



**ΜΕΡΟΣ Α**  
**(Αγγλικό Κείμενο)**

**ANNEX 2**

**RESOLUTION MSC.550(108)**  
**(adopted on 23 May 2024)**

**AMENDMENTS TO CHAPTERS II-2 AND V OF 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 108th 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 2025, 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 2026 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, 1974****CHAPTER II-2  
CONSTRUCTION – FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION****Part B  
Prevention of fire and explosion****Regulation 4***Probability of ignition*

- 1 At the end of paragraph 2.1.7, the word "and" is deleted and at the end of paragraph 2.1.8, "." is replaced by "; and".
- 2 The following new sub-paragraph is added after existing paragraph 2.1.8:
  - "9 oil fuel delivered to and used on board ships shall not jeopardize the safety of ships or adversely affect the performance of the machinery or be harmful to personnel."

**Part C  
Suppression of fire****Regulation 7***Detection and alarm***5 Protection of accommodation and service spaces and control stations**

- 3 Paragraph 5.2 is replaced by the following:

**"5.2 Requirements for passenger ships carrying more than 36 passengers**

A fixed fire detection and fire alarm system shall be so installed and arranged as to provide smoke detection in service spaces, control stations and accommodation spaces, including corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces. Smoke detectors need not be fitted in private bathrooms and galleys. Spaces having little or no fire risk such as voids, public toilets, carbon dioxide rooms and similar spaces need not be fitted with a fixed fire detection and fire alarm system. Detectors fitted in cabins, when activated, shall also be capable of emitting, or cause to be emitted, an audible alarm within the space where they are located."

- 4 Section 5.5 (Cargo ships) is replaced by the following:

**"5.5 Cargo ships**

(The requirements of paragraph 5.5 shall apply to ships constructed on or after 1 January 2026. Ships constructed before 1 January 2026 shall comply with the previously applicable requirements of paragraph 5.5.)

Accommodation and service spaces and control stations of cargo ships shall be protected by a fixed fire detection and fire alarm system and/or an automatic sprinkler, fire detection and fire alarm system as follows depending on a protection method adopted in accordance with regulation 9.2.3.1.

#### 5.5.1 Method IC

A fixed fire detection and fire alarm system shall be so installed and arranged as to provide smoke detection in all corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces and in all control stations and cargo control rooms.

#### 5.5.2 Method IIC

An automatic sprinkler, fire detection and fire alarm system of an approved type complying with the relevant requirements of the Fire Safety Systems Code shall be so installed and arranged as to protect accommodation spaces, galleys and other service spaces, except spaces which afford no substantial fire risk such as void spaces, sanitary spaces, etc. In addition, a fixed fire detection and fire alarm system shall be so installed and arranged as to provide smoke detection in all corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces and in all control stations and cargo control rooms.

#### 5.5.3 Method IIIC

A fixed fire detection and fire alarm system shall be so installed and arranged as to detect the presence of fire in all accommodation spaces and service spaces providing smoke detection in corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces, except spaces which afford no substantial fire risk such as void spaces, sanitary spaces, etc. In addition, a fixed fire detection and fire alarm system shall be so installed and arranged as to provide smoke detection in all corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces and in all control stations and cargo control rooms."

### Regulation 9

*Containment of fire*

## 6 Protection of cargo space boundaries

5 Paragraph 6.1 is deleted and the subsequent paragraphs are renumbered accordingly.

## Part G Special requirements

### Regulation 20

*Protection of vehicle, special category and ro-ro spaces*

6 The title of regulation 20 is replaced by the following:

**"Regulation 20 Protection of vehicle, special category, open and closed ro-ro spaces, and weather decks intended for the carriage of vehicles"**

#### 1 Purpose

7 Paragraph 1.1 is replaced by the following:

".1 fire protection systems shall be provided to adequately protect the ship from the fire hazards associated with vehicle, special category and ro-ro spaces, and weather deck intended for the carriage of vehicles;"

## 2 General requirements

### 2.1 Application

8 The following new paragraph 2.1.3 is added after existing paragraph 2.1.2:

"2.1.3 Passenger ships constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, shall also comply with regulations 20.4.1.6, 20.4.4 and 20.6.2.3, as adopted by resolution MSC.550(108)."

### 3 Precaution against ignition of flammable vapours in closed vehicle spaces, closed ro-ro spaces and special category spaces

9 Paragraph 3.1.5 is replaced by the following:

#### "3.1.5 Permanent openings

In cargo ships, permanent openings in the side plating, the ends or deckhead of the space shall be so situated that a fire in the cargo space does not endanger stowage areas and embarkation stations for survival craft and accommodation spaces, service spaces and control stations in superstructures and deckhouses above the cargo spaces."

## 4 Detection and alarm

10 The following new paragraph is added under the existing title of section 4 (Detection and alarm):

"Passenger ships constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, shall comply with the requirements of paragraph 4.1.6 not later than the first survey on or after 1 January 2028."

### 4.1 Fixed fire detection and fire alarm systems

11 Section 4.1 (Fixed fire detection and fire alarm systems) is replaced by the following:

#### "4.1 Fixed fire detection and fire alarm systems

The requirements of paragraphs 4.1.1 through 4.1.4 shall only apply to passenger ships constructed on or after 1 January 2026. Passenger ships constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, shall comply with the requirements of paragraph 4.1.6 and the previously applicable requirements of paragraph 4.1. The requirements of paragraph 4.1.5 shall apply to cargo ships constructed on or after 1 January 2026. Cargo ships constructed before 1 January 2026 shall comply with the previously applicable requirements of paragraph 4.1.

**4.1.1** In vehicle, special category and ro-ro spaces, there shall be provided an individually identifiable fixed fire detection and fire alarm system. The system shall comply with the requirements of the Fire Safety Systems Code.

**4.1.1.1** The fixed fire detection and fire alarm system shall provide smoke and heat detection throughout vehicle, special category and ro-ro spaces. The Administration may accept linear heat detectors as the required system for heat detection. The system shall be capable of rapidly detecting the onset of fire. The location of detectors shall be to the satisfaction of the Administration, taking into account the

effects of ventilation and other relevant factors. After being installed, the system shall be tested under normal ventilation conditions and shall give an overall response time to the satisfaction of the Administration.

**4.1.2** If a fixed water-based deluge system is used for vehicle, special category and ro-ro spaces, then a fire detection and fire alarm system identifiable to the same sections of the deluge system shall be arranged.

**4.1.3** The fire detection and fire alarm system shall be designed with a system interface which provides logical and unambiguous presentation of the information, to allow a quick and correct understanding and decision-making. In particular, section numbering of the alarm system shall coincide with that of other systems, such as a fixed water-based fire-extinguishing system or video monitoring system, if available.

**4.1.4** There shall be provided a fixed fire detection and fire alarm system for the area on the weather deck intended for the carriage of vehicles. The fixed fire detection system shall be capable of rapidly detecting the onset of the fire anywhere on the area. The type of detectors and their spacing and location shall be to the satisfaction of the Administration, taking into account the effects of weather conditions, cargo obstruction and other relevant factors. Different settings may be used for specific operation sequences, such as during loading or unloading and during voyage, in order to reduce the false alarms.

**4.1.5** In cargo ships, vehicle spaces, special category spaces and ro-ro spaces shall be provided with a fixed fire detection and fire alarm system complying with the requirements of the Fire Safety Systems Code. The fixed fire detection system shall be capable of rapidly detecting the onset of fire. The type of detectors and their spacing and location shall be to the satisfaction of the Administration, taking into account the effects of ventilation and other relevant factors. After being installed, the system shall be tested under normal ventilation conditions and shall give an overall response time to the satisfaction of the Administration.

**4.1.6** For passenger ships constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, a fixed fire detection and fire alarm system complying with the requirements of the Fire Safety Systems Code shall be provided in special category spaces, open and closed ro-ro and vehicle spaces. The fixed fire detection system shall be capable of rapidly detecting the onset of fire. The fixed fire detection and fire alarm system shall provide smoke and heat detection throughout vehicle, special category and ro-ro spaces. In this context, heat detectors shall comply with the spacing and coverage area requirements as applicable for smoke detectors. Heat detectors are only required where there is already a smoke detector."

### **4.3 Special category spaces**

12 Paragraph 4.3.1 is replaced by the following:

"4.3.1 An efficient fire patrol system shall be maintained in special category spaces."

13 The following new section 4.4 is added after existing section 4.3 (Special category spaces):

#### **"4.4 Video monitoring**

The requirements of paragraphs 4.4.1 and 4.4.2 apply to ships constructed on or after 1 January 2026. Passenger ships with vehicle, special category or ro-ro spaces constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, shall comply with the requirements of paragraphs 4.4.1 and 4.4.2 not later than the first survey on or after 1 January 2028.

**4.4.1** For passenger ships, an effective video monitoring system shall be arranged in vehicle, special category and ro-ro spaces for continuous monitoring of these spaces. The system shall be provided with immediate playback capability to allow for quick identification of fire location, as far as practicable. Cameras shall be installed to cover the whole space, high enough to see over cargo and vehicles after loading.

**4.4.2** The videos recorded by this monitoring system shall be available for replay at a continuously manned control station or at the safety centre for at least seven days for installation on ro-ro passenger ships constructed on or after 1 January 2026 and 24 hours for existing ro-ro passenger ships constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012. The correspondence between any one video camera and the section of the fixed water-based fire-extinguishing system protecting the space covered by this camera shall be clearly displayed close to the video monitor. Continuous monitoring of the video image by the crew is not required."

## **5 Structural fire protection**

14 Section 5 (Structural fire protection) is replaced by the following, together with the associated footnote:

### **"5 Structural fire protection and arrangement of openings**

This paragraph applies to passenger ships constructed on or after 1 January 2026. Passenger ships constructed before 1 January 2026 shall comply with the previously applicable requirements of paragraph 5.

#### **5.1 Structural fire protection**

**5.1.1** In passenger ships carrying more than 36 passengers, the boundary bulkheads and decks of special category and ro-ro spaces shall be insulated to "A-60" class standard. However, where a category (5), (9) and (10) space, as defined in regulation 9.2.2.3, is on one side of the division, the standard may be reduced to "A-0". Where fuel oil tanks are below a special category space, the integrity of the deck between such spaces may be reduced to "A-0" standard.

**5.1.2** Where a special category space or ro-ro space is subdivided with internal decks, the fire rating of these decks shall be determined based on the capacity and arrangement of the fixed water-based fire-extinguishing system. If the fixed water-based fire-extinguishing system cannot simultaneously cover the applicable area above and below a given deck, this deck shall be of "A-30" standard while any ramps and doors between decks shall be made of steel and of a design being as tight as practical.

## 5.2 Arrangement of openings in ro-ro spaces and special category spaces

**5.2.1** Openings in the side plating, the ends or deckhead of the ro-ro space shall be situated and arranged so that a fire in the ro-ro space does not endanger:

- .1 stowage areas for survival craft;
- .2 embarkation stations and assembly stations, including access to such stations; and
- .3 accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces in superstructures and deckhouses above the ro-ro space.

Openings are not permitted for all decks directly below these objects and within a safety distance of minimum 6.0 m measured horizontally.

**5.2.2** This requirement does not apply to openings fitted with closing arrangements, such as ramps and doors. Ramps and doors shall be of steel for all decks directly below accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces, and minimum "A-0" for all decks directly below survival craft, embarkation stations and assembly stations.

**5.2.3** Openings are, however, accepted in ro-ro spaces below accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces, when the fire integrity of the ship's side, including windows and doors, is "A-60" on boundaries in a rectangular area measured 6.0 m horizontally forward and aft of the openings and vertically minimum two deck levels above the deck level with the opening. "A-0" windows protected by a water-based system with an application rate of at least 5.0 L/min per square metre may be accepted as equivalent to "A-60" windows. Ventilation inlets shall be designed to minimize the risk of contamination.\*

\* Refer to regulations 5.2, 8.2, 9.7.1.5 and 20.3.1.4.

**5.2.4** Openings for mechanical ventilation of ro-ro and special category spaces are permitted below accommodation spaces, service spaces and control stations in superstructures, if the opening is protected by a closing device, with a closing arrangement not likely to be cut off in case of a fire in the ro-ro spaces, capable of being closed from a readily accessible position. The closing device shall be made of steel or other fire-resistant material. Such openings are not permitted below survival craft, the emergency generator and air intakes for the engine-room(s).

**5.2.5** Notwithstanding the above, air intakes serving machinery used for the ship's main propulsion, power generation and emergency power generation shall be in a position minimizing the risk of being contaminated by a fire in the ro-ro space or special category space.

## 5.3 Arrangement of weather deck intended for the carriage of vehicles

**5.3.1** Appropriate arrangements shall be made so that a fully developed fire on weather decks intended for the carriage of vehicles does not endanger:

- .1 stowage areas for survival craft;
- .2 embarkation stations and assembly stations including access to these; and



- .3 accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces in superstructures and deckhouses adjacent to the weather deck.

**5.3.2** Appropriate arrangements shall be made providing a safety distance, measured horizontally, from the designated vehicle lanes of more than 6.0 m to accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces in superstructures and deckhouses adjacent to the weather deck.

**5.3.3** The safety distance can be reduced to 3.0 m when boundaries, including windows and doors, within 6.0 m are of "A-60" integrity. Alternatively, "A-0" boundaries protected by a water-based system with an application rate of at least 5.0 L/min per square metre may be accepted as equivalent.

**5.3.4** Survival craft and embarkation stations, including access to these, shall be protected with a safety distance of more than 12.0 m. Safety distances shall be measured horizontally.

**5.3.5** Notwithstanding the above, air intakes serving machinery used for the ship's main propulsion, power generation and emergency power generation shall be in a position minimizing the risk of being contaminated by a fire on the weather deck intended for carriage of vehicles."

## **6 Fire extinction**

### **6.1 Fixed fire-extinguishing systems**

15 The explanatory paragraph under the title of existing section 6.1 (Fixed fire-extinguishing systems) is replaced by the following:

"(The requirements of paragraphs 6.1.1 and 6.1.2 shall apply to ships constructed on or after 1 July 2014. Ships constructed before 1 July 2014 shall comply with the previously applicable requirements of paragraphs 6.1.1 and 6.1.2. The requirements of paragraphs 6.2.1 and 6.2.2 shall apply to ro-ro passenger ships constructed on or after 1 January 2026. Passenger ships with vehicle, special category or ro-ro spaces constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, shall comply with the requirements of paragraph 6.2.3 not later than the first survey on or after 1 January 2028.)"

16 The following new section 6.2 is inserted after existing section 6.1 (Fixed fire-extinguishing systems) and the subsequent section (Portable fire extinguishers) and its paragraphs are renumbered accordingly:

### **"6.2 Fixed water-based fire-extinguishing system on weather decks intended for carriage of vehicles**

**6.2.1** In passenger ships, a fixed water-based fire-extinguishing system based on monitor(s) shall be installed in order to cover weather decks intended for the carriage of vehicles. The monitor(s) shall comply with the provisions of the Fire Safety Systems Code.

**6.2.2** In passenger ships, drainage shall be provided where a fixed water-based fire-extinguishing system is installed to cover weather decks intended for carriage of vehicles. The system shall be sized to remove no less than 125% of the combined capacity of both the monitor(s) and the required number of fire hose nozzles.

**6.2.3** For passenger ships constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, a fixed water-based fire-extinguishing system based on monitor(s) shall be installed in order to protect areas on weather decks intended for the carriage of vehicles. Monitors shall be located in positions which ensure unobstructed protection of vehicles in the area on the weather deck intended for carriage for vehicles, as far as practicable. Operation of monitors shall be ensured by safe access ways or remote control not to be impaired by a fire in the area protected by that monitor. Capacity of each monitor shall be at least 1,250 L/min. The Administration may permit lower flow rates when the required rate is not practical given the size and arrangement of the ship. The Administration may also permit alternative arrangements for ships that have already installed a fixed water-based fire-extinguishing system based on monitor(s) prior to 1 January 2026."

17 The following new section 7 is added after existing section 6 (Fire extinction) with the associated footnotes:

**"7 Decision-making**

(The requirements of paragraph 7 shall apply to passenger ships constructed on or after 1 January 2026.)

In passenger ships, vehicle, special category and ro-ro spaces, where fixed pressure water-spraying systems are fitted, shall be provided with suitable signage and marking on deckhead and bulkhead and on the vertical boundaries allowing easy identification of the sections of the fixed fire-extinguishing system. Suitable signage and markings shall be adapted to typical patterns of crew movement taking into consideration obstruction by cargo or fixed installations. Section number signs shall be of photoluminescent material.\* The section numbering indicated inside the space shall be same as section valve identification and section identification at the safety centre or continuously manned control station.

\* Refer to chapter 11 of the FSS Code for the evaluation and testing of photoluminescent material."

**Regulation 23**

*Safety centre on passenger ships*

**6 Control and monitoring of safety systems**

18 Paragraph 6.10 is replaced by the following:

".10 fire detection and fire alarm system;"

**CHAPTER V  
SAFETY OF NAVIGATION**

**Regulation 31**

*Danger messages*

19 The following new paragraphs are inserted after existing paragraph 1, together with the associated footnote:

"2.1 The master of every ship involved in the loss of freight container(s), shall communicate the particulars of such an incident by appropriate means without delay and to the fullest extent possible to ships in the vicinity, to the nearest coastal State, and also to the flag State.

2.2 In the event of the ship referred to in paragraph 2.1 being abandoned, or in the event of a report from such a ship being incomplete or unobtainable, the company, as defined in regulation IX/1.2, shall, to the fullest extent possible, assume the obligations placed upon the master by this regulation.

2.3 The flag State, once informed in accordance with paragraph 2.1, shall report to the Organization on the loss of freight container(s).\*

\* Refer to *Notification and circulation through the Global Integrated Shipping Information System (GISIS)* (resolution A.1074(28)).

2.4 The master of every ship that observes freight container(s) drifting at sea, shall communicate the particulars of such an observation by appropriate means without delay and to the fullest extent possible to ships in the vicinity and to the nearest coastal State."

20 Existing paragraphs 2, 3 and 4 are renumbered as paragraphs 3, 4 and 5, respectively.

### **Regulation 32**

#### *Information required in danger messages*

21 The following new paragraph is inserted after existing paragraph 2 (Tropical cyclones (storms)):

"3 Loss or observation of freight container(s)

.1 Loss of freight container(s) from a ship

It is recognized that at the time of the initial reporting, not all of the information elements may be available. Any subsequent and/or additional information shall be reported by the master at the earliest opportunity after the initial reporting. The report shall include:

.1 General information

- Type of report: Loss of freight container(s) from a ship
- Time (Universal Coordinated Time) and date
- Ship's identity (IMO number/name/call sign/MMSI)
- From: Master of the ship, or contact details of their representative reporting on master's behalf
- To: Nearest coastal State where the incident occurred and flag State
- The message number: In chronological order if other freight container loss messages are sent following the first one.

At the earliest, safe and practicable opportunity, a thorough inspection shall be conducted. The number or estimated number of lost freight container(s) shall be verified. A message containing this verified number shall be marked as "final" and sent to the same recipients.

.2 Position reporting\*

Position in latitude and longitude, or true bearing and distance in nautical miles from a clearly identified landmark (where possible)

- Position of the ship when freight container(s) were lost; or
- If the position of the ship when the freight container(s) were lost is not known, the estimated position of the ship when the freight container(s) were lost; or
- If an estimated position of the ship when the freight container(s) were lost is not known or cannot be determined, the position of the ship upon discovery of the loss.

\* Where available, a system of mechanical, electronic and/or visual aids can be used, allowing near real-time reporting of the drop point of the freight container(s).

.3 Total number or estimated number of freight container(s) lost, as appropriate:

.4 Type of goods in freight container(s):

- Dangerous goods: Yes/No
- UN number (if known)

.5 Description of freight container(s) lost as far as available and practicable:

- .1 Dimension of freight container(s) (e.g. 20 foot);
- .2 Type(s) of freight container(s) (e.g. reefer); and
- .3 Number or estimated number of empty freight container(s).

.6 The master may provide additional information, if available and practicable, for example but not limited to:

- Cargo description according to the dangerous goods manifest (if applicable)
- Description of any cargo spill
- Wind direction and speed
- Sea current direction and speed
- Estimated drift direction and speed of lost freight container(s)
- Sea state and wave height

- .2 Observation of freight container(s) drifting at sea
- .1 General information
- Type of report: Observation of freight container(s) drifting at sea
  - Time (Universal Coordinated Time) and date
  - Ship's identity (IMO number/name/call sign/MMSI)
  - From: Master of the ship
  - To: Nearest coastal State to the position of observation
- .2 Position reporting
- Time (Universal Coordinated Time), date and position of the observed freight container(s) in latitude and longitude, or true bearing and distance in nautical miles from a clearly identified landmark (where possible)
- .3 Total number of freight container(s) observed
- .4 The master may provide additional information, if available and practicable, for example but not limited to:
- Dimension of freight container(s) (e.g. 20 foot)
  - Type(s) of freight container(s) (e.g. reefer)
  - Description of any cargo spill
  - Wind direction and speed
  - Sea current direction and speed
  - Estimated drift direction and speed of observed freight container(s)
  - Sea state and wave height "

22 Existing paragraphs 3, 4 and 5 are renumbered as paragraphs 4, 5 and 6, respectively.

\*\*\*

**ΜΕΡΟΣ Β**  
**(Ελληνικό Κείμενο)**

**ΑΠΟΦΑΣΗ MSC.550(108)**  
**(Υιοθετήθηκε την 23<sup>η</sup> Μαΐου 2024)**

**ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ-2 ΚΑΙ V ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ**  
**ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ,

ΜΝΗΜΟΝΕΥΟΝΤΑΣ το άρθρο 28(b) της Σύμβασης για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό σχετικά με τα καθήκοντα της Επιτροπής,

ΜΝΗΜΟΝΕΥΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ το άρθρο VIII(b) της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974 ("εφεξής η Σύμβαση"), σχετικά με τη διαδικασία τροποποίησης που εφαρμόζεται στο παράρτημα της Σύμβασης, εκτός από τις διατάξεις του κεφαλαίου I,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ, στην 108η σύνοδό της, τροποποιήσεις της Σύμβασης που προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο VIII(b)(i) της Σύμβασης,

1 ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII(b)(iv) της Σύμβασης, τροποποιήσεις στη Σύμβαση, το κείμενο της οποίας παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας Απόφασης.

2 ΟΡΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII(b)(vi)(2)(bb) της Σύμβασης, ότι οι εν λόγω τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έγιναν αποδεκτές την 1 Ιουλίου 2025, εκτός εάν, πριν από την ημερομηνία αυτή, περισσότερες από το ένα τρίτο των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων της Σύμβασης ή των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων, οι συνδυασμένοι εμπορικοί στόλοι των οποίων αποτελούν όχι λιγότερο από το 50% της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχουν κοινοποιήσει στον Γενικό Γραμματέα τις αντιρρήσεις τους για τις τροποποιήσεις.

3 ΚΑΛΕΙ τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Σύμβαση να σημειώσουν ότι, σύμφωνα με το άρθρο VIII(b)(vii)(2) της Σύμβασης, οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2026 μετά την αποδοχή τους σύμφωνα με την παράγραφο 2 ανωτέρω.

4 ΑΙΤΕΙΤΑΙ από τον Γενικό Γραμματέα, για τους σκοπούς του άρθρου VIII(b)(v) της Σύμβασης, να διαβιβάσει επικυρωμένα αντίγραφα της παρούσας Απόφασης και του κειμένου των τροποποιήσεων που περιέχονται στο παράρτημα σε όλα τα συμβαλλόμενα κράτη της Σύμβασης.

5 ΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΣΗΣ από τον Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα αυτής της Απόφασης και του παραρτήματός του στα Μέλη του Οργανισμού που δεν είναι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις στη Σύμβαση.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ  
ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ-2  
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ - ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ, ΠΥΡΑΝΙΧΝΕΥΣΗ ΚΑΙ ΠΥΡΟΣΒΕΣΗΜέρος Β  
Πρόληψη πυρκαγιάς και έκρηξης**Κανονισμός 4***Πιθανότητα ανάφλεξης*

- 1 Στο τέλος της παραγράφου 2.1.7, η λέξη "και" διαγράφεται και στο τέλος της παραγράφου 2.1.8 η τελεία ".", αντικαθίσταται από το "και".
- 2 Η ακόλουθη νέα υποπαραγράφος προστίθεται μετά την υφιστάμενη παράγραφο 2.1.8:
  - 2.9 Το καύσιμο πετρελαίου που παραδίδεται και χρησιμοποιείται σε πλοία δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των πλοίων ούτε να επηρεάζει αρνητικά την απόδοση των μηχανημάτων ούτε να είναι επιβλαβές για το προσωπικό."

Μέρος C  
Καταστολή πυρκαγιάς**Κανονισμός 7***Ανίχνευση και αναγγελία*

- 5 **Προστασία χώρων ενδιαίτησης και υπηρεσίας και σταθμών ελέγχου**
- 3 Η παράγραφος 5.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**"5.2 Απαιτήσεις για επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες**

Ένα μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιάς πρέπει να είναι εγκατεστημένο και διαρρυθμισμένο έτσι ώστε να παρέχει ανίχνευση καπνού σε χώρους υπηρεσίας, σταθμούς ελέγχου και χώρους ενδιαίτησης, συμπεριλαμβανομένων διαδρόμων, κλιμακοστασίων και οδών διαφυγής εντός των χώρων ενδιαίτησης. Δεν χρειάζεται να τοποθετούνται ανιχνευτές καπνού σε ιδιωτικά μπάνια και μαγειρεία. Χώροι με μικρό ή μηδενικό κίνδυνο πυρκαγιάς, όπως κενοί χώροι, κοινόχρηστες τουαλέτες, δωμάτια διοξειδίου του άνθρακα και παρόμοιοι χώροι, δεν χρειάζεται να διαθέτουν μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιάς. Οι ανιχνευτές που είναι τοποθετημένοι σε καμπίνες, όταν ενεργοποιούνται, πρέπει επίσης να μπορούν να εκπέμπουν ή να προκαλούν ηχητικό συναγερμό εντός του χώρου όπου βρίσκονται."
- 4 Η ενότητα 5.5 (Φορτηγά πλοία) τροποποιείται ως εξής:

**"5.5 Φορτηγά πλοία**

(Οι απαιτήσεις της παραγράφου 5.5 πρέπει να ισχύουν για πλοία που κατασκευάστηκαν την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2026. Τα πλοία που κατασκευάστηκαν πριν από την 1η Ιανουαρίου 2026 πρέπει να συμμορφώνονται με

τις προϊσχύουσες απαιτήσεις της παραγράφου 5.5.)

Οι χώροι ενδιαίτησης και υπηρεσίας καθώς και οι σταθμοί ελέγχου φορτηγών πλοίων πρέπει να προστατεύονται από μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιάς ή/και αυτόματο σύστημα καταιονισμού, ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιάς ως εξής, ανάλογα με τη μέθοδο προστασίας που υιοθετείται σύμφωνα με τον κανονισμό 9.2.3.1.

#### 5.5.1 Μέθοδος IC

Ένα μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιάς πρέπει να είναι εγκατεστημένο και διαρρυθμισμένο ώστε να παρέχει ανίχνευση καπνού σε όλους τους διαδρόμους, τα κλιμακοστάσια και τις οδούς διαφυγής εντός των χώρων ενδιαίτησης και σε όλους τους σταθμούς ελέγχου και τους χώρους ελέγχου φορτίου.

#### 5.5.2 Μέθοδος IIC

Ένα αυτόματο σύστημα καταιονισμού, ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιάς εγκεκριμένου τύπου που συμμορφώνεται με τις σχετικές απαιτήσεις του Κώδικα Συστημάτων Πυρασφάλειας πρέπει να είναι εγκατεστημένο και διαρρυθμισμένο έτσι ώστε να προστατεύονται οι χώροι ενδιαίτησης, τα μαγειρεία και άλλοι χώροι υπηρεσίας, εκτός από χώρους που δεν προκαλούν σημαντικό κίνδυνο πυρκαγιάς όπως κενοί χώροι, χώροι υγιεινής κ.λπ. Επιπλέον, ένα μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιάς πρέπει να είναι εγκατεστημένο και διαρρυθμισμένο έτσι ώστε να παρέχει ανίχνευση καπνού σε όλους τους διαδρόμους, τα κλιμακοστάσια και τις οδούς διαφυγής εντός των χώρων ενδιαίτησης και σε όλους τους σταθμούς ελέγχου και τους χώρους ελέγχου φορτίου.

#### 5.5.3 Μέθοδος IIIC

Ένα μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιάς πρέπει να είναι εγκατεστημένο και διαρρυθμισμένο έτσι ώστε να ανιχνεύει την παρουσία πυρκαγιάς σε όλους τους χώρους ενδιαίτησης και χώρους υπηρεσίας, και να παρέχει ανίχνευση καπνού σε διαδρόμους, κλιμακοστάσια και οδούς διαφυγής εντός των χώρων ενδιαίτησης, εκτός από χώρους που δεν ενέχουν ουσιαστικό κίνδυνο πυρκαγιάς όπως κενοί χώροι, χώροι υγιεινής κ.λπ. Επιπλέον, ένα μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιάς πρέπει να εγκατασταθεί και να διαρρυθμιστεί έτσι ώστε να παρέχει ανίχνευση καπνού σε όλους τους διαδρόμους, τα κλιμακοστάσια και τις οδούς διαφυγής εντός των χώρων ενδιαίτησης και σε όλους τους σταθμούς ελέγχου και χώρους ελέγχου φορτίου.”

## **Κανονισμός 9**

### *Περιορισμός πυρκαγιάς*

## **6 Προστασία οριακών χωρισμάτων χώρου φορτίου**

5 Η παράγραφος 6.1 διαγράφεται και οι επόμενες παράγραφοι αναριθμούνται αναλόγως.



**Μέρος Γ**  
**Ειδικές απαιτήσεις**

**Κανονισμός 20**

*Προστασία χώρων οχημάτων, ειδικής κατηγορίας και ro-ro*

6 Ο τίτλος του κανονισμού 20 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**" Κανονισμός 20 Προστασία χώρων οχημάτων, ειδικής κατηγορίας, ανοιχτών και κλειστών χώρων ro-ro και ανοιχτών καταστρωμάτων που προορίζονται για τη μεταφορά οχημάτων "**

**1 Σκοπός**

7 Η παράγραφος 1.1 τροποποιείται ως ακολούθως:

"1 Πρέπει να παρέχονται συστήματα πυροπροστασίας για την επαρκή προστασία του πλοίου από τους κινδύνους πυρκαγιάς που σχετίζονται με χώρους οχημάτων, ειδικής κατηγορίας και ro-ro, και το ανοιχτό κατάστρωμα που προορίζεται για τη μεταφορά οχημάτων."

## 2 Γενικές απαιτήσεις

### 2.1 Εφαρμογή

8 Η ακόλουθη νέα παράγραφος 2.1.3 προστίθεται μετά την υφιστάμενη παράγραφο  
2.1.2:

"2.1.3 Επιβατηγά πλοία που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιανουαρίου 2026, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιουλίου 2012, πρέπει να συμμορφώνονται επίσης με τους κανονισμούς 20.4.1.6, 20.4.4 και 20.6.2.3, όπως υιοθετήθηκαν με την απόφαση MSC.550(108)."

### 3 Προφύλαξη έναντι ανάφλεξης εύφλεκτων ατμών σε κλειστούς χώρους οχημάτων, κλειστούς χώρους go-go και χώρους ειδικής κατηγορίας

9 Η παράγραφος 3.1.5 τροποποιείται ως ακολούθως:

#### "3.1.5 Μόνιμα ανοίγματα

Στα φορτηγά πλοία, τα μόνιμα ανοίγματα στα πλευρικά τοιχώματα, τα άκρα ή την οροφή του χώρου πρέπει να είναι τοποθετημένα έτσι ώστε σε περίπτωση πυρκαγιάς στον χώρο φορτίου να μην τίθενται σε κίνδυνο οι χώροι στοιβασίας και οι σταθμοί επιβίβασης σωστικών μέσων και οι χώροι ενδιαίτησης, χώροι υπηρεσίας και σταθμοί ελέγχου σε υπερκατασκευές και υπερστεγάσματα άνω των χώρων φορτίου."

## 4 Ανίχνευση και αναγγελία

10 Η ακόλουθη νέα παράγραφος προστίθεται κάτω από τον υφιστάμενο τίτλο της ενότητας 4 (Ανίχνευση και αναγγελία):

"Τα επιβατηγά πλοία που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιανουαρίου 2026, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιουλίου 2012, πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παραγράφου 4.1.6 όχι αργότερα από την πρώτη επιθεώρηση την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2028."

### 4.1 Μόνιμα συστήματα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιάς

11 Η ενότητα 4.1 (Μόνιμα συστήματα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιάς) τροποποιείται ως ακολούθως:

#### "4.1 Μόνιμα συστήματα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιάς

Οι απαιτήσεις των παραγράφων 4.1.1 έως 4.1.4 θα ισχύουν μόνο για επιβατηγά πλοία που κατασκευάστηκαν την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2026. Τα επιβατηγά πλοία που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιανουαρίου 2026 συμπεριλαμβανομένων εκείνων που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιουλίου 2012, πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παραγράφου 4.1.6 καθώς και με τις προϊσχύουσες απαιτήσεις της παραγράφου 4.1. Οι απαιτήσεις της παραγράφου 4.1.5 θα ισχύουν για φορτηγά πλοία που κατασκευάστηκαν την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2026. Τα φορτηγά πλοία που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιανουαρίου 2026 θα συμμορφώνονται με τις προϊσχύουσες απαιτήσεις της παραγράφου 4.1.

**4.1.1** Σε χώρους οχημάτων, ειδικής κατηγορίας και go-go, θα πρέπει να παρέχεται ένα ατομικώς ταυτοποιήσιμο μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιάς. Το σύστημα πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα Συστημάτων Πυρασφάλειας.

**4.1.1.1** Το μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιάς πρέπει να παρέχει ανίχνευση καπνού και θερμότητας σε όλους τους χώρους οχημάτων, ειδικής κατηγορίας και go-go. Η Αρχή μπορεί να δεχθεί γραμμικούς ανιχνευτές θερμότητας ως

το απαιτούμενο σύστημα για την ανίχνευση θερμότητας. Το σύστημα πρέπει να είναι ικανό να ανιχνεύει γρήγορα την έναρξη πυρκαγιάς. Η θέση των ανιχνευτών πρέπει να ικανοποιεί την Αρχή, λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις του αερισμού και άλλους σχετικούς παράγοντες. Αφού εγκατασταθεί, το σύστημα πρέπει να δοκιμαστεί υπό κανονικές συνθήκες αερισμού και πρέπει να παρέχει συνολικό χρόνο απόκρισης που ικανοποιεί την Αρχή.

**4.1.2** Εάν ένα μόνιμο σύστημα κατάκλυσης με νερό χρησιμοποιείται για χώρους οχημάτων, ειδικής κατηγορίας και go-go, τότε πρέπει να τοποθετηθεί ένα σύστημα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιάς, διαχωρισμένο σε ζώνες που να ταυτίζονται με τις ζώνες στις οποίες έχει διαχωριστεί και το σύστημα κατάκλυσης.

**4.1.3** Το σύστημα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιάς πρέπει να σχεδιάζεται με διεπαφή συστήματος που παρέχει λογική και ευκρινή παρουσίαση των πληροφοριών, ώστε να επιτρέπει τη γρήγορη και σωστή κατανόηση και λήψη αποφάσεων. Ειδικότερα, η αρίθμηση των ζωνών στο σύστημα αναγγελίας πυρκαγιάς πρέπει να συμπίπτει με εκείνη άλλων συστημάτων, όπως ενός μόνιμου κατασβεστικού συστήματος νερού ή ενός συστήματος τηλεοπτικής παρακολούθησης, εάν είναι διαθέσιμο.

**4.1.4** Πρέπει να παρέχεται μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιάς στην περιοχή του ανοιχτού καταστρώματος που προορίζεται για τη μεταφορά οχημάτων. Το μόνιμο σύστημα πυρανίχνευσης πρέπει να είναι ικανό να ανιχνεύει γρήγορα την έναρξη πυρκαγιάς οπουδήποτε στην περιοχή. Ο τύπος των ανιχνευτών, η αποστάσεις τους και η θέση τους πρέπει να ικανοποιεί την Αρχή, λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις των καιρικών συνθηκών, την παρεμπόδιση λόγω του φορτίου και άλλους σχετικούς παράγοντες. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν διαφορετικές ρυθμίσεις για συγκεκριμένες ακολουθίες λειτουργίας, όπως κατά τη φόρτωση ή εκφόρτωση και κατά τη διάρκεια του πλου, προκειμένου να μειωθούν οι ψευδείς συναγερμοί.

**4.1.5** Στα φορτηγά πλοία, οι χώροι οχημάτων, οι χώροι ειδικής κατηγορίας και οι χώροι go-go πρέπει να διαθέτουν μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιάς που συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα Συστημάτων Πυρασφάλειας. Το μόνιμο σύστημα πυρανίχνευσης πρέπει να είναι ικανό να ανιχνεύει γρήγορα την έναρξη πυρκαγιάς. Ο τύπος των ανιχνευτών και οι αποστάσεις τους και η θέση τους πρέπει να ικανοποιεί την Αρχή, λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις του αερισμού και άλλους σχετικούς παράγοντες. Αφού εγκατασταθεί, το σύστημα πρέπει να δοκιμαστεί υπό κανονικές συνθήκες εξαερισμού και πρέπει να δώσει συνολικό χρόνο απόκρισης που ικανοποιεί την Αρχή.

**4.1.6** Για επιβατηγά πλοία που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιανουαρίου 2026, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιουλίου 2012, πρέπει να παρέχεται ένα μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιάς συμμορφούμενο με τις απαιτήσεις του Κώδικα Συστημάτων Πυρασφάλειας, σε χώρους ειδικής κατηγορίας, ανοιχτούς και κλειστούς χώρους go-go και οχημάτων. Το μόνιμο σύστημα πυρανίχνευσης πρέπει να είναι ικανό να ανιχνεύει γρήγορα την έναρξη πυρκαγιάς. Το μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιάς πρέπει να παρέχει ανίχνευση καπνού και θερμότητας σε όλους τους χώρους οχημάτων, ειδικής κατηγορίας και go-go. Στο πλαίσιο αυτό, οι ανιχνευτές θερμότητας πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις απόστασης και περιοχής κάλυψης που ισχύουν για τους ανιχνευτές καπνού. Απαιτείται η τοποθέτηση μόνον ανιχνευτών θερμότητας σε περιοχές όπου υφίστανται ήδη ανιχνευτές καπνού."

### 4.3 Χώροι ειδικής κατηγορίας

12 Η παράγραφος 4.3.1 τροποποιείται ως ακολούθως:

"4.3.1 Ένα αποτελεσματικό σύστημα περιπολίας πυρκαγιάς πρέπει να τηρείται σε χώρους ειδικής κατηγορίας."

13 Η ακόλουθη νέα ενότητα 4.4 προστίθεται μετά την υφιστάμενη ενότητα 4.3 (Χώροι ειδικής κατηγορίας):

#### "4.4 Τηλεοπτική παρακολούθηση

Οι απαιτήσεις των παραγράφων 4.4.1 και 4.4.2 ισχύουν για πλοία που κατασκευάστηκαν την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2026. Επιβατηγά πλοία με χώρους οχημάτων, ειδικής κατηγορίας ή go-go που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιανουαρίου 2026, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιουλίου 2012, πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των παραγράφων 4.4.1 και 4.4.2 όχι αργότερα από την πρώτη επιθεώρηση την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2028.

**4.4.1** Για τα επιβατηγά πλοία, πρέπει να είναι εγκατεστημένο ένα αποτελεσματικό σύστημα τηλεοπτικής παρακολούθησης σε χώρους οχημάτων, ειδικής κατηγορίας και go-go για συνεχή παρακολούθηση αυτών των χώρων. Το σύστημα πρέπει να διαθέτει δυνατότητα άμεσης αναπαραγωγής ώστε να επιτρέπει, στο μέτρο του δυνατού, τη γρήγορη αναγνώριση της θέσης της πυρκαγιάς. Θα πρέπει να τοποθετούνται κάμερες για να καλύπτουν ολόκληρο τον χώρο, αρκετά ψηλά ώστε να βλέπουν πάνω από το φορτίο και τα οχήματα μετά τη φόρτωση.

**4.4.2** Τα βίντεο που καταγράφονται από αυτό το σύστημα παρακολούθησης πρέπει να είναι διαθέσιμα για επανάληψη σε έναν συνεχώς επανδρωμένο σταθμό ελέγχου ή στο κέντρο ασφαλείας για τουλάχιστον επτά ημέρες, για εγκατάσταση του συστήματος σε επιβατηγά πλοία go-go που κατασκευάστηκαν την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2026, και 24 ώρες για τα υφιστάμενα επιβατηγά πλοία go-go που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιανουαρίου 2026, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιουλίου 2012. Η αντιστοιχία ανάμεσα σε οποιαδήποτε βιντεοκάμερα και τη ζώνη του μόνιμου πυροσβεστικού συστήματος νερού, που προστατεύει τον καλυπτόμενο από αυτήν την κάμερα χώρο, πρέπει να εμφανίζεται με ευκρίνεια πλησίον της οθόνης βίντεο. Δεν απαιτείται συνεχής παρακολούθηση της εικόνας βίντεο από το πλήρωμα."

## **5 Δομική πυροπροστασία**

14 Η ενότητα 5 (δομική πυροπροστασία) τροποποιείται, ως ακολούθως, μαζί με τις σχετικές υποσημειώσεις:

### **"5 Δομική πυροπροστασία και διάταξη ανοιγμάτων**

Η υφιστάμενη παράγραφος ισχύει για επιβατηγά πλοία που κατασκευάστηκαν την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2026. Τα επιβατηγά πλοία που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιανουαρίου 2026 πρέπει να συμμορφώνονται με τις προϊσχύουσες απαιτήσεις της παραγράφου 5.

#### **5.1 Δομική πυροπροστασία**

**5.1.1** Σε επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες, τα οριακά διαφράγματα και τα καταστρώματα των χώρων ειδικής κατηγορίας και go-go πρέπει να είναι μονωμένα σύμφωνα με το πρότυπο κλάσης "A-60". Ωστόσο, όταν ένας χώρος κατηγορίας (5), (9) και (10), όπως ορίζεται στον κανονισμό 9.2.2.3, βρίσκεται στη μία πλευρά του χωρίσματος, το πρότυπο μπορεί να μειωθεί σε "A-0". Όταν οι δεξαμενές καυσίμου πετρελαίου βρίσκονται κάτω από χώρο ειδικής κατηγορίας, η ακεραιότητα του καταστρώματος μεταξύ τέτοιων χώρων μπορεί να μειωθεί στο πρότυπο "A-0".

**5.1.2** Όταν ένας χώρος ειδικής κατηγορίας ή χώρος go-go υποδιαιρείται με εσωτερικά καταστρώματα, το επίπεδο πυρίμαχης αντοχής αυτών των καταστρωμάτων πρέπει να καθορίζεται με βάση τη δυνατότητα και τη διάταξη του μόνιμου πυροσβεστικού συστήματος νερού. Εάν το μόνιμο πυροσβεστικό σύστημα νερού δεν μπορεί να καλύψει ταυτόχρονα την αναλογούσα περιοχή πάνω και κάτω από ένα δεδομένο κατάστρωμα, αυτό το κατάστρωμα πρέπει να είναι του προτύπου "A-30", ενώ τυχόν ράμπες και θύρες μεταξύ καταστρωμάτων πρέπει να είναι κατασκευασμένες από χάλυβα και σχεδιασμένες κατά το δυνατόν στεγανές.

## 5.2 Διάταξη ανοιγμάτων σε χώρους ro-ro και χώρους ειδικής κατηγορίας

**5.2.1** Τα ανοίγματα στα πλευρικά τοιχώματα, τα άκρα ή η στην οροφή του χώρου ro-ro πρέπει να τοποθετούνται και να διατάσσονται έτσι ώστε η πυρκαγιά στο χώρο ro-ro να μην θέτει σε κίνδυνο:

- .1 χώρους στοιβασίας για σωστικά μέσα,
- .2 σταθμούς επιβίβασης και σταθμούς συγκέντρωσης, συμπεριλαμβανομένης της πρόσβασης σε τέτοιους σταθμούς, και
- .3 χώρους ενδιαίτησης, σταθμούς ελέγχου και σε χώρους υπηρεσίας όπου συνήθως υπάρχει πλήρωμα σε υπερκατασκευές και υπερστεγάσματα άνω του χώρου ro-ro.

Δεν επιτρέπονται ανοίγματα σε όλα τα καταστρώματα ακριβώς κάτω από αυτούς τους χώρους και σε απόσταση ασφαλείας, τουλάχιστον έξι (6,0 m) μέτρων, μετρημένη οριζόντια.

**5.2.2** Αυτή η απαίτηση δεν ισχύει για ανοίγματα εξοπλισμένα με διατάξεις ασφάλισης, όπως ράμπες και θύρες. Οι ράμπες και οι θύρες πρέπει να είναι από χάλυβα για όλα τα καταστρώματα ακριβώς κάτω από τους χώρους ενδιαίτησης, τους σταθμούς ελέγχου και τους χώρους υπηρεσίας όπου συνήθως υπάρχει πλήρωμα, και κατ' ελάχιστο "A-0" για όλα τα καταστρώματα ακριβώς κάτω από τα σωστικά μέσα, τους σταθμούς επιβίβασης και τους σταθμούς συγκέντρωσης.

**5.2.3** Ωστόσο, τα ανοίγματα γίνονται δεκτά σε χώρους ro-ro κάτω από χώρους ενδιαίτησης, σταθμούς ελέγχου και σε χώρους υπηρεσίας όπου συνήθως υπάρχει πλήρωμα, όταν η πυροστεγανότητα της πλευράς του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των παραθύρων και των θυρών, είναι "A-60" στα όρια σε ορθογώνια επιφάνεια, μετρημένη 6,0 m οριζόντια πλώρα και πρύμα από τα ανοίγματα και κατακόρυφα τουλάχιστον δύο επίπεδα καταστρώματος πάνω από το επίπεδο του καταστρώματος με το άνοιγμα. Τα παράθυρα "A-0" που προστατεύονται από σύστημα νερού με παροχή τουλάχιστον 5,0 L/min ανά τετραγωνικό μέτρο μπορούν να γίνουν δεκτά ως ισοδύναμα με τα παράθυρα "A-60". Οι εισοδοί αερισμού πρέπει να σχεδιάζονται έτσι ώστε να ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο επιμόλυνσης.\*

\* Ανατρέξτε στους κανονισμούς II-2/5.2, II-2/8.2, II-2/9.7.1.5 και II-2/20.3.1.4.

**5.2.4** Ανοίγματα για μηχανικό αερισμό χώρων ro-ro και ειδικής κατηγορίας επιτρέπονται κάτω από χώρους ενδιαίτησης, χώρους υπηρεσίας και σταθμούς ελέγχου σε υπερκατασκευές, εάν το άνοιγμα προστατεύεται από μέσο κλεισίματος, που διαθέτει διάταξη ασφάλισης η οποία δεν είναι πιθανό να αποκοπεί σε περίπτωση πυρκαγιάς στους χώρους ro-ro, ικανό να κλείσει από άμεσα προσβάσιμη θέση. Η διάταξη κλεισίματος πρέπει να είναι κατασκευασμένη από χάλυβα ή άλλο πυρίμαχο υλικό. Τέτοια ανοίγματα δεν επιτρέπονται κάτω από το σωστικό μέσο, τη γεννήτρια έκτακτης ανάγκης και τις εισαγωγές αέρα για το(τα) μηχανοστάσιο(α).

**5.2.5** Παρά τα ανωτέρω, οι εισαγωγές αέρα που εξυπηρετούν τα μηχανήματα που χρησιμοποιούνται για την κύρια πρόωση του πλοίου, την παραγωγή ενέργειας και την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας έκτακτης ανάγκης, πρέπει να είναι σε θέση που ελαχιστοποιεί τον κίνδυνο να προσβληθούν από πυρκαγιά στο χώρο ro-ro ή στο χώρο ειδικής κατηγορίας.

### **5.3 Διάταξη ανοιχτού καταστρώματος που προορίζεται για τη μεταφορά οχημάτων**

**5.3.1** Πρέπει να γίνονται οι κατάλληλες διατάξεις ώστε μια πλήρως ανεπτυγμένη πυρκαγιά στα ανοιχτά καταστρώματα που προορίζονται για τη μεταφορά οχημάτων να μην θέτει σε κίνδυνο:

- .1 χώρους στοιβασίας για σωστικά μέσα,
- .2 σταθμούς επιβίβασης και σταθμούς συγκέντρωσης συμπεριλαμβανομένης της πρόσβασης σε αυτούς, και
- .3 χώρους ενδιαίτησης, σταθμούς ελέγχου και χώρους υπηρεσίας όπου συνήθως υπάρχει πλήρωμα, σε υπερκατασκευές και υπερστεγάσματα παρακείμενα του ανοιχτού καταστρώματος.

**5.3.2** Πρέπει να γίνονται κατάλληλες διατάξεις που να παρέχουν μια απόσταση ασφαλείας, μετρούμενη οριζόντια, από τις καθορισμένες λωρίδες οχημάτων άνω των 6,0 m έως τους χώρους ενδιαίτησης, σταθμούς ελέγχου και χώρους υπηρεσίας όπου συνήθως υπάρχει πλήρωμα, σε υπερκατασκευές και υπερστεγάσματα παρακείμενα του ανοιχτού καταστρώματος.

**5.3.3** Η απόσταση ασφαλείας μπορεί να μειωθεί στα 3,0 m όταν τα όρια, συμπεριλαμβανομένων των παραθύρων και των θυρών, εντός 6,0 m είναι ακεραιότητας "A-60". Εναλλακτικά, τα όρια "A-0" που προστατεύονται από σύστημα νερού με παροχή τουλάχιστον 5,0 L/min ανά τετραγωνικό μέτρο μπορούν να γίνουν δεκτά ως ισοδύναμα.

**5.3.4** Τα σωστικά μέσα και οι σταθμοί επιβίβασης, συμπεριλαμβανομένης της πρόσβασης σε αυτούς, πρέπει να προστατεύονται με απόσταση ασφαλείας μεγαλύτερη από 12,0 m. Οι αποστάσεις ασφαλείας πρέπει να μετρούνται οριζόντια.

**5.3.5** Παρά τα ανωτέρω, τα στόμια εισαγωγής αέρα που εξυπηρετούν τα μηχανήματα που χρησιμοποιούνται για την κύρια πρόωση του πλοίου, την παραγωγή ενέργειας και την παραγωγή ενέργειας έκτακτης ανάγκης πρέπει να είναι σε θέση να ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο να προσβληθούν από πυρκαγιά στο ανοιχτό κατάστρωμα που προορίζεται για τη μεταφορά οχημάτων."

## 6 Κατάσβεση πυρκαγιάς

### 6.1 Μόνιμα πυροσβεστικά συστήματα

15 Η επεξηγηματική παράγραφος υπό τον τίτλο της ενότητας 6.1 (μόνιμα συστήματα πυρόσβεσης) τροποποιείται ως εξής:

"(Οι απαιτήσεις των παραγράφων 6.1.1 και 6.1.2 ισχύουν για πλοία που κατασκευάστηκαν την ή μετά την 1η Ιουλίου 2014. Πλοία που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιουλίου 2014 πρέπει να συμμορφώνονται με τις προϊσχύουσες απαιτήσεις των παραγράφων 6.1.1 και 6.1.2. Οι απαιτήσεις των παραγράφων 6.2.1 και 6.2.2 ισχύουν για επιβατηγά πλοία ro-ro που κατασκευάστηκαν την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2026. Τα επιβατηγά πλοία με χώρους οχημάτων, ειδικής κατηγορίας ή ro-ro που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιανουαρίου 2026, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιουλίου 2012, πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παραγράφου 6.2.3 όχι αργότερα από την πρώτη επιθεώρηση την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2028.)"

16 Η ακόλουθη νέα ενότητα 6.2 προστίθεται μετά την υφιστάμενη ενότητα 6.1 (Μόνιμα συστήματα πυρόσβεσης) και η επόμενη ενότητα (Φορητοί πυροσβεστήρες) και οι παράγραφοι της αναριθμούνται αναλόγως:

#### **"6.2 Μόνιμο πυροσβεστικό σύστημα νερού σε ανοικτά καταστρώματα που προορίζονται για μεταφορά οχημάτων**

**6.2.1** Στα επιβατηγά πλοία, θα πρέπει να εγκατασταθεί ένα μόνιμο πυροσβεστικό σύστημα νερού, βασισμένο σε εκτοξευτήρες, προκειμένου να καλύπτονται τα ανοικτά καταστρώματα που προορίζονται για τη μεταφορά οχημάτων. Ο(οι) εκτοξευτήρας(ες) πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του Κώδικα Συστημάτων Πυρασφάλειας.

**6.2.2** Στα επιβατηγά πλοία, πρέπει να παρέχεται αποστράγγιση όπου είναι εγκατεστημένο ένα μόνιμο πυροσβεστικό σύστημα νερού για την κάλυψη ανοικτών καταστρωμάτων που προορίζονται για τη μεταφορά οχημάτων. Το σύστημα πρέπει να έχει μέγεθος ώστε να αφαιρεί όχι λιγότερο από το 125% της συνδυασμένης παροχής του εκτοξευτήρα(ών) και του απαιτούμενου αριθμού ακροσωληνίων εύκαμπτων πυροσβεστικών σωλήνων.

**6.2.3** Για επιβατηγά πλοία που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιανουαρίου 2026, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιουλίου 2012, πρέπει να εγκατασταθεί ένα μόνιμο πυροσβεστικό σύστημα νερού βασισμένο σε εκτοξευτήρα(ες) για την προστασία των περιοχών στα ανοικτά καταστρώματα που προορίζονται για τη μεταφορά των οχημάτων. Οι εκτοξευτήρες πρέπει να βρίσκονται σε θέσεις που διασφαλίζουν την ανεμπόδιστη προστασία των οχημάτων στην περιοχή ανοικτού καταστρώματος που προορίζεται για μεταφορά οχημάτων, στο μέτρο του δυνατού. Η λειτουργία των εκτοξευτήρων πρέπει να διασφαλίζεται με ασφαλείς οδούς πρόσβασης ή με απομακρυσμένο έλεγχο που να μην επηρεάζεται από πυρκαγιά στην περιοχή που προστατεύεται από αυτόν τον εκτοξευτήρα. Η παροχή κάθε εκτοξευτήρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 1.250 L/min. Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει χαμηλότερες παροχές όταν η απαιτούμενη παροχή δεν είναι πρακτικά εφαρμόσιμη, δεδομένου του μεγέθους και της διάταξης του πλοίου. Η Αρχή μπορεί επίσης να επιτρέψει εναλλακτικές διατάξεις για πλοία που έχουν ήδη εγκαταστήσει ένα μόνιμο πυροσβεστικό σύστημα νερού βασισμένο σε εκτοξευτήρες πριν την 1η Ιανουαρίου 2026."



17 Η ακόλουθη νέα ενότητα 7 προστίθεται μετά την υφιστάμενη ενότητα 6 (Πυρόσβεση) με τις σχετικές υποσημειώσεις:

**"7 Λήψη αποφάσεων**

(Οι απαιτήσεις της παραγράφου 7 ισχύουν για επιβατηγά πλοία που κατασκευάστηκαν την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2026.)

Στα επιβατηγά πλοία, οι χώροι οχημάτων, ειδικής κατηγορίας και ro-ro, όπου έχει τοποθετηθεί μόνιμο σύστημα ψεκασμού νερού υπό πίεση, πρέπει να διαθέτουν κατάλληλη σήμανση και σηματοδότηση στην οροφή του καταστρώματος και στο διάφραγμα και στα κατακόρυφα όρια ώστε να επιτρέπουν την εύκολη ταυτοποίηση των ζωνών του μόνιμου πυροσβεστικού συστήματος. Οι κατάλληλες πινακίδες και σημάνσεις πρέπει να προσαρμόζονται στις συνήθεις κινήσεις του πληρώματος λαμβάνοντας υπόψη την παρεμπόδιση από φορτίο ή σταθερές εγκαταστάσεις. Οι πινακίδες με τον αριθμό των ζωνών πρέπει να είναι από υλικό φωσφορίζον\*. Η αρίθμηση των ζωνών που υποδεικνύεται εντός του χώρου πρέπει να ταυτίζεται με την αρίθμηση των επιστομίων των ζωνών και των ζωνών του συστήματος εντός του κέντρου ασφαλείας ή του συνεχώς επανδρωμένου σταθμού ελέγχου.

\*Ανατρέξτε στο κεφάλαιο 11 του Κώδικα FSS για την αξιολόγηση και τη δοκιμή φωσφορίζοντος υλικού."

**Κανονισμός 23**

*Κέντρο ασφαλείας σε επιβατηγά πλοία*

**6 Έλεγχος και παρακολούθηση συστημάτων ασφαλείας**

18 Η παράγραφος 6.10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

".10 σύστημα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιάς;"

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ V ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

### Κανονισμός 31

#### Μηνύματα κινδύνου

19 Οι ακόλουθες νέες παράγραφοι προστίθενται μετά την υφιστάμενη παράγραφο 1, μαζί με τη σχετική υποσημείωση:

"2.1 Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου που εμπλέκεται στην απώλεια εμπορευματοκιβωτίου(ων) μεταφοράς πρέπει να κοινοποιεί τα στοιχεία ενός τέτοιου συμβάντος με τα κατάλληλα μέσα χωρίς καθυστέρηση και στο μέγιστο δυνατό βαθμό σε πλοία που βρίσκονται στην περιοχή, στο πλησιέστερο παράκτιο κράτος, και επίσης στο Κράτος Σημαίας.

2.2 Σε περίπτωση εγκατάλειψης του πλοίου που αναφέρεται στην παράγραφο 2.1 ή σε περίπτωση που μια αναφορά από ένα τέτοιο πλοίο είναι ελλιπής ή ανέφικτη, η εταιρεία, όπως ορίζεται στον κανονισμό IX/1.2, θα πρέπει, στο μέγιστο δυνατό βαθμό, να αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στον πλοίαρχο από αυτόν τον κανονισμό.

2.3 Το Κράτος Σημαίας, αφού ενημερωθεί σύμφωνα με την παράγραφο 2.1, πρέπει να αναφέρει στον Οργανισμό επί της απώλειας εμπορευματοκιβωτίου(ων) μεταφοράς\*

\* Ανατρέξτε στην ειδοποίηση και κοινοποίηση μέσω του Παγκόσμιου Ολοκληρωμένου Συστήματος Πληροφοριών Ναυτιλίας (GISIS) (Απόφαση A.1074(28)).

2.4 Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου που παρατηρεί παρασυρόμενα εμπορευματοκιβώτια στη θάλασσα, κοινοποιεί τα στοιχεία μιας τέτοιας παρατήρησης με κατάλληλα μέσα χωρίς καθυστέρηση και στο μέγιστο δυνατό βαθμό σε παραπλέοντα πλοία και στο πλησιέστερο παράκτιο κράτος."

20 Οι παράγραφοι 2, 3 και 4 αναριθμούνται ως παράγραφοι 3, 4 και 5, αντίστοιχα.

**Κανονισμός 32***Απαιτούμενες πληροφορίες στα μηνύματα κινδύνου*

21 Η ακόλουθη νέα παράγραφος προστίθεται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 2 (Τροπικοί κυκλώνες (θύελλες)):

"3 Απώλεια ή παρατήρηση εμπορευματοκιβωτίου(ων) μεταφοράς

.1 Απώλεια εμπορευματοκιβωτίου(ων) από πλοίο

Αναγνωρίζεται ότι κατά τη στιγμή της αρχικής αναφοράς, ενδέχεται να μην είναι διαθέσιμα όλα τα στοιχεία. Οποιοσδήποτε μεταγενέστερες ή/και πρόσθετες πληροφορίες αναφέρονται από τον πλοίαρχο το συντομότερο δυνατό μετά την αρχική αναφορά. Η έκθεση θα περιλαμβάνει:

.1 Γενικές πληροφορίες

- Είδος αναφοράς: Απώλεια εμπορευματοκιβωτίων από πλοίο
- Ώρα (Συντονισμένη Παγκόσμια Ώρα) και ημερομηνία
- Ταυτότητα πλοίου (Αριθμός IMO/Όνομα/Διεθνές Διακριτικό Σήμα/Διακριτικό Σταθμού Πλοίου (MMSI))
- Από: Πλοίαρχος του πλοίου ή στοιχεία επικοινωνίας του εκπροσώπου τους που αναφέρει εκ μέρους του πλοίαρχου
- Προς: Πλησιέστερο παράκτιο κράτος όπου συνέβη το περιστατικό και κράτος σημαίας
- Ο αριθμός μηνύματος: Με χρονολογική σειρά εάν αποστέλλονται άλλα μηνύματα απώλειας εμπορευματοκιβωτίων μετά το πρώτο.

Το συντομότερο, ασφαλές και πρακτικώς εφικτό, θα διενεργηθεί ενδελεχής επιθεώρηση. Ο αριθμός ή ο εκτιμώμενος αριθμός των χαμένων εμπορευματοκιβωτίων θα επαληθεύεται. Ένα μήνυμα που περιέχει αυτόν τον επαληθευμένο αριθμό επισημαίνεται ως "τελικό" και αποστέλλεται στους ίδιους παραλήπτες.

.2 Αναφορά θέσης\*

Θέση σε γεωγραφικό πλάτος και μήκος ή πραγματική διόπτρευση και απόσταση σε ναυτικά μίλια από ένα σαφώς προσδιορισμένο ορόσημο (όπου είναι δυνατόν)

- Τη θέση του πλοίου όταν χάθηκαν εμπορευματοκιβώτια, ή
- Εάν η θέση του πλοίου όταν χάθηκαν τα εμπορευματοκιβώτια - δεν είναι γνωστή, η εκτιμώμενη θέση του πλοίου όταν χάθηκαν τα εμπορευματοκιβώτια εμπορευμάτων, ή
- Εάν η εκτιμώμενη θέση του πλοίου όταν χάθηκαν το(τα) εμπορευματοκιβώτιο(α) - δεν είναι γνωστή ή δεν μπορεί να προσδιοριστεί, η θέση του πλοίου κατά την ανακάλυψη της απώλειας.

\* Όπου είναι διαθέσιμο, μπορεί να χρησιμοποιηθεί ένα σύστημα μηχανικών, ηλεκτρονικών ή/και οπτικών βοηθημάτων, που επιτρέπει την αναφορά σχεδόν σε πραγματικό χρόνο για το σημείο πτώσης του εμπορευματοκιβωτίου(ων).

.3 Συνολικός αριθμός ή εκτιμώμενος αριθμός εμπορευματοκιβωτίων που χάθηκαν, ανάλογα με την περίπτωση:

.4 Τύπος εμπορευμάτων στα εμπορευματοκιβώτια:

- Επικίνδυνα εμπορεύματα: Ναι/Όχι
- Αριθμός UN (εάν είναι γνωστός)

.5 Περιγραφή εμπορευματοκιβωτίων που χάθηκαν όσο είναι διαθέσιμο και εφικτό:

- .1 Διαστάσεις εμπορευματοκιβωτίου(ων) (π.χ. 20 πόδια),
- .2 Τύπος(οι) εμπορευματοκιβωτίου(ων) (π.χ. ψυγείο), και
- .3 Αριθμός ή εκτιμώμενος αριθμός κενών εμπορευματοκιβωτίων.

.6 Ο πλοίαρχος μπορεί να παρέχει πρόσθετες πληροφορίες, εάν είναι διαθέσιμες και εφικτές, ενδεικτικά και μη περιοριστικά:

- Περιγραφή φορτίου σύμφωνα με το δηλωτικό επικίνδυνων εμπορευμάτων (εάν υπάρχει)
- Περιγραφή οποιασδήποτε διαρροής φορτίου
- Διεύθυνση και ταχύτητα ανέμου
- Διεύθυνση και ταχύτητα ρεύματος στη θάλασσα
- Εκτιμώμενη κατεύθυνση μετατόπισης και ταχύτητα χαμένου εμπορευματοκιβωτίου(ων)
- Κατάσταση θάλασσας και ύψος κύματος.

- .2 Παρατήρηση εμπορευματοκιβωτίων που παρασύρονται στη θάλασσα.
- .1 Γενικές πληροφορίες
- Είδος αναφοράς: Παρατήρηση εμπορευματοκιβωτίων που παρασύρονται στη θάλασσα
  - Ώρα (Συντονισμένη Παγκόσμια Ώρα) και ημερομηνία
  - Ταυτότητα πλοίου (Αριθμός IMO/Όνομα/Διεθνές Διακριτικό Σήμα/Διακριτικό Σταθμού Πλοίου (MMSI))
  - Από: Πλοίαρχος του πλοίου
  - Προς: Πλησιέστερο παραθαλάσσιο κράτος στη θέση παρατήρησης
- .2 Αναφορά θέσης
- (Ώρα (Συντονισμένη Παγκόσμια Ώρα), ημερομηνία και θέση του παρατηρούμενου εμπορευματοκιβωτίου(ων) σε γεωγραφικό πλάτος και μήκος ή πραγματική διόπτρευση και απόσταση σε ναυτικά μίλια από ένα σαφώς προσδιορισμένο ορόσημο (όπου είναι δυνατόν))
- .3 Συνολικός αριθμός εμπορευματοκιβωτίων που παρατηρήθηκαν
- .4 Ο πλοίαρχος μπορεί να παρέχει πρόσθετες πληροφορίες, εάν είναι διαθέσιμες και πρακτικά εφικτές, ενδεικτικά και μη περιοριστικά:
- Διάσταση εμπορευματοκιβωτίου(ων) (π.χ. 20 πόδια)
  - Τύποι(οι) εμπορευματοκιβωτίου(ων) (π.χ. ψυγείο)
  - Περιγραφή τυχόν διαρροής φορτίου
  - Διεύθυνση και ταχύτητα ανέμου
  - Διεύθυνση και ταχύτητα θαλάσσιου ρεύματος
  - Εκτιμώμενη κατεύθυνση μετατόπισης και ταχύτητα του παρατηρούμενου(ων) εμπορευματοκιβωτίου(ων) εμπορευμάτων
  - Κατάσταση της θάλασσας και ύψος κύματος "

22 Οι υπάρχουσες παράγραφοι 3, 4 και 5 αναριθμούνται ως παράγραφοι 4, 5 και 6, αντίστοιχα.

\*\*\*

Άρθρο 2  
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς της παρούσας απόφασης αρχίζει από την 1η Ιανουαρίου 2026.  
Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πειραιάς, 29 Νοεμβρίου 2024

Ο Υπουργός

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ**





## 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](http://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](http://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](mailto: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](http://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

Ιστότοπος: [www.et.gr](http://www.et.gr)

**ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ:** 210 5279000 - fax: 210 5279054

Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία του ιστότοπου: [helpdesk.et@et.gr](mailto:helpdesk.et@et.gr)

#### 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)

Αποστολή ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ: [webmaster.et@et.gr](mailto:webmaster.et@et.gr)

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

Πληροφορίες για γενικό πρωτόκολλο και αλληλογραφία: [grammateia@et.gr](mailto:grammateia@et.gr)

**Πείτε μας τη γνώμη σας,**

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

