή οποιασδήποτε συγκεκριμένης εγκατάστασης στην ξηρά.

10. Ανατρέξτε στην Παροχή υπηρεσιών ασυρμάτου στο Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS) (απόφαση MSC.509 (105))

11. Ανατρέξτε στην Εφαρμογή του συστήματος NAVTEX ως συνιστώσα/στοιχείο της Παγκόσμιας Υπηρεσίας Προειδοποιήσεων Ναυσιπλοΐας.

12. Πληροφορίες που κοινοποιούνται από τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις διατίθενται μέσω του GISIS.

Κανονισμός 5-1 - Ταυτότητες GMDSS

- 1 Ο παρών κανονισμός ισχύει για όλα τα πλοία σε όλους τους πλόες.
- 2 Κάθε Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση αναλαμβάνει να διασφαλίσει ότι γίνονται κατάλληλες ρυθμίσεις για την καταχώριση των ταυτοτήτων GMDSS και για τη διάθεση πληροφοριών σχετικά με αυτές τις ταυτότητες στα κέντρα συντονισμού διάσωσης σε 24ωρη βάση. Όπου ενδείκνυται, οι διεθνείς οργανισμοί που διατηρούν μητρώο αυτών των ταυτοτήτων, όπως το ΙΤΥ Σύστημα Ναυτικής Πρόσβασης και Ανάκτησης κινητής τηλεφωνίας (MARS), θα ειδοποιούνται από την Συμβαλλόμενο Κυβέρνηση για αυτές τις αναθέσεις/εκχωρήσεις ταυτότητας.

Μέρος Γ Απαιτήσεις πλοίου

Κανονισμός 6 - Εγκαταστάσεις ασυρμάτου

- 1 Κάθε πλοίο θα διαθέτει εξοπλισμό ασυρμάτου ο οποίος θα συμμορφώνεται με τις λειτουργικές απαιτήσεις που ορίζονται στον κανονισμό 4 καθ' όλη τη διάρκεια του προτιθέμενου πλου του και, εκτός εάν εξαιρείται από τον κανονισμό 3, να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 7, ανάλογα με τη θαλάσσια περιοχή ή περιοχές διέλευσής του κατά τη διάρκεια του προτιθέμενου πλου του, σύμφωνα με τις απαιτήσεις είτε του κανονισμού 8, ή 9, ή 10 ή 11.
- 2 Κάθε εγκατάσταση ασυρμάτου πρέπει να:
 - .1 είναι τοποθετημένη κατά τέτοιο τρόπο ώστε καμία επιβλαβής παρεμβολή μηχανικής, ηλεκτρικής ή άλλης προέλευσης να μην επηρεάζει τη σωστή χρήση της και να διασφαλίζεται η ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα καθώς επίσης να αποφεύγεται η επιβλαβής παρεμβολή από άλλο εξοπλισμό και συστήματα.
 - .2 είναι τοποθετημένη κατά τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να διασφαλίζεται ο μεγαλύτερος δυνατός βαθμός ασφάλειας και λειτουργικής διαθεσιμότητας.
 - .3 προστατεύεται από τις επιβλαβείς επιπτώσεις του ύδατος, τις ακραίες θερμοκρασίες και άλλες δυσμενείς περιβαλλοντικές συνθήκες.
 - .4 είναι εφοδιασμένη με αξιόπιστο, μόνιμα εγκατεστημένο ηλεκτρικό φωτισμό, ανεξάρτητο από τις κύριες πηγές και τις πηγές ηλεκτρικής ενέργειας έκτακτης ανάγκης, για τον επαρκή φωτισμό των χειριστηρίων ασυρμάτου για τη λειτουργία της εγκατάστασης ασυρμάτου. και

.5 έχει σαφή σήμανση των ταυτοτήτων GMDSS, κατά περίπτωση, για χρήση από τον χειριστή της εγκατάστασης ασυρμάτου.

3 Ο Έλεγχος των διαύλων επικοινωνίας ασυρμάτου VHF, που απαιτούνται για την ασφάλεια ναυσιπλοΐας, θα διατίθεται άμεσα στη γέφυρα κοντά στη θέση πηδαλιουχίας και, όπου είναι αναγκαίο, θα υπάρχουν διαθέσιμες εγκαταστάσεις που να επιτρέπουν επικοινωνίες ασυρμάτου από τα ακραία σημεία επιτήρησης της γέφυρας ναυσιπλοΐας. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί φορητός εξοπλισμός VHF για την κάλυψη αυτής της απαίτησης.

4 Στα επιβατηγά πλοία, θα τοποθετείται πίνακας κινδύνου στη θέση πηδαλιουχίας, ο οποίος:

- .1 θα περιέχει είτε ένα μεμονωμένο κομβίον το οποίο, όταν πατηθεί, ενεργοποιεί ένα σήμα συναγερμού χρησιμοποιώντας όλες τις εγκαταστάσεις ραδιοεπικοινωνίας που απαιτούνται επί του πλοίου για τον σκοπό αυτό είτε ένα κομβίον για κάθε μεμονωμένη εγκατάσταση.
- .2 θα έχει σαφή οπτική ένδειξη κάθε φορά που έχει πατηθεί οποιοδήποτε κομβίον ή κομβία και
- .3 να είναι εφοδιασμένο με μέσα για την πρόληψη της ακούσιας ενεργοποίησης του κομβίου ή των κομβίων που αναφέρονται στις παραγράφους 4.1 και 4.2.

5 Σε επιβατηγά πλοία, εάν ένα EPIRB χρησιμοποιείται ως δευτερεύον μέσο συναγερμού κινδύνου και δεν ενεργοποιείται εξ αποστάσεως από τον πίνακα κινδύνου, θα είναι αποδεκτή η ύπαρξη ενός επιπλέον EPIRB στη γέφυρα πλησίον της θέσης πηδαλιουχίας του πλοίου.

6 Στα επιβατηγά πλοία, θα τοποθετείται πίνακας συναγερμού κινδύνου στη θέση πηδαλιουχίας του πλοίου, ο οποίος:

- 1 πρέπει να παρέχει οπτική και ακουστική ένδειξη οποιουδήποτε συναγερμού κινδύνου ή ειδοποιήσεων που λαμβάνονται επί του πλοίου.
- 2 πρέπει να υποδεικνύει μέσω ποιας υπηρεσίας επικοινωνιών ασυρμάτου έχουν ληφθεί οι ειδοποιήσεις κινδύνου, και
- 3 μπορεί να συνδυαστεί με τον πίνακα κινδύνου που αναφέρεται στην παράγραφο

Κανονισμός 7 – Εξοπλισμός ασυρμάτου: Γενικά

1 Κάθε πλοίο θα διαθέτει:

- .1 μια εγκατάσταση ασυρμάτου VHF ικανή να εκπέμπει και να λαμβάνει, για λόγους κινδύνου, επείγουσας ανάγκης και επικοινωνιών ασφάλειας:
 - .1 DSC στη συχνότητα 156.525 MHz (διάυλος 70). Πρέπει να είναι δυνατή η έναρξη της μετάδοσης συναγερμών κινδύνου στο κανάλι 70 από τη θέση από την οποία πλοηγείται συνήθως το πλοίο, και
 - .2 ραδιοτηλεφωνία στις συχνότητες 156.300 MHz (διάυλος 6), 156.650 MHz (διάυλος 13) και 156.800 MHz (διάυλος 16).
- .2 εγκατάσταση ασυρμάτου ικανή να διατηρεί συνεχή τήρηση φυλακής DSC στο διάυλο VHF 70, η οποία μπορεί να είναι ξεχωριστή ή σε συνδυασμό με αυτή που απαιτείται από την παράγραφο 1.1.

- .3 ένα ραντάρ SART ή ένα AIS-SART, το οποίο:
 - .1 θα τοποθετείται έτσι ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί εύκολα. και
 - .2 μπορεί να είναι ένα από αυτά που απαιτούνται από τις παραγράφους 2.1 ή 3.1.
 - .4 δέκτη ή δέκτες ικανούς να λαμβάνουν πληροφορίες σχετικές με MSI και έρευνα και διάσωση καθ' όλη τη διάρκεια του πλου του πλοίου¹³
 - .5 ένα EPIRB¹⁴ το οποίο πρέπει να είναι:
 - .1 εγκατεστημένο σε εύκολα προσβάσιμη θέση.
 - .2 έτοιμο για χειροκίνητη απελευθέρωση και ικανό να μεταφερθεί από ένα άτομο σε ένα σωστικό σκάφος,
 - .3 ικανό να επιπλέει ελεύθερα εάν το πλοίο βυθιστεί και να ενεργοποιείται αυτόματα όταν επιπλέει και
 - .4 μπορεί να ενεργοποιηθεί χειροκίνητα. και
 - .6 εγκατάσταση ασυρμάτου ικανή να εκπέμπει και να λαμβάνει γενικές ραδιοεπικοινωνίες που λειτουργούν στη ζώνη συχνοτήτων μεταξύ 156 MHz και 174 MHz. Αυτή η απαίτηση μπορεί να εκπληρωθεί με την προσθήκη αυτής της δυνατότητας στον εξοπλισμό που απαιτείται από την παράγραφο 1.1.
- 2 Κάθε φορτηγό πλοίο 300κοχ και άνω, αλλά μικρότερης από 500κοχ, θα διαθέτει τουλάχιστον:
- .1 ένα ραντάρ SART ή AIS-SART. και .
 - .2 δύο αμφίδρομες ραδιοτηλεφωνικές συσκευές VHF.
- 3 Κάθε επιβατηγό πλοίο και κάθε φορτηγό πλοίο ολικής χωρητικότητας 500 τόνων και άνω θα διαθέτει τουλάχιστον:
- .1 ένα ραντάρ SART ή AIS-SART σε κάθε πλευρά του πλοίου. και
 - .2 τρεις αμφίδρομες ραδιοτηλεφωνικές συσκευές VHF.
- 4 Οι αμφίδρομες ραδιοτηλεφωνικές συσκευές VHF που απαιτούνται από τις παραγράφους και 3.2 μπορούν να είναι φορητές ή να τοποθετούνται σε σωστικά σκάφη. Η φορητή συσκευή μπορεί να αποθηκευτεί στη γέφυρα.
- 5 Τα ραντάρ SART ή AIS-SART που απαιτούνται από τις παραγράφους 2.1 ή 3.1 θα τοποθετούνται σε τέτοιες θέσεις ώστε να μπορούν να μεταφερθούν γρήγορα σε οποιοδήποτε σωστικό σκάφος εκτός από τις σωσίβιες σχεδίες που απαιτούνται από τον κανονισμό III/31.1.4. Εναλλακτικά, ένα ραντάρ SART ή AIS-SART πρέπει να τοποθετείται σε κάθε σωστικό σκάφος εκτός από τις σωσίβιες σχεδίες που απαιτούνται από τον κανονισμό III/31.1.4. Σε πλοία που μεταφέρουν τουλάχιστον δύο ραντάρ SART ή AIS-SART και είναι εξοπλισμένα με σωσίβιες λέμβους ελεύθερης πτώσης, ένα από τα ραντάρ SART ή AIS-SART θα τοποθετείται σε σωσίβια λέμβο ελεύθερης πτώσης και το άλλο να βρίσκεται σε άμεση γειτνίαση με τη γέφυρα ναυσιπλοΐας ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί επί του πλοίου και να είναι έτοιμη για μεταφορά σε οποιοδήποτε άλλο σωστικό σκάφος, εκτός από τις σωσίβιες σχεδίες που απαιτούνται από τον κανονισμό III/31.1.4.
- 6 Κάθε επιβατηγό πλοίο θα διαθέτει μέσα για αμφίδρομες επικοινωνίες ασυρμάτου στον τόπο συμβάντος για σκοπούς έρευνας και διάσωσης χρησιμοποιώντας τις αεροναυτικές συχνότητες 121,5

MHz και 123,1 MHz από τη θέση από την οποία πλοηγείται συνήθως το πλοίο. Αυτά τα μέσα μπορεί να είναι φορητά.

13 Ανατρέξτε στην Οδηγία για τη λήψη πληροφοριών ναυτικής ασφάλειας και πληροφοριών σχετικά με την έρευνα και διάσωση, όπως απαιτείται στο Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS) (MSC.1/Circ.1645).

14 Ανατρέξτε στην ικανότητα έρευνας και διάσωσης (απόφαση Α.616(15)).

Κανονισμός 8 - Εξοπλισμός ασυρμάτου: Θαλάσσια περιοχή Α1

1 Επιπλέον της εκπλήρωσης των απαιτήσεων του κανονισμού 7, κάθε πλοίο που εκτελεί πλόες στη θαλάσσια περιοχή Α1 θα διαθέτει εγκατάσταση ασυρμάτου ικανή να εκκινεί την εκπομπή συναγερμών κινδύνου πλοίου στην ακτή από τη θέση από την οποία πλέει συνήθως το πλοίο, λειτουργώντας είτε:

- .1 μέσω της δορυφορικής υπηρεσίας στα 406 MHz, ή
- .2 εάν το πλοίο εκτελεί πλόες εντός κάλυψης παράκτιων σταθμών MF εξοπλισμένων με DSC, σε MF με χρήση DSC, ή
- .3 σε υψηλή συχνότητα (HF) με χρήση DSC ή
- .4 μέσω επίγειου σταθμού αναγνωρισμένης κινητής δορυφορικής υπηρεσίας πλοίου.

2 Η απαίτηση της παραγράφου 1.1 μπορεί να εκπληρωθεί με την εγκατάσταση:

- .1 EPIRB που απαιτείται από τον κανονισμό 7.1.5 πλησίον της θέσης από την οποία πλοηγείται συνήθως το πλοίο, αλλά σε θέση όπου μπορεί ακόμα να επιπλέει ελεύθερο από το πλοίο σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, ή
- .2 EPIRB που απαιτείται από τον κανονισμό 7.1.5 σε άλλο σημείο του πλοίου, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό το EPIRB διαθέτει μέσο ενεργοποίησης εξ αποστάσεως το οποίο είναι εγκατεστημένο κοντά στη θέση από την οποία πλοηγείται συνήθως το πλοίο, ή
- .3 ενός δευτέρου EPIRB κοντά στη θέση από την οποία πλοηγείται κανονικά το πλοίο.

Κανονισμός 9 - Εξοπλισμός ασυρμάτου: Θαλάσσια περιοχή Α2

1 Επιπλέον της εκπλήρωσης των απαιτήσεων του κανονισμού 7, κάθε πλοίο που εκτελεί πλόες στη θαλάσσια περιοχή Α2 θα διαθέτει:

- .1 εγκατάσταση MF ικανή να εκπέμπει και να λαμβάνει, για λόγους κινδύνου, επείγουσας ανάγκης και επικοινωνιών ασφάλειας, στις συχνότητες:
 - .1 2 187.5 kHz με χρήση DSC, και
 - .2 2 182 kHz με χρήση ραδιοτηλεφωνίας.
- .2 εγκατάσταση ασυρμάτου ικανή να διατηρεί συνεχή τήρηση φυλακής DSC στη συχνότητα 2 187.5 kHz, η οποία μπορεί να είναι ξεχωριστή ή συνδυασμένη με εκείνη που απαιτείται από την παράγραφο 1.1. και
- .3 ένα δευτερεύον μέσο για την έναρξη μετάδοσης ειδοποιήσεων κινδύνου από πλοίο σε ξηρά από υπηρεσία ασυρμάτου διαφορετική από την MF που λειτουργεί είτε:
 - .1 μέσω της δορυφορικής υπηρεσίας στα 406 MHz, ή
 - .2 σε HF χρησιμοποιώντας DSC, ή
 - .3 μέσω επίγειου σταθμού αναγνωρισμένης κινητής δορυφορικής υπηρεσίας πλοίου.

- 2 Θα είναι δυνατή η έναρξη μετάδοσης συναγερμών κινδύνου από τις εγκαταστάσεις ασυρμάτου που καθορίζονται στις παραγράφους 1.1 και 1.3 από τη θέση από την οποία πλοηγείται συνήθως το πλοίο.
- 3 Η απαίτηση της παραγράφου 1.3.1 μπορεί να εκπληρωθεί με την εγκατάσταση:
- .1 EPIRB που απαιτείται από τον κανονισμό 7.1.5 πλησίον της θέσης από την οποία πλοηγείται συνήθως το πλοίο, αλλά σε θέση όπου μπορεί ακόμα να επιπλέει ελεύθερο από το πλοίο σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. ή
 - .2 EPIRB που απαιτείται από τον κανονισμό 7.1.5 σε άλλο σημείο του πλοίου, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό το EPIRB διαθέτει μέσο ενεργοποίησης εξ αποστάσεως το οποίο είναι εγκατεστημένο κοντά στη θέση από την οποία πλοηγείται συνήθως το πλοίο. ή
 - .3 ενός δευτέρου EPIRB κοντά στη θέση από την οποία πλοηγείται κανονικά το πλοίο.
- 4 Το πλοίο πρέπει, επιπλέον, να είναι σε θέση να εκπέμπει και να λαμβάνει γενικές ραδιοεπικοινωνίες είτε από:
- .1 εγκατάσταση ασυρμάτου που λειτουργεί σε συχνότητες εργασίας στις ζώνες μεταξύ 1 605 kHz και 4 000 kHz ή μεταξύ 4 000 kHz και 27 500 kHz. Αυτή η απαίτηση μπορεί να εκπληρωθεί με την προσθήκη αυτής της ικανότητας στον εξοπλισμό που απαιτείται από την παράγραφο 1.1. ή
 - .2 επίγειο σταθμό αναγνωρισμένης κινητής δορυφορικής υπηρεσίας πλοίου.

Κανονισμός 10 – Εξοπλισμός ασυρμάτου: Θαλάσσια περιοχή A3

- 1 Επιπλέον της εκπλήρωσης των απαιτήσεων του κανονισμού 7, κάθε πλοίο που εκτελεί πλόες στη θαλάσσια περιοχή A3 θα διαθέτει:
- .1 επίγειο σταθμό αναγνωρισμένης κινητής δορυφορικής υπηρεσίας ικανό να:
 - .1 μεταδίδει και να λαμβάνει επικοινωνίες κινδύνου, επείγουσας ανάγκης και ασφάλειας,
 - .2 ξεκινάει και λαμβάνει κλήσεις κινδύνου οι οποίες έχουν προτεραιότητα, και
 - .3 διατηρεί τήρηση φυλακής για εκπομπή συναγερμών κινδύνου από ακτή σε πλοίο, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που κατευθύνονται σε ειδικά καθορισμένες γεωγραφικές περιοχές.
 - .2 μια εγκατάσταση ασυρμάτου MF ικανή να εκπέμπει και να λαμβάνει, για σκοπούς επικοινωνίας κινδύνου, επείγουσας ανάγκης και ασφάλειας, στις συχνότητες:
 - .1 2 187.5 kHz με χρήση DSC, και
 - .2 2 182 kHz με χρήση ραδιοτηλεφωνίας.
 - .3 μια εγκατάσταση ασυρμάτου ικανή να διατηρεί συνεχή τήρηση φυλακής DSC στη συχνότητα 2 187.5 kHz, η οποία μπορεί να είναι ξεχωριστή ή συνδυασμένη με εκείνη που απαιτείται από την παράγραφο 1.2, και
 - .4 ένα δευτερεύον μέσο για την έναρξη της μετάδοσης ειδοποιήσεων κινδύνου από πλοίο σε ξηρά από υπηρεσία ασυρμάτου που λειτουργεί είτε:
 - .1 μέσω της δορυφορικής υπηρεσίας στα 406 MHz, ή
 - .2 σε HF χρησιμοποιώντας DSC, ή

- .3 μέσω οποιασδήποτε αναγνωρισμένης κινητής δορυφορικής υπηρεσίας με έναν επιπρόσθετο επίγειο σταθμό πλοίου.
- 2 Θα είναι δυνατή η έναρξη μετάδοσης συναγερμών κινδύνου από τις ραδιοεγκαταστάσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 1.1, 1.2 και 1.4 από τη θέση από την οποία συνήθως το πλοίο πλοηγείται.
- 3 Η απαίτηση της παραγράφου 1.4.1 μπορεί να εκπληρωθεί με την εγκατάσταση:
- .1 EPIRB που απαιτείται από τον κανονισμό 7.1.5 πλησίον της θέσης από την οποία πλοηγείται συνήθως το πλοίο, αλλά σε θέση όπου μπορεί ακόμα να επιπλέει ελεύθερο από το πλοίο σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. ή
 - .2 EPIRB που απαιτείται από τον κανονισμό 7.1.5 σε άλλο σημείο του πλοίου, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό το EPIRB διαθέτει μέσο ενεργοποίησης εξ αποστάσεως το οποίο είναι εγκατεστημένο πλησίον της θέσης από την οποία πλοηγείται συνήθως το πλοίο, ή
 - .3 ενός δευτέρου EPIRB πλησίον της θέσης από την οποία πλοηγείται κανονικά το πλοίο.
- 4 Το πλοίο πρέπει, επιπλέον, να είναι σε θέση να εκπέμπει και να λαμβάνει γενικές ραδιοεπικοινωνίες είτε από:
- .1 επίγειο σταθμό αναγνωρισμένης κινητής δορυφορικής υπηρεσίας, ή
 - .2 εγκατάσταση ασυρμάτου που λειτουργεί σε συχνότητες εργασίας στις ζώνες μεταξύ 1 605 kHz και 4 000 kHz ή μεταξύ 4 000 kHz και 27 500 kHz.
- 5 Οι απαιτήσεις των παραγράφων 4.1 και 4.2 μπορούν να πληρούνται με την προσθήκη αυτής της ικανότητας στον εξοπλισμό που απαιτείται από την παράγραφο 1.1 ή 1.2, αντίστοιχα.

Κανονισμός 11 - Εξοπλισμός ασυρμάτου: Θαλάσσια περιοχή A4

- 1 Επιπλέον της εκπλήρωσης των απαιτήσεων του κανονισμού 7, κάθε πλοίο που εκτελεί πλόες στη θαλάσσια περιοχή A4 θα διαθέτει:
- .1 μια εγκατάσταση ασυρμάτου MF/HF ικανή να εκπέμπει και να λαμβάνει, για σκοπούς επικοινωνίας κινδύνου, επείγουσας ανάγκης και ασφάλειας, σε όλες τις συχνότητες κινδύνου, επείγουσας ανάγκης και ασφάλειας στις ζώνες μεταξύ 1 605 kHz και 4 000 kHz και μεταξύ 4 000 kHz και 27 500 kHz:
 - .1 με χρήση DSC, και
 - .2 χρήση ραδιοτηλεφωνίας.
 - .2 εξοπλισμό ικανό να διατηρεί τήρηση φυλακής DSC στα 2 187,5 kHz, 8 414,5 kHz και σε τουλάχιστον μία από τις συχνότητες DSC 4 207,5 kHz, 6 312 kHz, 12 577 kHz ή 16 804,5 kHz. Θα είναι δυνατή ανά πάσα στιγμή η επιλογή οποιασδήποτε από αυτές τις συχνότητες DSC για λόγους επικοινωνίας κινδύνου, επείγουσας ανάγκης και ασφάλειας. Αυτός ο εξοπλισμός μπορεί να είναι ξεχωριστός ή σε συνδυασμό με τον εξοπλισμό που απαιτείται από την παράγραφο 1.1. και
 - .3 ένα δευτερεύον μέσο για την έναρξη της μετάδοσης ειδοποιήσεων κινδύνου από πλοίο σε ξηρά μέσω της δορυφορικής υπηρεσίας στα 406 MHz.

2 Το πλοίο, επιπλέον, θα μπορεί να εκπέμπει και να λαμβάνει γενικές ραδιοεπικοινωνίες μέσω εγκατάστασης ασυρμάτου που λειτουργεί σε συχνότητες λειτουργίας στις ζώνες μεταξύ 1 605 kHz και 4 000 kHz και μεταξύ 4 000 kHz και 27 500 kHz. Αυτή η απαίτηση μπορεί να εκπληρωθεί με την προσθήκη αυτής της ικανότητας στον εξοπλισμό που απαιτείται από την παράγραφο 1.1.

3 Θα είναι δυνατή η έναρξη μετάδοσης συναγερμών κινδύνου από τις εγκαταστάσεις ασυρμάτου που καθορίζονται στις παραγράφους 1.1 και 1.3 από τη θέση από την οποία πλοηγείται συνήθως το πλοίο.

4 Η απαίτηση της παραγράφου 1.3 μπορεί να εκπληρωθεί με την εγκατάσταση:

- .1 EPIRB που απαιτείται από τον κανονισμό 7.1.5 πλησίον της θέσης από την οποία πλοηγείται συνήθως το πλοίο, αλλά σε θέση όπου μπορεί ακόμα να επιπλέει ελεύθερο από το πλοίο σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, ή
- .2 EPIRB που απαιτείται από τον κανονισμό 7.1.5 σε άλλο σημείο του πλοίου, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό το EPIRB διαθέτει μέσο ενεργοποίησης εξ αποστάσεως το οποίο είναι εγκατεστημένο πλησίον της θέσης από την οποία πλοηγείται συνήθως το πλοίο, ή
- .3 ενός δευτέρου EPIRB πλησίον της θέσης από την οποία πλοηγείται κανονικά το πλοίο.

Κανονισμός 12 – Τήρηση φυλακής

1 Κάθε πλοίο, ενώ βρίσκεται στη θάλασσα, θα διατηρεί συνεχή τήρηση φυλακής ασυρμάτου για λόγους κινδύνου, επείγουσας ανάγκης και ασφάλειας:

- .1 στο δίαυλο VHF DSC 70,
- .2 σε συχνότητα DSC 2 187,5 kHz, εάν το πλοίο, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 9.1.1 ή 10.1.2, είναι εξοπλισμένο με εγκατάσταση ασυρμάτου MF.
- .3 σε συχνότητες DSC 2 187,5 kHz και 8 414,5 kHz και επίσης σε τουλάχιστον μία από τις συχνότητες DSC 4 207,5 kHz, 6 312 kHz, 12 577 kHz ή 16 804,5 kHz, κατάλληλη για τη χρονική στιγμή κατά τη διάρκεια της ημέρας καθώς και την γεωγραφική θέση του πλοίου, εάν το πλοίο, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 11.1.2, είναι εξοπλισμένο με εγκατάσταση ασυρμάτου MF/HF. Αυτή η τήρηση φυλακής μπορεί να διατηρηθεί μέσω ενός δέκτη σάρωσης, και
- .4 για δορυφορικές εκπομπές συναγερμού κινδύνου από ακτή σε πλοίο, εάν το πλοίο, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 10.1.1, είναι εξοπλισμένο με επίγειο σταθμό αναγνωρισμένης κινητής δορυφορικής υπηρεσίας πλοίου.

2 Κάθε πλοίο, ενώ βρίσκεται στη θάλασσα, θα διατηρεί τήρηση φυλακής ασυρμάτου για εκπομπές πληροφοριών MSI και έρευνας και διάσωσης στην κατάλληλη συχνότητα ή συχνότητες στις οποίες μεταδίδονται αυτές οι πληροφορίες για την περιοχή στην οποία πλέει το πλοίο.

3 Κάθε πλοίο, ενώ βρίσκεται στη θάλασσα, θα διατηρεί, όταν είναι πρακτικά δυνατό, μια συνεχή τήρηση φυλακής ακρόασης, η οποία πρέπει να διατηρείται στη θέση από την οποία πλοηγείται συνήθως το πλοίο, σε:

- .1 δίαυλο VHF 16, και
- .2 άλλες κατάλληλες συχνότητες για επικοινωνίες επείγουσας ανάγκης και ασφάλειας για την περιοχή στην οποία πλέει το πλοίο.

Κανονισμός 13 - Πηγές ενέργειας

1 Ενώ το πλοίο βρίσκεται στη θάλασσα, θα υπάρχει ανά πάσα στιγμή διαθέσιμη παροχή ηλεκτρικής ενέργειας επαρκής για τη λειτουργία των εγκαταστάσεων ασυρμάτου και για τη φόρτιση τυχόν μπαταριών που χρησιμοποιούνται ως μέρος μιας εφεδρικής πηγής ή πηγών ενέργειας για τις εγκαταστάσεις ασυρμάτου.

2 Θα παρέχεται εφεδρική πηγή ή πηγές ενέργειας σε κάθε πλοίο, για την παροχή εγκαταστάσεων ασυρμάτου, με σκοπό τη διεξαγωγή επικοινωνιών κινδύνου, επείγουσας ανάγκης και ασφάλειας, σε περίπτωση βλάβης της κύριας και έκτακτης πηγής ηλεκτρικής ενέργειας του πλοίου. Η εφεδρική πηγή ή οι πηγές ενέργειας θα μπορούν να λειτουργούν ταυτόχρονα την εγκατάσταση ασυρμάτου VHF που απαιτείται από τον κανονισμό 7.1.1 και, κατά περίπτωση για τη θαλάσσια περιοχή ή τις θαλάσσιες περιοχές για τις οποίες είναι εξοπλισμένο το πλοίο, είτε την εγκατάσταση ασυρμάτου MF που απαιτείται από τον κανονισμό 9.1 .1 ή 10.1.2, η την εγκατάσταση ασυρμάτου MF/HF που απαιτείται από τον κανονισμό 11.1.1 ή τον επίγειο σταθμό του πλοίου που απαιτείται από τον κανονισμό 10.1.1 και οποιοδήποτε από τα πρόσθετα φορτία που αναφέρονται στις παραγράφους 4, 5 και 8 για περίοδο τουλάχιστον:

- .1 μίας ώρας σε πλοία που διαθέτουν πηγή ηλεκτρικής ενέργειας έκτακτης ανάγκης, εάν αυτή η πηγή ενέργειας συμμορφώνεται πλήρως με όλες τις σχετικές διατάξεις του κανονισμού II-1/42 ή 43, συμπεριλαμβανομένης της παροχής αυτής της ισχύος στις εγκαταστάσεις ασυρμάτου. Και
- .2 έξι ωρών σε πλοία που δεν διαθέτουν πηγή ηλεκτρικής ενέργειας έκτακτης ανάγκης που συμμορφώνεται πλήρως με όλες τις σχετικές διατάξεις του κανονισμού II-1/42 ή 43, συμπεριλαμβανομένης της παροχής αυτής της ενέργειας στις εγκαταστάσεις ασυρμάτου.¹⁵

15. Για καθοδήγηση, συνιστάται ο ακόλουθος τύπος για τον προσδιορισμό του ηλεκτρικού φορτίου που θα παρέχεται από την εφεδρική πηγή ενέργειας για κάθε εγκατάσταση ασυρμάτου που απαιτείται για συνθήκες κινδύνου: $1/2$ της κατανάλωσης ρεύματος που απαιτείται για την εκπομπή + η κατανάλωση ρεύματος που απαιτείται για τη λήψη + η κατανάλωση ρεύματος τυχόν πρόσθετων φορτίων.

Η εφεδρική πηγή ή οι πηγές ενέργειας δεν χρειάζεται να εφοδιάζουν ταυτόχρονα τις ανεξάρτητες εγκαταστάσεις ασυρμάτου HF και MF.

3 Η εφεδρική πηγή ή οι πηγές ενέργειας θα είναι ανεξάρτητες από την ισχύ πρόωσης του πλοίου και το ηλεκτρικό σύστημα του πλοίου.

4 Όταν, επιπλέον της εγκατάστασης ασυρμάτου VHF, δύο ή περισσότερες από τις άλλες εγκαταστάσεις ασυρμάτου που αναφέρονται στην παράγραφο 2 μπορούν να συνδεθούν με την εφεδρική πηγή ή πηγές ενέργειας, θα είναι σε θέση να παρέχουν ταυτόχρονα, για την καθορισμένη περίοδο, ανάλογα με την περίπτωση, στην παράγραφο 2.1 ή 2.2, την εγκατάσταση ασυρμάτου VHF και:

- .1 όλες τις άλλες εγκαταστάσεις ασυρμάτου που μπορούν να συνδεθούν ταυτόχρονα με την εφεδρική πηγή ή πηγές ενέργειας, ή
- .2 όποια από τις άλλες εγκαταστάσεις ασυρμάτου θα καταναλώσει τη μεγαλύτερη ισχύ, εάν μόνο μία από τις άλλες εγκαταστάσεις ασυρμάτου μπορεί να συνδεθεί στην εφεδρική πηγή ή πηγές ενέργειας ταυτόχρονα με την εγκατάσταση ασυρμάτου VHF.

5 Η εφεδρική πηγή ή οι πηγές ενέργειας μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την παροχή ηλεκτρικού φωτισμού που απαιτείται από τον κανονισμό 6.2.4.

6 Όταν μια εφεδρική πηγή ενέργειας αποτελείται από επαναφορτιζόμενο συσσωρευτή ή συσσωρευτές:

- .1 θα παρέχεται ένα μέσο αυτόματης φόρτισης των συσσωρευτών που θα είναι ικανό να τους επαναφορτίζει στις ελάχιστες απαιτήσεις χωρητικότητας εντός 10 ωρών. και
- .2 η χωρητικότητα του συσσωρευτή ή των συσσωρευτών θα ελέγχεται, χρησιμοποιώντας μια κατάλληλη μέθοδο,¹⁶ σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τους 12 μήνες, όταν το πλοίο δεν βρίσκεται στη θάλασσα.

7 Η τοποθέτηση και η εγκατάσταση των συσσωρευτών που παρέχουν εφεδρική πηγή ενέργειας θα διασφαλίζουν:

- .1 τον υψηλότερο βαθμό απόδοσης,
- .2 μια λογική διάρκεια ζωής,
- .3 λογική ασφάλεια,
- .4 ότι οι θερμοκρασίες της μπαταρίας παραμένουν εντός των προδιαγραφών του κατασκευαστή είτε σε φόρτιση είτε σε αδράνεια. και
- .5 ότι όταν φορτιστούν πλήρως, οι μπαταρίες θα παρέχουν τουλάχιστον τις ελάχιστες απαιτούμενες ώρες λειτουργίας υπό όλες τις καιρικές συνθήκες.

8 Εάν απαιτείται συνεχής εισαγωγή πληροφοριών από τον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας ή άλλο εξοπλισμό του πλοίου σε μια ραδιοεγκατάσταση του πλοίου, που απαιτείται από αυτό το κεφάλαιο, προκειμένου να διασφαλισθεί η ορθή λειτουργία αυτής, θα υπάρχουν διατάξεις που θα εξασφαλίζουν τη συνεχή παροχή αυτών των πληροφοριών, ακόμα και σε περίπτωση απώλειας της κύριας πηγής ηλεκτρικής ενέργειας ή και της πηγής ηλεκτρικής ενέργειας έκτακτης ανάγκης.

16. Μια μέθοδος ελέγχου χωρητικότητας ενός συσσωρευτή είναι η πλήρης εκφόρτιση και επαναφόρτιση του συσσωρευτή, χρησιμοποιώντας κανονικό ρεύμα και περίοδο λειτουργίας. Η αξιολόγηση της κατάστασης φόρτισης μπορεί να γίνει ανά πάσα στιγμή, αλλά θα γίνεται χωρίς σημαντική εκφόρτιση του συσσωρευτή όταν το πλοίο βρίσκεται στη θάλασσα.

Κανονισμός 14 - Πρότυπα απόδοσης

Όλος ο εξοπλισμός στον οποίο εφαρμόζεται το παρόν κεφάλαιο θα είναι τύπου εγκεκριμένου από την Αρχή.

Αυτός ο εξοπλισμός θα συμμορφώνεται με κατάλληλα πρότυπα απόδοσης που δεν είναι κατώτερα από εκείνα που έχει υιοθετήσει ο Οργανισμός.¹⁷

17 Ανατρέξτε στις ακόλουθες αποφάσεις που εγκρίθηκαν από τον Οργανισμό:

Γενικές Διατάξεις/Απαιτήσεις

- .1 Γενικές διατάξεις/απαιτήσεις για εξοπλισμό ασυρμάτου πλοίων που αποτελεί μέρος του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS) και για ηλεκτρονικά βοηθήματα πλοήγησης (απόφαση A.694(17)).
- .2 Πρότυπα απόδοσης για την παρουσίαση πληροφοριών που έχουν σχέση με τη ναυσιπλοΐα σε οθόνες πλοήγησης πλοίων (απόφαση MSC.191(79), όπως τροποποιήθηκε).
- .3 Πρότυπα απόδοσης για τη διαχείριση συναγερμών γέφυρας (απόφαση MSC.302(87)).

Εξοπλισμός VHF

- .4 Πρότυπα απόδοσης για εγκαταστάσεις ασυρμάτου VHF πλοίων με δυνατότητα φωνητικής επικοινωνίας και ψηφιακής επιλογικής κλήσης (απόφαση MSC.511(105)).
- .5 Πρότυπα απόδοσης για φορητές αμφίδρομες ραδιοηλεκτρονικές συσκευές VHF σωστικού σκάφους (απόφαση MSC.515(105)).
- .6 Σύσταση σχετικά με πρότυπα Απόδοσης για αμφίδρομες επικοινωνίες ασυρμάτου στον τόπο συμβάντος (αεροναυτικές) (παράρτημα 1 της απόφασης MSC.80(70), όπως τροποποιήθηκε).

Εξοπλισμός MF και HF

- .7 Πρότυπο απόδοσης συστήματος για την προώθηση και τον συντονισμό πληροφοριών ναυτικής ασφάλειας με τη χρήση περιορισμένης ζώνης υψηλής συχνότητας άμεσης εκτύπωσης (απόφαση MSC.507(105)).
- .8 Πρότυπα απόδοσης για εγκαταστάσεις ασυρμάτου MF και MF/HF πλοίων ικανών για φωνητική επικοινωνία, ψηφιακή επιλογική κλήση και λήψη πληροφοριών ναυτικής ασφάλειας και πληροφοριών σχετικών με έρευνα και διάσωση (απόφαση MSC.512(105)).
- .9 Πρότυπα απόδοσης για τη λήψη πληροφοριών ναυτικής ασφάλειας και πληροφοριών που έχουν σχέση με την έρευνα και διάσωση από MF (NAVTEX) και HF (απόφαση MSC.508(105)).

Επίγειος σταθμός πλοίου και εξοπλισμός προηγμένων ομαδικών κλήσεων (EGC).

- .10 Πρότυπα απόδοσης για επίγειους σταθμούς πλοίων Inmarsat-C ικανούς να μεταδίδουν και να λαμβάνουν επικοινωνίες απευθείας εκτύπωσης (απόφαση MSC.513(105)).
- .11 Αναθεωρημένα πρότυπα απόδοσης για εξοπλισμό προηγμένης ομαδικής κλήσης (EGC) (απόφαση MSC.306(87), όπως τροποποιήθηκε).
- .12 Πρότυπα απόδοσης για επίγειο σταθμό πλοίου για χρήση GMDSS (απόφαση MSC.434(98)).

Ολοκληρωμένα συστήματα ραδιοεπικοινωνιών/επικοινωνιών ασυρμάτου .

- .13 Πρότυπα απόδοσης για ένα ολοκληρωμένο σύστημα επικοινωνίας επί του πλοίου (ICS) όταν χρησιμοποιείται στο Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS) (απόφαση MSC.517(105)).

Ραδιοφάροι ένδειξης θέσης έκτακτης ανάγκης

- .14 Πρότυπα απόδοσης για απελευθέρωση και ενεργοποίηση διατάξεων εξοπλισμού ασυρμάτου έκτακτης ανάγκης ελεύθερης επίπλευσης (απόφαση A.662(16)).
- .15 Πρότυπα απόδοσης για ραδιοφάρους ένδειξης θέσης έκτακτης ανάγκης ελεύθερης επίπλευσης (EPIRB) που λειτουργούν στα 406 MHz (απόφαση MSC.471(101)).

Πομποί και αναμεταδότες έρευνας και διάσωσης

- .16 Πρότυπα απόδοσης για αναμεταδότες ραντάρ έρευνας και διάσωσης (απόφαση MSC.510(105)).
- και
- .17 Πρότυπα απόδοσης για πομπούς AIS έρευνας και διάσωσης σωσίβιων λέμβων (AIS-SART) για χρήση σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης (απόφαση MSC.246(83)).

Κανονισμός 15 - Απαιτήσεις συντήρησης

- 1 Ο εξοπλισμός θα είναι σχεδιασμένος έτσι ώστε οι κύριες μονάδες να μπορούν να αντικατασταθούν εύκολα, χωρίς περίπλοκη εκ νέου βαθμονόμηση ή ρύθμιση.
- 2 Όπου είναι εφαρμόσιμο, ο εξοπλισμός θα κατασκευάζεται και να εγκαθίσταται έτσι ώστε να είναι εύκολα προσβάσιμος για σκοπούς επιθεώρησης και συντήρησης επί του πλοίου.
- 3 Θα παρέχονται επαρκείς πληροφορίες για να είναι δυνατή η σωστή λειτουργία και συντήρηση του εξοπλισμού, λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις του Οργανισμού.¹⁸
- 4 Θα παρέχονται επαρκή εργαλεία και ανταλλακτικά για να είναι δυνατή η συντήρηση του εξοπλισμού.
- 5 Η Αρχή θα διασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ασυρμάτου που απαιτείται από το παρόν Κεφάλαιο συντηρείται ώστε να εξασφαλίζονται οι λειτουργικές απαιτήσεις που καθορίζονται στον κανονισμό 4 και να πληρούνται τα συνιστώμενα πρότυπα απόδοσης αυτού του εξοπλισμού.
- 6 Σε πλοία που εκτελούν πλόες σε θαλάσσιες περιοχές A1 ή A2, η διαθεσιμότητα θα διασφαλίζεται με τη χρήση μεθόδων όπως διπλό εξοπλισμό, δυνατότητα συντήρησης στην ξηρά ή ηλεκτρονικής συντήρησης στη θάλασσα ή συνδυασμός αυτών, όπως μπορεί να εγκριθεί από την Αρχή.
- 7 Σε πλοία που εκτελούν πλόες σε θαλάσσιες περιοχές A3 ή A4, εξασφαλίζονται οι λειτουργικές απαιτήσεις με τη χρήση ενός συνδυασμού τουλάχιστον δύο μεθόδων, όπως διπλό εξοπλισμό,

δυνατότητα συντήρησης στην ξηρά ή ηλεκτρονικής συντήρησης στη θάλασσα, όπως μπορεί να εγκριθεί από την Αρχή.

8 Ενώ θα λαμβάνονται όλα τα λογικά μέτρα για τη διατήρηση του εξοπλισμού σε καλή λειτουργική κατάσταση έτσι ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με όλες τις λειτουργικές απαιτήσεις που καθορίζονται στον κανονισμό 4, η δυσλειτουργία του εξοπλισμού για την παροχή των γενικών ραδιοεπικοινωνιών που απαιτούνται από τον κανονισμό 4.1.2 δεν πρέπει να θεωρείται ότι καθιστά ένα πλοίο αναξιόπλοο ή επίσης να λαμβάνεται ως λόγος καθυστέρησης του πλοίου σε λιμένες όπου οι εγκαταστάσεις επισκευής δεν είναι άμεσα διαθέσιμες, υπό την προϋπόθεση ότι το πλοίο είναι σε θέση να εκτελεί όλες τις λειτουργίες κινδύνου, επείγουσας ανάγκης και ασφάλειας.

9 Οι Ραδιοφάροι ένδειξης θέσης έκτακτης ανάγκης (EPIRB) πρέπει να:

- .1 δοκιμάζονται ετησίως, είτε επί του πλοίου¹⁹ είτε σε εγκεκριμένο σταθμό δοκιμών, σε σχέση με όλα τα θέματα της λειτουργικής αποτελεσματικότητας, με ιδιαίτερη έμφαση στον έλεγχο της εκπομπής στις συχνότητες λειτουργίας, στην κωδικοποίηση και στην εγγραφή, κατά διαστήματα όπως ορίζεται κατωτέρω:
 - .1 σε επιβατηγά πλοία, εντός τριών μηνών πριν από την ημερομηνία λήξης του Πιστοποιητικού Ασφάλειας Επιβατηγού Πλοίου, και
 - .2 σε φορτηγά πλοία, εντός τριών μηνών πριν από την ημερομηνία λήξης, ή εντός τριών μηνών πριν ή μετά την ημερομηνία επετείου (έναρξης ισχύος), του Πιστοποιητικού Ασφάλειας Ραδιοεπικοινωνιών Φορτηγού Πλοίου, και

.2 υπόκεινται σε συντήρηση σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη, και θα εκτελούνται σε εγκεκριμένη εγκατάσταση συντήρησης στην ξηρά.²⁰

18 Ανατρέξτε στις Γενικές απαιτήσεις για εξοπλισμό ασυρμάτου πλοίων που αποτελεί μέρος του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS) και για ηλεκτρονικά βοηθήματα πλοήγησης (απόφαση Α.694(17)), Γενικές απαιτήσεις για ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα (EMC) για όλο τον ηλεκτρικό και ηλεκτρονικό εξοπλισμό πλοίου (απόφαση Α.813(19)) και Διευκρινίσεις ορισμένων απαιτήσεων στα πρότυπα απόδοσης του ΙΜΟ για εξοπλισμό GMDSS (MSC/Circ.862).

19 Ανατρέξτε στις Οδηγίες για τον ετήσιο έλεγχο των ραδιοφάρων ένδειξης θέσης έκτακτης ανάγκης (EPIRBs) (MSC.1/Circ.1040/Rev.2) και τις Οδηγίες για την αποφυγή ψευδών ειδοποιήσεων κινδύνου (απόφαση MSC.514(105)).

20 Ανατρέξτε στις Οδηγίες για συντήρηση στην ξηρά των ραδιοφάρων ένδειξης θέσης έκτακτης ανάγκης (EPIRBs) (MSC.1/Circ. 1039/Rev. 1).

Κανονισμός 16 - Προσωπικό ασυρμάτου

1 Κάθε πλοίο θα πρέπει να έχει προσωπικό ικανό για την εκτέλεση ραδιοεπικοινωνιών για σκοπούς επικοινωνίας κινδύνου, επείγουσας ανάγκης και ασφάλειας, κατά τρόπο που να ικανοποιείται η Αρχή²¹. Τα μέλη του προσωπικού θα είναι κάτοχοι κατάλληλων πιστοποιητικών που καθορίζονται στους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών. Ένα από τα μέλη του προσωπικού θα οριστεί ως κύριος υπεύθυνος για τις επικοινωνίες κατά τη διάρκεια περιστατικών έκτακτης ανάγκης.

2 Στα επιβατηγά πλοία, τουλάχιστον ένα άτομο που έχει τα προσόντα σύμφωνα με την παράγραφο 1 να ορίζεται να εκτελεί μόνο καθήκοντα επικοινωνίας κατά τη διάρκεια συμβάντων έκτακτης ανάγκης.

21 Ανατρέξτε στον Κώδικα STCW, κεφάλαιο IV, ενότητα B-IV/2.

Κανονισμός 17 - Αρχεία ασυρμάτου

Θα τηρείται αρχείο επί του πλοίου, προς ικανοποίηση της Αρχής/Διοίκησης και όπως απαιτείται από τους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών, όλων των συμβάντων που έχουν σχέση με τις υπηρεσίες ραδιοεπικοινωνιών που φαίνεται ως σημαντικά για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα.

Κανονισμός 18 - Ενημέρωση θέσης

1 Όλος ο εξοπλισμός αμφίδρομης επικοινωνίας που μεταφέρεται επί πλοίου στο οποίο εφαρμόζεται το παρόν κεφάλαιο και ο οποίος μπορεί να συμπεριλάβει αυτόματα τη θέση του πλοίου στο συναγερμό έκτακτης ανάγκης θα λαμβάνει αυτόματα με αυτές τις πληροφορίες από έναν εσωτερικό ή εξωτερικό δέκτη πλοήγησης.²²

2 Σε περίπτωση δυσλειτουργίας του εσωτερικού ή του εξωτερικού δέκτη πλοήγησης, η θέση του πλοίου και ο χρόνος κατά τον οποίο καθορίστηκε η θέση θα ενημερώνονται χειροκίνητα σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τις τέσσερις ώρες, ενώ το πλοίο βρίσκεται εν πλω, ώστε να είναι πάντα έτοιμο για εκπομπή από τον εξοπλισμό.

²² Οι απαιτήσεις για αυτόματη ενημέρωση της θέσης του πλοίου δίνονται στις αποφάσεις MSC.511(105), MSC.512(105) και MSC.513(105).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ

Κανονισμός 5 - Μετεωρολογικές υπηρεσίες και προειδοποιήσεις

5 Η υποσημείωση της παραγράφου 2.2, μετά τη λέξη «υπηρεσίες», αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

* "

Ανατρέξτε στον κανονισμό IV/7.1.4."

Κανονισμός 19-1 - Αναγνώριση και εντοπισμός μεγάλης εμβέλειας πλοίων

6 Οι παράγραφοι 4.1 και 4.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.1 Τα Πλοία¹ θα είναι εξοπλισμένα με ένα σύστημα για να διαβιβάζονται αυτόματα οι πληροφορίες που καθορίζονται στην παράγραφο 5 ως ακολούθως:

- .1 πλοία που ναυπηγήθηκαν την ή μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2008,
- .2 πλοία που ναυπηγήθηκαν πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2008 και πιστοποιήθηκαν να λειτουργούν:
 - .1 σε θαλάσσιες περιοχές A1 και A2, όπως ορίζονται στους κανονισμούς IV/2.1.15 και IV/2.1.16; ή
 - .2 σε θαλάσσιες περιοχές A1, A2 και A3, όπως ορίζονται στους κανονισμούς IV/2.1.15, IV/2.1.16 και IV/2.1.17,

το αργότερο μέχρι την πρώτη επιθεώρηση² της εγκατάστασης ασυρμάτου μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2008.

- .3 πλοία που ναυπηγήθηκαν πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2008 και πιστοποιήθηκαν να πλέουν σε θαλάσσιες περιοχές A1, A2, A3 και A4, όπως ορίζονται στους κανονισμούς IV/2.1.15, IV/2.1.16, IV/2.1.17 και IV/2.1.18, το αργότερο μέχρι την

πρώτη επιθεώρηση² της εγκατάστασης ασυρμάτου μετά την 1η Ιουλίου 2009. Ωστόσο, αυτά τα πλοία θα συμμορφώνονται με τις διατάξεις της ανωτέρω υποπαραγράφου 2 ανωτέρω ενώ πλέουν εντός θαλάσσιων περιοχών Α1, Α2 και Α3.

- 4.2 Πλοία, ανεξάρτητα από την ημερομηνία ναυπήγησης, εξοπλισμένα με σύστημα αυτόματης αναγνώρισης (AIS), όπως ορίζεται στον κανονισμό 19.2.4, και πλέουν αποκλειστικά στη θαλάσσια περιοχή Α1, όπως ορίζεται στον κανονισμό IV/2.1.15, δεν θα απαιτείται να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

1. Ανατρέξτε στην Οδηγία σχετικά με την επιθεώρηση και την πιστοποίηση συμμόρφωσης των πλοίων με την απαίτηση μετάδοσης πληροφοριών LRIT (MSC.1/Circ.1307).

2. Ανατρέξτε στην Ενιαία ερμηνεία του όρου "πρώτη επιθεώρηση" που αναφέρεται στον κανονισμό της SOLAS (MSC.1/Circ.1290)."

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ

7 Τα υφιστάμενα έντυπα του Πιστοποιητικού Ασφάλειας Επιβατηγού Πλοίου, του Πιστοποιητικού Ασφάλειας Εξοπλισμού Φορτηγού Πλοίου, του Πιστοποιητικού Ασφάλειας Φορτηγού Πλοίου, του Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πυρηνικού Επιβατηγού Πλοίου και του Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πυρηνικού Φορτηγού Πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών πινάκων για την ασφάλεια εξοπλισμού για επιβατηγό πλοίο (Έντυπο Ρ), την ασφάλεια φορτηγού πλοίου (Έντυπο Ε), την ασφάλεια ραδιοεπικοινωνιών φορτηγού πλοίου (Έντυπο Ρ) και την ασφάλεια φορτηγού πλοίου (Έντυπο Γ), που περιέχονται στο προσάρτημα του παραρτήματος, αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

**“ΈΝΤΥΠΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

Το Πιστοποιητικό αυτό πρέπει να συνοδεύεται πίνακα Εξοπλισμού για την Ασφάλεια Επιβατηγού Πλοίου (Έντυπο Ρ)

(Επίσημη σφραγίδα)

(Κράτος)

για διεθνή/βραχύ¹ διεθνή πλου
 Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της
 ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974, όπως
 τροποποιήθηκε

κατ' εξουσιοδότηση της Κυβέρνησης

 (όνομα Κράτους)

από _____

(εξουσιοδοτημένο άτομο ή οργανισμός)

Χαρακτηριστικά πλοίου²

Όνομα πλοίου.....
 Διακριτικοί αριθμοί ή γράμματα.....
 Λιμένας νηολόγησης.....
 Ολική χωρητικότητα.....
 Θαλάσσιες περιοχές στις οποίες το πλοίο επιτρέπεται να εκτελεί πλόες σύμφωνα με τα πιστοποιητικά του (κανονισμός IV/2)³.....
 Αριθμός IMO⁴.....
 Ημερομηνία ναυπήγησης:
 Ημερομηνία ναυπήγησης.....
 Ημερομηνία κατά την οποία τέθηκε η τρόπιδα ή το πλοίο ήταν σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής.....
 Ημερομηνία παράδοσης.....
 Ημερομηνία κατά την οποία άρχισαν εργασίες ευρείας έκτασης για μετασκευή ή μετατροπή ή τροποποίηση του πλοίου (ανάλογα με την περίπτωση).....
 Θα συμπληρωθούν όλες οι ισχύουσες ημερομηνίες

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ:

- 1 Το πλοίο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού I/7 της Σύμβασης.
- 2 Η επιθεώρηση έδειξε ότι:
 - 2.1 το πλοίο συμμορφώνονταν με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά:
 - .1 την κατασκευή, τα κύρια και βοηθητικά μηχανήματα, τους λέβητες και τα άλλα πιεστικά δοχεία
 - .2 τις διατάξεις και λεπτομέρειες της στεγανής υποδιαίρεσης
 - .3 τις ακόλουθες υποδιαίρεσεις γραμμών φόρτωσης

1 Διαγράφεται ανάλογα

2 Εναλλακτικά , τα στοιχεία του πλοίου μπορεί να τοποθετούνται οριζόντια σε κυτία

3 Για ένα πλοίο που επιχειρεί σε θαλάσσια περιοχή Α3 , να αναφέρεται η αναγνωρισμένη κινητή δορυφορική υπηρεσία σε παρενθέσεις

4 Σύμφωνα με το Σχέδιο/Σύστημα Αριθμού Αναγνώρισης Πλοίου του IMO , που υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.1117 (30)

Γραμμές φόρτωσης που έχουν καθορισθεί από στεγανή υποδιαίρεση και σημειωθεί στην πλευρά στο μέσο του πλοίου (Κανονισμός II-1/18) ⁵	Ύψος εξάλων	Εφαρμόζεται όταν οι χώροι στους οποίους μεταφέρονται επιβάτες περιλαμβάνουν τους ακόλουθους χώρους εναλλακτικής χρήσης
P1
P2
P3

2.2 το πλοίο συμμορφωνόταν με το μέρος Z του κεφαλαίου II-1 της Σύμβασης χρησιμοποιώντας ως καύσιμο/N.A.

2.3 το πλοίο συμμορφωνόταν με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά τις κατασκευές προστασίας από πυρκαγιά, τα συστήματα και μέσα πυρασφάλειας και τα σχέδια ελέγχου πυρκαϊάς.

2.4 τα σωστικά μέσα και ο εξοπλισμός των σωστικών λέμβων, των σωσίβιων σχεδίων και των λέμβων διάσωσης πληρούσαν με τις απαιτήσεις της Σύμβασης.

2.5 το πλοίο ήταν εφοδιασμένο με ορμιδοβόλο συσκευή σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης.

2.6 το πλοίο συμμορφωνόταν με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά τις ραδιοεγκαταστάσεις.

2.7 η παροχή και η λειτουργία των ραδιοεγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται στα σωστικά μέσα συμμορφωνόταν με τις απαιτήσεις της Σύμβασης.

2.8 το πλοίο συμμορφωνόταν με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά τον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας, τα μέσα επιβίβασης των πλοηγών και τις ναυτιλιακές εκδόσεις.

2.9 το πλοίο ήταν εφοδιασμένο με τους φανούς, τα σχήματα, τα μέσα για την παραγωγή ηχητικών σημάτων και σημάτων κινδύνου, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης και τους ισχύοντες Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα.

2.10 από κάθε άλλη άποψη, το πλοίο συμμορφωνόταν με τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης.

2.11 το πλοίο έχει/δεν είχε¹ υπαχθεί σε εναλλακτικό σχεδιασμό και διατάξεις σύμφωνα με τους κανονισμούς II-1/55 / II-2/17 / III/381 της Σύμβασης.

2.12 ένα έγγραφο αποδοχής για τον εναλλακτικό σχεδιασμό και διατάξεων μηχανολογικών εγκαταστάσεων/πυροπροστασίας/σωστικών μέσων¹ είναι/δεν είναι¹ προσάρτημα αυτού του Πιστοποιητικού.

3 έχει/δεν έχει¹ εκδοθεί Πιστοποιητικό Απαλλαγής.

Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει μέχρι.....

Ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης βάσει της οποίας εκδόθηκε το παρόν πιστοποιητικό: (ηη/μμ/εεεε)

Εκδόθηκε στ.....

(Τόπος έκδοσης πιστοποιητικού)

.....
 (Ημερομηνία έκδοσης) (Υπογραφή εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου που εκδίδει το πιστοποιητικό)

(Υπογραφή ή σφραγίδα της αρχής έκδοσης, κατά περίπτωση)

1 Διαγράφεται ανάλογα.

5 Για πλοία κατασκευασμένα πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009, εφαρμόζονται οι συμβολισμοί υποδιαίρεσεων "C.1, C.2 και C.3".

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (ΕΝΤΥΠΟ Ρ)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΜΕ
 ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974,
 ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ

1. Στοιχεία πλοίου

Όνομα πλοίου
 Διακριτικός αριθμός ή γράμματα
 Αριθμός επιβατών για τους οποίους πιστοποιείται.....
 Ελάχιστος αριθμός ατόμων με τα απαιτούμενα προσόντα για τον χειρισμό των
 ραδιοεγκαταστάσεων.....

2. Λεπτομέρειες σωστικών μέσων

1.Συνολικός αριθμός ατόμων για τα οποία διατίθενται σωστικά μέσα		
	Αριστερή πλευρά	Δεξιά πλευρά
2 Συνολικός αριθμός σωσίβιων λέμβων
2.1 Συνολικός αριθμός ατόμων που παραλαμβάνονται από αυτές
2.2 Αριθμός μερικώς κλειστών σωσίβιων λέμβων (Κανονισμός III/21 και Κώδικας LSA, τμήμα 4.5)
2.3 Αριθμός αυτοανατρεπόμενων μερικώς κλειστών σωσίβιων λέμβων(Κανονισμός II/43 ⁶)
2.4 Αριθμός ολικά κλειστών σωσιβίων λέμβων (Κανονισμός III/21 και Κώδικας LSA, τμήμα 4.5)
2.5 Άλλες σωσίβιες λέμβοι		
2.5.1 Αριθμός
2.5.2 Τύπος

3 Συνολικός αριθμός μηχανοκίνητων σωσίβιων λέμβων (που συμπεριλαμβάνονται στο σύνολο των σωσίβιων λέμβων που αναφέρονται παραπάνω)
3.1 Αριθμός σωσίβιων λέμβων εφοδιασμένων με προβολείς έρευνας
4 Αριθμός λέμβων διάσωσης
4.1 Αριθμός λέμβων που συμπεριλαμβάνονται στο σύνολο των λέμβων που αναφέρονται παραπάνω

4.2 Αριθμός ταχύπλων λέμβων διάσωσης	.....
5 Σωσίβιες σχεδίες	.....
5.1 Σωσίβιες σχεδίες για τις οποίες απαιτούνται εγκεκριμένα μέσα καθαίρεσης.	.....
5.1.1 Αριθμός σωσίβιων σχεδίων	.....
5.1.2 Αριθμός ατόμων που παραλαμβάνονται από αυτές	.....
5.2 Σωσίβιες σχεδίες για τις οποίες δεν απαιτούνται εγκεκριμένα μέσα καθαίρεσης.	.....
5.2.1 Αριθμός σωσίβιων σχεδίων	.....
5.2.2 Αριθμός ατόμων που παραλαμβάνονται από αυτές	.....

⁶ Αναφέρεται στις τροποποιήσεις του 1983 στη SOLAS (MSC.6(48)) που ισχύουν για πλοία που ναυπηγήθηκαν την ή μετά την 1^η Ιουλίου 1986, αλλά πριν από την 1^η Ιουλίου 1998.

2. Λεπτομέρειες σωστικών μέσων (συνέχεια)

6 Αριθμός ναυτικού τύπου συστημάτων εγκατάλειψης	.....
6.1 Αριθμός σωσίβιων σχεδίων που εξυπηρετούνται από αυτά	.....
6.2 Αριθμός ατόμων που παραλαμβάνονται από αυτές	.....
7 Πλευστικές συσκευές	.....
7.1 Αριθμός πλευστικών συσκευών	.....
7.2 Αριθμός ατόμων που μπορούν να συγκρατηθούν	.....
8 Αριθμός κυκλικών σωσίβιων	.....
9 Αριθμός ατομικών σωσίβιων ζωνών (σύνολο)	.....
9.1 Αριθμός ατομικών σωσίβιων ζωνών για ενήλικες	.....
9.2 Αριθμός παιδικών ατομικών σωσίβιων ζωνών	.....
9.3 Αριθμός βρεφικών ατομικών σωσίβιων ζωνών	.....
10 Στολές εμβάπτισης	.....
10.1 Συνολικός αριθμός	.....
10.2 Αριθμός στολών που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των ατομικών σωσίβιων ζωνών	.....
11 Αριθμός προστατευτικών στολών	.....
12 Αριθμός θερμικών προστατευτικών ενδυμασιών ⁷	.....

3. Λεπτομέρειες εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνιών

Είδος	Ισχύουσα παροχή
1 Κύρια συστήματα
1.1 Ραδιοεγκατάσταση VHF
1.1.1 Κωδικοποιητής DSC
1.1.2 Δέκτης φυλακής DSC
1.1.3 Ραδιοτηλεφωνία
1.2 Ραδιοεγκατάσταση ασυρμάτου MF
1.2.1 Κωδικοποιητής DSC
1.2.2 Δέκτης φυλακής DSC
1.2.3 Ραδιοτηλεφωνία
1.3 Ραδιοεγκατάσταση MF/HF
1.3.1 Κωδικοποιητής DSC
1.3.2 Δέκτης φυλακής DSC
1.3.3 Ραδιοτηλεφωνία

1.4 Επίγειος σταθμός αναγνωρισμένης κινητής δορυφορικής υπηρεσίας	.....
2 Δευτερεύοντα μέσα για την έναρξη μετάδοσης ειδοποιήσεων κινδύνου από πλοίο σε ξηρά	.....
3 Μέσα για τη λήψη πληροφοριών ναυτικής ασφάλειας καθώς και πληροφοριών έρευνας και διάσωσης.	.....

7 Με εξαίρεση αυτών που απαιτούνται από τον Κώδικα LSA , παράγραφοι 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 και 5.1.2.2.13

3. Λεπτομέρειες εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνιών (συνέχεια)

4 EPIRB	.....
5 Αμφίδρομη ραδιοτηλεφωνική συσκευή VHF	.
5.1 Φορητή αμφίδρομη ραδιοτηλεφωνική συσκευή VHF	.....
5.2 αμφίδρομη ραδιοτηλεφωνική συσκευή VHF τοποθετημένη σε σωστικό σκάφος	.
6 Συσκευές εντοπισμού έρευνας και διάσωσης	.....
6.1 Αναμεταδότες ραντάρ έρευνας και διάσωσης (SART) που είναι τοποθετημένοι για γρήγορη μεταφορά σε σωστικά σκάφη	.
6.2 Αναμεταδότες ραντάρ έρευνας και διάσωσης (SART) που είναι τοποθετημένοι σε σωστικά σκάφη	.....
6.3 Πομποί έρευνας και διάσωσης AIS (AIS-SART) που είναι τοποθετημένοι για γρήγορη μεταφορά σε σωστικά σκάφη	.
6.4 Πομποί έρευνας και διάσωσης AIS (AIS-SART) που είναι τοποθετημένοι σε σωστικά σκάφη	.....
	.

	.

	.

4. Μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την εξασφάλιση των λειτουργικών απαιτήσεων εγκαταστάσεων ραδιοεπικοινωνιών (κανονισμοί IV/15.6 και 15.7)

- 4.1 Διπλός εξοπλισμός.....
- 4.2 Συντήρηση ξηράς.....
- 4.3 Δυνατότητα συντήρησης εν πλω.....

-
- 1 Διαγράφεται ανάλογα
8 Εναλλακτικά μέσα για την ικανοποίηση αυτής της απαίτησης επιτρέπονται σύμφωνα με τον κανονισμό VI/19 . Σε περίπτωση εναλλακτικών μέσων, αυτά θα πρέπει να προσδιορίζονται.

ΕΝΤΥΠΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Το Πιστοποιητικό αυτό πρέπει να συνοδεύεται από πίνακα Εξοπλισμού για την Ασφάλεια Φορτηγού Πλοίου (Έντυπο Ε)

(Επίσημη σφραγίδα)

(Κράτος)

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974,
όπως τροποποιήθηκε

κατ' εξουσιοδότηση της Κυβέρνησης του

(όνομα του Κράτους)

από _____
(άτομο ή εξουσιοδοτημένος οργανισμός)

Στοιχεία πλοίου¹

Όνομα πλοίου.....
Διακριτικός αριθμός ή γράμματα.....
Λιμένας νηολόγησης.....
Ολική χωρητικότητα.....
Νεκρό βάρος πλοίου (μετρικοί τόνοι)².....
Μήκος πλοίου (κανονισμός III/3.12).....
Αριθμός IMO³:

Τύπος πλοίου⁴

Φορτηγό Πλοίο χύδην φορτίου
Πετρελαιοφόρο
Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών
Υγραεριοφόρο
Φορτηγό πλοίο εκτός των αναφερομένων παραπάνω

Ημερομηνία κατά την οποία τέθηκε η τρόπιδα ή το πλοίο ήταν σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής ή, όπου εφαρμόζεται, η ημερομηνία κατά την οποία άρχισαν εργασίες ευρείας έκτασης μετασκευής ή μετατροπής ή τροποποίησης του πλοίου

1. Εναλλακτικά , τα στοιχεία του πλοίου δύνανται να τοποθετηθούν οριζόντια σε κυτία.
2. Μόνο για πετρελαιοφόρα , δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν χημικά και μόνο Υγραεριοφόρο
3. Σύμφωνα με το Σύστημα Αριθμού Αναγνώρισης Πλοίου του IMO, όπως υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.1117(30).
4. Διαγράφεται ανάλογα.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ:

- 1 το πλοίο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού I/8 της Σύμβασης.
- 2 η επιθεώρησης έδειξε ότι:
- 2.1 το πλοίο συμμορφωνόταν με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά τα συστήματα, τα μέσα πυρασφάλειας και τα σχέδια ελέγχου πυρκαγιάς.
- 2.2 τα σωστικά μέσα και ο εξοπλισμός των σωσίβιων λέμβων, των σωσίβιων σχεδίων και των λέμβων διάσωσης πληρούσαν τις απαιτήσεις της Σύμβασης.
- 2.3 το πλοίο ήταν εφοδιασμένο με ορμιδοβόλο συσκευή σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης.
- 2.4 το πλοίο συμμορφωνόταν με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά τον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας επί του πλοίου, τα μέσα επιβίβασης των πλοηγών και τις ναυτιλιακές εκδόσεις.
- 2.5 το πλοίο ήταν εφοδιασμένο με τους φανούς, τα σχήματα και τα μέσα για την παραγωγή ηχητικών σημάτων και σημάτων κινδύνου σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης και τους ισχύοντες Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη θάλασσα.
- 2.6 από κάθε άλλη άποψη το πλοίο συμμορφωνόταν με τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης.
- 2.7 το πλοίο έχει/δεν έχει⁴ υπαχθεί σε εναλλακτικό σχεδιασμό και διατάξεις σύμφωνα με τους κανονισμούς II-2/17 / III/38⁴ της Σύμβασης.
- 2.8 ένα έγγραφο αποδοχής εναλλακτικού σχεδιασμού και διατάξεων πυροπροστασίας/σωστικών μέσων⁴ είναι/δεν είναι⁴ προσάρτημα αυτού του Πιστοποιητικού.
- 3 Ότι το πλοίο εκτελεί πλόες σύμφωνα με τον κανονισμό III/26.1.1.15 εντός των ορίων της εμπορικής περιοχής.....
- 4 Ότι έχει/δεν έχει εκδοθεί Πιστοποιητικό Απαλλαγής⁴.

Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει μέχρι.....

Ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης βάσει της οποίας εκδόθηκε το παρόν πιστοποιητικό:
..... (ηη/μμ/εεεε)

Εκδόθηκε στ.....

(Τόπος έκδοσης πιστοποιητικού)

(Ημερομηνία έκδοσης)

(Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου που εκδίδει

το

πιστοποιητικό)

(Υπογραφή ή σφραγίδα της αρχής έκδοσης, κατά περίπτωση)

4. Διαγράφεται ανάλογα.

5. Αναφέρεται στις τροποποιήσεις του 1983 της SOLAS (MSC.6(48)), που ισχύουν για πλοία που ναυπηγήθηκαν την ή μετά την 1η Ιουλίου 1986, αλλά πριν από την 1η Ιουλίου 1998 στην περίπτωση αυτοανατρεπόμενης(-ων) μερικώς κλειστής(-ων) σωσίβιας(-ων) λέμβου(ών) επί του πλοίου.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (ΕΝΤΥΠΟ Ε)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ
ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974,
ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ

1. Στοιχεία πλοίου

Όνομα πλοίου
Διακριτικός αριθμός ή γράμματα

2. Λεπτομέρειες σωστικών μέσων

1.Συνολικός αριθμός ατόμων για τα οποία παρέχονται σωστικά μέσα		
	Αριστερή πλευρά	Δεξιά πλευρά
2 Συνολικός αριθμός καθαιρούμενων σωσίβιων λέμβων
2.1 Συνολικός αριθμός ατόμων που παραλαμβάνονται από αυτές
2.2 Αριθμός αυτοανατρεπόμενων μερικώς κλειστών σωσίβιων λέμβων (Κανονισμός II/43 ⁵)
2.3 Αριθμός ολικά κλειστών σωσίβιων λέμβων(Κανονισμός III/31 και Κώδικας LSA, τμήμα 4.6)
2.4 Αριθμός σωστικών λέμβων με αυτόνομο σύστημα τροφοδοσίας αέρα (Κανονισμός III/31 και Κώδικας LSA, τμήμα 4.8)
2.5 Αριθμός πυροπροστατευμένων σωστικών λέμβων (Κανονισμός III/31 και Κώδικας LSA, τμήμα 4.9)
2.6 Άλλες σωσίβιες λέμβοι
2.6.1 Αριθμός
2.6.2 Τύπος
3 Συνολικός αριθμός σωσίβιων λέμβων ελεύθερης πτώσης
3.1 Συνολικός αριθμός ατόμων που παραλαμβάνονται από αυτές
3.2 Αριθμός ολικά κλειστών σωσίβιων λέμβων (Κανονισμός III/31 και Κώδικας LSA, τμήμα 4.7)
3.3 Αριθμός σωσίβιων λέμβων με αυτόνομο σύστημα τροφοδοσίας αέρα (Κανονισμός III/31 και Κώδικας LSA, τμήμα 4.8)
3.4 Αριθμός πυροπροστατευμένων σωσίβιων λέμβων (Κανονισμός III/31 και Κώδικας LSA, τμήμα 4.9)
4 Αριθμός μηχανοκίνητων σωσίβιων λέμβων (που περιλαμβάνονται στο σύνολο των σωσίβιων λέμβων που παρατίθενται στο 2 και 3 ανωτέρω)
4.1 Αριθμός σωσίβιων λέμβων που είναι εξοπλισμένες με

προβολείς έρευνας	
5 Αριθμός σωσίβιων λέμβων	.....
5.1 Αριθμός λέμβων που περιλαμβάνονται στο σύνολο των σωσίβιων λέμβων που παρατίθενται στο 2 και 3 ανωτέρω.	.....

5 Αναφέρεται στις τροποποιήσεις του 1983 της SOLAS (MSC.6(48)) που ισχύουν σε πλοία που έχουν ναυπηγηθεί την ή μετά την 1^η Ιουλίου 1986, αλλά πριν από την 1^η Ιουλίου 1998 σε περίπτωση αυτοαανατρεπόμενης(-ων) μερικώς κλειστής(-ων) σωσίβιας(-ων) λέμβου(-ων) επί του πλοίου.

2 Λεπτομέρειες σωστικών μέσων (συνέχεια)

6 Σωσίβια σχέδια	.....
6.1 Σωσίβια σχέδια για τις οποίες απαιτούνται εγκεκριμένα μέσα καθαίρεσης	.....
6.1.1 Αριθμός σωσίβιων σχεδίων	.....
6.1.2 Αριθμός ατόμων που παραλαμβάνονται από αυτές	.....
6.2 Σωσίβια σχέδια για τις οποίες δεν απαιτούνται εγκεκριμένα μέσα καθαίρεσης	.....
6.2.1 Αριθμός σωσίβιων σχεδίων	.....
6.2.2 Αριθμός ατόμων που παραλαμβάνονται από αυτές	.....
6.3 Αριθμός σωσίβιων σχεδίων που απαιτούνται από τον κανονισμό III/31.1.4	.....
7 Αριθμός κυκλικών σωσίβιων	.....
8 Αριθμός ατομικών σωσίβιων ζωνών	.....
9 Στολές εμφύσησης	.....
9.1 Συνολικός αριθμός	.....
9.2 Αριθμός στολών που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των ατομικών σωσίβιων ζωνών	.....
10 Αριθμός προστατευτικών στολών	.....

3 Λεπτομέρειες συστημάτων και εξοπλισμού ναυσιπλοΐας

Είδος	Ισχύουσα παροχή
1.1 Διοπτηρία / μαγνητική πυξίδα ⁶
1.2 Εφεδρική μαγνητική πυξίδα ⁶	.
1.3 Γυροσκοπική πυξίδα ⁶
1.4 Επαναλήπτης πορείας γυροσκοπικής πυξίδας ⁶	.
1.5 Επαναλήπτης διοπτρεύσεων γυροσκοπικής πυξίδας ⁶
1.6 Σύστημα ελέγχου κατεύθυνσης ή ελέγχου τήρησης πορείας ⁶	.
1.7 Διόπτρα ή μέσο λήψης διοπτρεύσεων ⁶
1.8 Μέσα διόρθωσης πορείας και διοπτρεύσεων	.
1.9 Συσκευή μετάδοσης πορείας (THD) ⁶
2.1 Ναυτικοί χάρτες/Σύστημα πληροφοριών απεικόνισης ηλεκτρονικών χαρτών (ECDIS) ⁴	.
2.2 Διατάξεις εφεδρείας για ECDIS	.
2.3 Ναυτιλιακές εκδόσεις
2.4 Διατάξεις εφεδρείας για ηλεκτρονικές ναυτιλιακές εκδόσεις	.
3.1 Δέκτης Παγκόσμιου Δορυφορικού Συστήματος πλοήγησης/επίγειο σύστημα ραδιοπλοήγησης/δέκτης

κατ' εξουσιοδότηση της Κυβέρνησης του

 (όνομα του Κράτους)

από

 (άτομο ή εξουσιοδοτημένος οργανισμός)

Στοιχεία πλοίου¹

Όνομα πλοίου:.....
 Διακριτικός αριθμός ή γράμματα:.....
 Λιμένας νηολόγησης:.....
 Ολική χωρητικότητα :.....
 Θαλάσσιες περιοχές στις οποίες το πλοίο επιτρέπεται να εκτελεί πλόες σύμφωνα με τα πιστοποιητικά του (κανονισμός IV/2)².....
 Αριθμός IMO³.....
 Ημερομηνία κατά την οποία τέθηκε η τρόπιδα ή το πλοίο ήταν σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής ή, όπου εφαρμόζεται, η ημερομηνία κατά την οποία άρχισαν εργασίες ευρείας έκτασης μετασκευής ή μετατροπής ή τροποποίησης του πλοίου

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ:

- 1 Το πλοίο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού I/9 της Σύμβασης.
- 2 Η επιθεώρηση έδειξε ότι:
 - 2.1 Το πλοίο συμμορφωνόταν με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά τις ραδιοεγκαταστάσεις.
 - 2.2 Η παροχή και η λειτουργία των ραδιοεγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται στα σωστικά μέσα συμμορφώνονταν με τις απαιτήσεις της Σύμβασης.
- 3 Έχει/δεν έχει⁴ εκδοθεί Πιστοποιητικό Απαλλαγής.

 1. Εναλλακτικά, τα στοιχεία του πλοίου μπορούν να τοποθετηθούν οριζόντια σε κουτιά.
 2. Για πλοίο που έχει πιστοποιηθεί να εκτελεί πλόες στη θαλάσσια περιοχή Α3, υποδείξτε την αναγνωρισμένη κινητή δορυφορική υπηρεσία σε παρένθεση.
 3. Σύμφωνα με το Σύστημα Αριθμού Αναγνώρισης Πλοίου του IMO, όπως υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.1117(30).
 4. Διαγράφεται ανάλογα.

Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει μέχρι.....

Ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης βάσει της οποίας εκδόθηκε το παρόν πιστοποιητικό:
(ηη/μμ/εεεε)

Εκδόθηκε στ.....

(Τόπος έκδοσης πιστοποιητικού)

.....
 (Ημερομηνία έκδοσης)

.....
 (Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου που εκδίδει το πιστοποιητικό)

(Υπογραφή ή σφραγίδα της αρχής έκδοσης, κατά περίπτωση)

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
 (ΕΝΤΥΠΟ R)**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ
 ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974,
 ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ

1. Στοιχεία πλοίου

Όνομα πλοίου
 Διακριτικός αριθμός ή γράμματα
 Ελάχιστος αριθμός ατόμων με τα απαιτούμενα προσόντα για τον χειρισμό των ραδιοεγκαταστάσεων

2. Λεπτομέρειες εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνιών

Είδος	Ισχύουσα παροχή
1 Κύρια συστήματα
1.1 Ραδιοεγκατάσταση VHF
1.1.1 Κωδικοποιητής DSC
1.1.2 Δέκτης φυλακής DSC
1.1.3 Ραδιοτηλεφωνία
1.2 Ραδιοεγκατάσταση MF
1.2.1 Κωδικοποιητής DSC
1.2.2 Δέκτης φυλακής DSC
1.2.3 Ραδιοτηλεφωνία
1.3 Ραδιοεγκατάσταση MF/HF
1.3.1 Κωδικοποιητής DSC
1.3.2 Δέκτης φυλακής DSC
1.3.3 Ραδιοτηλεφωνία
1.4 Επίγειος σταθμός πλοίου αναγνωρισμένης κινητής δορυφορικής υπηρεσίας
2 Δευτερεύοντα μέσα για την έναρξη μετάδοσης ειδοποιήσεων κινδύνου από πλοίο σε ξηρά
3 Μέσα για λήψη πληροφοριών ναυτικής ασφάλειας καθώς και πληροφοριών έρευνας και διάσωσης.

4 EPIRB	.....
5 Αμφίδρομη ραδιοτηλεφωνική συσκευή VHF	.....
5.1 Φορητή αμφίδρομη ραδιοτηλεφωνική συσκευή VHF	.
5.2 Αμφίδρομη ραδιοτηλεφωνική συσκευή VHF τοποθετημένη σε σωστικό μέσο	.....
6 Συσκευές εντοπισμού έρευνας και διάσωσης	.
6.1 Αναμεταδότες ραντάρ έρευνας και διάσωσης (ραντάρ SART) που είναι τοποθετημένοι για γρήγορη μεταφορά σε σωστικά σκάφη	.....
6.2 Αναμεταδότες ραντάρ έρευνας και διάσωσης (ραντάρ SART) που είναι τοποθετημένα σε σωστικά σκάφη	.
6.3 Πομποί έρευνας και διάσωσης AIS (AIS-SART) που είναι τοποθετημένοι για γρήγορη μεταφορά σε σωστικά σκάφη	.....
6.4 Πομποί έρευνας και διάσωσης AIS (AIS-SART) που είναι τοποθετημένοι σε σωστικά σκάφη	.

	.

	.

	.

3 Μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την εξασφάλιση των λειτουργικών απαιτήσεων εγκαταστάσεων ραδιοεπικοινωνιών (κανονισμοί IV/15.6 και 15.7)

- 3.1 Διπλός εξοπλισμός.....
- 3.2 Συντήρηση ξηράς.....
- 3.3 Δυνατότητα συντήρησης εν πλω.....

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι αυτός ο πίνακας είναι ορθός από κάθε άποψη.

Εκδόθηκε

(Τόπος έκδοσης Αρχείου)

.....

.....

Ημερομηνία έκδοσης

(Υπογραφή δεόντως εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου έκδοσης του παρόντος Αρχείου)

(Υπογραφή ή σφραγίδα της Αρχής έκδοσης, ανάλογα την περίπτωση)

ΕΝΤΥΠΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΥΡΗΝΙΚΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΥΡΗΝΙΚΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Το Πιστοποιητικό αυτό πρέπει να συνοδεύεται από πίνακα για την Ασφάλεια Επιβατηγού Πλοίου (Έντυπο Ρ)

(Επίσημη σφραγίδα)

(Κράτος)

για διεθνή/βραχύ¹ διεθνή πλου

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974,
όπως τροποποιήθηκε

κατ'εξουσιοδότηση της Κυβέρνησης του

.....
(όνομα του κράτους)

από

(εξουσιοδοτημένο άτομο ή οργανισμός)

Στοιχεία πλοίου²

Όνομα πλοίου:.....
 Διακριτικός αριθμός ή γράμματα:.....
 Λιμένας νηολόγησης:.....
 Ολική χωρητικότητα :.....
 Θαλάσσιες περιοχές στις οποίες το πλοίο επιτρέπεται να εκτελεί πλόες σύμφωνα με τα πιστοποιητικά του (κανονισμός IV/2)³.....
 Αριθμός IMO⁴:.....

Ημερομηνία ναυπήγησης:

Ημερομηνία σύμβασης ναυπήγησης:.....
 Ημερομηνία κατά την οποία τέθηκε η τρόπιδα ή το πλοίο ήταν σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής:.....
 Ημερομηνία παράδοσης:.....
 Ημερομηνία κατά την οποία άρχισαν εργασίες ευρείας έκτασης για μετασκευή ή μετατροπή ή τροποποίηση του πλοίου(όπου εφαρμόζεται)

Όλες οι ισχύουσες ημερομηνίες θα συμπληρώνονται.

1. Διαγραφή ανάλογα.
2. Εναλλακτικά, τα στοιχεία του πλοίου μπορούν να τοποθετηθούν οριζόντια σε κελιά.
3. Για πλοίο που έχει πιστοποιηθεί να εκτελεί πλόες στη θαλάσσια περιοχή Α3, αναφέρετε την αναγνωρισμένη κινητή δορυφορική υπηρεσία σε παρένθεση.
4. Σύμφωνα με το Σύστημα Αριθμού Αναγνώρισης Πλοίου του IMO, όπως υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.1117(30).

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ:

- 1 Το πλοίο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού VIII/9 της Σύμβασης.
- 2 Το πλοίο, όντας πυρηνικό πλοίο, συμμορφώθηκε με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου VIII της Σύμβασης και εναρμονίστηκε με την αξιολόγηση ασφάλειας που είναι εγκεκριμένη για το πλοίο, και ότι
 - 2.1 το πλοίο συμμορφωνόταν με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά:
 - .1 τη κατασκευή, τα κύρια και βοηθητικά μηχανήματα, τους λέβητες και τα άλλα πιεστικά δοχεία, συμπεριλαμβανομένων των πυρηνικών μέσων πρόωσης και της προστατευτικής κατασκευής σύγκρουσης.
 - .2 τις διατάξεις και λεπτομέρειες της στεγανής υποδιαίρεσης.
 - .3 τις ακόλουθες υποδιαίρεσεις γραμμών φόρτωσης:

Γραμμές φόρτωσης που έχουν καθορισθεί από στεγανή υποδιαίρεση και σημειθεί στην πλευρά στο μέσο του πλοίου (κανονισμός II-1/18) ⁵	Ύψος εξάλων	Εφαρμόζεται όταν οι χώροι στους οποίους μεταφέρονται επιβάτες περιλαμβάνουν τους ακόλουθους χώρους εναλλακτικής χρήσης
P1
P2
P3

- 2.2 το πλοίο συμμορφωνόταν με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά τις κατασκευές προστασίας από πυρκαϊά, τα συστήματα και μέσα πυρασφάλειας και τα σχέδια ελέγχου πυρκαϊάς.

- 2.3 το πλοίο συμμορφωνόταν με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά τα συστήματα και τον εξοπλισμό προστασίας από ακτινοβολία
- 2.4 τα σωστικά μέσα και ο εξοπλισμός των σωσίβιων λέμβων, των σωσίβιων σχεδίων και των λέμβων διάσωσης πληρούσαν τις απαιτήσεις της Σύμβασης.
- 2.5 το πλοίο ήταν εφοδιασμένο με ορμιδοβόλο συσκευή σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης.
- 2.6 το πλοίο συμμορφωνόταν με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά τις ραδιοεγκαταστάσεις.
- 2.7 η παροχή και η λειτουργία των ραδιοεγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται στα σωστικά μέσα συμμορφώνονταν με τις απαιτήσεις της Σύμβασης.
- 2.8 το πλοίο συμμορφωνόταν με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά τον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας επί του πλοίου, τα μέσα επιβίβασης των πλοηγών και τις ναυτιλιακές εκδόσεις.
- 2.9 το πλοίο ήταν εφοδιασμένο με τους φανούς, τα σχήματα, και τα μέσα για την παραγωγή ηχητικών σημάτων και σημάτων κινδύνου, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης και τους ισχύοντες Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα.
- 2.10 από κάθε άλλη άποψη, το πλοίο συμμορφωνόταν με τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης.
- 2.11 το πλοίο έχει/δεν έχει¹ υπαχθεί σε εναλλακτικό σχεδιασμό και διατάξεις σύμφωνα με τους κανονισμούς II-1/55/II-2/17/II/38¹ της Σύμβασης.
- 2.12 ένα έγγραφο αποδοχής για τον εναλλακτικό σχεδιασμό και διατάξεων μηχανολογικών εγκαταστάσεων/πυροπροστασία/σωστικών μέσων¹ είναι/δεν είναι¹ προσάρτημα αυτού του Πιστοποιητικού.

1. Διαγραφή ανάλογα.

5. Για πλοία κατασκευασμένα πριν την 1^η Ιανουαρίου 2009, εφαρμόζονται οι συμβολισμοί υποδιαιρέσεων "C.1, C.2 και C.3".

Το Πιστοποιητικό αυτό ισχύει μέχρι.....

Ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης βάσει της οποίας εκδόθηκε το παρόν πιστοποιητικό:
.....(ηη/μμ/εεεε)

Εκδόθηκε στο

(Τόπος έκδοσης πιστοποιητικού)

.....
(Ημερομηνία έκδοσης)

.....
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου που εκδίδει το πιστοποιητικό)

(Υπογραφή ή σφραγίδα της Αρχής έκδοσης, ανάλογα με την περίπτωση)

ΕΝΤΥΠΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΥΡΗΝΙΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΥΡΗΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Το Πιστοποιητικό αυτό πρέπει να συνοδεύεται από πίνακα Εξοπλισμού για την Ασφάλεια Φορτηγού Πλοίου (Έντυπο C)

(Επίσημη σφραγίδα)

(Κράτος)

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974,
όπως τροποποιήθηκε

κατ' εξουσιοδότηση της Κυβέρνησης του

.....

(όνομα του κράτους)

από

(εξουσιοδοτημένο άτομο ή οργανισμός)

Στοιχεία πλοίου¹

Όνομα πλοίου:.....

Διακριτικός αριθμός ή γράμματα:.....

Λιμένας νηολόγησης:.....

Ολική χωρητικότητα :.....

Νεκρό βάρος πλοίου (μετρικοί τόνοι)².....

Μήκος πλοίου (κανονισμός III/3.12).....

Θαλάσσιες περιοχές στις οποίες το πλοίο επιτρέπεται να εκτελεί πλόες σύμφωνα με τα πιστοποιητικά του (κανονισμός IV/2)³.....

Αριθμός IMO⁴ :

Τύπος πλοίου⁵

- Φορτηγό Πλοίο χύδην φορτίου
- Πετρελαιοφόρο
- Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών
- Υγραεριοφόρο
- Φορτηγό πλοίο εκτός των αναφερομένων παραπάνω

Ημερομηνία ναυπήγησης:

Ημερομηνία σύμβασης ναυπήγησης:.....

Ημερομηνία κατά την οποία τέθηκε η τρόπιδα ή το πλοίο ήταν σε παρεμφερές στάδιο ναυπήγησης:.....

Ημερομηνία παράδοσης:.....

Ημερομηνία κατά την οποία άρχισαν εργασίες ευρείας έκτασης μετασκευής ή μετατροπής ή τροποποίησης του πλοίου (όπου εφαρμόζεται).....

Όλες οι ισχύουσες ημερομηνίες θα συμπληρώνονται.

1. Εναλλακτικά, τα στοιχεία του πλοίου μπορούν να τοποθετηθούν οριζόντια σε κυτία.
2. Μόνο για πετρελαιοφόρα, δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν χημικά και Υγραεριοφόρα.
3. Για πλοίο που έχει πιστοποιηθεί να εκτελεί πλόες στη θαλάσσια περιοχή A3, αναφέρετε την αναγνωρισμένη κινητή δορυφορική υπηρεσία σε παρένθεση.
4. Σύμφωνα με το Σύστημα Αριθμού Αναγνώρισης Πλοίου του IMO, όπως υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την απόφαση A.1117(30).
- 5 Διαγράφεται ανάλογα.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ:

- 1 Το πλοίο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού VIII/9 της Σύμβασης.
- 2 Το πλοίο, όντας πυρηνικό πλοίο, συμμορφώθηκε με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου VIII της Σύμβασης και εναρμονίστηκε με την αξιολόγηση ασφάλειας που είναι εγκεκριμένη για το πλοίο, και ότι
 - 2.1 η κατάσταση της κατασκευής, των μηχανημάτων και του εξοπλισμού όπως ορίζεται στον κανονισμό I/10 (όπως ισχύει για τη συμμόρφωση με τον κανονισμό VIII/9), συμπεριλαμβανομένων των πυρηνικών μέσων πρόωσης και της προστατευτικής κατασκευής σύγκρουσης, ήταν ικανοποιητική και το πλοίο συμμορφωνόταν με τις σχετικές απαιτήσεις του Κεφαλαίου II-1 και του Κεφαλαίου II-2 της Σύμβασης (πλην εκείνων που αφορούν τα συστήματα και τα μέσα πυρασφάλειας και τα σχέδια ελέγχου πυρκαϊάς).
 - 2.2 το πλοίο συμμορφωνόταν με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά τα συστήματα και τα μέσα πυρασφάλειας και τα σχέδια ελέγχου πυρκαϊάς.
 - 2.3 τα σωστικά μέσα και ο εξοπλισμός των σωσίβιων λέμβων, των σωσίβιων σχεδίων και των λέμβων διάσωσης πληρούσαν τις απαιτήσεις της Σύμβασης.
 - 2.4 το πλοίο ήταν εφοδιασμένο με ορμιδοβόλο συσκευή σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης.
 - 2.5 το πλοίο συμμορφωνόταν με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά τις εγκαταστάσεις ραδιοεπικοινωνιών.
 - 2.6 η παροχή και η λειτουργία των ραδιοεγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται στα σωστικά μέσα πληρούσε τις απαιτήσεις της Σύμβασης.
 - 2.7 το πλοίο συμμορφωνόταν με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά τον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας, τα μέσα επιβίβασης των πλοηγών και τις ναυτιλιακές εκδόσεις.
 - 2.8 το πλοίο ήταν εφοδιασμένο με τους φανούς, τα σχήματα, μέσα για την παραγωγή ηχητικών σημάτων και σημάτων κινδύνου, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης και τους ισχύοντες Διεθνείς Κανονισμούς για την Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα.
 - 2.9 από κάθε άλλη άποψη, το πλοίο συμμορφωνόταν με τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης.

- 2.10 το πλοίο έχει/δεν έχει⁵ υπαχθεί σε εναλλακτικό σχεδιασμό και διατάξεις σύμφωνα με τους κανονισμούς II-1/55/II-2/17/II/38⁵ της Σύμβασης.
- 2.11 ένα έγγραφο αποδοχής εναλλακτικού σχεδιασμού και διατάξεων μηχανοηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων/πυροπροστασίας/σωστικών μέσων⁵ είναι/δεν είναι¹ προσάρτημα αυτού του Πιστοποιητικού.

Το Πιστοποιητικό αυτό ισχύει μέχρι.....

Ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης στην οποία βασίζεται το παρόν πιστοποιητικό:

.....(ηη/μμ/εεεε)

Εκδόθηκε στ.....

(Τόπος έκδοσης πιστοποιητικού)

.....
(Ημερομηνία έκδοσης)

.....
(Υπογραφή εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου που εκδίδει το πιστοποιητικό)

(Υπογραφή ή σφραγίδα της Αρχής έκδοσης, ανάλογα με την περίπτωση)

⁵ Διαγράφεται ανάλογα με την περίπτωση

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
(ΕΝΤΥΠΟ C)**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ
ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974,
ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ

1. Στοιχεία πλοίου

Όνομα πλοίου

Διακριτικός αριθμός ή γράμματα

Ελάχιστος αριθμός ατόμων με τα απαιτούμενα προσόντα για τον χειρισμό των ραδιοεγκαταστάσεων.....

2. Λεπτομέρειες σωστικών μέσων

1.Συνολικός αριθμός ατόμων για τα οποία παρέχονται σωστικά μέσα		
2	Αριστερή πλευρά	Δεξιά πλευρά
2 Συνολικός αριθμός καθαιρούμενων σωσίβιων λέμβων	.....	.....
2.1 Συνολικός αριθμός ατόμων που παραλαμβάνονται από αυτές	.....	.....
2.2 Αριθμός αυτοανατρεπόμενων μερικώς κλειστών σωσίβιων λέμβων(Κανονισμός II/43 ⁶)	.....	.....
2.3 Αριθμός ολικά κλειστών σωσίβιων λέμβων (Κανονισμός III/31 και Κώδικας LSA, τμήμα 4.6)	.....	.....
2.4 Αριθμός σωσίβιων λέμβων με αυτόνομο σύστημα	.....	.....

τροφοδοσίας αέρα (Κανονισμός III/31 και Κώδικας LSA, τμήμα 4.8)	.....	.....
2.5 Αριθμός πυροπροστατευμένων σωσίβιων λέμβων (Κανονισμός III/31 και Κώδικας LSA, τμήμα 4.9)	.....	.....
2.6 Άλλες σωσίβιες λέμβοι	.....	.....
2.6.1 Αριθμός	.....	.....
2.6.2 Τύπος	.....	.....
3 Συνολικός αριθμός σωσίβιων λέμβων ελεύθερης πτώσης	.....	.....
3.1 Συνολικός αριθμός ατόμων που παραλαμβάνονται από αυτές	.....	.....
3.2 Αριθμός ολικά κλειστών σωσίβιων λέμβων (Κανονισμός III/31 και Κώδικας LSA, τμήμα 4.7)	.....	.....
3.3 Αριθμός σωσίβιων λέμβων με αυτόνομο σύστημα τροφοδοσίας αέρα (Κανονισμός III/31 και Κώδικας LSA, τμήμα 4.8)	.....	.....
3.4 Αριθμός πυροπροστατευμένων σωσίβιων λέμβων (Κανονισμός III/31 και Κώδικας LSA, τμήμα 4.9)	.....	.....
4 Αριθμός μηχανοκίνητων σωσίβιων λέμβων (που περιλαμβάνονται στο σύνολο των σωστικών λέμβων που παρατίθενται στο 2 και 3 ανωτέρω)	.....	.....
4.1 Αριθμός σωσίβιων λέμβων που είναι εξοπλισμένες με προβολείς έρευνας	.....	.....
5 Αριθμός λέμβων διάσωσης	.....	.....
5.1 Αριθμός λέμβων που περιλαμβάνονται στο σύνολο των σωσίβιων λέμβων που παρατίθενται στο 2 και 3 ανωτέρω.	.....	.....
6 Σωσίβιες σχεδίες	.....	.....
6.1 Σωσίβιες σχεδίες για τις οποίες απαιτούνται εγκεκριμένα μέσα καθαίρεσης	.....	.....
6.1.1 Αριθμός σωσίβιων σχεδίων	.....	.....
6.1.2 Αριθμός ατόμων που παραλαμβάνονται από αυτές	.....	.....
6.2 Σωσίβιες σχεδίες για τις οποίες δεν απαιτούνται εγκεκριμένα μέσα καθαίρεσης	.....	.....
6.2.1 Αριθμός σωσίβιων σχεδίων	.....	.....
6.2.2 Αριθμός ατόμων που παραλαμβάνονται από αυτές	.....	.....
6.3 Αριθμός σωσίβιων σχεδίων που απαιτούνται από τον κανονισμό III/31.1.4	.....	.....
7 Αριθμός κυκλικών σωσιβίων	.....	.....
8 Αριθμός ατομικών σωσίβιων ζωνών	.....	.....
9 Στολές εμβάπτισης	.....	.....
9.1 Συνολικός αριθμός	.....	.....
9.2 Αριθμός στολών που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των ατομικών σωσίβιων ζωνών	.....	.....
10 Αριθμός προστατευτικών στολών	.....	.....

6 Αναφέρεται στις τροποποιήσεις του 1983 στη SOLAS (MSC.6(48)) που ισχύουν για πλοία που έχουν ναυπηγηθεί την ή μετά την 1^η Ιουλίου 1986, αλλά πριν από την 1^η Ιουλίου 1998 .

3 Λεπτομέρειες εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνιών

Είδος	Ισχύουσα παροχή
-------	-----------------

1 Κύρια συστήματα	.....
1.1 Ραδιοεγκατάσταση VHF	.....
1.1.1 Κωδικοποιητής DSC	.....
1.1.2 Δέκτης φυλακής DSC	.....
1.1.3 Ραδιοτηλεφωνία	.....
1.2 Ραδιοεγκατάσταση MF	.....
1.2.1 Κωδικοποιητής DSC	.....
1.2.2 Δέκτης φυλακής DSC	.....
1.2.3 Ραδιοτηλεφωνία	.....
1.3 Ραδιοεγκατάσταση MF/HF	.....
1.3.1 Κωδικοποιητής DSC	.....
1.3.2 Δέκτης φυλακής DSC	.....
1.3.3 Ραδιοτηλεφωνία	.....
1.4 Επίγειος σταθμός αναγνωρισμένης κινητής δορυφορικής υπηρεσίας	.....
2 Δευτερεύοντα μέσα για την έναρξη μετάδοσης ειδοποιήσεων κινδύνου από πλοίο σε ξηρά	.....
3 Μέσα για λήψη πληροφοριών ναυτικής ασφάλειας καθώς και πληροφοριών έρευνας και διάσωσης.	.....
4 EPIRB	.....
5 Αμφίδρομη ραδιοτηλεφωνική συσκευή VHF	.....
5.1 Φορητή αμφίδρομη ραδιοτηλεφωνική συσκευή VHF	.
5.2 Αμφίδρομη ραδιοτηλεφωνική συσκευή VHF τοποθετημένη σε σωστικό σκάφος	.
6 Συσκευές εντοπισμού έρευνας και διάσωσης	.....
6.1 Αναμεταδότες ραντάρ έρευνας και διάσωσης (ραντάρ SART) που είναι τοποθετημένα για γρήγορη μεταφορά σε σωστικά σκάφη	.
6.2 Αναμεταδότες ραντάρ έρευνας και διάσωσης (ραντάρ SART) που είναι τοποθετημένα σε σωστικά σκάφη	.
6.3 Πομποί έρευνας και διάσωσης AIS (AIS-SART) που είναι τοποθετημένα για γρήγορη μεταφορά σε σωστικά σκάφη	.
6.4 Πομποί έρευνας και διάσωσης AIS (AIS-SART) που είναι τοποθετημένα σε σωστικά σκάφη	.....
	.

	.

	.

4. Μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την εξασφάλιση των λειτουργικών απαιτήσεων εγκαταστάσεων ραδιοεπικοινωνιών (κανονισμοί IV/15.6 και 15.7)

- 4.1 Διπλός εξοπλισμός.....
- 4.2 Συντήρηση ξηράς.....
- 4.3 Δυνατότητα συντήρησης εν πλω.....

5 Λεπτομέρειες συστημάτων και εξοπλισμού ναυσιπλοΐας

Είδος	Ισχύουσα παροχή
1.1 Διοπτηρίαμαγνητική πυξίδα ⁷
1.2 Εφεδρική μαγνητική πυξίδα ⁷
1.3 Γυροσκοπική πυξίδα ⁷
1.4 Επαναλήπτης πορείας γυροσκοπικής πυξίδας ⁷
1.5 Επαναλήπτης διοπτύσεων γυροσκοπικής πυξίδας ⁷
1.6 Σύστημα ελέγχου κατεύθυνσης ή ελέγχου τήρησης πορείας ⁷
1.7 Διόπτρα ή μέσο λήψης διοπτύσεων ⁷
1.8 Μέσα διόρθωσης πορείας και διοπτύσεων
1.9 Συσκευή μετάδοσης πορείας (THD) ⁷
2.1 Ναυτικοί χάρτες/Σύστημα πληροφοριών απεικόνισης ηλεκτρονικών χαρτών(ECDIS) ⁵
2.2 Διατάξεις εφεδρείας για ECDIS
2.3 Ναυτιλιακές εκδόσεις
2.4 Διατάξεις εφεδρείας για ηλεκτρονικές ναυτιλιακές εκδόσεις
3.1 Δέκτης για ένα παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης/σύστημα επίγειας ραδιοπλοήγησης/δέκτης πολλαπλών συστημάτων ραδιοπλοήγησης επί του πλοίου ^{5 7}
3.2 Ραντάρ 9 GHz ⁷
3.3 Δεύτερο ραντάρ (3 GHz/9 GHz) ⁷
3.4 Βοήθημα αυτόματης υποτύπωσης ραντάρ (ARPA) ⁷
3.5 Βοήθημα αυτόματου εντοπισμού ⁷
3.6 Δεύτερο βοήθημα αυτόματου εντοπισμού ⁷
3.7 Βοήθημα ηλεκτρονικής υποτύπωσης ⁷
4.1 σύστημα αυτόματης αναγνώρισης (AIS)
4.2 Σύστημα αναγνώρισης και εντοπισμού μεγάλης εμβέλειας
5.1 Συσκευή καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (VDR) ⁵
5.2 Απλοποιημένη Συσκευή καταγραφής δεδομένων (S-VDR) ⁵
6.1 Συσκευή μέτρησης ταχύτητας και απόστασης (μέσω ύδατος) ⁷
6.2 Συσκευή μέτρησης ταχύτητας και απόστασης (υπεράνω του εδάφους στην προς πλώρα και εγκάρσια κατεύθυνση) ⁷
7 Ηχοβολιστική Συσκευή ⁷
8.1 Ενδείκτης πηδαλίου, έλικας, ώσης βήματος και κατάστασης λειτουργίας ^{5 7}
8.2 Ενδείκτης ρυθμού στροφής ⁷
9 Σύστημα λήψης ήχου ⁷
10 Τηλέφωνο στη θέση πηδαλιουχίας έκτακτης ανάγκης ⁷
11 Φανός σημάτων ημέρας ⁷
12 Ανακλαστήρας ραντάρ ⁷
13 Διεθνής Κώδικας Σημάτων
14 Εγχειρίδιο IAMSAR, Τόμος III
15 Σύστημα ειδοποίησης Φυλακής Γέφυρας (BNWAS)

⁵ Διαγράφεται ανάλογα.

7 Εναλλακτικά μέσα για την ικανοποίηση αυτής της απαίτησης επιτρέπονται σύμφωνα με τον κανονισμό VI/19 . Σε περίπτωση εναλλακτικών μέσων, αυτά θα πρέπει να προσδιορίζονται.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι αυτός ο πίνακας είναι ορθός από κάθε άποψη.

Εκδόθηκε στ.....

(Τόπος έκδοσης Αρχείου)

.....

Ημερομηνία έκδοσης

.....

(Υπογραφή δεόντως εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου έκδοσης του παρόντος Αρχείου)

(Υπογραφή ή σφραγίδα της Αρχής έκδοσης, ανάλογα την περίπτωση)"

Άρθρο 2

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς της παρούσας απόφασης αρχίζει από την 1η Ιανουαρίου 2024.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πειραιάς, 2 Δεκεμβρίου 2022

Ο Υπουργός

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ



ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Το Εθνικό Τυπογραφείο αποτελεί δημόσια υπηρεσία υπαγόμενη στην Προεδρία της Κυβέρνησης και έχει την ευθύνη τόσο για τη σύνταξη, διαχείριση, εκτύπωση και κυκλοφορία των Φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ), όσο και για την κάλυψη των εκτυπωτικών - εκδοτικών αναγκών του δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα (ν. 3469/2006/Α' 131 και π.δ. 29/2018/Α' 58).

1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

- Τα **ΦΕΚ σε ηλεκτρονική μορφή** διατίθενται δωρεάν στο **www.et.gr**, την επίσημη ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου. Όσα ΦΕΚ δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωριστεί στην ανωτέρω ιστοσελίδα, ψηφιοποιούνται και αποστέλλονται επίσης δωρεάν με την υποβολή αίτησης, για την οποία αρκεί η συμπλήρωση των αναγκαίων στοιχείων σε ειδική φόρμα στον ιστότοπο **www.et.gr**.

- Τα **ΦΕΚ σε έντυπη μορφή** διατίθενται σε μεμονωμένα φύλλα είτε απευθείας από το Τμήμα Πωλήσεων και Συνδρομητών, είτε ταχυδρομικά με την αποστολή αιτήματος παραγγελίας μέσω των ΚΕΠ, είτε με ετήσια συνδρομή μέσω του Τμήματος Πωλήσεων και Συνδρομητών. Το κόστος ενός ασπρόμαυρου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,00 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,20 €. Το κόστος ενός έγχρωμου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,50 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,30 €. Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. διατίθεται δωρεάν.

• Τρόποι αποστολής κειμένων προς δημοσίευση:

Α. Τα κείμενα προς δημοσίευση στο ΦΕΚ, από τις υπηρεσίες και τους φορείς του δημοσίου, αποστέλλονται ηλεκτρονικά στη διεύθυνση **webmaster.et@et.gr** με χρήση προηγμένης ψηφιακής υπογραφής και χρονοσήμανσης.

Β. Κατ' εξαίρεση, όσοι πολίτες δεν διαθέτουν προηγμένη ψηφιακή υπογραφή μπορούν είτε να αποστέλλουν ταχυδρομικά, είτε να καταθέτουν με εκπρόσωπό τους κείμενα προς δημοσίευση εκτυπωμένα σε χαρτί στο Τμήμα Παραλαβής και Καταχώρισης Δημοσιευμάτων.

- Πληροφορίες, σχετικά με την αποστολή/κατάθεση εγγράφων προς δημοσίευση, την ημερήσια κυκλοφορία των Φ.Ε.Κ., με την πώληση των τευχών και με τους ισχύοντες τιμοκαταλόγους για όλες τις υπηρεσίες μας, περιλαμβάνονται στον ιστότοπο (**www.et.gr**). Επίσης μέσω του ιστότοπου δίδονται πληροφορίες σχετικά με την πορεία δημοσίευσης των εγγράφων, με βάση τον Κωδικό Αριθμό Δημοσιεύματος (ΚΑΔ). Πρόκειται για τον αριθμό που εκδίδει το Εθνικό Τυπογραφείο για όλα τα κείμενα που πληρούν τις προϋποθέσεις δημοσίευσης.

2. ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΕΣ - ΕΚΔΟΤΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

Το Εθνικό Τυπογραφείο ανταποκρινόμενο σε αιτήματα υπηρεσιών και φορέων του δημοσίου αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να εκτυπώσει έντυπα, φυλλάδια, βιβλία, αφίσες, μπλοκ, μηχανογραφικά έντυπα, φακέλους για κάθε χρήση, κ.ά.

Επίσης σχεδιάζει ψηφιακές εκδόσεις, λογότυπα και παράγει οπτικοακουστικό υλικό.

Ταχυδρομική Διεύθυνση: Καποδιστρίου 34, τ.κ. 10432, Αθήνα

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 210 5279000 - fax: 210 5279054

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΟΙΝΟΥ

Πωλήσεις - Συνδρομές: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180)

Πληροφορίες: (Ισόγειο, Γρ. 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000)

Παραλαβή Δημ. Ύλης: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279167, 210 5279139)

Ωράριο για το κοινό: Δευτέρα ως Παρασκευή: 8:00 - 13:30

Ιστότοπος: **www.et.gr**

Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία του ιστότοπου: **helpdesk.et@et.gr**

Αποστολή ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ: **webmaster.et@et.gr**

Πληροφορίες για γενικό πρωτόκολλο και αλληλογραφία: **grammateia@et.gr**

Πείτε μας τη γνώμη σας,

για να βελτιώσουμε τις υπηρεσίες μας, συμπληρώνοντας την ειδική φόρμα στον ιστότοπό μας.

