

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ 14 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1981

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
333

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1337

Περί έγκρίσεως και θέσεως εις έφαρμογήν Κανονισμού περί εϋσταθείας φορτηγών, ρυμουλκών και άλιευτικών πλοίων.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντες ύπ' όψιν :

- α) Τα άρθρα 32, 36 και 41 τοϋ Ν.Δ. 187/1973 περί Κώδικος Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (Φ.Ε.Κ. 261Α'/73).
β) Τήν από 10.6.1981 γνωμοδότησιν τοϋ Συμβουλίου Έμπορικου Ναυτικού.
γ) Τήν ύπ' αριθ. 1043/30.7.81 γνωμοδότησιν τοϋ Συμβουλίου τής Έπικρατείας.
Προτάσει τοϋ επί τής Έμπορικής Ναυτιλίας Έπουργού, άπεφασίσαμεν :

Άρθρον Πρώτον

Έγκρίνομεν και τίθεμεν εις έφαρμογήν Κανονισμόν (απερί εϋσταθείας φορτηγών, ρυμουλκών και άλιευτικών πλοίων).

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

«Περί εϋσταθείας φορτηγών, ρυμουλκών και άλιευτικών πλοίων».

Άρθρον 1.

Όρισμοί.

Κατά τήν έφαρμογήν τοϋ παρόντος Κανονισμού νοείται :

1. Έπιβατηγών πλοίων : Πάν πλοϊον μεταφέρων πλείονας τών δώδεκα (12) έπιβατών.
2. Φορτηγών πλοϊον : Πάν μη έπιβατηγών πλοϊον μεταφέρων φορτίον.
3. Ρυμουλκόν πλοϊον : Πάν πλοϊον κατασκευασμένον ή διασκευασμένον διά ρυμουλκήσεως έντός λιμένων ή άνοικτής θαλάσσης, ή παροχήν βοήθειας διά ρυμουλκήσεως εις κινδυνεύον πλοϊον.
4. Άλιευτικόν πλοϊον : Πάν πλοϊον κατασκευασμένον ή διασκευασμένον διά τήν άλιείαν ιχθύων, φαλαινών, φωκών, θαλασσιών ίππων και άλλων ύπάρξεων τοϋ ζωϊκού βασιλείου.
5. Πλοϊον : Τό φορτηγόν, τό ρυμουλκόν και τό άλιευτικόν πλοϊον.
6. Μήκος πλοϊου : Είναι τό μήκος τό μετρούμενον μεταξύ τών καθέτων τών λαμβανομένων εις τά άκρα τής άνωτάτης έμφόρτου ισάλου γραμμής.
7. Νέον πλοϊον : Θεωρείται πλοϊον τοϋ όποίου ή τρόπις έτέθη τήν ήμέρα τής έναρξεως τής ισχύος τοϋ παρόντος Κανονισμού ή μεταγενεστέρως, ως και πάν πλοϊον τοϋ όποίου ή μετασκευή εις φορτηγόν ή ρυμουλκόν ή άλιευτικόν ήρξαστο, ή ή έγγραφή εις τά Έλληνικά νηολόγια έγγένετο, κατά ή μετά τήν ήμερομηνίαν ταύτην.
8. Έπάρχον πλοϊον : Πάν πλοϊον τό όποϊον δέν είναι νέον πλοϊον.
9. Ε.Ε.Π. : Είναι ή έν Πειραιεί έδρευούσα Έπιθεώρησις Έμπορικών Πλοϊων.
10. Φορτηγών - Όχημα-ταγωγόν (Φ/Γ-Ο/Γ) πλοϊον άνοικτοϋ τύπου : Πάν πλοϊον κατασκευασμένον ή διασκευασμένον, ως έκ τής διατάξεως και τοϋ μεγέθους τών χώρων αϋτοϋ διά παραλαβήν και μεταφοράν όχημάτων εισερχομένων ή έξερχομένων διά τών ιδίων αϋτών μέσων ή διά ρυμουλκήσεως. Εις τό πλοϊον τοϋ τύπου αϋτοϋ οι χώροι όχημάτων είναι άνοικτοι μη περιβαλλόμενοι ύπό κλειστής ύπερκατασκευής ως αϋτή όρίζεται ύπό τής παρ. 10β' τοϋ Κανονισμού 3 τής Δ.Σ. Γραμμών Φορτώσεως 1966.
11. Κ.Ο.Χ. : Κόροι όλικής χωρητικότητας.
12. Ναυπηγός : Ό ναυπηγός ό έχων τό δικαίωμα ύποβολής εις τήν Ε.Ε.Π. ναυπηγικών σχεδίων και μελετών.
13. Εϋστάθεια : Η έγκαρσία στατική εϋστάθεια τοϋ πλοϊου εις τήν άθικτον κατάστασιν.
14. Στοιχεία εϋσταθείας : Τά παρεχόμενα ύπό μορφήν έγχειριδίου στοιχεία εϋσταθείας διά τήν ύποβολήσιν τοϋ Πλοιάρχου εις τήν άσφαλή φόρτωσιν και έρματισμόν τοϋ πλοϊου.

15. Ἄφορτον 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 ἐγκρισία εὐστάθειας τῶν πλοίων εἰς τὴν ἄθικτον κατάστασιν, καθὼς ἡ ἐπάρκεια καὶ ἀκρίβεια τῶν στοιχείων εὐσταθείας τῶν ἀναγκαιούτων εἰς τὸν Πλοίαρχον ὥστε νὰ δύναται νὰ καθοδηγηθῇ διὰ τρόπου ἀπλοῦ 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 ἐφοδιασμένα 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 κατατάσσονται 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 ἐπαρκοῦς 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 ἐλλειπῆ ἢ ἀνακριβῆ.

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 οἰαδήποτε περιπτώσιν 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 μεταλλευματοῦ εἰς χῦμα.

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 ἐκτελεσθῆ εἰς προγενέστερον χρόνον πείραμα εὐσταθείας καὶ τοῦ ὁποίου ἡ ἀκρίβεια ἔχει διαπιστωθῆ ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π., χωρὶς νὰ ἔχη μεταβληθῆ μεταγενεστέρως ἡ ἀρχικὴ κατανομὴ τῶν βαρῶν τοῦ ἀφόρτου πλοίου.

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

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 ὀπωσδήποτε 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 ὀρθῶν 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 ἐκπονηθῆ εἰς τὸ ἐξωτερικόν, αἱ ἐν λόγῳ μελέται, σχέδια καὶ στοιχεῖα προσυπογράφονται ὑπὸ ναυπηγοῦ, μετὰ προηγούμενον ἔλεγχον περὶ τῆς ὀρθότητος τούτων καὶ τῆς ἀνταποκρίσεως τῶν 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. ἡλεγμένοι καὶ ἐγκεκριμένοι ὑπὸ ἐξουσιοδοτημένου Νηογνώμονος ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ φέρουν σαφῆ ἐνδειξιν ὅτι ὁ ἔλεγχος καὶ ἡ ἔγκρισις ἐγένετο ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

6. Αἱ ὑποβαλλόμεναι μελέται, δέον ὅπως εἶναι συντεταγμέναι εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἢ τὴν Ἀγγλικὴν. Ὅπωσδήποτε ὅμως διὰ τὰ πλοῖα πλοίων 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, εκτιμωμένην βάσει τής προβλεπομένης εκμεταλλεύσεως 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 αι 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 έφοδια έχουν καταναλωθή κατά ποσοστόν 90 %. Ειδικώτερα διά πλοια μεταφέροντα ξυλείαν τό φορτίον δέον όπως αυξάνεται κατά 10 % λόγω άπορροφήσεως υγρασίας.

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

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

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

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

α) Διά τās καταστάσεις πλήρους φόρτου τών άνωτέρω παραγράφων 2(α) και 2(β) εάν πλοϊον ξηροϋ φορτίου έχη δεξαμενάς διά υγρόν φορτίον θα εξετάζωνται δύο περιπτώσεις. 'Η μία με τās δεξαμενάς πλήρεις και ή άλλη με τās δεξαμενάς κενάς.

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

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

δ) Εις όλας τās 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 εκτελέσεως πλόων εις περιοχάς που άναμένεται άνάπτυξις πάγου θα πρέπει νά ύπολογίζονται καταστάσεις με στρώμα πάγου 30 KG/M² επί όριζοντίων έξάλων πλοίου και 7,5 KG/M² επί κατακορύφων εκτεθειμένων 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 λαμβάνωνται 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 τās περιπτώσεις θα ύποτίθεται ότι τό φορτίον είναι όμοιομόρφως κατανεμημένον εκτός εάν αύτό δέν συμφωνεί με τήν πρακτικήν χρησιμοποίησιν του πλοίου.

γ) Εις τās 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 αι όποια προορίζονται ειδικώς διά τόν σκοπόν αυτόν.

7. 'Η μεγίστη έπιτρεπομένη από άπόψεως συνθηκών ευσταθείας έμφορος ίσαλος τών πλοίων δέν δύναται νά υπερβαίνη 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 έπαναφοράς συναρτήσιν τής γωνίας έγκασίας κλίσεως, δι' έκάστην κατάστασιν φόρτου, ως προβλέπεται εις τό άρθρον 6 του παρόντος. Έκάστη καμπύλη ευσταθείας θα διορθώνεται διά τήν έπίδρασιν έλευθέρων έπιφανειών υγρών συμφώνως προς τό Παράρτημα Β.

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

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

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

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

Άρθρον 8.

Γενικά κριτήρια ίκανοποιητικής ευσταθείας.

1. Τα 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 έπαναφοράς περι τής όποιας ή παράγρ. 3(α) του άρθρου 7, δέον νά είναι κατά προτίμησιν μεγαλυτέρα τών 30°, αλλά ύπωσδήποτε όχι μικροτέρα τών 25°.

γ) Ὁ μοχλοβραχίον GZ δέον νὰ ἔχη τιμὴν τουλάχιστον 0,20μ. εἰς γωνίαν μεγαλυτέραν ἢ ἴσην τῶν 30 μοιρῶν.

δ) Τὸ ἐμβαδὸν κάτωθι τῆς καμπύλης τοῦ μοχλοβραχίονος ἐπαναφορᾶς GZ δέον νὰ 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 μικροτέρα 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 μικροτέρα τῶν 40°, δὲν πρέπει νὰ εἶναι μικροτέρα ἀπὸ 0,03 μέτρα-ἀκτίνα.

στ) Εἰδικῶς διὰ τὰ νέα $\Phi/\Gamma-O/\Gamma$ 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 νὰ εἶναι μεγαλύτερον τῶν 0,35 μέτρων.

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

γ) Ὁ μοχλοβραχίον ἐπαναφορᾶς (GZ) δέον νὰ ἔχη τιμὴν τουλάχιστον 0,20 μέτρα εἰς γωνίαν μεγαλυτέραν ἢ ἴσην τῶν 30° .

δ) Τὸ ἐμβαδὸν κάτωθι τῆς καμπύλης τοῦ μοχλοβραχίονος ἐπαναφορᾶς GZ δέον νὰ 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 μικροτέρα 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 νὰ εἶναι μικροτέρα τῶν 0,02 μέτρων-ἀκτινίων.

Τὰ πλοῖα τῆς παρουσίας παραγράφου δὲν θὰ ἀποπλέουν ἂν αἱ ἐπικρατοῦσαι ἢ ἀναμενόμεναι νὰ ἐπικρατήσουν καιρικαὶ συνθήκαι συμφώνως πρὸς τὸ ἐν ἰσχύϊ δελτίον τῆς Ε.Μ.Υ. εἶναι τοιαῦται ὥστε ἡ ἔντασις τοῦ ἀνέμου νὰ εἶναι μεγαλύτέρα τοῦ 6 τῆς κλίμακος BEAUFORT.

στ) Εἰδικῶς διὰ τὰ ὑπάρχοντα $\Phi/\Gamma-O/\Gamma$ 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 νὰ εἶναι μεγαλύτερον τῶν 0,35 μέτρων. Διὰ ἀλιευτικὰ μήκους ἄνω τῶν 70 μέτρων τοῦτο δύναται μειωθῆν 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 νὰ χρησιμοποιηθῆ ἢ ἀκόλουθος σχέσις διὰ τὸ ἐλάχιστον ἀπαιτούμενον μετακεντρικὸν ὕψος (GM) δι' ἕλας 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 πλευρὰν 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 πλευρὰν κατακορυφῶς ἀπὸ τὴν ἄνω ὕψιν τῆς τρύπιδος μέχρι τὴν κορυφὴν τοῦ ἀνωτέρω συνεχοῦς καταστρώματος.

F = Ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων εἰς μέτρα, μετρούμενον κατακορυφῶς ἀπὸ τὴν ἴσαλον μέχρι τὴν κορυφὴν τοῦ ἀνωτέρω συνεχοῦς καταστρώματος εἰς τὴν πλευρὰν.

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 μεγαλυτέραν 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 νὰ ἐφαρμόζεται με μεγάλην προσοχὴν.

— Ἡ σχέσις τῆς παρουσίας παραγράφου 3(β) δὲν θεωρεῖται ὡς ὑποκατάστατον τῶν ἀπαιτήσεων τῆς παραγράφου 1, ἀλλὰ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῆ 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 νὰ εἶναι μικροτέρα ἀπὸ τὰς πραγματικὰς τιμὰς τοῦ GM τοῦ πλοίου εἰς ἕλας τὰς καταστάσεις λειτουργίας.

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

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

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

*Ἄρθρον 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.

*Ἄρθρον 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.

*Ἄρθρον 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 γενικὰ κριτήρια εὐσταθείας ὡς ταῦτα προβλέπονται ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 8.

2. Δι' ὑπάρχοντα πλοῖα, μεταφέροντα φορτία ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, ἡ εὐστάθεια δύναται νὰ θεωρηθῆται 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 φορτώσων φορτίον ἐπὶ τοῦ καταστρώματος παρὰ μόνον ἐὰν διαπιστοῦται πρὸ τοῦ ἀπόπλου ἢ 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 ταξειδίου, ὡς προβλέπεται ὑπὸ τοῦ Παραρτήματος Γ.

Ἄρθρον 12.

Ἀπαιτήσεις εὐσταθείας φορηγῶν 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 γενικὰ 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 μεταξύ τῶν ὑπερκατασκευασμάτων καὶ ἐκτείνεται ἐγκαρσίως μέχρι τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου καὶ στερεοῦται ἀσφαλῶς, ὥστε, νὰ μὴν μετακινήται ὑπὸ μεγάλης γωνίας κλίσεως, τὰ ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 8 καθοριζόμενα γενικὰ κριτήρια δύνανται νὰ τροποποιῶνται ὡς ἀκολούθως :

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

β) Ἡ μέγιστη 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 ΘF 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' ὄψιν καὶ τῆς ἀπορροφῆσεως ὕδατος ὑπὸ 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 ἐπιτροσθέτως τῶν ὑπὸ τῶν παραγρ. 3 καὶ 4 τοῦ ἄρθρου 6 προβλεπομένων θὰ λαμβάνονται ἐπίσης ὑπ' ὄψιν :

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 καταναλωθῆ κατὰ ποσοστὸν 90% ἐπιπροσθέτως δὲ τὸ

βάρους τοῦ φορτίου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἔχει ἀυξηθῆ κατὰ ποσοστὸν 10% λόγῳ τῆς ἀπορροφῆσεως ὑγρασίας.

Ἄρθρον 14.

Ἀπαιτήσεις εὐσταθείας φορηγῶν 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. Γενικότερα 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 ἱκανοποιητικὴ ἐφ' ὅσον εἰς πᾶσαν κατάστασιν φορτώσεως ἱκανοποιῦνται τὰ ἀκόλουθα κριτήρια :

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

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

Ὅπου : N = ἀριθμὸς ἐλικῶν.

SHP = Ἴπποδύναμις ἐκάστου ἐλικοφόρου ἄξονος πρύμνηθεν τοῦ ὀπισθοῦ τριβέως.

D = Διάμετρος ἐλικῶν εἰς μέτρα.

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

H = Κατακόρυφος ἀπόστασις εἰς μέτρα μεταξύ 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 μεταξύ τῶν καμπυλῶν τῶν μοχλοβραχίονων ἀνορθώσεως καὶ κλίσεως πρὸς τὰ δεξιά τοῦ πρώτου σημείου τομῆς αὐτῶν) μέχρι τὴν γωνίαν τῶν 40° ἢ τὴν γωνίαν κατακλίσεως οἰασθῆποτε εἶναι μικρότερα δέον νὰ εἶναι κατ' ἐλάχιστον 0,09 μέτρα-ἀκτινία.

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 μοχλοβραχίονος 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 μέγιστη δύναμις ἐλξεως τοῦ πλοίου, εἰς τόνους.

Δ = Τὸ ἐκτόπισμα τοῦ πλοίου εἰς τόνους.

“Όπου η μέγιστη δύναμις έλξεως δέν είναι έπακριβώς γνωστή, θά υπολογίζεται εκ του τύπου : $P = BHP/75$.

“Όπου BHP είναι η μέγιστη ίπποδύναμις πέδης των μηχανών προώσεως.

γ) Η γωνία εις την όποιαν ό μοχλοβραχιών έπαναφορās λαμβάνει την μέγιστην τιμήν του πρέπει νά είναι τουλάχιστον 25°.

δ) Η γωνία μηδενικοῦ μοχλοβραχιόνος έπαναφορās πρέπει νά είναι τουλάχιστον 50°.

2. Εις ύπάρχοντα ρυμουλκά πλοία ένθα δέν ύφίστανται έπαρκή στοιχειά ευσταθείας διά την εκτέλεσιν των ύπολογισμῶν τούτων δύναται νά εκτελήται ουσιαστικόν πείραμα ευσταθείας του πλοίου όντος κατά προτίμησιν εις την κατάστασιν ελάχιστου φόρτου λειτουργίας και διά τής εφαρμογής έγκαρσίας ροπής κλίσεως τής προκυπτούσης εκ του τύπου :

$$M = F \times P$$

Ένθα : $F =$ “Ο μοχλοβραχιών κλίσεως ως οὔτος ύπολογίζεται εκ του τύπου του άνωτέρω έδαφίου 1(β) διά γωνίαν $\Theta = 0^\circ$.

$P =$ “Η μέγιστη δύναμις έλξεως του πλοίου εις τόνους ως αύτη θά ύπολογίζεται ως έν τῷ προηγούμενῳ έδαφίῳ 1(β).

“Η εκτέλεσις του ουσιαστικοῦ πειράματος ευσταθείας γίνεται παρουσία εκπροσώπων τής Ε.Ε.Π. ή Τ.Κ.Ε.Ε.Π. ή τής Λιμενικῆς Αρχῆς.

“Ως κριτήριον ικανοποιητικῆς ευσταθείας θά θεωρηται ή μη βύθισις τής άκμῆς του καταστρώματος εκ τής δημιουργουμένης έγκαρσίας κλίσεως του πλοίου.

3. Αναλόγως προς τό είδος των εκτελουμένων πλώων τά ρυμουλκά πλοία θά συμμορφούνται προς τās άκολουθους απαιτήσεις :

α) Τά εκτελοῦντα πλώας και ρυμουλκήσεις έξωτερικοῦ προς άπαντα τά κριτήρια των άνωτέρω παραγράφων του παρόντος άρθρου και θά πρέπει νά είναι έφοδιασμένα με θεωρημένα στοιχειά ευσταθείας προς ύποβοήθησιν του πλοίαρχου έφ' όσον είναι άνω των 150 κοχ.

β) Τά εκτελοῦντα πλώας και ρυμουλκήσεις έσωτερικοῦ προς τά κριτήρια των άνωτέρω παραγράφων 1(α), 1(β) και 1(γ) ή προκειμένου περι ύπαρχόντων πλοίων στερουμένων στοιχειών ευσταθείας ταῦτα θά συμμορφούνται προς τά κριτήρια τής άνωτέρω παραγράφου 2.

γ) Τά εκτελοῦντα πλώας και ρυμουλκήσεις έντός και πέριξ λιμένος προς τό κριτήριον τής άνωτέρω παραγράφου 1(α) ή προς τό κριτήριον τής άνωτέρω παραγράφου 2 προκειμένου περι ύπαρχόντων πλοίων στερουμένων στοιχειών ευσταθείας.

Άρθρον 16.

Κριτήρια ευσταθείας νέων και ύπαρχόντων άλιευτικῶν πλοίων.

1. “Η ευστάθεια άλιευτικῶν πλοίων θεωρεῖται ικανοποιητική έφ' όσον εξασφαλίζεται με την συμμόρφωσιν προς τά γενικά κριτήρια ευσταθείας του άρθρου 8 του παρόντος Κανονισμοῦ.

2. Δι' ύπάρχοντα άλιευτικά πλοία ή ευστάθεια δύναται νά θεωρηται ως ικανοποιητική, έφ' όσον τό άρχικόν μετακεντρικόν ύψος εις άπάσας τās περιπτώσεις φόρτου, ως προβλέπεται εις τό άρθρον 6, είναι μεγαλύτερον των 0,40 μέτρων.

Είς τ' άνωτέρω πλοία έφ' όσον δέν διατίθενται έπαρκή στοιχειά διά τόν ύπολογισμὸν τής ευσταθείας, δύναται νά εκτελήται δοκιμή ευσταθείας άντι του πειράματος ευσταθείας διά μετρήσεως του χρόνου διατοιχισμοῦ εις εκάστην περίπτωση φορτώσεως και ποῦ του άπόπλου του πλοίου. “Ο τρόπος τής δοκιμῆς αύτῆς διά πλοία μήκους κάτω των 70 μέτρων, περιγράφεται εις τό Παράρτημα Γ.

3. “Η εξασφάλισις έπαρκούς ευσταθείας νέων άλιευτικῶν πλοίων μήκους κάτω των 12 μέτρων και ύπαρχόντων άλιευ-

τικῶν μήκους κάτω των 24 μέτρων άποτελεῖ ύποχρεωσιν και εϋθύνην των πλοιοκτητῶν και των ασκούντων την διακυβέρνησιν των έν λόγω πλοίων.

Άρθρον 17.

Έφοδιασμὸς του πλοίου διά στοιχείων ευσταθείας.

1. “Ο έφοδιασμὸς του πλοίου διά των συμφώνως προς τόν παρόντα Κανονισμὸν άπαιτουμένων στοιχείων ή μελετῶν ευσταθείας, άποτελεῖ άπαραίτητον προϋπόθεσιν διά την εκδοσιν ή άνανέωσιν των Πιστοποιητικῶν Ασφαλείας Κατασκευῆς ή του Πρωτοκόλλου Γενικῆς Έπιθεωρήσεως του πλοίου.

2. Έφ' όσον τά Πιστοποιητικά Ασφαλείας εκδίδονται ύπό έξουσιοδοτημένου Νηογνώμονος οὔτος ύποχρεούται νά άποστείλλη εις Ε.Ε.Π. αντίγραφον των σχετικῶν στοιχείων ή μελετῶν ευσταθείας.

3. “Ο Πλοίαρχος του πλοίου θά έφοδιάζεται, μερίμνη του πλοιοκτήτου, και θά τηρή έν τῷ πλοίῳ θεωρημένον παρά τής Ε.Ε.Π. ή του έξουσιοδοτημένου Νηογνώμονος αντίγραφον στοιχείων και μελετῶν ευσταθείας ύπό μορφήν ένιαίου έγχειριδίου. Πλέον των άνωτέρω, ό Πλοίαρχος δέον νά έφοδιάζεται μερίμνη του πλοιοκτήτου δι' όλων των άπαιτουμένων τυχόν συμπληρωματικῶν στοιχείων και οδηγιῶν, ίνα οὔτος δύναται νά καθοδηγηται διά τρόπου ταχέως και άπλου επί τής ευσταθείας του πλοίου διά τās διαφόρους καταστάσεις φόρτου και συνθήκας ύπηρεσίας.

Άρθρον 18.

Γενικαί προφυλάξεις έναντι άνατροπῆς.

1. Οί Πλοίαρχοι ύποχρεούνται. όπως επιδεικνύουν σύνεσιν και όρθην επαγγελματικὴν ναυτικὴν αντίληψιν, λαμβάνοντες ύπ' όψιν κατά τόν πλου τήν εποχήν του έτους, τήν γεωγραφικὴν περιοχὴν του πλου, τήν πρόγνωσην του καιροῦ και νά λαμβάνουν έπίσης τά ύπό των περιστάσεων έπιβαλλόμενα μέτρα σχετικῶς με τήν ταχύτητα και τήν άκολουθητέαν πορείαν του πλοίου.

2. Δέον όπως επιδιώκεται ύπό του Πλοίαρχου ή καλή στοιβασία του φορτίου ως και ή κατάλληλος κατανομή του εις τά κύτη προκειμένου νά εξασφαλίζονται ικανοποιητικά συνθήκαι ευσταθείας. Έφ' όσον καθίσταται αναγκαίον, ή ποσότης του φορτίου θά έλαττοῦται ίνα καλύπτονται αί απαιτήσεις έρματισμοῦ, άποφευγομένου κατά τό δυνατόν του έρματισμοῦ κατά τήν διάρκειαν του πλου.

3. Πάντοτε πρό του άπόπλου δέον νά λαμβάνεται ύπό του Πλοίαρχου μερίμνα διά τήν εκάστοτε άπαιτουμένην έχμασιν του φορτίου, εις τρόπον ώστε νά μειοῦται εις τό ελάχιστον αί πιθανότητες διαμήκους ή έγκαρσίας μετακινήσεως κατά τόν πλου, λόγω των αναπτυσσομένων έπιταχύνσεων εκ τής προνεύσεως και του διατοιχισμοῦ του πλοίου έν θαλασσοταραχῇ.

4. Ειδικῶς διά τά άλιευτικά πλοία.

α) Πρέπει νά προβλέπωνται θυρίδες εκροῆς εις τό δύφρακτον του πλοίου, αί διαστάσεις των όποιων περιγράφονται εις τό Παράρτημα Δ' και αί όποιαι εϋθύνη του Πλοίαρχου δέον όπως εύρίσκωνται εις καλήν κατάστασιν λειτουργίας και άπηλλαγμένοι παντός έμποδίου.

β) Πρέπει νά τηροῦνται τά ελάχιστα ύψη καταφλίων θυρῶν και καθόδων επί του καταστρώματος του πλοίου τά όποια δίδονται εις τό Παράρτημα Ε'.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'.

Προϋποθέσεις εκπόνησεως διαγράμματος βασικῶν καμπυλῶν ευσταθείας.

Κατά τήν εκπόνησιν του ως άνω διαγράμματος πλέον τής γάστρας του πλοίου λαμβανομένης μέχρι του καταστρώματος εξάλων, δύναται νά συμπεριληφθοῦν και, κλειστά ήπερκατασκευαί και ήπερστεγάσματα μέχρι του δευτέρου καταστρώματος, ήπεράνω του καταστρώματος εξάλων.

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 ἀδιapέραστον 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) Ἄπαντα 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 ἐκὼμη δὲν ἔχουν καιροστεγῆ μέσα κλεισίματος.

Ἀνοίγματα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐντὸς ἀνοικτῶν υπερστεγασμάτων ἔχοντα καιροστεγῆ 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 ἢ προοδευτικὴ κατάκλυσις δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ὡς κλειστά.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β'.

Ἐπίδρασις 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 αἰ ὁποῖα 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) αἰ ὁποῖα εἰς τὰς καταστάσεις λειτουργίας δύνανται νὰ ἔχουν συγχρόνως ἐλευθέρως ἐπιφανείας.

2. Πρὸς τὸν σκοπὸν προσδιορισμοῦ τῆς ἀνωτέρω διορθώσεως λόγω ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν, αἰ δεξαμεναὶ αἰ ὁποῖα θὰ λαμβάνονται ὑπ' ὄψει πρέπει νὰ εἶναι ἐκεῖνα αἰ ὁποῖα 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' ἕκαστην δεξαμενὴν δύναται νὰ εὐρεθῆ ἐκ τῆς σχέσεως:

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

Ὅπου:

Mfs = ἡ ροπὴ ἐλευθέρως ἐπιφανείας εἰς τόνους μέτρα διὰ γωνίαν κλίσεως 30°.

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

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

γ = τὸ εἰδικὸν βάρος.

δ = $\frac{V}{b \cdot l \cdot h}$ συντελεστῆς ὄγκου τῆς δεξαμενῆς.

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

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

K = ἀδιάστατος συντελεστῆς ὁ ὁποῖος προσδιορίζεται ἀπὸ τὸν ἀκόλουθο πίνακα συμφώνως πρὸς τὸν λόγον h/h. Αἰ ἐνδιάμεσαί τιμαὶ προσδιορίζονται μετὰ γραμμικὴν παρεμβολήν.

4. Μικραὶ δεξαμεναὶ αἰ ὁποῖα 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 ὑπολογισμὸν:

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

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

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

Π Ι Ν Α Κ

ΤΙΜΩΝ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΟΥ "Κ" ΔΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΝ ΔΙΟΡΘΩΣΕΩΝ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ

$$K = \frac{\eta \mu \theta}{12} \left(1 + \frac{\epsilon \varphi^2 \theta}{2} \right) \times \frac{b/h}{8} \quad K = \frac{\sigma \mu \theta}{8} \left(1 + \frac{\epsilon \varphi \theta}{b/h} \right) - \frac{\sigma \mu \theta}{12} \left(\frac{h}{b/h} \right) \quad 2 \left(1 + \frac{\sigma \varphi^2 \theta}{2} \right)$$

ὅπου $\sigma \varphi \theta \leq b/h$ ὅπου $\sigma \varphi \theta \leq b/h$

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 εκτέλεσεως δοκιμής ευσταθείας δια μέτρησης χρόνου διατοιχισμού.

(Ίσχύει δια πλοία μήκους μικροτέρου των 70 μέτρων).

Εισαγωγή :

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

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

Διαδικασία Δοκιμής :

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

α) Η δοκιμή πρέπει να εκτελῆται όταν το πλοϊον ευρίσκειται εις τον λιμένα, και υπάρχει ή ελαχίστη δυνατή επίδρασις από κυματισμόν, άνεμον και παλίρροιαν.

β) Με άρχην όταν το πλοϊον ευρίσκειται εις το άπώτερον άκρον διατοιχισμού προς μίαν πλευράν του (ας υποθέσωμεν την άριστεράν πλευράν) και το πλοϊον πρόκειται ν' άρχισήν να κινήται προς την κατακόρυφον θέσιν, ένας πλήρης διατοιχισμός θα έχη εκτελεσθῆ όταν το πλοϊον έχη κινήθῆ προς το άλλο άπώτατον άκρον (δηλαδή τής δεξιᾶς πλευράς), έχη επιστρέψῆ εις το άρχικόν σημείον από το όποιον ήρχισε ή μέτρησις και πρόκειται να άρχισήν τον επόμενον διατοιχισμόν.

γ) Με ένα χρονόμετρον πρέπει να μετρηθούν οι χρόνοι διαρκείας τουλάχιστον 5 πλήρων διατοιχισμών. Η μέτρησις του χρόνου των διατοιχισμών πρέπει να άρχίζῃ όταν το πλοϊον ευρίσκειται εις τον άπώτατον άκρον ενός διατοιχισμού. Αφοῦ ο διατοιχισμός σταματήσει τελείως, ή μέτρησις πρέπει να επαναληφθῆ δια δύο εισέτι φοράς τουλάχιστον. Εις εκάστην φοράν πρέπει εάν είναι δυνατόν, να μετράται ο χρόνος του ίδιου αριθμού πλήρων διατοιχισμών δια να διαπιστοῦται εάν αι μετρήσεις είναι συνεπεῖς, εάν δηλαδή επαναλαμβάνωνται εντός λογικῶν ορίων. Εάν γνωρίζωμεν τον συνολικόν χρόνον δια των συνολικῶν αριθμῶν των εκτελεσθέντων διατοιχισμῶν δυνάμεθα να υπολογίσωμεν τον μέσον ὅρον του χρόνου δια έναν πλήρη διατοιχισμόν.

δ) Ο διατοιχισμός του πλοίου δύναται να προκληθῆ :

(1) Δι' άνυψώσεως και καταβιβάσεως ἐπὶ του πλοίου ενός βάρους ευρισκομένου ὅσον δυνατόν μακρύτερον από το επίπεδον συμμετρίας.

(2) Δι' ἑλξέως του ἴστού του πλοίου με ένα σχοινίον.

(3) Δι' ομάδος ανθρώπων οι ὅποιοι τρέχουν σε συγχρονισμόν κατά το ἐγκάρσιον του πλοίου.

(4) Με ὁποιοδήποτε ἄλλον τρόπον.

Εν τούτοις, και αυτό είναι πολύ σημαντικό, άμέσως μόλις άρχισῆ αὐτός ο ἐξηναγκασμένος διατοιχισμός το μέσον δια του ὁποίου έχη προκληθῆ πρέπει να σταματήσῃ και το πλοϊον να ἀφεθῆ να διατοιχίζεται ελευθέρως. Εάν ο διατοιχισμός έχη προκληθῆ δι' άνυψώσεως και καταβιβάσεως βάρους να εκτελῆται με γερανόν ο ὅποιος ευρίσκειται εις την ξηράν. Εάν χρησιμοποιήται γερανός ή φορτωτήρ του ίδιου του πλοίου, το βάρος πρέπει να τοποθετηται ἐπὶ του πλοίου εις το επίπεδον συμμετρίας εὐθὺς ὡς προκληθῆ ο διατοιχισμός.

ε) Η μέτρησις και χρονόμετρησις των διατοιχισμῶν πρέπει να άρχισῆ ὅταν ο εκτελῶν την δοκιμὴν κρίνῃ ὅτι το πλοϊον διατοιχίζεται φυσικῶς και ελευθέρως, και

μόνον ὅσον είναι άπαραίτητον δια την ακριβή μέτρησιν αὐτῶν των διατοιχισμῶν.

ζ) Τα σχοινία με τα ὅποια το πλοϊον συνδέεται με την ξηράν πρέπει να είναι χαλαρωμένα και το πλοϊον να ευρίσκειται εις αρκετήν απόστασιν από την αποβάθραν δια να αποφευχθῆ ή επαφή του με αὐτήν κατά τους διατοιχισμούς. Δια να ελεγχθῆ αὐτό και να αποκτηθῆ μία ιδέα του αριθμοῦ των πλήρων διατοιχισμῶν οι ὅποιοι δύνανται λογικῶς να χρονομετρηθούν, πρέπει να εκτελῆται μία προκαταρκτική δοκιμή διατοιχισμού πριν άρχισῆ ή καταγραφή πραγματικῶν χρόνων.

η) Δέον ὅπως δίδεται προσοχή εις την υπαρξιν λογικῆς ελευθερίας κάτωθεν τής τρόπιδος και εις τὰς πλευράς του πλοίου.

θ) Βάρη λογικοῦ μεγέθους τα ὅποια δύνανται να αλωρθοῦν (π.χ. μηχανοκίνητος λέμβος), ή να κινήθουν (π.χ. βαρέλιον ἐλαίου), πρέπει να είναι στερεωμένα καλῶς οὕτως ὥστε να αποφεύγεται ή κίνησις των. Η επίδρασις ελευθέρων επιφανειῶν των μη πλήρων δεξαμενῶν πρέπει να διατηρηται ὅσο τὸ δυνατόν μικρότερα κατά την διάρκειαν τής δοκιμῆς και του ταξειδίου.

Υπολογισμός τής Ἀρχικῆς Εὐσταθείας :

4. Αφοῦ υπολογισθῆ ή περίοδος δια έναν πλήρη διατοιχισμόν, ἔστω T_r δευτερόλεπτα το μετακεντρικόν ύψος $G M_0$ δύναται να υπολογισθῆ από την ακόλουθον σχέσιν :

$$G M_0 = \left(\frac{F \times B}{T_r} \right)^2$$

Όπου: F = συντελεστής δια την περίοδον διατοιχισμού.

B = πλάτος του πλοίου εις μέτρα.

T = χρόνος μιᾶς πλήρους περιόδου διατοιχισμού εις δευτερόλεπτα.

5. Δια άκτοπλοϊκά πλοία κανονικοῦ μεγέθους (εξαιρουμένων των δεξαμενοπλοίων), αι ακόλουθοι τιμαί του συντελεστοῦ F προέκυψαν από εκτελεσθείσας δοκιμάς.

α) Κενόν πλοϊον ἐρματισμένον $F = 0,88$.

β) Πλοϊον με πλήρη φόρτον και ὑγρά εις τὰς δεξαμενάς του αποτελοῦντα το ακόλουθον ποσοστόν του ἐπὶ του πλοίου συνολικοῦ φορτίου (φορτίο, ἐφόδια, ὑγρά κ.τ.λ.).

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

(2) 10% » » » $F = 0,75$

(3) 5% » » » $F = 0,73$.

6. Δια ἀλιευτικὰ πλοία τα ὅποια ἐκφορτώνουν (ἀλλά με καύσιμα, ἐφόδια και ἐξαρτισμόν ἐπὶ του πλοίου) λαμβάνονται αι ακόλουθοι τιμαί του συντελεστοῦ F :

α) Ἀλιευτικὰ γαρίδων με διπλούς φορτωτήρας $F = 0,95$

β) Ἀλιευτικὰ ανοικτῆς θαλάσσης $F = 0,80$

γ) Ἀλιευτικὰ με δεξαμενήν ζωντανῶν ἰχθύων. $F = 0,60$

Αἱ τιμαί του συντελεστοῦ F δύνανται να μεταβάλλωνται ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. δσάκις προκύπτουν νέα στοιχεῖα από εκτελεσθησομένας μετρήσεις ἐπὶ ὀρισμένας κατηγορίας πλοίων ὡς και ὀρισμένου τρόπου φορτώσεως.

7. Η αρχική εὐστάθεια δύναται επίσης να προσδιορισθῆ με γραφικόν τρόπον και χρῆσιν του συνημμένου νομομορφήματος ὡς ἐξῆς :

α) Αἱ τιμαί των B και F σημειοῦται εις τὰς ἀντιστοίχους κλίμακας και τα σημεία συνδέονται δια μιᾶς εὐθείας γραμμῆς (1). Αὐτή ή εὐθεῖα γραμμῆ τέμνει την κατακόρυφον γραμμὴν MM εις το σημείον M .

β) Φέρεται μία δευτέρα εὐθεῖα γραμμῆ (2) ή ὅποια ἐνώνει το σημείον M και το σημείον τῆς κλίμακος περιόδου διατοιχισμού το ὅποιον ἀντιστοιχ εἶσις τον μετρηθέντα χρόνον T

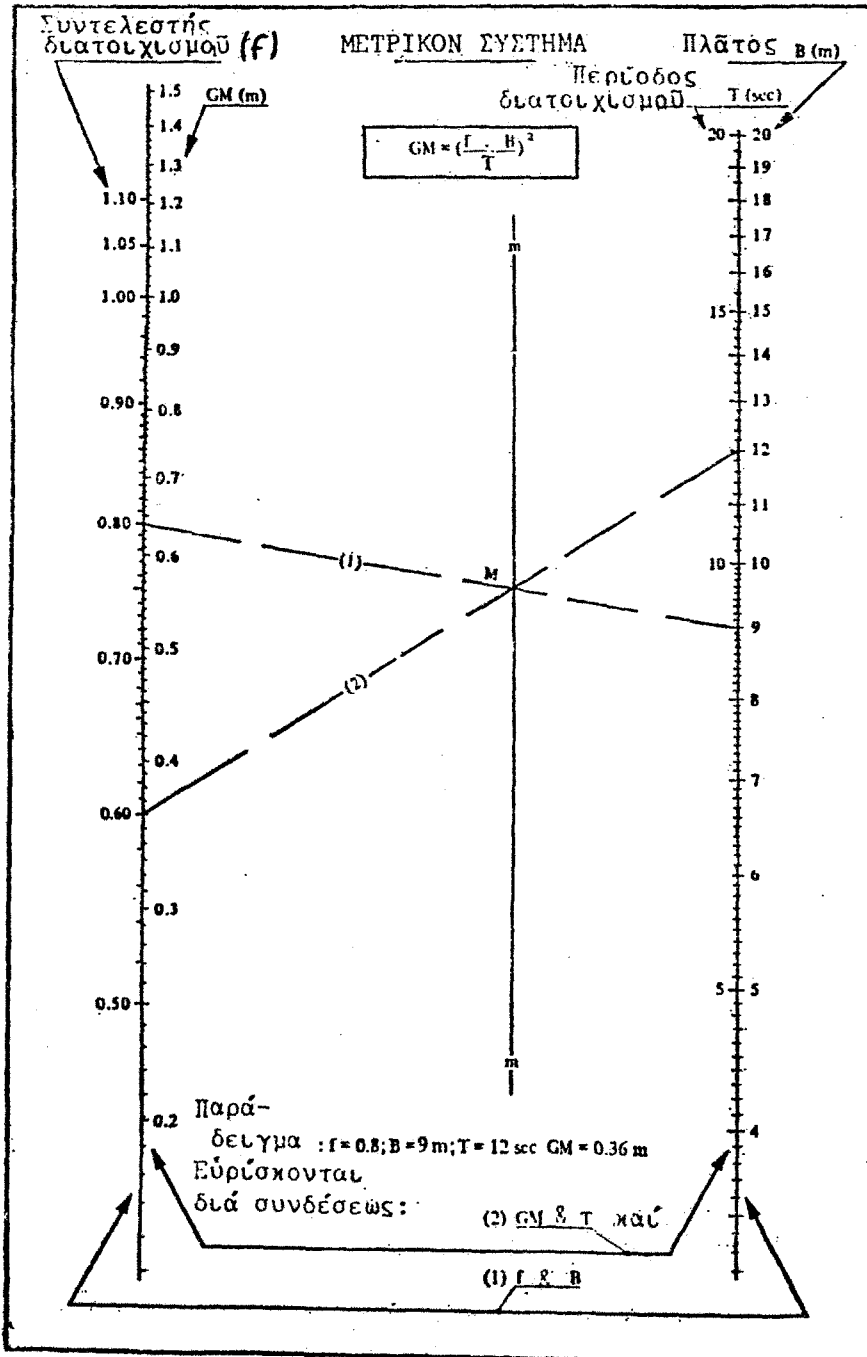
και ή όποια τέμνει την κλίμακα διά τὸ GM εἰς τὴν αἰτουμένην τιμήν.

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 ἱκανοποιητικῆς 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 έκροης αλιευτικών πλοίων.

1. Αί ακόλουθοι ελάχιστοι επιφανειαί συνιστώνται δια νέα αλιευτικά πλοία έχοντα κατάστρωμα καθ' όλον τὸ μήκος των τὰ ὁποῖα προβλέπεται νὰ λειτουργοῦν εἰς ἀντοικτὰς θαλάσσας μὲ δυσμενεῖς καιρικὰς συνθήκας.

2. Εἰς πλοῖα ὅπου τὰ δρύφακτα εἰς τὰ ἐκτεθειμένα τμήματα τοῦ ἀνωτέρω καταστρώματος σχηματίζουν κοιλότητα, ἡ ἐλάχιστη ἐπιφάνεια τῶν θυρίδων έκροης (Α) εἰς ἐκάστην πλευρὰν τοῦ πλοίου δι' ἐκάστην κοιλότητα τοῦ ἀνωτέρω καταστρώματος δίδεται ἀπὸ τὰς ἀκολουθοῦσας σχέσεις :

Ὅταν τὸ μήκος τοῦ δρυφράκτου (1) εἰς τὴν κοιλότητα εἶναι 20 μέτρα ἢ μικρότερον.

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

Ὅταν τὸ 1 ὑπερβαίνει τὰ 20 μέτρα

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

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

Ἄν τὸ δρύφακτον ἔχει μέσον ὕψος μεγαλύτερον ἀπὸ 1,2 μέτρα ἢ ἀπαιτούμενη ἐπιφάνεια πρέπει ν' αὐξηθῇ κατὰ 0,004 τετρ. μέτρα ἀνὰ μέτρον μήκους τῆς κοιλότητος δι' ἕκαστον 0,1 τοῦ μέτρου διαφορὰν εἰς ὕψος. Ἄν τὸ δρύφακτον ἔχη μέσον ὕψος μικρότερον ἀπὸ 0,9 μέτρα, ἢ ἀπαιτούμενη ἐπιφάνεια δύναται νὰ μειοῦται κατὰ 0,004 τετρ. μέτρα ἀνὰ μέτρον μήκους τῆς κοιλότητος δι' ἕκαστον 0,1 τοῦ μέτρου διαφορὰν, εἰς ὕψος.

3. Αἱ θυρίδαι έκροης πρέπει νὰ εἶναι διατεταγμέναι κατὰ τοιοῦτον τρόπον κατὰ μήκος τοῦ πλοίου ὥστε ἡ έκροη τῶν ὑδάτων ἀπὸ τὸ κατάστρωμα νὰ εἶναι ταχυτάτη καὶ ἀποτελεσματικὴ. Αἱ κατώταται ἀκμαὶ τῶν θυρίδων πρέπει νὰ εἶναι ὅσον τὸ δυνατόν πλησιέστερα πρὸς τὸ κατάστρωμα.

4. Ἐξαρτήματα ἀσφαλίσεως τῶν θυρίδων έκροης εἰς τὴν κλειστὴν θέσιν πρέπει γενικῶς νὰ θεωροῦνται ὡς ἐπικίνδυνα.

5. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τροποποιήσεις τῶν ἀνωτέρω ἀναφερομένων τιμῶν εἰς περιπτώσεις ὅπου ἔχει ἀποδειχθῇ ἀπὸ τὴν ἐμπειρίαν ὅτι τοιαῦται τροποποιήσεις δικαιολογοῦνται.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε'.

Συστάσεις διὰ ἐξωτερικὰ στόμια κυτῶν καὶ κατώφλια θυρῶν αλιευτικῶν πλοίων.

1. Αἱ ἀπαιτήσεις διὰ τὰ ὕψη τῶν στομιῶν κυτῶν καὶ τῶν κατωφλίων θυρῶν ἔχουν ὡς κάτωθι :

α) Εἰς τὰ ἀνώτερα καταστρώματα πρέπει νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 600 MM. Ἐν τούτοις εἰς περιοχὰς τοῦ ἀνωτέρω

καταστρώματος αἱ ὁποῖαι προστατεύονται ἀπὸ τὴν πλήρη δύναμιν τῆς θαλάσσης (μὲ ἐξαιρέσειν τῶν θυρῶν ἀμέσου προσπελάσεως εἰς τὰ μηχανοστάσια), τὰ ὕψη αὐτὰ δύνανται νὰ μειωθοῦν εἰς 400 MM.

β) Εἰς καταστρώματα ὑπερκατασκευῶν πρέπει νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 300 MM. Ἐν τούτοις, εἰς περιοχὰς τοῦ καταστρώματος ὑπερκατασκευῆς αἱ ὁποῖαι προστατεύονται ἀπὸ τὴν πλήρη δύναμιν τῆς θαλάσσης, (μὲ ἐξαιρέσειν τῶν θυρῶν ἀμέσου προσπελάσεως εἰς τὰ μηχανοστάσια), τὰ ὕψη αὐτὰ δύνανται νὰ μειωθοῦν εἰς 150 MM.

γ) Ἐπιτρέπεται ἡ ὑπαρξίς ἐνὸς περιορισμένου ἀριθμοῦ μικρῶν ὕδατοστεγῶν ἀνοιγμάτων εἰς τὰ ἀνώτερα καταστρώματα καὶ ὕδατοστεγῆ στόμια τῶν καταστρωμάτων.

2. Αἱ ἀνωτέρω ἀπαιτήσεις ἐφαρμόζονται εἰς ὅλα τὰ φέροντα συνεχῆς κατάστρωμα αλιευτικὰ πλοῖα μήκους ἀνωτέρου τῶν 18 μέτρων τὰ ὁποῖα ἐκτελοῦν πλοῦς κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ὁποίων ἀπομακρύνονται πλέον 15 ναυτικῶν μιλίων ἀπὸ λιμένα ἢ ὄρμον καταφυγῆς καὶ πλέον εἰς περιοχὰς ὅπου ἡ ἔντασις τοῦ ἀνέμου δύναται νὰ ἀνέλθῃ εἰς 7 BEAUFORT, ἢ μεγαλύτεραν.

3. Διὰ πλοῖα μήκους μικροτέρου τῶν 18 μέτρων ἐκτελοῦντα πλοῦς ἐκτάσεως μέχρι 15 ναυτικῶν μιλίων ἀπὸ λιμένα ἢ ὄρμον καταφυγῆς ἢ πλέοντα εἰς περιοχὰς ὅπου ἡ ἔντασις τοῦ ἀνέμου σπανίως ἀνέρχεται εἰς 7 BEAUFORT, οἱ ἀνωτέρω ἀπαιτήσεις πρέπει νὰ ἐφαρμόζονται κατὰ τὸ δυνατόν.

Ἄρθρον Δεύτερον.

1. Ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἀρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς του εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

2. Ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως ἰσχύος τοῦ παρόντος καταργεῖται τὸ Β.Δ/γμα 408/1961 «περὶ ἐγκρίσεως Κανονισμοῦ δοκιμῶν εὐσταθείας ἐπιβατηγῶν καὶ φορτηγῶν πλοίων» (ΦΕΚ 102 Α'/26.6.1961).

Εἰς τὸν ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργὸν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 11 Νοεμβρίου 1981

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Φ 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, καθορίσθηκαν 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 'Εταιρειών κ.λπ. »	»	7.000
9. » » Δελτίο 'Εμπορικής και Βιομηχανικής 'Ιδιοκτησίας	»	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 'Αλληλοβοήθειας Προσωπικού του 'Εθνικού 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 'Εταιρειών κ.λπ. »	»	350
9. » » Δελτίο 'Εμπ. και Βιομ. 'Ιδιοκτησίας . »	»	30
10. Για όλα τα τεύχη	»	750

Β' ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ

Η τιμή πώλησεως 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 πώλησεως κάθε φύλλου προσαυξάνεται κατά 40 δρχ. ανά 80 σελίδες.

Γ' ΤΙΜΗ ΦΩΤΟΑΝΤΙΓΡΑΦΩΝ

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

Δ' ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ

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

Α' 'Ανωνύμων 'Εταιρειών:

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

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

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

12. Τών αποφάσεων «περί εγκρίσεως τιμολογίων τών 'Ασφαλιστικών 'Εταιρειών»	»	2.000
--	---	-------

Β' 'Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης:

1. Τών καταστατικών	Δραχ.	2.000
2. Τών κωδικοποιήσεων τών καταστατικών	»	2.000
3. Τών Ισολογισμών κάθε χρήσεως	»	2.500
4. Τών εκθέσεων εκτιμήσεως περιουσιακών στοιχείων	»	2.000
5. Τών τροποποιήσεων τών καταστατικών (για κάθε συμβολαιογραφική πράξη)	»	800
6. Τών ανακοινώσεων με συμβολαιογραφική πράξη	»	800
7. Τών ανακοινώσεων με άποφαση τής Γ.Σ.	»	600
8. Τών προσκλήσεων σε γενικές συνελεύσεις	»	600

Γ' 'Αλληλασφαλιστικών Συνεταιρισμών - 'Αλληλασφαλιστικών Ταμείων και Φιλανθρωπικών Σωματείων:

1. Τών υπουργικών αποφάσεων «περί χορηγήσεως άδειας λειτουργίας 'Αλληλασφαλιστικών Συνεταιρισμών - 'Αλληλασφαλιστικών Ταμείων»	»	2.000
2. Τών Ισολογισμών τών ανωτέρω Συνεταιρισμών, Ταμείων και Σωματείων	»	2.500

Δ' Τών δικαστικών πράξεων:	Δραχ.	800
II. Στο Τέταρτο τεύχος: Τών δικαστικών πράξεων για παρακατάθεση άποζημιώσεως	»	800

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

- Οι συνδρομές του εσωτερικού και τα τέλη δημοσιεύσεων προκαταβάλλονται στα Δημόσια Ταμεία έναντι αποδεικτικού εισπράξεως, το οποίο φροντίζει ο ενδιαφερόμενος να το στείλει στη Γενική Δ/ση του 'Εθνικού Τυπογραφείου.
- Οι συνδρομές του εξωτερικού είναι δυνατές να στέλνονται και σε ανάλογο συνάλλαγμα με επίταξη επί' ονόματι του Διευθυντή τών Διοικητικών και Οικονομικών 'Υποθέσεων του 'Εθνικού Τυπογραφείου.
- Το υπέρ του ΤΑΠΕΤ ποσοστό επί τών ανωτέρω συνδρομών και τελών δημοσιεύσεων καταβάλλεται ως εξής:
 - α) στην 'Αθήνα: στο Ταμείο του ΤΑΠΕΤ (Κατάστημα 'Εθνικού 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 εξωτερικού: όταν ή άποστολή τους γίνεται με επίταγές μαζί μ' αυτές στέλνεται και το υπέρ του ΤΑΠΕΤ ποσοστό.

Ο Γενικός Διευθυντής
ΑΘΑΝ. ΠΑΝ. ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ