

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ 14 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1981

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
333

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1337

Περὶ ἐγκρίσεως καὶ θέσεως εἰς ἐφαρμογὴν Κανονισμοῦ περὶ εὐσταθείας φορτηγῶν, ρυμουλκῶν καὶ ἀλιευτικῶν πλοίων.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ἐχόντες ὑπ' ὄψιν :

- α) Τὰ ἄρθρα 32, 36 καὶ 41 τοῦ Ν.Δ. 187/1973 περὶ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου (Φ.Ε.Κ. 261Α'/73).
 - β) Τὴν ἀπὸ 10.6.1981 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.
 - γ) Τὴν ὑπ' ἀριθ. 1043/30.7.81 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας.
- Προτάσει τοῦ ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργοῦ, ἀπεφασίσαμεν :

Ἄρθρον Πρῶτον

Ἐγκρίνομεν καὶ τίθεμεν εἰς ἐφαρμογὴν Κανονισμόν «περὶ εὐσταθείας φορτηγῶν, ρυμουλκῶν καὶ ἀλιευτικῶν πλοίων».

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

«Περὶ εὐσταθείας φορτηγῶν, ρυμουλκῶν καὶ ἀλιευτικῶν πλοίων».

Ἄρθρον 1.

Ὅρισμοί.

Κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ νοεῖται :

1. Ἐπιβατηγὸν πλοῖον : Πᾶν πλοῖον μεταφέρειν πλείονας τῶν δώδεκα (12) ἐπιβατῶν.
2. Φορτηγὸν πλοῖον : Πᾶν μὴ ἐπιβατηγὸν πλοῖον μεταφέρειν φορτίον.
3. Ρυμουλκὸν πλοῖον : Πᾶν πλοῖον κατασκευασμένον ἢ διασκευασμένον διὰ ρυμουλκήσεως ἐντὸς λιμένων ἢ ἀνοικτῆς θαλάσσης, ἢ παροχλὴν βοήθειας διὰ ρυμουλκήσεως εἰς κινδυνεῖον πλοῖον.
4. Ἀλιευτικὸν πλοῖον : Πᾶν πλοῖον κατασκευασμένον ἢ διασκευασμένον διὰ τὴν ἀλιεῖαν ἰχθύων, φαλαγιῶν, ψαλιδίων, θαλασσιῶν ἵππων καὶ ἄλλων ὑπάρξεων τοῦ ζωικοῦ βασιλείου.
5. Πλοῖον : Τὸ φορτηγόν, τὸ ρυμουλκὸν καὶ τὸ ἀλιευτικὸν πλοῖον.
6. Μῆκος πλοίου : Εἶναι τὸ μῆκος τὸ μετρούμενον μεταξὺ τῶν καθέτων τῶν λαμβανομένων εἰς τὰ ἄκρα τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς.
7. Νέον πλοῖον : Θεωρεῖται πλοῖον τοῦ ὁποῖου ἡ τρόπις ἐτέθη τὴν ἡμέρα τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἢ μεταγενεστέρως, ὡς καὶ πᾶν πλοῖον τοῦ ὁποῖου ἢ μετασκευῇ εἰς φορτηγόν ἢ ρυμουλκὸν ἢ ἀλιευτικὸν ἤρξατο, ἢ ἡ ἐγγραφή εἰς τὰ Ἑλληνικὰ νηολόγια ἐγένετο, κατὰ ἢ μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην.
8. Ὑπάρχον πλοῖον : Πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον δὲν εἶναι νέον πλοῖον.
9. Ε.Ε.Π. : Εἶναι ἡ ἐν Πειραιεὶ ἐδρεύουσα Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων.
10. Φορτηγὸν Ὀχηματωγόν (Φ/Γ-Ο/Γ) πλοῖον ἀνοικτοῦ τύπου. : Πᾶν πλοῖον κατασκευασμένον ἢ διασκευασμένον, ὡς ἐκ τῆς διατάξεως καὶ τοῦ μεγέθους τῶν χώρων αὐτοῦ διὰ παραλαβὴν καὶ μεταφορὰν ὀχημάτων εἰσερχομένων ἢ ἐξερχομένων διὰ τῶν ἰδίων αὐτῶν μέσων ἢ διὰ ρυμουλκήσεως. Εἰς τὸ πλοῖον τοῦ τύπου αὐτοῦ οἱ χώροι ὀχημάτων εἶναι ἀνοικτοὶ μὴ περιβαλλόμενοι ὑπὸ κλειστῆς ὑπερκατασκευῆς ὡς αὕτη ὀρίζεται ὑπὸ τῆς παρ. 10β' τοῦ Κανονισμοῦ 3 τῆς Δ.Σ. Γραμμῶν Φορτώσεως 1966.
11. Κ.Ο.Χ. : Κόροι ὀλικῆς χωρητικότητος.
12. Ναυπηγὸς : Ὁ ναυπηγὸς ὁ ἔχων τὸ δικαίωμα ὑποβολῆς εἰς τὴν Ε.Ε.Π. ναυπηγικῶν σχεδίων καὶ μελετῶν.
13. Εὐστάθεια : Ἡ ἐγκαρσία στατική εὐστάθεια τοῦ πλοίου εἰς τὴν ἄθικτον κατάστασιν.
14. Στοιχεῖα εὐσταθείας : Τὰ παρεχόμενα ὑπὸ μορφήν ἐγχειριδίου στοιχεῖα εὐσταθείας διὰ τὴν ὑποβοήθησιν τοῦ Πλοιάρχου εἰς τὴν ἀσφαλῆ φόρτωσιν καὶ ἐρματισμὸν τοῦ πλοίου.

15. Ἀφορτον πλοῖον : «Ὡς ἄφορτον πλοῖον» νοεῖται τὸ πλοῖον τὸ εὐρισκόμενον εἰς ἄφορτον κατάστασιν. Δὲν συμπεριλαμβάνονται εἰς τὴν ἄφορτον κατάστασιν τὸ πλήρωμα, τὸ ὠφέλιμον φορτίον, τὰ ἐφόδια καὶ αἱ ἀποσκευαί, τὰ καύσιμα καὶ τὰ λιπαντικά, τὸ πόσιμον καὶ τροφοδοτικὸν ὕδωρ, τὸ ὑγρὸν ἔρμα καὶ τὰ λοιπὰ ἀναλώσιμα ὑλικά.
16. Ἀδελφὰ πλοῖα : Πλοῖα τῶν ὁποίων τὰ κατασκευαστικὰ χαρακτηριστικὰ τὰ ἀφορῶντα τὰς διαστάσεις καὶ διατάξεις δὲν παρουσιάζουν διαφορὰς διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.
17. Νηογνώμων : Ὁ ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως ἐξουσιοδοτημένος Νηογνώμων ἢ ἕτερος Ὁργανισμὸς διὰ τὴν διενέργειαν ἐπιθεωρήσεως τῶν ἑλληνικῶν πλοίων καὶ ἐκδόσεως τῶν οἰκείων Πιστοποιητικῶν ἀσφαλείας.

Ἄρθρο 2.

Ἐφαρμογαί

1. Εἰς τὸν παρόντα Κανονισμὸν ἐξετάζεται ἡ ἐγκρίσις εὐσταθείας τῶν πλοίων εἰς τὴν ἄθικτον κατάστασιν, καθὼς ἡ ἐπάρκεια καὶ ἀκρίβεια τῶν στοιχείων εὐσταθείας τῶν ἀναγκαιούντων εἰς τὸν Πλοίαρχον ὥστε νὰ δύναται νὰ καθοδηγηθῇ διὰ τρόπου ἁπλοῦ καὶ ταχέως ἐπὶ τῆς εὐσταθείας τοῦ πλοίου ὑπὸ διαφόρους συνθήκας ὑπηρεσίας.

2. Ὁ παρὼν Κανονισμὸς ἐφαρμόζεται ἐπὶ τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαία νέων καὶ ὑπαρχόντων φορτηγῶν, ρυμουλκῶν καὶ ἀλιευτικῶν πλοίων.

3. Πλοῖα ὑπὸ ξένην σημαία χωρητικότητος ἄνω τῶν 500 κοχ. καταπλέοντα εἰς Ἑλληνικοὺς λιμένας δέον νὰ εἶναι ἐφοδισμένα ὑπὸ τῶν στοιχείων εὐσταθείας τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἀναλόγως τῆς κατηγορίας τῶν.

Ἄρθρον 3.

Κατηγορίαι πλοίων.

Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ τὰ πλοῖα κατὰτάσσονται εἰς τὰς κάτωθι κατηγορίας :

- α) Φορτηγὰ πλοῖα μήκους κάτω τῶν 15 μέτρων.
- β) Φορτηγὰ πλοῖα μήκους 15 ἕως καὶ 100 μέτρων καὶ χωρητικότητος μέχρι 500 κοχ.
- γ) Φορτηγὰ πλοῖα μήκους 15 ἕως καὶ 100 μέτρων καὶ χωρητικότητος ἄνω τῶν 500 κοχ.
- δ) Φορτηγὰ πλοῖα, μήκους 15 ἕως καὶ 100 μέτρων ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος μεταφέροντα ξυλείαν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.
- ε) Φορτηγὰ πλοῖα ἄνω τῶν 100 μέτρων ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος.
- ζ) Ρυμουλκὰ πλοῖα ἀνεξαρτήτως μήκους.
- η) Ἀλιευτικὰ πλοῖα.

Ἄρθρον 4.

Πείραμα Εὐσταθείας.

1. Σκοπὸς τοῦ πειράματος εὐσταθείας εἶναι ὁ προσδιορισμὸς τῆς θέσεως τοῦ κέντρου βάρους τοῦ ἀφόρτου πλοίου καὶ βάσει αὐτῶν ἡ διαπίστωσις ὑπάρξεως ἐπαρκούς εὐσταθείας εἰς τὰς διαφόρους καταστάσεις φόρτου.

2. Ἡ ἐκτέλεσις τοῦ πειράματος εὐσταθείας ἐπιβάλλεται :

- α) Εἰς τὰς περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας τὸ πλοῖον στερεῖται παντελῶς στοιχείων εὐσταθείας.
- β) Εἰς τὰς περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας τὰ ὑπάρχοντα εἰς τὸ πλοῖον στοιχεῖα εὐσταθείας εἶναι ἐλλειπῇ ἢ ἀνακριβῇ.
- γ) Εἰς τὰς περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας εἰς τὸ πλοῖον ἔχουν ἐπέλθει, λόγῳ μετασκευῶν, σοβαρὰ μεταβολαὶ εἰς τὴν ἀρχικὴν κατανομήν τῶν βαρῶν τοῦ ἀφόρτου πλοίου.
- δ) Εἰς οἱδήποτε περίπτωσιν εἶναι ἀναγκαῖον, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ε.Ε.Π., νὰ διαπιστωθῶν αἱ συνθήκαι εὐσταθείας τοῦ πλοίου.

3. Ἀπαλλάσσονται τῆς ἐκτελέσεως τοῦ πειράματος εὐσταθείας :

- α) Τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα, τὰ εἰδικῶς κατασκευασμένα διὰ τὴν μεταφορὰν ἐντὸς τοῦ κύτους ὑγρῶν ἢ ξηροῦ μεταλλεύματος εἰς χῆμα.
- β) Τὰ ὑπάρχοντα φορτηγὰ πλοῖα μέχρι 500 κοχ. ἐφ' ὅσον ταῦτα δὲν μεταφέρουν φορτίον ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

γ) Τὰ νέα καὶ ὑπάρχοντα πλοῖα εἰς τὰ ὁποῖα ἔχει ἐκτελεσθῇ εἰς προγενέστερον χρόνον πείραμα εὐσταθείας καὶ τοῦ ὁποίου ἡ ἀκρίβεια ἔχει διαπιστωθῇ ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π., χωρὶς νὰ ἔχῃ μεταβληθῇ μεταγενεστέρως ἡ ἀρχικὴ κατανομή τῶν βαρῶν τοῦ ἀφόρτου πλοίου.

δ) Τὰ νέα καὶ ὑπάρχοντα πλοῖα διὰ τὰ ὁποῖα ἔχει ἐκτελεσθῇ πείραμα εὐσταθείας ἐπὶ ἀδελφῶν πλοίων, τὰ ἀποτελέσματα τοῦ ὁποίου ἔχουν θεωρηθεῖ ὑπὸ Ε.Ε.Π. ἐπαρκῶς ἀκριβῇ.

ε) Τὰ φορτηγὰ πλοῖα μήκους μέχρι καὶ 15 μέτρων.

στ) Τὰ νέα ἀλιευτικὰ πλοῖα μήκους κάτω τῶν 12 μέτρων ὡς καὶ τὰ ὑπάρχοντα μήκους κάτω τῶν 24 μέτρων.

Ἄρθρον 5.

Ἐκτέλεσις τοῦ πειράματος εὐσταθείας καὶ ὑποβολὴ μελετῶν.

1. Κατὰ τὸν καθορισθησόμενον χρόνον διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ πειράματος εὐσταθείας τὸ πλοῖον δέον νὰ εἶναι καθ' ὅλα ἔτοιμον συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ τὰς ἐκδιδόμενας ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. ὁδηγίας.

2. Τὸ πείραμα εὐσταθείας ἐκτελεῖται ὑπὸ ναυπηγοῦ, ὀριζομένου ὑπὸ τοῦ πλοιοκλήτου, συμπαρασταμένου ὅπως δὴ ποτε κατ' αὐτὸ καὶ ἐκπροσώπου τῆς Ε.Ε.Π. Ὅταν τὸ πλοῖον εὐρίσκεται εἰς λιμένα τῆς ἀλλοδαπῆς τὸ πείραμα εὐσταθείας δύναται ἐπίσης νὰ ἐκτελεῖται ὑπὸ τὴν ἐποπτεῖαν ἐξουσιοδοτημένου Νηογνώμονος.

3. Μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ πειράματος εὐσταθείας συντάσσεται πρωτόκολλον εἰς τὸ ὁποῖον ἀναγράφονται ἡ κατάστασις φόρτου, οἱ συνθήκαι ἐκτελέσεως καὶ τὰ προκύψαντα ἐκ τοῦ πειράματος ἀποτελέσματα. Τὸ Πρωτόκολλον συντάσσεται καὶ ὑπογράφεται ὑπὸ τοῦ ἐκτελέσαντος τὸ πείραμα ναυπηγοῦ καὶ συνυπογράφεται διὰ τὴν ὀρθότητα τῆς ἐκτελέσεως καὶ διὰ τὴν ἀκρίβειαν τῶν στοιχείων ὑπὸ τοῦ παρισταμένου ἐκπροσώπου τῆς Ε.Ε.Π. ἢ τοῦ Νηογνώμονος διὰ τὰ πλοῖα εἰς τὰ ὁποῖα τὸ πείραμα εὐσταθείας ἐγένετο εἰς λιμένα τῆς ἀλλοδαπῆς.

4. Αἱ βάσει τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἀπαιτούμεναι μελέται, σχέδια κλπ. πρὸς ἀπόδειξιν τῆς ὑπάρξεως ἱκανοποιητικῆς εὐσταθείας πλοίου, καὶ ἐπαρκῶν καὶ ὁρθῶν περὶ αὐτῆς πληροφοριῶν ἐκπονοῦνται καὶ ὑπογράφονται ὑπὸ Ναυπηγοῦ καὶ ὑποβάλλονται εἰς τὴν Ε.Ε.Π. πρὸς ἔλεγχον καὶ ἔγκρισιν.

5. α) Ἐφ' ὅσον τὸ σύνολον ἢ μέρος τῶν μελετῶν ἢ σχεδίων καὶ στοιχείων εὐσταθείας ἔχει ἐκπονηθῇ εἰς τὸ ἐξωτερικόν, αἱ ἐν λόγῳ μελέται, σχέδια καὶ στοιχεῖα προσυπογράφονται ὑπὸ ναυπηγοῦ, μετὰ προηγούμενον ἔλεγχον περὶ τῆς ὀρθότητος τούτων καὶ τῆς ἀνταποκρίσεώς των πρὸς τὴν παρούσαν μορφήν τοῦ πλοίου καὶ τυχόν συμπλήρωσιν τούτων καὶ ἐν συνεχείᾳ ὑποβάλλονται εἰς τὴν Ε.Ε.Π.

β) Ἐναλλακτικῶς αἱ ἐν τῇ παρουσίᾳ παραγράφῳ μελέται καὶ στοιχεῖα εὐσταθείας δύνανται νὰ ὑποβάλλωνται εἰς Ε.Ε.Π. ἡλεγμέναι καὶ ἐγκεκριμέναι ὑπὸ ἐξουσιοδοτημένου Νηογνώμονος ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ φέρουν σαφῇ ἐνδείξιν ὅτι ὁ ἔλεγχος καὶ ἡ ἐγκρίσις ἐγένετο ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

6. Αἱ ὑποβαλλόμεναι μελέται, δέον ὅπως εἶναι συντεταγμέναι εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἢ τὴν Ἀγγλικήν. Ὅπως δὴ ποτε δμως διὰ τὰ πλοῖα πλοῶν ἐσωτερικοῦ θὰ πρέπει νὰ ὑφίστανται στοιχεῖα εὐσταθείας εἰς τὴν Ἑλληνικὴν στὴν διάθεσιν τοῦ Πλοίαρχου.

7. Αί υποβαλλόμεναι εις Ε.Ε.Π. μελέται ευσταθείας δέον νά συνοδεύωνται υπό άπάντων τών στοιχείων τά όποια έχρησιμοποιήθησαν διά τήν έκπόνησιν τών μελετών τούτων. Αντίγραφα τών θεωρημένων μελετών μετά τών άπαραιτήτων στοιχείων τηρούνται εις τούς φακέλλους του άρχείου πλοίων τής Ε.Ε.Π.

Άρθρον 6.

Καταστάσεις φόρτου.

1. 'Η ευστάθεια τών πλοίων θα εξετάζεται δι' έκάστην αντιπροσωπευτικήν κατάστασιν φόρτου, έκτιμωμένην βάσει τής προβλεπομένης έκμεταλλεύσεως του πλοίου.

2. 'Η ευστάθεια τών φορτηγών πλοίων θα εξετάζεται άπαραιτήτως δι' έκάστην τών κατωτέρω καταστάσεων φόρτου :

α) Το πλοϊον εύρίσκεται εις κατάστασιν άναχωρήσεως υπό πλήρη φόρτον κατ' όγκον και βάρος. Το φορτίον δέον νά είναι όμοιομόρφως κατανεμημένον εις όλους τούς χώρους φορτίου. Αί δεξαμεναι καυσίμου και ύδατος ως και αί άποθήκαι έφοδίων δέον όπως είναι πλήρεις.

β) Το πλοϊον εύρίσκεται εις κατάστασιν άφίξεως, ήτοι, τό φορτίον είναι τό αυτό ως και εις τήν άνωτέρω παράγραφον 2(α) αλλά τά καύσιμα, τό ύδωρ και τά έφόδια έχουν καταναλωθή κατá ποσοστόν 90 %. Ειδικώτερα διά πλοία μεταφέροντα ξυλείαν τό φορτίον δέον όπως αυξάνεται κατá 10 % λόγω άπορροφήσεως ύγρασίας.

γ) Το πλοϊον εύρίσκεται εις κατάστασιν άναχωρήσεως, έρματισμένον, άνευ φορτίου, αλλά με πλήρεις τás δεξαμενás πετρελαίου, ύδατος, ως και τás άποθήκας έφοδίων.

δ) Το πλοϊον εύρίσκεται εις κατάστασιν άφίξεως, έρματισμένον, άνευ φορτίου αλλά με ύπόλοιπον μόνον 10 % τής χωρητικότητος τών δεξαμενών πετρελαίου, ύδατος και του φόρτου άποθηκών έφοδίων.

3. Διά τά ρυμουλκά πλοία δέον όπως προβλέπονται άνάλογοι τών άνωτέρω καταστάσεως φόρτου.

4. Διά τόν ύπολογισμόν τών καταστάσεων φόρτου τής άνωτέρω παραγράφου 2 θα λαμβάνονται επίσης ύπ' όψιν τά κάτωθι :

α) Διά τás καταστάσεις πλήρους φόρτου τών άνωτέρω παραγράφων 2(α) και 2(β) εάν πλοϊον ξηρού φορτίου έχη δεξαμενás διά ύγρόν φορτίον θα εξετάζονται δύο περιπτώσεις. 'Η μία με τás δεξαμενás πλήρεις και ή άλλη με τás δεξαμενás κενás.

β) Εάν εις οίανδήποτε κατάστασιν φορτώσεως είναι άναγκαία ή χρησιμοποίησις ύδατίνου έρματος διά τήν συμμόρφωσιν προς τά κριτήρια ευσταθείας δέον νά λαμβάνεται ύπ' όψιν και τό ύδάτινον έρμα, του όποιου πρέπει νά άναφέρονται ή ποσότης και ή θέσις.

γ) Εις όλας τás περιπτώσεις τό φορτίον λαμβάνεται όμοιογενές και όμοιομόρφως κατανεμημένον έκτός εάν ή κατάστασις αύτη δέν συμφωνεί με τήν πρακτικήν χρησιμοποίησιν του πλοίου.

δ) Εις όλας τás περιπτώσεις όπου μεταφέρεται φορτίον επί του καταστρώματος πρέπει νά αναφέρεται εις τήν μελέτην ευσταθείας ένα όμοιογενές βάρος φορτίου καταστρώματος καθώς και τό ύψος τούτου ύπερθεν του καταστρώματος και τών στομιών κυτών.

ε) Εις περίπτωσην έκτελέσεως πλόων εις περιοχás που άναμένεται ανάπτυξις πάγου θα πρέπει νά ύπολογίζονται καταστάσεις με στρώμα πάγου 30 KG/M² επί όριζοντίων έξάλων πλοίου και 7,5 KG/M² επί κατακυρόφων έκτεθειμένων έπιφανειών.

5. 'Η ευστάθεια τών άλιευτικών πλοίων θα εξετάζεται άπαραιτήτως δι' έκάστην τών κατωτέρω καταστάσεων φόρτου :

α) Το πλοϊον εύρίσκεται εις κατάστασιν άναχωρήσεως διά τήν περιοχήν άλιείας με πλήρη φόρτον πετρελαίου, φέοδίων, πάγου, έξαρτημάτων άλιείας κλπ.

β) Το πλοϊον εύρίσκεται εις κατάστασιν άναχωρήσεως από τήν περιοχήν άλιείας με πλήρες φορτίον άλιευμάτων.

γ) Το πλοϊον εύρίσκεται εις κατάστασιν άφίξεως εις τόν λιμένα όπου έδρεύει με 10 % του φόρτου πετρελαίου, έφοδίων κλπ. και με πλήρες φορτίον άλιευμάτων.

δ) Το πλοϊον εύρίσκεται εις κατάστασιν άφίξεως εις τόν λιμένα όπου έδρεύει με 10 % του φόρτου πετρελαίου, έφοδίων κλπ. και με 20 % του πλήρους φορτίου άλιευμάτων.

6. Διά τόν ύπολογισμόν τών καταστάσεων φόρτου τής άνωτέρω παραγράφου 5 θα λαμβάνονται επίσης ύπ' όψιν τά κάτωθι :

α) Το βάρος τών δικτύων μετά του άπορροφουμένου ύδατος και τών άλλων έξαρτημάτων άλιείας τά όποια εύρίσκονται επί του καταστρώματος.

β) Εις όλας τás περιπτώσεις θα ύποτίθεται ότι τό φορτίον είναι όμοιομόρφως κατανεμημένον έκτός εάν αύτό δέν συμφωνεί με τήν πρακτικήν χρησιμοποίησιν του πλοίου.

γ) Εις τás καταστάσεις φόρτου τών άνωτέρω παραγράφων 5 (β) και 5 (γ) πρέπει νά συμπεριλαμβάνεται και τό φορτίον τό όποϊον τοποθετείται άνωθεν του κυρίου καταστρώματος.

δ) Το μεταφερόμενον ύδωρ έρματος πρέπει νά συμπεριλαμβάνεται μόνον άν εύρίσκεται εντός δεξαμενών κι όποιαί προορίζονται ειδικώς διά τόν σκοπόν αυτόν.

7. 'Η μεγίστη έπιτρεπομένη από άπόψεως συνθηκών ευσταθείας έμφορτος ίσαλος τών πλοίων δέν δύναται νά ύπερβαίνη τήν μεγίστην γραμμήν φορτώσεως σύμφωνα με τήν ισχύουσα νομοθεσία «περί γραμμών φορτώσεως».

Άρθρον 7.

Διαγράμματα ευσταθείας.

1. Αί προϋποθέσεις έκπονήσεως του διαγράμματος βασικών καμπυλών ευσταθείας (CROSS CURVES STABILITY) διά τόν προσδιορισμόν τών γενικών κριτηρίων ίκανοποιητικής ευσταθείας τών προβλεπομένων εις τό άρθρον 8 του παρόντος αναφέρονται εις τό Παράρτημα Α.

2. Έκ του διαγράμματος τών βασικών καμπυλών ευσταθείας, θα ύπολογίζεται ή καμπύλη ευσταθείας ήτοι ή σχέσις του μοχλοβραχίονος τής ροπής έπαναφορής συναρτήσιν τής γωνίας έγκαρσίας κλίσεως, δι' έκάστην κατάστασιν φόρτου, ως προβλέπεται εις τό άρθρον 6 του παρόντος. Έκάστη καμπύλη ευσταθείας θα διορθώνεται διά τήν έπίδρασιν έλευθέρων έπιφανειών ύγρών συμφώνως προς τό Παράρτημα Β.

3. Εις έκάστην καμπύλην ευσταθείας θα όρίζονται τά κάτωθι στοιχεία :

α) Το μέγεθος του μεγίστου μοχλοβραχίονος ροπής έπαναφορής (GZMAX) καθώς και ή τιμή τής άντιστοίχου γωνίας κλίσεως ΘΜ.

β) 'Η τιμή τής γωνίας Θν εις τήν όποιαν ό μοχλοβραχίων τής ροπής έπαναφορής μηδενίζεται (Θν = 0°).

γ) 'Η τιμή του άρχικοϋ μετακεντρικοϋ ύψους επί τής καθέτου εις τήν γωνίαν τών 57,3 μοιρών. 'Η εύθεια ή συνδέουσα τό σημείον τούτο με τήν άρχήν τών άξόνων δέον όπως είναι έφαπτομένη εις τήν άρχήν τής καμπύλης τών μοχλοβραχιόνων έπαναφορής (GZ).

Άρθρον 8.

Γενικά κριτήρια ίκανοποιητικής ευσταθείας.

1. Τά γενικά κριτήρια ίκανοποιητικής ευσταθείας τών φορτηγών πλοίων συμπεριλαμβανομένων και τών νέων Φ/Γ-Ο/Γ έχουν ως κάτωθι :

α) Το άρχικόν μετακεντρικόν ύψος, δέον νά είναι μεγαλύτερον τών 0,15 μέτρων.

β) 'Η γωνία ΘΜ του μεγίστου μοχλοβραχίονος έπαναφορής περί τής όποιας ή παράγρ. 3(α) του άρθρου 7, δέον νά είναι κατá προτίμησιν μεγαλυτέρα τών 30°, αλλά όπωσδήποτε όχι μικροτέρα τών 25°.

γ) 'Ο μοχλοβραχίων GZ δέον νά ἔχη τιμήν τουλάχιστον 0,20μ. εἰς γωνίαν μεγαλύτεραν ἢ ἴσην τῶν 30 μοιρῶν.

δ) Τὸ ἐμβαδὸν κάτωθι τῆς καμπύλης τοῦ μοχλοβραχίονος ἐπαναφορᾶς GZ δέον νά εἶναι μεγαλύτερον :

(ι) Τῶν 0,055 μέτρων-ἀκτινίων μέχρι τῆς γωνίας $\Theta = 30^\circ$.

(ιι) Τῶν 0,09 μέτρων-ἀκτινίων μέχρι τῆς γωνίας $\Theta = 40^\circ$, ἢ τῆς γωνίας κατακλίσεως ΘF ἐφ' ὅσον αὕτη εἶναι μικρότερα τῶν 40° .

ε) Ἐπιπροσθέτως ἡ ἐπιφάνεια κάτωθεν τῆς καμπύλης μοχλοβραχίονος ἐπαναφορᾶς μεταξύ τῶν γωνιῶν κλίσεως 30° καὶ 40° ἢ μεταξύ τῶν γωνιῶν 30° καὶ ΘF , ἂν ἡ γωνία αὕτη εἶναι μικρότερα τῶν 40° , δὲν πρέπει νά εἶναι μικρότερα ἀπὸ 0,03 μέτρα-ἀκτίνα.

στ) Εἰδικῶς διὰ τὰ νέα Φ/Γ - O/Γ ἀνοικτοῦ τύπου τὰ ὁποῖα ἐκτελοῦν πλόας περιορισμένης ἐκτάσεως ταῦτα θὰ συμμορφοῦνται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις εὐσταθείας αἱ ὁποῖαι προβλέπονται διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ ὀχηματαγωγὰ ἀνοικτοῦ τύπου τὰ ὁποῖα ἐκτελοῦν πλόας περιορισμένης ἐκτάσεως.

2. Εἰδικῶς διὰ τὰ ὑπάρχοντα φορτηγὰ ὀχηματαγωγὰ ἀνοικτοῦ τύπου τὰ ὁποῖα ἐκτελοῦν πλόες ἐσωτερικοῦ τὰ κριτήρια ἱκανοποιητικῆς εὐσταθείας ἔχουν ὡς κάτωθι :

α) Τὸ ἀρχικὸν μετακεντρικὸν ὕψος δέον νά εἶναι μεγαλύτερον τῶν 0,35 μέτρων.

β) Ἡ γωνία ΘM τοῦ μεγίστου μοχλοβραχίονος ἐπαναφορᾶς περὶ τῆς ἢ παράγραφος 3(α) τοῦ ἄρθρου 7, δέον νά εἶναι κατὰ προτίμησιν μεγαλύτερα τῶν 20° , ἀλλὰ ὅπωςδὴποτε ὄχι μικρότερα τῶν 15° .

γ) 'Ο μοχλοβραχίων ἐπαναφορᾶς (GZ) δέον νά ἔχη τιμήν τουλάχιστον 0,20 μέτρα εἰς γωνίαν μεγαλύτεραν ἢ ἴσην τῶν 30° .

δ) Τὸ ἐμβαδὸν κάτωθι τῆς καμπύλης τοῦ μοχλοβραχίονος ἐπαναφορᾶς GZ δέον νά εἶναι μεγαλύτερον :

(1) Τῶν 0,15 μέτρων-ἀκτινίων μέχρι τῆς γωνίας $\Theta = 30^\circ$.

(2) Τῶν 0,20 μέτρων-ἀκτινίων μέχρι τῆς γωνίας $\Theta = 40^\circ$, ἢ τῆς γωνίας κατακλίσεως ΘF ἐφ' ὅσον αὕτη εἶναι μικρότερα τῶν 40° .

ε) Ἐπιπροσθέτως, ἡ ἐπιφάνεια κάτωθι τῆς καμπύλης τοῦ μοχλοβραχίονος ἐπαναφορᾶς (GZ) μεταξύ τῶν γωνιῶν κλίσεως 30° καὶ 40° ἢ μεταξύ τῶν γωνιῶν 30° καὶ ΘF ἂν ἡ γωνία αὕτη εἶναι μικρότερη τῶν 40° , δὲν πρέπει νά εἶναι μικρότερα τῶν 0,02 μέτρων-ἀκτινίων.

Τὰ πλοῖα τῆς παρούσης παραγράφου δὲν θὰ ἀποπλέουν ἂν αἱ ἐπικρατοῦσαι ἢ ἀναμενόμεναι νά ἐπικρατήσουν καιρικαὶ συνῶνται συμφώνως πρὸς τὸ ἐν ἰσχύϊ δελτίον τῆς Ε.Μ.Υ. εἶναι τοιαῦτα ὥστε ἡ ἔντασις τοῦ ἀνέμου νά εἶναι μεγαλύτερα τοῦ 6 τῆς κλίμακος BEAUFORT.

στ) Εἰδικῶς διὰ τὰ ὑπάρχοντα Φ/Γ - O/Γ ἀνοικτοῦ τύπου τὰ ὁποῖα ἐκτελοῦν πλόας περιορισμένης ἐκτάσεως ἐφαρμόζεται ἡ παράγραφος 1(στ) τοῦ παρόντος ἄρθρου.

3.α) Τὰ γενικὰ κριτήρια ἱκανοποιητικῆς εὐσταθείας ἀλιευτικῶν πλοίων εἶναι τὰ αὐτὰ ὡς εἰς ἀνωτέρω παράγραφον 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου πλὴν τοῦ ἀρχικοῦ μετακεντρικοῦ ὕψους τὸ ὁποῖον πρέπει νά εἶναι μεγαλύτερον τῶν 0,35 μέτρων. Διὰ ἀλιευτικὰ μήκους ἄνω τῶν 70 μέτρων τοῦτο δύναται μειωθῆναι μέχρι 0,15μ.

β) Διὰ ἀλιευτικὰ πλοῖα μήκους 12 μέχρι 50μ. τὰ ὁποῖα διαθέτουν κλειστὸν κατάστρωμα εἶναι δυνατόν ἀντὶ τῶν ἀπαιτήσεων τῆς ἀνωτέρω παραγράφου 1 νά χρησιμοποιηθῇ ἡ ἀκόλουθος σχέσις διὰ τὸ ἐλάχιστον ἀπαιτούμενον μετακεντρικὸν ὕψος (GM) δι' ὅλας τὰς καταστάσεις λειτουργίας τοῦ πλοίου.

$(GM)_{\min} = 0,53 + 2B[(0,075 - 0,37) \times (F/B) + 0,82 (F/B)^2 - 0,014 (B/D) - 0,032 Ls/L]$ εἰς μέτρα ὅπου :

$L =$ Μῆκος τοῦ πλοίου εἰς μέτρα ἐπὶ τῆς ἰσάλου πλήρους φόρτου.

$Ls =$ Πραγματικὸν μῆκος κλειστῶν ὑπερκατασκευῶν εἰς μέτρα ἐκτεινομένων ἀπὸ πλευρᾶς εἰς πλευράν τοῦ πλοίου.

$B =$ Μέγιστον πλάτος τοῦ πλοίου εἰς μέτρα ἐπὶ τῆς ἰσάλου πλήρους φόρτου.

$D =$ Κοῖλον τοῦ πλοίου εἰς μέτρα μετρούμενον εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὴν πλευράν κατακορύφως ἀπὸ τὴν ἄνω ὕψιν τῆς τρύπιδος μέχρι τὴν κορυφὴν τοῦ ἀνωτέρω συνεχοῦς καταστρώματος.

$F =$ Ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων εἰς μέτρα, μετρούμενον κατακορύφως ἀπὸ τὴν ἰσαλον μέχρι τὴν κορυφὴν τοῦ ἀνωτέρω συνεχοῦς καταστρώματος εἰς τὴν πλευράν.

Ἡ ἀνωτέρω σχέσις ἔχει ἐφαρμογὴν διὰ πλοῖα ἔχοντα :

(1) F/B μεταξύ 0,02 καὶ 0,2.

(2) Ls/L μικρότερον ἀπὸ 0,60.

(3) B/D μεταξύ 1,75 καὶ 2,15.

(4) Σιμότητα κατὰ τὸ διάμηκες τουλάχιστον ἴσην ἢ μεγαλύτεραν τῆς προδιαγραφομένης ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 38(8) τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως τοῦ 1966.

(5) Ὑψος ὑπερκατασκευῆς τὸ ὁποῖον συμπεριλαμβάνεται εἰς τοὺς ὑπολογισμοὺς ὄχι μικρότερον τῶν 1,8 μέτρων.

— Διὰ πλοῖα ἔχοντα παραμέτρους ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω ὁρίων ἢ σχέσις πρέπει νά ἐφαρμόζεται με μεγαλύτερη προσοχήν.

— Ἡ σχέσις τῆς παρούσης παραγράφου 3(β) δὲν θεωρεῖται ὡς ὑποκατάστατον τῶν ἀπαιτήσεων τῆς παραγράφου 1, ἀλλὰ δύναται νά χρησιμοποιηθῇ μόνον ὅταν δὲν διατίθενται τὰ ἀναγκαῖα στοιχεῖα δι' ἐφαρμογὴν τῶν ἀπαιτήσεων τῆς παραγράφου 1.

— Ἡ ὑπολογισθεῖσα με τὴν ἀνωτέρω σχέσιν τιμὴν τοῦ μετακεντρικοῦ ὕψους (GM) πρέπει νά εἶναι μικρότερα ἀπὸ τὰς πραγματικὰς τιμὰς τοῦ GM τοῦ πλοίου εἰς ὅλας τὰς καταστάσεις λειτουργίας.

4. Ἀπαντα ἀνωτέρω ἐν παραγράφοις 1,2 καὶ 3 τοῦ παρόντος ἄρθρου κριτήρια ἱκανοποιητικῆς εὐσταθείας δέον νά ἐπαληθεύωνται εἰς ἐκάστην περίπτωσιν φόρου ὡς προβλέπεται εἰς τὸ ἄρθρον 6.

5. Ἡ γωνία κατακλίσεως (ΘF) εἶναι ἡ γωνία ἐγκαρσίας κλίσεως εἰς τὴν ὁποίαν ἐμβαπτίζονται τὰ ἀνοίγματα τοῦ σκάφους, τῶν ὑπερκατασκευῶν ἢ τῶν ὑπερστεγασμάτων, τὰ ὁποῖα δὲν ἔχουν καιροστεγῇ μέσα κλεισίματος.

6. Εἰς τὰς περιπτώσεις μεταφορᾶς φορτίου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, τοῦ ὁποίου τὸ ὕψος τῆς πλευρικῆς ἐπιφανείας ἀπὸ τὴν ἔμφορτον ἰσαλον ἕως τὸ ἀνώτατον σημεῖον αὐτοῦ ὑπερβαίνει τὸ 30 % τοῦ μεγίστου πλάτους τοῦ πλοίου, ἡ δυναμικὴ εὐστάθεια τῶν πλοίων θὰ ἐξετάζεται εἰδικῶς κατὰ τὴν περίπτωσιν καὶ συμφώνως πρὸς τὰς ὁδηγίας τῆς Ε.Ε.Π.

*Ἀρθρον 9.

Πλοῖα μεταφέροντα σιτηρὰ ἢ μεταλλεύματα.

Ἡ εὐστάθεια πλοίων μεταφερόντων σιτηρὰ ἢ μεταλλεύματα θὰ ἀξιολογῆται ἐπιπροσθέτως καὶ ἐπὶ τῇ βάσει τῶν σχετικῶν διατάξεων τῶν ἰσχυόντων Κανονισμῶν περὶ μεταφορᾶς σιδηρῶν ἢ μεταλλευμάτων.

*Ἀρθρον 10.

Ἀπαιτήσεις εὐσταθείας φορτηγῶν πλοίων μήκους μέχρι 15 μέτρων.

Ἡ ἐξασφάλισις ἐπαρκοῦς εὐσταθείας εἰς φορτηγὰ πλοῖα μήκους μέχρι 15 μέτρων ἀποτελεῖ ὑποχρέωσιν καὶ εὐθύνην τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ἀσκούντων τὴν διακυβέρνησιν τῶν ἐν λόγῳ πλοίων.

*Ἀρθρον 11.

Ἀπαιτήσεις εὐσταθείας φορτηγῶν πλοίων μήκους 15 μέτρων μέχρι 100 μέτρων χωρητικότητος μέχρι καὶ 500 κοχ.

1. Ἡ εὐστάθεια τῶν πλοίων τούτων θεωρεῖται ἱκανοποιητική ἐφ' ὅσον ἐξασφαλίζεται ἡ συμμόρφωσις τοῦ πλοίου πρὸς τὰ γενικά κριτήρια εὐσταθείας ὡς ταῦτα προβλέπονται ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 8.

2. Δι' ὑπάρχοντα πλοῖα, μεταφέροντα φορτία ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, ἡ εὐστάθεια δύναται νὰ θεωρῇται ὡς ἱκανοποιητική, ἐφ' ὅσον τὸ ἀρχικὸν μετακεντρικὸν ὕψος, εἰς ἀπάσας τὰς περιπτώσεις φόρτου ὡς προβλέπονται εἰς τὸ ἄρθρον 6, εἶναι μεγαλύτερον τῶν 0,25 μέτρων.

Εἰς τ' ἀνωτέρω ἐφ' ὅσον δὲν διατίθενται ἐπαρκῆ στοιχεῖα διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς εὐσταθείας, δὲν ἐπιτρέπεται νὰ φορτώσουν φορτίον ἐπὶ τοῦ καταστρώματος παρὰ μόνον ἐὰν διαπιστοῦται πρὸ τοῦ ἀπόπλου ἡ ὑπαρξίς ἐπαρκοῦς εὐσταθείας. Διὰ τὰ πλοῖα ταῦτα γίνεται ἀποδεκτὴ ἡ διαπίστωσις τῆς εὐσταθείας διὰ τῆς μεθόδου μετρήσεως τῆς περιόδου διατοιχισμού τοῦ πλοίου πρὸ τοῦ ἀπόπλου δι' ἐκτέλεσιν συγκεκριμένου ταξιδίου, ὡς προβλέπεται ὑπὸ τοῦ Παραρτήματος Γ.

Ἄρθρον 12.

Ἀπαιτήσεις εὐσταθείας φορτηγῶν πλοίων μήκους 15 μέχρι 100 μέτρων χωρητικότητος ἄνω τῶν 500 κοχ.

1. Ἡ εὐστάθεια τῶν πλοίων τούτων θεωρεῖται ὡς ἱκανοποιητική, ἐφ' ὅσον ἐξασφαλίζεται ἡ συμμόρφωσις τοῦ πλοίου πρὸς τὰ γενικά κριτήρια εὐσταθείας, ὡς ταῦτα προβλέπονται ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 8.

2. Δι' ὑπάρχοντα πλοῖα, ἡ εὐστάθεια θεωρεῖται ἱκανοποιητική, ἐφ' ὅσον τὸ ἀρχικὸν μετακεντρικὸν ὕψος εἰς ἀπάσας τὰς περιπτώσεις φόρτου ὡς προβλέπεται εἰς τὸ ἄρθρον 6, εἶναι μεγαλύτερον τῶν 0,25 μ.

Ἄρθρον 13.

Ἀπαιτήσεις εὐσταθείας πλοίων μήκους 15 μέτρων μέχρι 100 μέτρ. μεταφερόντων φορτίον ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

1. Διὰ πλοῖα μεταφέροντα ξυλείαν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τὸ φορτίον τοποθετεῖται διαμήκως μεταξὺ τῶν ὑπερκατασκευασμάτων καὶ ἐκτείνεται ἐγκαρσίως μέχρι τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου καὶ στερεοῦται ἀσφαλῶς, ὥστε, νὰ μὴν μετακινῇται ὑπὸ μεγάλης γωνίας κλίσεως, τὰ ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 8 καθοριζόμενα γενικά κριτήρια δύνανται νὰ τροποποιῶνται ὡς ἀκολουθῶς :

α) Τὸ ἀρχικὸν μετακεντρικὸν ὕψος δέον νὰ εἶναι μεγαλύτερον τῶν 0,10 μέτρων.

β) Ἡ μεγίστη τιμὴ τοῦ μοχλοβραχίονος ροπῆς ἐπαναφορᾶς GZ δέον νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 0,25 μ.

γ) Τὸ ἐμβαδὸν κάτωθι τῆς καμπύλης μοχλοβραχίονος GZ ροπῆς ἐπαναφορᾶς δέον νὰ εἶναι μεγαλύτερον τῶν 0,08 μέτρων ἀκτινίων μέχρι τῆς γωνίας $\Theta = 40^\circ$ ἢ τῆς γωνίας Θ_F ἐφ' ὅσον αὕτη εἶναι μικρότερα.

δ) Καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ τὸ μετακεντρικὸν ὕψος δέον νὰ παραμένῃ θετικὸν μετὰ τὴν διόρθωσιν διὰ τὰς ἐλευθέρας ἐπιφανείας τῶν δεξαμενῶν λαμβανομένης ἐπίσης ὑπ' ὅψιν καὶ τῆς ἀπορροφῆσεως ὕδατος ὑπὸ τοῦ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτίου εἰς ποσοστὸν κατὰ βάρους ἴσον πρὸς τὸ 10% τοῦ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτίου.

2. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν πλοίων τούτων αἱ ὑπὸ ἐξέτασιν καταστάσεις φορτώσεως πλοίου ἐπιπροσθέτως τῶν ὑπὸ τῶν παραγρ. 3 καὶ 4 τοῦ ἄρθρου 6 προβλεπομένων θὰ λαμβάνονται ἐπίσης ὑπ' ὅψιν :

α) Πλοῖον εἰς κατάστασιν ἀναχωρήσεως, ἔμφορτον μέχρι τῆς ἰσάλου εἰς τὸ βύθισμα θέρους ξυλείας, τοῦ φορτίου θεωρουμένου ὁμοιογενῶς κατανεμημένου ἐντὸς τῶν κυτῶν καὶ ἐπιπροσθέτως φορτίον ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, καθοριζομένου βάρους καὶ θέσεως. Αἱ δεξαμεναὶ καυσίμων καὶ ὕδατος ὡς καὶ αἱ ἀποθήκαι ἐφοδίων δέον νὰ εἶναι πλήρεις.

β) Πλοῖον εἰς κατάστασιν ἀφίξεως μετὰ φορτίου ὡς ἀνωτέρω ἀλλὰ τὰ καύσιμα, τὸ ὕδωρ καὶ τὰ ἐφόδια ἔχουν καταναλωθῇ κατὰ ποσοστὸν 90% ἐπιπροσθέτως δὲ τὸ

βάρος τοῦ φορτίου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἔχει αὐξηθῇ κατὰ ποσοστὸν 10% λόγῳ τῆς ἀπορροφῆσεως ὑγρασίας.

Ἄρθρον 14.

Ἀπαιτήσεις εὐσταθείας φορτηγῶν πλοίων μήκους ἄνω τῶν 100 μέτρων.

1. Εἰς τὰ πλοῖα ταῦτα δὲν καθορίζονται εἰδικὰ κριτήρια εὐσταθείας πλὴν ὅμως εἶναι ἀπαραίτητος ἡ κατὰ τὸ ἄρθρον 9 καὶ τὰ λοιπὰ ἄρθρα τοῦ παρόντος ὑπαρξίς ἐπαρκῶν στοιχείων εὐσταθείας, ἀποτελεσμάτων πειράματος εὐσταθείας, βασικῶν καμπυλῶν εὐσταθείας, μελέτης εὐσταθείας κλπ., πρὸς κατατοπισμὸν καὶ ἐνημέρωσιν τοῦ Πλοιάρχου θεωρημένων ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. ἢ Νηογνώμονος. Γενικώτερα θὰ πρέπει νὰ ἐξασφαλίζεται ἐπαρκῆς εὐστάθεια εἰς ὅλας τὰς καταστάσεις φόρτου.

2. Εἰς τὰς περιπτώσεις μεταφορᾶς φορτίου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ ὁποῖου τὸ ὕψος τῆς πλευρικῆς ἐπιφανείας ἀπὸ τὴν ἔμφορτον ἴσαλον ἕως τὸ ἀνώτατον σημεῖον αὐτοῦ ὑπερβαίνει τὸ 30% τοῦ μεγίστου πλάτους τοῦ πλοίου, ἡ δυναμικὴ εὐστάθεια τῶν πλοίων θὰ ἐξετάζεται εἰδικῶς κατὰ περίπτωσιν καὶ συμφώνως πρὸς τὰς ὁδηγίας τῆς Ε.Ε.Π.

Ἄρθρον 15.

Ἀπαιτήσεις εὐσταθείας ρυμουλκῶν.

1. Ἡ εὐστάθεια τῶν πλοίων τούτων θεωρεῖται ὡς ἱκανοποιητική ἐφ' ὅσον εἰς πᾶσαν κατάστασιν φορτώσεως ἱκανοποιῶνται τὰ ἀκόλουθα κριτήρια :

α) Τὸ μετακεντρικὸν ὕψος εἰς ὅλας τὰς καταστάσεις φόρτου θὰ εἶναι τοῦλάχιστον ἴσον πρὸς τὸ προκύπτον ἀπὸ τὴν κατωτέρω σχέσιν :

$$GM = \frac{N \cdot X \cdot (SHP \cdot X \cdot D)^{2/3} \cdot X \cdot S \cdot X \cdot H}{25 \cdot X \cdot \Delta \cdot X \cdot (F/B)} \quad \text{εἰς μέτρα.}$$

Ὅπου : N = ἀριθμὸς ἐλικῶν.

SHP = Ἰπποδύναμις ἐκάστου ἐλικοφόρου ἄξονος πρὸς τὴν ἐπὶ τοῦ ὀπισθοκινητή τριβῆς.

D = Διάμετρος ἐλικῶς εἰς μέτρα.

S = Ὁ λόγος τῆς προβολῆς τῆς ἐπιφανείας τοῦ δίσκου τῆς ἐλικῶς ἐπὶ τοῦ πηδαλίου ἐστραμένου κατὰ 45° διὰ τῆς συνολικῆς ἐπιφανείας τοῦ δίσκου τῆς ἐλικῶς.

H = Κατακόρυφος ἀπόστασις εἰς μέτρα μεταξὺ τοῦ κέντρου τοῦ ἐλικοφόρου ἄξονος καὶ τοῦ κόρακος ἢ τοῦ μέσου κίονος ρυμουλκῆσεως.

Δ = Ἐκτόπισμα τοῦ πλοίου εἰς μετρικοὺς τόνους.

F = Ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων κατὰ μῆκος τοῦ πλοίου εἰς μέτρα.

B = Μέγιστον πλάτος τοῦ πλοίου εἰς μέτρα.

β) Ἡ ἐπιφάνεια τῆς ἐφεδρικῆς δυναμικῆς εὐσταθείας (ἐπιφάνεια μεταξὺ τῶν καμπυλῶν τῶν μοχλοβραχίωνων ἀνορθώσεως καὶ κλίσεως πρὸς τὰ δεξιά τοῦ πρώτου σημείου τομῆς αὐτῶν) μέχρι τὴν γωνίαν τῶν 40° ἢ τὴν γωνίαν κατακλίσεως οἷα σὴν ποτε εἶναι μικρότερα δέον νὰ εἶναι κατ' ἐλάχιστον 0,09 μέτρα-ἀκτίνα.

Ἡ καμπύλη τοῦ μοχλοβραχίονος κλίσεως θὰ σχεδιάζεται βάσει τοῦ τύπου $F = \frac{1}{2} (H-T/2) P/\Delta + \text{συν } \theta$.

Ἐθνα : F = Ὁ μοχλοβραχίων κλίσεως εἰς μέτρα.

H = Τὸ ὕψος τοῦ κόρακος ἢ τοῦ κίονος ρυμουλκῆσεως ἐκ τῆς τρύπιδος εἰς μέτρα.

T = Τὸ μέσον βύθισμα τοῦ πλοίου εἰς μέτρα.

P = Ἡ μεγίστη δύναμις ἐλξεως τοῦ πλοίου, εἰς τόνους.

Δ = Τὸ ἐκτόπισμα τοῦ πλοίου εἰς τόνους.

"Οπου η μέγιστη δύναμις ἔλξεως δὲν εἶναι ἐπακριβῶς γνωστή, θὰ ὑπολογίζεται ἐκ τοῦ τύπου : $P = BHP/75$.

"Οπου BHP εἶναι ἡ μέγιστη ἱπποδύναμις πέδης τῶν μηχανῶν προώσεως.

γ) Ἡ γωνία εἰς τὴν ὁποίαν ὁ μοχλοβραχίων ἐπαναφορᾶς λαμβάνει τὴν μέγιστην τιμὴν του πρέπει νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 25°.

δ) Ἡ γωνία μηδενικοῦ μοχλοβραχίου ἐπαναφορᾶς πρέπει νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 50°.

2. Εἰς ὑπάρχοντα ρυμουλκὰ πλοῖα ἐνθα δὲν ὑφίστανται ἐπαρκῆ στοιχεῖα εὐσταθείας διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ὑπολογισμῶν τούτων δύναται νὰ ἐκτελεῖται οὐσιαστικὸν πείραμα εὐσταθείας τοῦ πλοίου ὄντος κατὰ προτίμησιν εἰς τὴν κατάστασιν ἐλάχιστου φόρτου λειτουργίας καὶ διὰ τῆς ἐφαρμογῆς ἐγκαρσίας ροπῆς κλίσεως τῆς προκυπτούσης ἐκ τοῦ τύπου :

$$M = F \times P$$

"Ενθα : $F =$ Ὁ μοχλοβραχίων κλίσεως ὡς οὗτος ὑπολογίζεται ἐκ τοῦ τύπου τοῦ ἀνωτέρω ἔδαφίου 1(β) διὰ γωνίαν $\Theta = 0^\circ$.

$P =$ Ἡ μέγιστη δύναμις ἔλξεως τοῦ πλοίου εἰς τόνονους ὡς αὕτη θὰ ὑπολογίζεται ὡς ἐν τῷ προηγούμενῳ ἔδαφίῳ 1(β).

Ἡ ἐκτέλεσις τοῦ οὐσιαστικοῦ πειράματος εὐσταθείας γίνεται παρουσία ἐκπροσώπων τῆς Ε.Ε.Π. ἢ Τ.Κ.Ε.Ε.Π. ἢ τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς.

Ὡς κριτήριον ἱκανοποιητικῆς εὐσταθείας θὰ θεωρῆται ἡ μὴ βύθισις τῆς ἀκμῆς τοῦ καταστρώματος ἐκ τῆς δημιουργουμένης ἐγκαρσίας κλίσεως τοῦ πλοίου.

3. Ἀναλόγως πρὸς τὸ εἶδος τῶν ἐκτελουμένων πλῶων τὰ ρυμουλκὰ πλοῖα θὰ συμμορφοῦνται πρὸς τὰς ἀκολουθοῦσας ἀπαιτήσεις :

α) Τὰ ἐκτελοῦντα πλώας καὶ ρυμουλκήσεις ἐξωτερικοῦ πρὸς ἅπαντα τὰ κριτήρια τῶν ἀνωτέρω παραγράφων τοῦ παρόντος ἄρθρου καὶ θὰ πρέπει νὰ εἶναι ἐφοδιασμένα με θεωρημένα στοιχεῖα εὐσταθείας πρὸς ὑποβοήθησιν τοῦ πλοιάρχου ἐφ' ὅσον εἶναι ἄνω τῶν 150 κοχ.

β) Τὰ ἐκτελοῦντα πλώας καὶ ρυμουλκήσεις ἐσωτερικοῦ πρὸς τὰ κριτήρια τῶν ἀνωτέρω παραγράφων 1(α), 1(β) καὶ 1(γ) ἢ προκειμένου περὶ ὑπαρχόντων πλοίων στερουμένων στοιχείων εὐσταθείας ταῦτα θὰ συμμορφοῦνται πρὸς τὰ κριτήρια τῆς ἀνωτέρω παραγράφου 2.

γ) Τὰ ἐκτελοῦντα πλώας καὶ ρυμουλκήσεις ἐντὸς καὶ πέραν λιμένος πρὸς τὸ κριτήριον τῆς ἀνωτέρω παραγράφου 1(α) ἢ πρὸς τὸ κριτήριον τῆς ἀνωτέρω παραγράφου 2 προκειμένου περὶ ὑπαρχόντων πλοίων στερουμένων στοιχείων εὐσταθείας.

Ἄρθρον 16.

Κριτήρια εὐσταθείας νέων καὶ ὑπαρχόντων ἁλιευτικῶν πλοίων.

1. Ἡ εὐστάθεια ἁλιευτικῶν πλοίων θεωρεῖται ἱκανοποιητικὴ ἐφ' ὅσον ἐξασφαλίζεται μετὰ τὴν συμμόρφωσιν πρὸς τὰ γενικὰ κριτήρια εὐσταθείας τοῦ ἄρθρου 8 τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

2. Δι' ὑπάρχοντα ἁλιευτικὰ πλοῖα ἡ εὐστάθεια δύναται νὰ θεωρῆται ὡς ἱκανοποιητικὴ, ἐφ' ὅσον τὸ ἀρχικὸν μετακεντρικὸν ὕψος εἰς ἀπάσας τὰς περιπτώσεις φόρτου, ὡς προβλέπεται εἰς τὸ ἄρθρον 6, εἶναι μεγαλύτερον τῶν 0,40 μέτρων.

Εἰς τ' ἀνωτέρω πλοῖα ἐφ' ὅσον δὲν διατίθενται ἐπαρκῆ στοιχεῖα διὰ τὸν ὑπολογισμόν τῆς εὐσταθείας, δύναται νὰ ἐκτελεῖται δοκιμὴ εὐσταθείας ἀντὶ τοῦ πειράματος εὐσταθείας διὰ μετρήσεως τοῦ χρόνου διατοιχισμού εἰς ἐκάστην περίπτωσην φορτώσεως καὶ πού τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου. Ὁ τρόπος τῆς δοκιμῆς αὐτῆς διὰ πλοῖα μήκους κάτω τῶν 70 μέτρων, περιγράφεται εἰς τὸ Παράρτημα Γ.

3. Ἡ ἐξασφάλισις ἐπαρκῶς εὐσταθείας νέων ἁλιευτικῶν πλοίων μήκους κάτω τῶν 12 μέτρων καὶ ὑπαρχόντων ἁλιευ-

τικῶν μήκους κάτω τῶν 24 μέτρων ἀποτελεῖ ὑποχρεωσιν καὶ εὐθὺνην τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ἀσκούντων τὴν διακυβέρνησιν τῶν ἐν λόγω πλοίων.

Ἄρθρον 17.

Ἐφοδιασμὸς τοῦ πλοίου διὰ στοιχείων εὐσταθείας.

1. Ὁ ἐφοδιασμὸς τοῦ πλοίου διὰ τῶν συμφώνως πρὸς τὸν παρόντα Κανονισμόν ἀπαιτουμένων στοιχείων ἢ μελετῶν εὐσταθείας, ἀποτελεῖ ἀπαραίτητον προϋπόθεσιν διὰ τὴν ἐκδοσιν ἢ ἀνανέωσιν τῶν Πιστοποιητικῶν Ἀσφαλείας Κατασκευῆς ἢ τοῦ Πρωτοκόλλου Γενικῆς Ἐπιθεωρήσεως τοῦ πλοίου.

2. Ἐφ' ὅσον τὰ Πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας ἐκδίδονται ὑπὸ ἐξουσιοδοτημένου Νηογνώμονος οὗτος ὑποχρεοῦται νὰ ἀποστείλλῃ εἰς Ε.Ε.Π. ἀντίγραφον τῶν σχετικῶν στοιχείων ἢ μελετῶν εὐσταθείας.

3. Ὁ Πλοίαρχος τοῦ πλοίου θὰ ἐφοδιάζεται, μερίμνη τοῦ πλοιοκτήτου, καὶ θὰ τηρῇ ἐν τῷ πλοίῳ θεωρημένον παρὰ τῆς Ε.Ε.Π. ἢ τοῦ ἐξουσιοδοτημένου Νηογνώμονος ἀντίγραφον στοιχείων καὶ μελετῶν εὐσταθείας ὑπὸ μορφὴν ἐνιαιίου ἐγχειριδίου. Πλέον τῶν ἀνωτέρω, ὁ Πλοίαρχος δέον νὰ ἐφοδιάζεται μερίμνη τοῦ πλοιοκτήτου δι' ὅλων τῶν ἀπαιτουμένων τυχόν συμπληρωματικῶν στοιχείων καὶ οδηγιῶν, ἵνα οὗτος δύναται νὰ καθοδηγῆται διὰ τρόπου ταχέως καὶ ἀπλοῦ ἐπὶ τῆς εὐσταθείας τοῦ πλοίου διὰ τὰς διαφόρους καταστάσεις φόρτου καὶ συνθήκας ὑπηρεσίας.

Ἄρθρον 18.

Γενικαὶ προφυλάξεις ἐναντὶ ἀνατροπῆς.

1. Οἱ Πλοίαρχοι ὑποχρεοῦνται, ὅπως ἐπιδεικνύουν σύνεσιν καὶ ὁρθὴν ἐπαγγελματικὴν ναυτικὴν ἀντίληψιν, λαμβάνοντες ὑπ' ὄψιν κατὰ τὸν πλοῦν τὴν ἐποχὴν τοῦ ἔτους, τὴν γεωγραφικὴν περιοχὴν τοῦ πλοῦ, τὴν πρόγνωσην τοῦ καιροῦ καὶ νὰ λαμβάνουν ἐπίσης τὰ ὑπὸ τῶν περιστάσεων ἐπιβαλλόμενα μέτρα σχετικῶς μετὰ τὴν ταχύτητα καὶ τὴν ἀκολουθητέαν πορείαν τοῦ πλοίου.

2. Δέον ὅπως ἐπιδιώκεται ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου ἡ καλὴ στοιβάσις τοῦ φορτίου ὡς καὶ ἡ κατάλληλος κατανομή του εἰς τὰ κύτῃ προκειμένου νὰ ἐξασφαλίζονται ἱκανοποιητικαὶ συνθήκαι εὐσταθείας. Ἐφ' ὅσον καθίσταται ἀναγκαῖον, ἡ ποσότης τοῦ φορτίου θὰ ἐλαττοῦται ἵνα καλύπτονται αἱ ἀπαιτήσεις ἐρματισμοῦ, ἀποφευγομένου κατὰ τὸ δυνατόν τοῦ ἐρματισμοῦ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ.

3. Πάντοτε πρὸ τοῦ ἀπόπλου δέον νὰ λαμβάνεται ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου μέριμνα διὰ τὴν ἐκάστοτε ἀπαιτουμένην ἐχμασιν τοῦ φορτίου, εἰς τρόπον ὥστε νὰ μειοῦται εἰς τὸ ἐλάχιστον αἱ πιθανότητες διαμήκους ἢ ἐγκαρσίας μετακινήσεως κατὰ τὸν πλοῦν, λόγῳ τῶν ἀναπτυσσομένων ἐπιταχύνσεων ἐκ τῆς προνεύσεως καὶ τοῦ διατοιχισμού τοῦ πλοίου ἐν θαλάσσοις.

4. Εἰδικῶς διὰ τὰ ἁλιευτικὰ πλοῖα.

α) Πρέπει νὰ προβλέπωνται θυρίδες ἐκροῆς εἰς τὸ δώφρακτον τοῦ πλοίου, αἱ διαστάσεις τῶν ὁποίων περιγράφονται εἰς τὸ Παράρτημα Δ' καὶ αἱ ὁποῖαι εὐθὺνη τοῦ Πλοιάρχου δέον ὅπως εὐρίσκωνται εἰς καλὴν κατάστασιν λειτουργίας καὶ ἀπληλαγμένοι παντὸς ἐμποδίου.

β) Πρέπει νὰ τηροῦνται τὰ ἐλάχιστα ὕψη κατωφλίων θυρῶν καὶ καθόδων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ πλοίου τὰ ὁποῖα δίδονται εἰς τὸ Παράρτημα Ε'.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'.

Προϋποθέσεις ἐκπρόνσεως διαγράμματος βασικῶν καμπυλῶν εὐσταθείας.

Κατὰ τὴν ἐκπρόνσην τοῦ ὡς ἄνω διαγράμματος πλέον τῆς γάστρας τοῦ πλοίου λαμβανομένης μέχρι τοῦ καταστρώματος ἐξάλων, δύναται νὰ συμπεριληφθοῦν καί, κλεισταὶ ὑπερκατασκευαὶ καὶ ὑπερστεγάσματα μέχρι τοῦ δευτέρου καταστρώματος, ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος ἐξάλων.

Υπερκατασκευαί και υπερστεγάσματα θεωρούνται ως κλειστά ἐφ' ὅσον ἔχουν:

(α) Κλειστά διαφράγματα ἐπαρκoῦς ἰσχυρᾶς κατασκευῆς
(β) Ἀνοίγματα εἰσόδου, ἐὰν ὑπάρχουν, εἰς τὰ ὡς ἄνω διαφράγματα ἐνισχυμένα διὰ θυρῶν ἰσοδυνάμου ἀντοχῆς πρὸς τὸ ἀδιαπέραστον διάφραγμα καὶ στεγανὰς κατὰ τοῦ καιροῦ.

(γ) Τὸ ὕψος τῶν καταφλίων εἰς τὰ ὡς ἄνω ἀνοίγματα δέον νὰ εἶναι τουλάχιστον 380 χιλιοστόμετρα ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος.

(δ) Ἀπαντα τὰ λοιπὰ ἀνοίγματα εἰς τὰς πλευρὰς ἢ τὰ ἄκρα τῶν υπερκατασκευῶν ἢ υπερστεγασμάτων δέον νὰ εἶναι ἐνισχυμένα δι' ἐπαρκῶς στεγανῶν κατὰ τοῦ καιροῦ μέσων κλεισίματος.

Ἀνοίγματα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐντὸς κλειστῶν υπερστεγασμάτων θὰ θεωροῦνται ὡς κλειστά καὶ ἐὰν ἐκὸμῃ δὲν ἔχουν καιροστεγῇ μέσα κλεισίματος.

Ἀνοίγματα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐντὸς ἀνοικτῶν υπερστεγασμάτων ἔχοντα καιροστεγῇ μέσα κλεισίματος θὰ θεωροῦνται ὡς κλειστά.

Υπερκατασκευαί καὶ υπερστεγάσματα, μὴ θεωρούμενα ὡς κλειστά, δύνανται νὰ συμπεριληφθοῦν εἰς τοὺς ὑπολογισμοὺς εὐσταθείας μέχρι τῆς γωνίας κλίσεως καθ' ἣν ἀνοίγματα αὐτῶν κατακλύζονται.

Μικρὰ ἀνοίγματα διὰ τῶν ὁποίων δὲν εἶναι δυνατὴ ἡ προοδευτικὴ κατάκλυσις δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ὡς κλειστά.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β'.

Ἐπιδράσεις τῶν ὑγρῶν τῶν δεξαμενῶν ἐπὶ τῆς εὐσταθείας.

Δι' ὅλας τὰς καταστάσεις φόρτου, τὸ ἀρχικὸν μετακεντρικὸν ὕψος καὶ αἱ καμπύλαι εὐσταθείας πρέπει νὰ διορθῶνται διὰ τὴν ἐπίδρασιν τῶν ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν τῶν ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν ὑγρῶν συμφώνως πρὸς τὰς ἀκολουθίας ὑποθέσεις:

1. Δεξαμεναὶ αἱ ὁποῖαι λαμβάνονται ὑπ' ὄψει ὅταν προσδιορίζεται ἡ ἐπίδρασις ὑγρῶν εἰς τὴν εὐστάθειαν εἰς ὅλας τὰς γωνίας κλίσεως θὰ εἶναι μεμονωμένοι δεξαμεναὶ ἢ συνδυασμοὶ δεξαμενῶν δι' ἕκαστον εἶδος ὑγροῦ (συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν δεξαμενῶν ἔρματος) αἱ ὁποῖαι εἰς τὰς καταστάσεις λειτουργίας δύνανται νὰ ἔχουν συγχρόνως ἐλευθέρως ἐπιφανείας.

2. Πρὸς τὸν σκοπὸν προσδιορισμοῦ τῆς ἀνωτέρω διορθώσεως λόγῳ ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν, αἱ δεξαμεναὶ αἱ ὁποῖαι θὰ λαμβάνονται ὑπ' ὄψει πρέπει νὰ εἶναι ἐκεῖναι αἱ ὁποῖαι παρουσιάζουν τὴν μεγίστην ροπὴν ἐλευθέρως ἐπιφανείας, Mfs εἰς μίαν γωνίαν κλίσεως 30° ὅταν εὐρίσκονται εἰς τὸ 50% τῆς πληρότητός των.

3. Ἡ τιμὴ τῆς Mfs δι' ἑκάστην δεξαμενὴν δύναται νὰ εὐρεθῇ ἐκ τῆς σχέσεως:

$$MFS = V \cdot b \cdot \gamma \cdot K \cdot \sqrt{\delta}$$

Ὅπου:

Mfs = ἡ ροπή ἐλευθέρως ἐπιφανείας εἰς τόννους μέτρα διὰ γωνίαν κλίσεως 30°.

V = ἡ ὅλική χωρητικότης τῆς δεξαμενῆς εἰς κυβικὰ μέτρα (M³).

b = τὸ μέγιστον πλάτος τῆς δεξαμενῆς εἰς μέτρα (M).

γ = τὸ εἰδικὸν βάρος.

$\delta = \frac{V}{b \cdot l \cdot h}$ συντελεστὴς ὄγκου τῆς δεξαμενῆς.

h = τὸ μέγιστον ὕψος τῆς δεξαμενῆς εἰς μέτρα (M).

l = τὸ μέγιστον μῆκος τῆς δεξαμενῆς εἰς μέτρα (M).

K = ἀδιάστατος συντελεστὴς ὁ ὁποῖος προσδιορίζεται ἀπὸ τὸν ἀκόλουθο πίνακα συμφώνως πρὸς τὸν λόγον b/h. Αἱ ἐνδιάμεσαι τιμαὶ προσδιορίζονται μετὰ γραμμικὴν παρεμβολήν.

4. Μικραὶ δεξαμεναὶ αἱ ὁποῖαι ἱκανοποιοῦν τὴν κατωτέρω συνθήκην ὅπου χρησιμοποιῆται ἡ τιμὴ τοῦ K ἢ ὁποῖα ἀντιστοιχεῖ εἰς τὴν γωνίαν κλίσεως 30°, δὲν εἶναι ἀναγκαῖον νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν εἰς τὸν ὑπολογισμόν:

$$V \cdot b \cdot \gamma \cdot K \cdot \sqrt{\delta} < 0,01 \Delta \text{ min.}$$

Ὅπου: Δ min = ἐλάχιστον ἐκτόπισμα τοῦ πλοίου εἰς μετρικούς τόννους.

5. Τὰ ὑπόλοιπα ὑγρῶν τὰ ὁποῖα συνήθως παραμένουν ἐντὸς τῶν κενῶν δεξαμενῶν δὲν λαμβάνονται ὑπ' ὄψει εἰς τοὺς ὑπολογισμούς.

Π Ι Ν Α Κ

ΤΙΜΩΝ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΟΥ "Κ" ΔΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΝ ΔΙΟΡΘΩΣΕΩΝ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ

$K = \frac{\eta \mu \theta}{12} \left(1 + \frac{\varepsilon \varphi^2 \theta}{2} \right) \times \frac{b}{h}$ $K = \frac{\sigma \mu \theta}{8} \left(1 + \frac{\varepsilon \varphi \theta}{b/h} \right) - \frac{\sigma \mu \theta}{12 (h/h)} 2 \left(1 + \frac{\sigma \varphi^2 \theta}{2} \right)$ $\delta \sigma \mu \theta \leq b/h$														
θ b/h	5°	10°	15°	20°	30°	40°	45°	50°	60°	70°	75°	80°	90°	θ b/h
20	0.11	0.12	0.12	0.12	0.11	0.10	0.09	0.09	0.07	0.05	0.04	0.03	0.01	20
10	0.07	0.11	0.12	0.12	0.11	0.10	0.10	0.09	0.07	0.05	0.04	0.03	0.01	10
5	0.04	0.07	0.10	0.11	0.11	0.11	0.10	0.10	0.08	0.07	0.06	0.05	0.03	5
3	0.02	0.04	0.07	0.09	0.11	0.11	0.11	0.10	0.09	0.08	0.07	0.06	0.04	3
2	0.01	0.03	0.04	0.06	0.09	0.11	0.11	0.11	0.10	0.09	0.09	0.08	0.06	2
1.5	0.01	0.02	0.03	0.05	0.07	0.10	0.11	0.11	0.11	0.11	0.10	0.10	0.08	1.5
1	0.01	0.01	0.02	0.03	0.05	0.07	0.09	0.10	0.12	0.13	0.13	0.13	0.13	1
0.75	0.01	0.01	0.02	0.02	0.04	0.05	0.07	0.08	0.12	0.15	0.16	0.16	0.17	0.75
0.5	0.00	0.01	0.01	0.02	0.02	0.04	0.04	0.05	0.09	0.16	0.18	0.21	0.25	0.5
0.3	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01	0.02	0.03	0.03	0.05	0.11	0.19	0.27	0.42	0.3
0.2	0.00	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01	0.02	0.02	0.04	0.07	0.13	0.27	0.63	0.2
0.1	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01	0.01	0.04	0.06	0.14	1.25	0.1

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ'

Τρόπος εκτελέσεως δοκιμής ευσταθείας δια μέτρησης χρόνου διατοιχισμού.

(Ισχύει δια πλοία μήκους μικροτέρου των 70 μέτρων).

Εισαγωγή :

1. "Αν αϊ ακόλουθοι οδηγίαι εκτελεσθούν κανονικώς, ή παρούσα μέθοδος επιτρέπει την λογικώς σύντομον και ακριβή εκτίμησιν του μετακεντρικού ύψους, το όποιον είναι ένα μέτρον της ευσταθείας ενός πλοίου.

2. "Η μέθοδος εξαρτάται από την σχέσιν μεταξύ του μετακεντρικού ύψους, της περιόδου διατοιχισμού και του μεγίστου πλάτους του πλοίου.

Διαδικασία Δοκιμής :

3. "Η απαιτούμενη περίοδος διατοιχισμού είναι ο χρόνος ενός πλήρους διατοιχισμού του πλοίου και δια να εξασφαλίσουμε τα πλέον ακριβή αποτελέσματα εις τον προσδιορισμόν της τιμής της περιόδου, δέον όπως ληφθούν αϊ ακόλουθοι προφυλάξεις :

α) "Η δοκιμή πρέπει να εκτελῆται όταν το πλοῖον εὐρίσκεται εις τὸν λιμένα, καὶ ὑπάρχει ἡ ἐλαχίστη δυνατὴ ἐπίδρασις ἀπὸ κυματισμὸν, ἀνεμον καὶ παλίρροϊαν.

β) Μὲ ἀρχὴν ὅταν τὸ πλοῖον εὐρίσκεται εις τὸ ἀπώτερον ἄκρον διατοιχισμού πρὸς μίαν πλευράν του (ἂς ὑποθέσωμεν τὴν ἀριστεράν πλευράν) καὶ τὸ πλοῖον πρόκειται ν' ἀρχίσῃ νὰ κινῆται πρὸς τὴν κατακόρυφον θέσιν, ἕνας πλήρης διατοιχισμὸς θὰ ἔχῃ εκτελεσθῇ ὅταν τὸ πλοῖον ἔχει κινηθῇ πρὸς τὸ ἄλλο ἀπώτατον ἄκρον (δηλαδὴ τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς), ἔχει ἐπιστρέψῃ εις τὸ ἀρχικὸν σημεῖον ἀπὸ τὸ ὅποιον ἤρχισε ἡ μέτρησις καὶ πρόκειται νὰ ἀρχίσῃ τὸν ἐπόμενον διατοιχισμόν.

γ) Μὲ ἕνα χρονόμετρον πρέπει νὰ μετρηθούν οἱ χρόνοι διαρκείας τουλάχιστον 5 πλήρων διατοιχισμῶν. "Η μέτρησις τοῦ χρόνου τῶν διατοιχισμῶν πρέπει νὰ ἀρχίζῃ ὅταν τὸ πλοῖον εὐρίσκεται εις τὸν ἀπώτατον ἄκρον ἑνὸς διατοιχισμού. "Αφοῦ ὁ διατοιχισμὸς σταματήσῃ τελείως, ἡ μέτρησις πρέπει νὰ ἐπαναληφθῇ διὰ δύο εἰσέτι φοράς τουλάχιστον. Εἰς ἐκάστην φοράν πρέπει ἐὰν εἶναι δυνατόν, νὰ μετράται ὁ χρόνος τοῦ ἰδίου ἀριθμοῦ πλήρων διατοιχισμῶν διὰ νὰ διαπιστοῦται ἐὰν αἱ μετρήσεις εἶναι συνεπεῖς, ἐὰν δηλαδὴ ἐπαναλαμβάνωνται ἐντὸς λογικῶν ὁρίων. "Εὰν γνωρίζωμεν τὸν συνολικὸν χρόνον διὰ τὸν συνολικὸν ἀριθμὸν τῶν ἐκτελεσθέντων διατοιχισμῶν δυνάμεθα νὰ ὑπολογίσωμεν τὸν μέσον ὅρον τοῦ χρόνου διὰ ἕναν πλήρη διατοιχισμόν.

δ) "Ο διατοιχισμὸς τοῦ πλοίου δύναται νὰ προκληθῇ :

(1) Δι' ἀνυψώσεως καὶ καταβιβάσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου ἑνὸς βάρους εὐρισκομένου ὅσον δυνατόν μακρότερον ἀπὸ τὸ ἐπίπεδον συμμετρίας.

(2) Δι' ἑλξεως τοῦ ἰστοῦ τοῦ πλοίου μὲ ἕνα σχοινίον.

(3) Δι' ὁμάδος ἀνθρώπων οἱ ὅποιοι τρέχουν σὲ συγχρονισμόν κατὰ τὸ ἐγκάρσιον τοῦ πλοίου.

(4) Μὲ ὁποιοδήποτε ἄλλον τρόπον.

"Εν τούτοις, καὶ αὐτὸ εἶναι πολὺ σημαντικόν, ἀμέσως μόλις ἀρχίσῃ αὐτὸς ὁ ἐξηναγκασμένος διατοιχισμὸς τὸ μέσον διὰ τοῦ ὁποίου ἔχει προκληθῇ πρέπει νὰ σταματήσῃ καὶ τὸ πλοῖον νὰ ἀφεθῇ νὰ διατοιχίζεται ἐλευθέρως. "Εὰν ὁ διατοιχισμὸς ἔχει προκληθῇ δι' ἀνυψώσεως καὶ καταβιβάσεως βάρους νὰ ἐκτελῆται μὲ γερανὸν ὁ ὁποῖος εὐρίσκεται εις τὴν ξηράν. "Εὰν χρησιμοποιῆται γερανὸς ἡ φορτωτὴρ τοῦ ἰδίου τοῦ πλοίου, τὸ βάρος πρέπει νὰ τοποθετῆται ἐπὶ τοῦ πλοίου εις τὸ ἐπίπεδον συμμετρίας εὐθὺς ὡς προκληθῇ ὁ διατοιχισμὸς.

ε) "Η μέτρησις καὶ χρονόμετρησις τῶν διατοιχισμῶν πρέπει νὰ ἀρχίσῃ μόνον ὅταν ὁ ἐκτελὼν τὴν δοκιμὴν κρίνῃ ὅτι τὸ πλοῖον διατοιχίζεται φυσικῶς καὶ ἐλευθέρως, καὶ

μόνον ὅσον εἶναι ἀπαραίτητον διὰ τὴν ἀκριβῆ μέτρησιν αὐτῶν τῶν διατοιχισμῶν.

ζ) Τὰ σχοινία μὲ τὰ ὁποῖα τὸ πλοῖον συνδέεται μὲ τὴν ξηράν πρέπει νὰ εἶναι χαλαρωμένα καὶ τὸ πλοῖον νὰ εὐρίσκεται εις ἀρκετὴν ἀπόστασιν ἀπὸ τὴν ἀποβάθραν διὰ νὰ ἀποφευχθῇ ἡ ἐπαφὴ τοῦ μὲ αὐτὴν κατὰ τοὺς διατοιχισμούς. Διὰ νὰ ἐλεγχθῇ αὐτὸ καὶ νὰ ἀποκτηθῇ μία ἰδέα τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλήρων διατοιχισμῶν οἱ ὅποιοι δύνανται λογικῶς νὰ χρονομετρηθούν, πρέπει νὰ ἐκτελῆται μία προκαταρκτικὴ δοκιμὴ διατοιχισμού πρὶν ἀρχίσῃ ἡ καταγραφὴ πραγματικῶν χρόνων.

η) Δέον ὅπως δίδεται προσοχὴ εἰς τὴν ὑπαρξίν λογικῆς ἐλευθερίας κάτωθεν τῆς τρόπιδος καὶ εἰς τὰς πλευράς τοῦ πλοίου.

θ) Βάρη λογικοῦ μεγέθους τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ αἰωρηθούν (π.χ. μηχανοκίνητος λέμβος), ἢ νὰ κινηθούν (π.χ. βαρέλιον ἐλαίου), πρέπει νὰ εἶναι στερεωμένα καλῶς οὕτως ὥστε νὰ ἀποφεύγεται ἡ κίνησις των. "Η ἐπίδρασις ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν τῶν μὴ πλήρων δεξαμενῶν πρέπει νὰ διατηρῆται ὅσο τὸ δυνατόν μικρότερα κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς δοκιμῆς καὶ τοῦ ταξιδίου.

"Υπολογισμὸς τῆς "Αρχικῆς Εὐσταθείας :

4. "Αφοῦ ὑπολογισθῇ ἡ περίοδος διὰ ἕνα πλήρη διατοιχιστόν, ἔστω T_r δευτερόλεπτα τὸ μετακεντρικὸν ὕψος $G M_o$ δύναται νὰ ὑπολογισθῇ ἀπὸ τὴν ἀκόλουθον σχέσιν :

$$G M_o = \left(\frac{F \times B}{T_r} \right)^2$$

"Οπου: F = συντελεστὴς διὰ τὴν περίοδον διατοιχισμού.

B = πλάτος τοῦ πλοίου εἰς μέτρα.

T = χρόνος μιᾶς πλήρους περιόδου διατοιχισμού εἰς δευτερόλεπτα.

5. Διὰ ἀκτοπλοϊκὰ πλοία κανονικοῦ μεγέθους (ἐξαίρουμένων τῶν δεξαμενοπλοίων), αἱ ἀκόλουθοι τιμαὶ τοῦ συντελεστοῦ F προέκυψαν ἀπὸ ἐκτελεσθείσας δοκιμὰς.

α) Κενὸν πλοῖον ἐρματισμένον $F = 0,88$.

β) Πλοῖον μὲ πλήρη φόρτον καὶ ὑγρὰ εἰς τὰς δεξαμενάς του ἀποτελοῦντα τὸ ἀκόλουθον ποσοστὸν τοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου συνολικοῦ φορτίου (φορτίο, ἐφόδια, ὑγρὰ κ.τ.λ.).

(1) 20% τοῦ συνολικοῦ φορτίου $F = 0,78$

(2) 10% " " " $F = 0,75$

(3) 5% " " " $F = 0,73$.

6. Διὰ ἀλιευτικὰ πλοία τὰ ὁποῖα ἐκφορτώνουν (ἀλλὰ μὲ καύσιμα, ἐφόδια καὶ ἐξαρτισμὸν ἐπὶ τοῦ πλοίου) λαμβάνονται αἱ ἀκόλουθοι τιμαὶ τοῦ συντελεστοῦ F :

α) "Αλιευτικὰ γαρίδων μὲ διπλοὺς φορτωτήρας $F = 0,95$

β) "Αλιευτικὰ ἀνοικτῆς θαλάσσης $F = 0,80$

γ) "Αλιευτικὰ μὲ δεξαμενὴν ζωντανῶν ἰχθύων. $F = 0,60$

Αἱ τιμαὶ τοῦ συντελεστοῦ F δύνανται νὰ μεταβάλλωνται ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. ὡςάκις προκύπτουν νέα στοιχεῖα ἀπὸ ἐκτελεσθησομένας μετρήσεις ἐπὶ ὠρισμένας κατηγορίας πλοίων ὡς καὶ ὠρισμένον τρόπον φορτώσεως.

7. "Η ἀρχικὴ εὐστάθεια δύναται ἐπίσης νὰ προσδιορισθῇ μὲ γραφικὸν τρόπον καὶ χρῆσιν τοῦ συννημμένου νομογράφματος ὡς ἐξῆς :

α) Αἱ τιμαὶ τῶν B καὶ F σημειοῦται εἰς τὰς ἀντιστοιχοῦς κλίμακας καὶ τὰ σημεῖα συνδέονται διὰ μιᾶς εὐθείας γραμμῆς (1). Αὕτῃ ἡ εὐθεῖα γραμμὴ τέμνει τὴν κατακόρυφον γραμμὴν MM εἰς τὸ σημεῖον M .

β) Φέρεται μία δευτέρα εὐθεῖα γραμμὴ (2) ἡ ὁποία ἐνώνει τὸ σημεῖον M καὶ τὸ σημεῖον τῆς κλίμακος περιόδου διατοιχισμού τὸ ὅποιον ἀντιστοιχεῖ εἰς τὸν μετρηθέντα χρόνον T

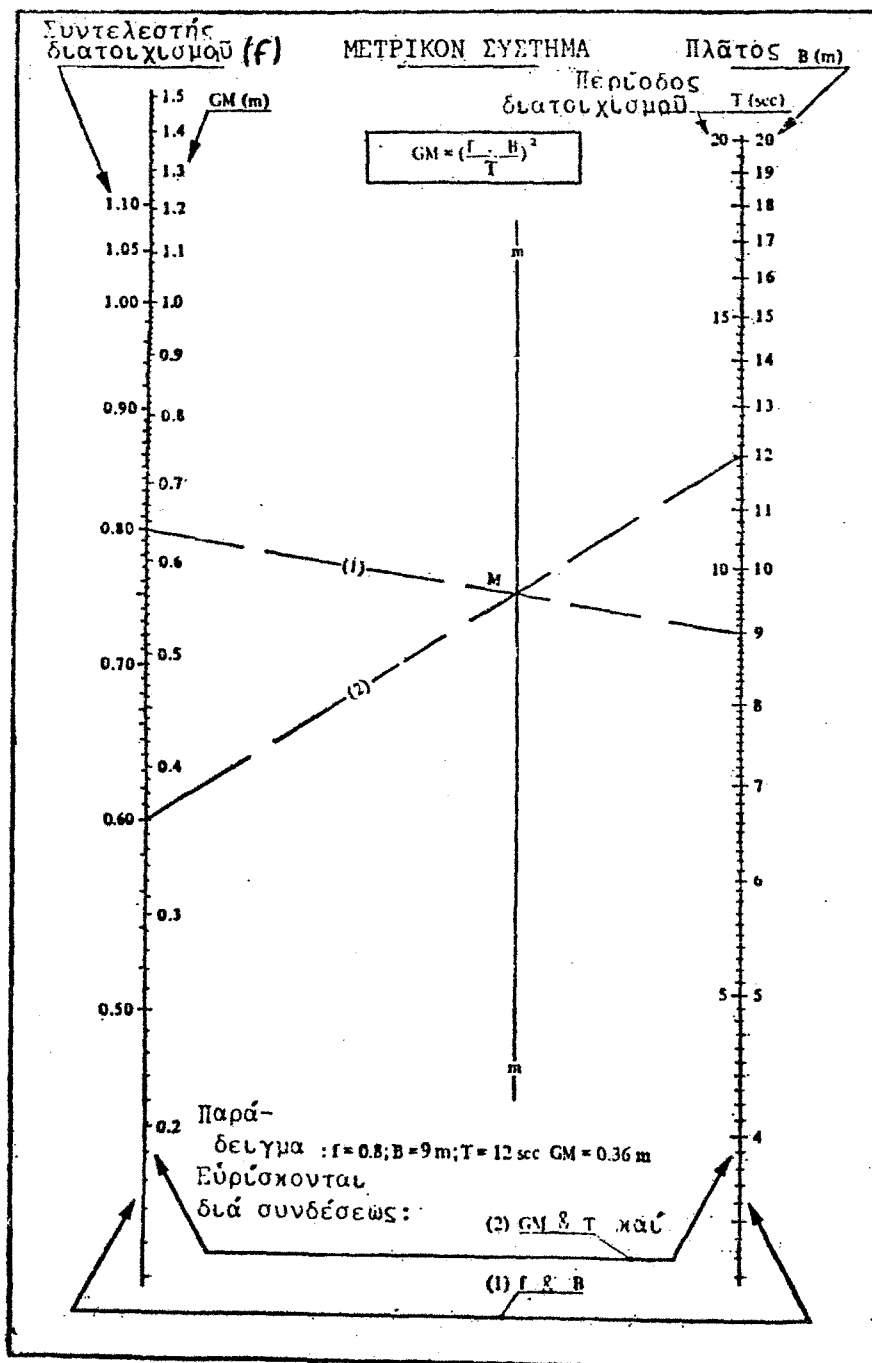
και ή όποία τέμνει την κλίμακα διά τὸ GM εἰς τὴν αἰτουμένην τιμήν.

Περιορισμοὶ εἰς τὴν γρήσιν τῆς παρούσης μεθόδου:

8. Ἐπειδὴ εἰς χαμηλὰς τιμὰς τοῦ GMο π.χ. τῆς τάξεως τῶν 0,20 M ἢ μικρότερον ἡ ἀκρίβεια τῆς μεθόδου εἶναι μειωμένη, διὰ τὸν λόγον τοῦτον, ὡς κριτήριον ἐκανοποιητικῆς εὐσταθείας εἶναι, τὸ ἐλάχιστον μετακεντρικὸν ὕψος εἰς τὴν

κατάστασιν ἀπόπλου τοῦ πλοίου νὰ ἔχη τιμὴν τουλάχιστον 0,30 μέτρα.

9. Ἡ δοκιμὴ εὐσταθείας διὰ μετρήσεως τοῦ χρόνου διατοιχισμού, θὰ ἐκτελεῖται πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου, παρουσία ἐκπροσώπου τῆς Ε.Ε.Π., ἢ ΤΚΕΕΠ ἢ τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς, ὁ ὁποῖος καὶ θὰ συντάσῃ σχετικὴ ἐκθέση. Ἀντίγραφον τῆς ἐκθέσεως θὰ παραδίδεται εἰς τὸν Πλοίαρχον.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ'.

Συνιστώμενοι Διαστάσεις θυρίδων έκροής άλιευτικών πλοίων.

1. Αί ακόλουθοι ελάχιστοι έπιφάνειαι συνιστώνται διά νέα άλιευτικά πλοία έχοντα κατάστρωμα καθ' όλον τὸ μήκος των τὰ όποια προβλέπεται νά λειτουργοῦν εἰς άντοικτάς θαλάσσας με δυσμενεῖς καιρικᾶς συνθήκας.

2. Εἰς πλοῖα όπου τὰ δύφρακτα εἰς τὰ έκτεθειμένα τμήματα τοῦ άνωτέρω καταστρώματος σχηματίζουν κοιλότητας, ἡ ελάχιστη έπιφάνεια τῶν θυρίδων έκροής (Α) εἰς έκάστην πλευράν τοῦ πλοίου δι' έκάστην κοιλότητα τοῦ άνωτέρω καταστρώματος δίδεται από τὰς ακόλουθους σχέσεις :

Όταν τὸ μήκος τοῦ δρυφράκτου (1) εἰς τήν κοιλότητα εἶναι 20 μέτρα ἡ μικρότερον.

$$A = 0,7 + 0,0351 \text{ τετραγωνικά μέτρα}$$

Όταν τὸ 1 ὑπερβαίνει τὰ 20 μέτρα

$$A = 0,071 \text{ τετραγωνικά μέτρα.}$$

Τὸ μήκος 1 εἰς οὐδεμίαν περίπτωσηιν λαμβάνεται μεγαλύτερον τοῦ 0,71.

Άν τὸ δρύφρακτον ἔχει μέσον ὕψος μεγαλύτερον από 1,2 μέτρα ἡ απαιτούμενη έπιφάνεια πρέπει ν' αὐξηθῇ κατά 0,004 τετρ. μέτρα ανά μέτρον μήκους τῆς κοιλότητος δι' έκαστον 0,1 τοῦ μέτρου διαφοράν εἰς ὕψος. Άν τὸ δρύφρακτον ἔχη μέσον ὕψος μικρότερον από 0,9 μέτρα, ἡ απαιτούμενη έπιφάνεια δύναται νά μειοῦται κατά 0,004 τετρ. μέτρα ανά μέτρον μήκους τῆς κοιλότητος δι' έκαστον 0,1 τοῦ μέτρου διαφοράν, εἰς ὕψος.

3. Αἱ θυρίδαι έκροής πρέπει νά εἶναι διατεταγμέναι κατά τοιοῦτον τρόπον κατά μήκος τοῦ πλοίου ὥστε ἡ έκροή τῶν ὕδάτων από τὸ κατάστρωμα νά εἶναι ταχυτάτη καὶ άποτελεσματική. Αἱ κατώταται άκμαὶ τῶν θυρίδων πρέπει νά εἶναι ὅσον τὸ δυνατόν πλησιέστερα πρὸς τὸ κατάστρωμα.

4. Έξαρτήματα άσφαλίσεως τῶν θυρίδων έκροής εἰς τήν κλειστήν θέσιν πρέπει γενικῶς νά θεωροῦνται ὡς ἐπικίνδυνα.

5. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νά έπιτρέψῃ τροποποιήσεις τῶν άνωτέρω άναφερομένων τιμῶν εἰς περιπτώσεις όπου ἔχει άποδειχθῇ από τήν έμπειρίαν ὅτι τοιαῦται τροποποιήσεις δικαιολογοῦνται.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε'.

Συστάσεις διά έξωτερικά στόμια κυτῶν καὶ κατώφλια θυρῶν άλιευτικών πλοίων.

1. Αἱ απαιτήσεις διά τὰ ὕψη τῶν στομιῶν κυτῶν καὶ τῶν κατωφλίων θυρῶν ἔχουν ὡς κάτωθι :

α) Εἰς τὰ άνώτερα καταστρώματα πρέπει νά εἶναι τοῦλάχιστον 600 MM. Έν τούτοις εἰς περιοχὰς τοῦ άνωτέρω

καταστρώματος αἱ όποῖαι προστατεύονται από τήν πλήρη δύναμιν τῆς θαλάσσης (με εξαίρεσιν τῶν θυρῶν άμέσου προσπελάσεως εἰς τὰ μηχανοστάσια), τὰ ὕψη αὐτὰ δύνανται νά μειωθοῦν εἰς 400 MM.

β) Εἰς καταστρώματα ὑπερκατασκευῶν πρέπει νά εἶναι τοῦλάχιστον 300 MM. Έν τούτοις, εἰς περιοχὰς τοῦ καταστρώματος ὑπερκατασκευῆς αἱ όποῖαι προστατεύονται από τήν πλήρη δύναμιν τῆς θαλάσσης, (με εξαίρεσιν τῶν θυρῶν άμέσου προσπελάσεως εἰς τὰ μηχανοστάσια), τὰ ὕψη αὐτὰ δύνανται νά μειωθοῦν εἰς 150 MM.

γ) Έπιτρέπεται ἡ ὑπαρξίς ενός περιορισμένου αριθμοῦ μικρῶν ὕδατοστεγῶν άνοιγμάτων εἰς τὰ άνώτερα καταστρώματα καὶ ὕδατοστεγῇ στόμια τῶν καταστρωμάτων.

2. Αἱ άνωτέρω απαιτήσεις εφαρμόζονται εἰς ὅλα τὰ φέροντα συνεχές κατάστρωμα άλιευτικά πλοία μήκους άνωτέρου τῶν 18 μέτρων τὰ όποῖα έκτελοῦν πλόας κατά τήν διάρκειαν τῶν όποίων άπομακρύνονται πλέον 15 ναυτικῶν μιλίων από λιμένα ἡ ὄρμον καταφυγῆς καὶ πλέον εἰς περιοχὰς όπου ἡ έντασις τοῦ ανέμου δυνατόν νά άνέλθῃ εἰς 7 BEAUFORT, ἡ μεγαλύτεραν.

3. Διά πλοία μήκους μικρότερου τῶν 18 μέτρων έκτελοῦντα πλόας έκτάσεως μέχρι 15 ναυτικῶν μιλίων από λιμένα ἡ ὄρμον καταφυγῆς ἡ πλέοντα εἰς περιοχὰς όπου ἡ έντασις τοῦ ανέμου σπανίως άνέρχεται εἰς 7 BEAUFORT, οἱ άνωτέρω απαιτήσεις πρέπει νά εφαρμόζονται κατά τὸ δυνατόν.

Άρθρον Δεύτερον.

1. Ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ άρχεται από τῆς δημοσιεύσεώς του εἰς τήν Έφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

2. Από τῆς έναρξεως ἰσχύος τοῦ παρόντος καταργεῖται τὸ Β.Δ/γμα 408/1961 «περὶ έγκρίσεως Κανονισμοῦ δοκιμῶν εὔσταθείας έπιβατηγῶν καὶ φορτηγῶν πλοίων» (ΦΕΚ 102 Α'/26.6.1961).

Εἰς τὸν ἐπὶ τῆς Έμπορικῆς Ναυτιλίας Έπουργὸν άνατίθεμεν τήν δημοσίευσιν καὶ έκτέλεσιν τοῦ παρόντος.

Έν Ἀθήναις τῇ 11 Νοεμβρίου 1981

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

• ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΓΙΩΤΑΣ

Η ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

Η έτήσια συνδρομή της Έφημερίδας της Κυβερνήσεως, ή τιμή των φύλλων της που πωλούνται τμηματικά και τα τέλη δημοσιεύσεων στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίστηκαν από 1 Ιανουαρίου 1981 ως ακολούθως:

Α' ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

1. Για το Τεύχος Α'	Δραχ.	1.500
2. » » » Β'	»	3.000
3. » » » Γ'	»	1.000
4. » » » Δ'	»	2.500
5. » » » Νομικών Προσώπων Δ.Δ. κ.λπ. »	»	1.000
6. » » » 'Αν. Ειδ. Δικαστηρίου	»	200
7. » » » Παράρτημα	»	600
8. » » » 'Ανωνύμων Έταιρειών κ.λπ. »	»	7.000
9. » » Δελτίο Έμπορικής και Βιομηχανικής Ίδιοκτησίας	»	600
10. Για όλα τα τεύχη και το Δ.Ε.Β.Ι.	»	15.000

Οι Δήμοι και οι Κοινότητες του Κράτους καταβάλλουν το 1/2 των ανωτέρω συνδρομών.

Υπέρ του Ταμείου Άλληλοβοηθείας Προσωπικού του Έθνικού Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) αναλογούν τα εξής ποσά:

1. Για το Τεύχος Α'	Δραχ.	75
2. » » » Β'	»	150
3. » » » Γ'	»	50
4. » » » Δ'	»	125
5. » » » Νομικών Προσώπων Δ.Δ. κ.λπ. »	»	50
6. » » » 'Αν. Ειδ. Δικαστηρίου	»	10
7. » » » Παράρτημα	»	30
8. » » » 'Ανωνύμων Έταιρειών κ.λπ. »	»	350
9. » » Δελτίο Έμπ. και Βιομ. Ίδιοκτησίας »	»	30
10. Για όλα τα τεύχη	»	750

Β'. ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ

Η τιμή πωλήσεως κάθε φύλλου, μέχρις 8 σελ., είναι 7 δρχ., από 9 ως 24 σελ. 14 δρχ., από 25 ως 48 σελ. 20 δρχ., από 49 ως 80 σελ. 40 δρχ., από 81 σελ. και άνω ή τιμή πωλήσεως κάθε φύλλου προσυμμετρεται κατά 40 δρχ. ανά 80 σελίδες.

Γ'. ΤΙΜΗ ΦΩΤΟΑΝΤΙΓΡΑΦΩΝ

Η τιμή διαθέσεως στο κοινό των εκδιδόμενων από το Έθνικό Τυπογραφείο φωτοαντιγράφων των διαφόρων φύλλων της Έφημερίδας της Κυβερνήσεως καθορίζεται σε τρεις (3) δραχμές κατά σελίδα.

Δ'. ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ

Ι. Στο τεύχος 'Ανωνύμων Έταιρειών και Έταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης:

Α' 'Ανωνύμων Έταιρειών:

1. Των καταστατικών	Δρχ.	18.000
2. Των αποφάσεων «περί συγχωνεύσεως άνωνύμων εταιρειών»	»	18.000
3. Των κωδικοποιήσεων των καταστατικών (ΦΕΚ 309/67, τ. Β')	»	9.000
4. Των τροποποιήσεων των καταστατικών	»	5.000
5. Των ισολογισμών κάθε χρήσεως	»	8.000
6. Των υπουργικών αποφάσεων «περί παροχής άδειας επέκτασης των εργασιών Ασφαλιστικών Έταιρειών», των εκθέσεων εκτιμήσεως περιουσιακών στοιχείων και των αποφάσεων του Δ.Σ. του ΕΛΤΑ, με τις όποιες εγκρίνονται και δημοσιεύονται οι κανονισμοί αυτού	»	7.000
7. Των αποφάσεων «περί εγκαταστάσεως υποκαταστήματος, διορισμού γενικού πράκτορος και παροχής πληρεξουσιότητας προς αντιπροσώπευσιν εν Ελλάδι άλλοδαπων Έταιρειών» και των αποφάσεων «περί μεταβιβάσεως του χαρτοφυλακίου Ασφαλιστικών Έταιρειών κατά το άρθρο 59 παρ. 1 του Ν.Δ. 400/70»	»	4.000
8. Των ανακοινώσεων για κάθε μεταβολή που γίνεται με απόφαση Γ.Σ. ή Δ.Σ., των προσκλήσεων σε γενικές συνελεύσεις, των κατά το άρθρο 32 του Ν. 3221/24 γνωστοποιήσεων, των ανακοινώσεων, που προβλέπονται από το άρθρο 59 παρ. 3 του Ν.Δ. 400/1970 «περί Άλλοδαπων Ασφαλιστικών Έταιρειών», των αποφάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου του ΕΛΤΑ, που αναφέρονται σε προσωρινές διατάξεις και των αποφάσεων του Ύπ. Συγκοινωνιών διά τους ΗΑΠΑΠ - ΗΣΑΠ - ΟΣΕ	»	2.000
9. Των συνοπτικών μηνιαίων καταστάσεων των Τραπεζικών Έταιρειών	»	2.000

10. Των αποφάσεων της επιτροπής του Χρηματιστηρίου «περί εισαγωγής χρεωγράφων εις το χρηματιστήριο προς διαπραγμάτευσιν, συμφώνως προς τας διατάξεις του άρθρου 2 παρ. 3 Α.Ν. 148/1967»	Δρχ.	2.000
---	------	-------

11. Των αποφάσεων της επιτροπής κεφαλαιαγοράς «περί διαγραφής χρεωγράφων εκ του χρηματιστηρίου, συμφώνως προς τας διατάξεις του άρθρου 2 παρ. 4 Α.Ν. 148/67»	»	2.000
--	---	-------

12. Των αποφάσεων «περί εγκρίσεως τιμολογίων των Ασφαλιστικών Έταιρειών»	»	2.000
--	---	-------

Β' Έταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης:

1. Των καταστατικών	Δρχ.	2.000
2. Των κωδικοποιήσεων των καταστατικών	»	2.000
3. Των ισολογισμών κάθε χρήσεως	»	2.500
4. Των εκθέσεων εκτιμήσεως περιουσιακών στοιχείων	»	2.000
5. Των τροποποιήσεων των καταστατικών (για κάθε συμβολαιογραφική πράξη)	»	800
6. Των ανακοινώσεων με συμβολαιογραφική πράξη	»	800
7. Των ανακοινώσεων με απόφαση της Γ.Σ. ...	»	600
8. Των προσκλήσεων σε γενικές συνελεύσεις	»	600

Γ' Άλληλασφαλιστικών Συνεταιρισμών - Άλληλασφαλιστικών Ταμείων και Φιλανθρωπικών Σωματείων:

1. Των υπουργικών αποφάσεων «περί χορηγήσεως άδειας λειτουργίας Άλληλασφαλιστικών Συνεταιρισμών - Άλληλασφαλιστικών Ταμείων»	»	2.000
2. Των ισολογισμών των ανωτέρω Συνεταιρισμών, Ταμείων και Σωματείων	»	2.500

Δ' Των δικαστικών πράξεων:

Δρχ.	800
II. Στο Τέταρτο τεύχος:	
Των δικαστικών πράξεων για παρακατάθεση από- ζημιώσεως	» 800

Ε'. ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ - ΤΕΛΩΝ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΩΝ Τ.Α.Π.Ε.Τ.

1. Οι συνδρομές του έσωτερικού και τα τέλη δημοσιεύσεων προκαταβάλλονται στα Δημόσια Ταμεία έναντι αποδεικτικού εισπράξεως, το οποίο φροντίζει ο ενδιαφερόμενος να το στείλει στη Γενική Δ/ση του Έθνικού Τυπογραφείου.

2. Οι συνδρομές του έξωτερικού είναι δυνατό να στέλνονται και σε ανάλογο συνάλλαγμα με επιταγή επ' ονόματι του Διευθυντή των Διοικητικών και Οικονομικών Υποθέσεων του Έθνικού Τυπογραφείου.

3. Το υπέρ του ΤΑΠΕΤ ποσοστό επί των ανωτέρω συνδρομών και τελών δημοσιεύσεων καταβάλλεται ως εξής:

α) στην Αθήνα: στο Ταμείο του ΤΑΠΕΤ (Κατάστημα Έθνικού Τυπογραφείου),

β) στις υπόλοιπες πόλεις του Κράτους: στα Δημόσια Ταμεία και αποδίδεται στο ΤΑΠΕΤ σύμφωνα με τις 192378/3639/1947 (ΡΟΝΕΟ 185) και 178048/5321/31.7.65 (ΡΟΝΕΟ 139) εγκύκλιες διαταγές του Γ.Λ.Κ.,

γ) στις περιπτώσεις συνδρομών έξωτερικού: όταν ή άποστολή τους γίνεται με επιταγές μαζί μ' αυτές στέλνεται και το υπέρ του ΤΑΠΕΤ ποσοστό.

Ο Γενικός Διευθυντής
ΑΘΑΝ. ΠΑΝ. ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ