



ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

19 Φεβρουαρίου 2025

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου 25

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 16

Τροποποίηση των διατάξεων του π.δ. 83/2022 «Κανονισμός περί ρύθμισης θεμάτων των ρυμουλκών πλοίων αναφορικά με τις προδιαγραφές σχεδίασης και κατασκευής, τη δύναμη έλξης, την ευστάθεια, τον πυροσβεστικό και αντιρρυπαντικό εξοπλισμό και τροποποίηση του π.δ. 1337/1981 (Α' 333)» (Α' 229) και τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 1337/1981 (Α' 333).

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Των άρθρων 32 παρ. 2, 36 παρ. 2, 41 παρ. 2 και 188 παρ. 4 του ν.δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (Α' 261),

β) του άρθρου 71 του ν. 4150/2013 «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις» (Α' 102),

γ) του άρθρου 118 παρ. 10 του ν. 4504/2017 «Δια βίου εκπαίδευση προσωπικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις» (Α' 184),

δ) του π.δ. 379/1996 «Κανονισμός πυροσβεστικών μέσων των πλοίων» (Α' 250),

ε) του άρθρου 15 του π.δ. 1337/1981 «Περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού περί ευστάθειας φορτηγών, ρυμουλκών και αλιευτικών πλοίων» (Α' 333),

στ) του π.δ. 45/1983 «Ρυμούλκηση πλοίων» (Α' 24),

ζ) των άρθρων 1 και 2 του π.δ. 232/2005 «Περί οργάνικής σύνθεσης πληρώματος ρυμουλκών λιμένος και ρυμουλκών-ναυαγοσωστικών ανοικτής θαλάσσης» (Α' 280),

η) της 3131.1/01/93 απόφασης του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας «Έγκριση του Γενικού Κανονισμού Λιμένος υπ' αρ. 1 "Περί ρυμουλκικών εργασιών λιμένος και ρυμουλκών λιμένος"» (Β' 336, διόρθ. σφαλμ. Β' 431),

θ) της 2222.1-1.2/41982/2020 απόφασης του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Έγκριση και αποδοχή του Διεθνούς Κώδικα για την Άθικτη Ευστάθεια

(Κώδικας IS), ο οποίος υιοθετήθηκε την 4η Δεκεμβρίου 2008 με την MSC.267 (85) απόφαση της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)» (Β' 2844),

ι) της 2222.1-1.2/66180/2020 απόφασης του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση τροποποίησης του Διεθνούς Κώδικα Άθικτης Ευστάθειας, 2008 (2008 IS Κώδικας)», που υιοθετήθηκε την 25η Νοεμβρίου 2016 με την MSC.415.(97) απόφαση της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)» (Β' 4590),

ια) της 2070.0/43184/2020 απόφασης του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Καθορισμός της κατανομής των αρμοδιοτήτων του Κλάδου Ελέγχου Πλοίων» (Β' 3117),

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

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του προϋπολογισμού, όπως προκύπτει από την 2811.8/68810/2024/27.09.2024 εισήγηση του Αναπληρωτή Γενικού Διευθυντή Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

3. Το γεγονός ότι οι διατάξεις του παρόντος δεν αφορούν σε διοικητική διαδικασία για την οποία υπάρχει υποχρέωση καταχώρισης στο Εθνικό Μητρώο Διοικητικών Διαδικασιών «Μίτος».

4. Την 3/2025 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Με πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις του π.δ. 83/2022

1. Η παρ. 1 του άρθρου 4 του π.δ. 83/2022 τροποποιείται και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«1. Οι προδιαγραφές σχεδίασης και κατασκευής των ρυμουλκών έχουν ως ακολούθως:

α) τα ρυμουλκά μήκους γραμμής φόρτωσης 24 μέτρων και άνω ($L_{LL} \geq 24m$) πληρούν τα πρότυπα και τις απαιτήσεις ενός Αναγνωρισμένου Οργανισμού, σε συνδυασμό με τα οριζόμενα στα εφαρμοστέα διεθνή όργανα και στο ισχύον εθνικό κανονιστικό πλαίσιο περί παρακολούθη-

σης ναυπηγήσεων, μετασκευών, επισκευών και επιθεώρησης εμπορικών πλοίων, ανάλογα με την ημερομηνία θέσης τρόπιδας, τον τύπο, τα χαρακτηριστικά, την κατηγορία των πλόων και των ρυμουλκικών εργασιών που εκτελούν σε ό,τι αφορά στη σχεδίαση, την κατασκευή, τα υλικά κατασκευής και τη συντήρηση του σκάφους, των κύριων και των βοηθητικών μηχανών, των ηλεκτρικών και αυτόματων εγκαταστάσεων, του εξοπλισμού ρυμούλκησης και των διατάξεων ασφάλειας, των ενδιαιτημάτων, των σωστικών και πυροσβεστικών μέσων, του ναυτιλιακού και τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού, καθώς και των λοιπών κατασκευών, εξοπλισμού και εγκαταστάσεων.

β) τα ρυμουλκά μήκους γραμμής φόρτωσης κάτω των 24 μέτρων ($L_{\text{L}} < 24\text{m}$) συμμορφώνονται αντίστοιχα με τις σχετικές διατάξεις του ισχύοντος εθνικού κανονιστικού πλαισίου περί παρακολούθησης ναυπηγήσεων, μετασκευών, επισκευών και επιθεώρησης εμπορικών πλοίων, ανάλογα με την ημερομηνία θέσης τρόπιδας, τον τύπο, τα χαρακτηριστικά, την κατηγορία των πλόων και των ρυμουλκικών εργασιών που εκτελούν.»

2. Η περ. ιγ της παρ. 1 του άρθρου 5 του π.δ. 83/2022 τροποποιείται και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«ιγ) γάντζοι ρυμούλκησης (Towing Hooks): Οι γάντζοι ρυμούλκησης πρέπει να χρησιμοποιούνται βάσει σχετικών οδηγιών και κανονισμών ενός Αναγνωρισμένου Οργανισμού και να είναι εφοδιασμένοι με σύστημα άμεσης απελευθέρωσης του ρυμούλκιου.»

3. Στην περ. δ της παρ. 1 του άρθρου 7 του π.δ. 83/2022 προστίθεται η φράση «Επιπρόσθετα των λοιπών εφαρμοζόμενων κριτηρίων» και η περίπτωση αυτή αναδιατυπώνεται ως ακολούθως:

«δ) Επιπρόσθετα των λοιπών εφαρμοζόμενων κριτηρίων, τα ρυμουλκά που διαθέτουν συστήματα πυρόσβεσης, σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11, θεωρείται ότι διαθέτουν επαρκή ευστάθεια σχετικά με την λειτουργία των συστημάτων πυρόσβεσης (firemonitors) που φέρουν (σχήμα 7.2), εφόσον πληρούν τις παρακάτω απαιτήσεις σε όλες τις καταστάσεις φόρτωσης:».

4. Στην υποπερ. δβ της περ. δ της παρ. 1 του άρθρου 7 του π.δ. 83/2022 για τον υπολογισμό της δύναμης αντίδρασης R_i , τροποποιείται ο ορισμός της πυκνότητας του νερού ως εξής:

«ρ: Η πυκνότητα του νερού ($1,025 \text{ tons/m}^3$).»

5. Η υποπερ. βστ της περ. β της παρ. 4 του άρθρου 9 του π.δ. 83/2022 τροποποιείται και αναδιατυπώνεται, ως ακολούθως:

«βστ) Τις προϋποθέσεις των παρ. 1 έως και 3.»

6. Στην περ. γ της παρ. 4 του άρθρου 9 του π.δ. 83/2022 προστίθεται νέο εδάφιο στο τέλος αυτής ως εξής:

«Η ανωτέρω βεβαίωση καταλληλότητας δεν απαιτείται σε περιπτώσεις παροχής υπηρεσιών πρόσδεσης και απόδοσης των καταπλεόντων και αποπλεόντων πλοίων. Πέραν των ανωτέρω, σε περιπτώσεις επαναλαμβανόμενης εκτέλεσης της ίδιας ρυμουλκικής εργασίας και εφόσον τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας ρυμουλκού και ρυμουλκούμενου παραμένουν σε ισχύ και οι συνθήκες και προϋποθέσεις ανταποκρίνονται στη βεβαίωση καταλληλότητας που έχει ήδη εκδοθεί για τη συγκεκριμένη ρυμουλκική εργασία, δεν απαιτείται η έκδοση νέας βε-

βαίωσης για την εκ νέου εκτέλεση της εν λόγω εργασίας, για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών από την ημερομηνία έκδοσης αυτής.»

7. Στην περ. α της παρ. 5 του άρθρου 9 του π.δ. 83/2022 προστίθεται στο τέλος προσδιορισμός για τους ειδικούς περιορισμούς του παρόντος άρθρου, η υποπερ. αγ της παρ. α και οι περ. γ και δ τροποποιούνται και η παρ. 5 αναδιατυπώνεται ως ακολούθως:

«5.α) Οι φορείς στους οποίους ανήκει η πάσης φύσεως εκμετάλλευση και διαχείριση λιμένων, εγκαταστάσεων, επιχειρήσεων, προβλητών, τερματικών σταθμών και εξόδων του άρθρου 3 εκδίδουν Κανονισμό για την ασφαλή πρόσδεση/απόδεση και επιφυλακή των υπόχρεων σε ρυμούλκηση ή επιφυλακή πλοίων, λαμβάνοντας κυρίως υπόψη, πέραν των ανωτέρω αναφερομένων στο παρόν άρθρο, ειδικούς περιορισμούς που τίθενται από:

αα) τις ιδιαιτερότητες και τα χαρακτηριστικά κάθε λιμένα ή εγκατάστασης,

αβ) τη χωροταξική τους διαμόρφωση,

αγ) τις καιρικές συνθήκες λειτουργίας του λιμένα,

αδ) την πυκνότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας,

αε) το είδος και τα χαρακτηριστικά των πλοίων και των φορτίων τους,

αστ) τα τεχνικά χαρακτηριστικά και τις πρόσθετες δυνατότητες των ρυμουλκών, όπως αυτά καθορίζονται από την κείμενη εθνική και διεθνή νομοθεσία,

αζ) τη συμμόρφωση με τα συστήματα ασφαλούς διαχείρισης των ρυμουλκών, συμπεριλαμβανομένων των αξιολογήσεων κινδύνου.

β) Αντίγραφο του ανωτέρω Κανονισμού υποβάλλεται στην αρμόδια Λιμενική Αρχή, η οποία ελέγχει την εφαρμογή του.

γ) Αν οι υπόχρεοι φορείς δεν εκδώσουν τον Κανονισμό της περ. (α), εφαρμόζονται αποκλειστικά οι διατάξεις των παρ. 1 έως 3. Επίσης, στην περίπτωση που ο εκδοθείς Κανονισμός δεν καλύπτει όλες τις συνθήκες λειτουργίας του λιμένα, στις μη καλυπτόμενες περιπτώσεις εφαρμόζονται οι διατάξεις των παρ. 1 έως 3.

δ) Εφόσον, κατά την κρίση του Πλοιάρχου, συντρέχουν εξαιρετικές συνθήκες που δύναται να θέσουν σε κίνδυνο το πλοίο και τους επιβαίνοντες σε αυτό, ο Πλοίαρχος δύναται να χρησιμοποιήσει επιπρόσθετο αριθμό ρυμουλκών ή ρυμουλκά μεγαλύτερης ελκτικής δύναμης, πέραν των όσων προβλέπονται στον Κανονισμό της περ. (α) ή αυτών που προβλέπονται στην περ. (γ).»

8. Στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 11 του π.δ. 83/2022 προστίθεται η φράση «των περ. (α) ή (β):» και η παρ. 1 αναδιατυπώνεται ως ακολούθως:

«1. Τα ρυμουλκά πλοία, εφόσον εξυπηρετούν διυλιστήρια, προβλήτες επικίνδυνων φορτίων, εγκαταστάσεις φυσικού αερίου και πετρελαιοειδών, εξέδρες εξόρυξης υδρογονανθράκων ή καλούνται να αντιμετωπίσουν έκτακτα περιστατικά πυρκαγιών σε πλοία και προβλήτες, πρέπει να διαθέτουν, πέραν των απαιτήσεων της περ. (γ), και τις ακόλουθες ελάχιστες πυροσβεστικές απαιτήσεις των περ. (α) ή (β):»

9. Η υποπερ. αα της περ. α της παρ. 1 του άρθρου 11 του π.δ. 83/2022 τροποποιείται ως προς τις πυροσβεστικές απαιτήσεις και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«αα) Τουλάχιστον μία μόνιμη μηχανοκίνητη πυροσβεστική αντλία ανεξάρτητη ή εξαρτημένη από την προωστήρια εγκατάσταση. Σε περίπτωση εγκατάστασης περισσότερων της μίας αντλιών για την επίτευξη της απαιτούμενης ελάχιστης παροχής των 1200 m³/h, τουλάχιστον μία από αυτές πρέπει να διαθέτει ελάχιστη παροχή 600 m³/h.

Εάν το ρυμουλκό διαθέτει εξαρτημένες αντλίες από την προωστήρια μηχανή ή μηχανές, η χρήση τους πρέπει να επιτρέπει την κίνηση του ρυμουλκού. Επίσης, πρέπει να παρέχεται η δυνατότητα λειτουργίας τους και όταν το ρυμουλκό δεν κινείται.

Η πίεση κατάθλιψης σε κάθε πυροσβεστική αντλία που χρησιμοποιείται για τον ανωτέρω σκοπό, πρέπει να είναι τουλάχιστον 8,5 bar συνεχώς κατά τη διάρκεια πυρόσβεσης, ενώ η αντίστοιχη πίεση στο πλέον απομακρυσμένο σημείο του δικτύου πυρόσβεσης του ρυμουλκού τουλάχιστον 5,5 bar.».

10. Στην περ. β της παρ. 4 του άρθρου 11 του π.δ. 83/2022 τροποποιούνται οι περιπτώσεις των πυροσβεστικών απαιτήσεων, ως ακολούθως:

«β) Οι διατάξεις της περ. (α) δεν εφαρμόζονται στο ρυμουλκό ή τα ρυμουλκά επιφυλακής τα οποία διαθέτουν υποχρεωτικά τις προβλεπόμενες ελάχιστες πυροσβεστικές απαιτήσεις των περ. (α) και (γ) ή (β) και (γ) της παρ. 1.».

Άρθρο 2

Τροποποιήσεις του π.δ. 1337/1981

1. Η παρ. 2 του άρθρου 2 του π.δ. 1337/1981, όπως είχε αντικατασταθεί με το άρθρο 15 παρ. 2 του π.δ. 83/2022, τροποποιείται ως εξής:

«2. Ο παρών Κανονισμός εφαρμόζεται επί των υπό ελληνική σημαία νέων και υπαρχόντων φορτηγών, ρυμουλκών και αλιευτικών πλοίων εξαιρουμένων των ρυμουλκών πλοίων με μήκος γραμμής φόρτωσης 24 μέτρων και άνω και με ημερομηνία θέσης τρόπιδας την 01.01.2020 ή μεταγενέστερα.».

2. Το άρθρο 15 του π.δ. 1337/1981, όπως είχε αντικατασταθεί με το άρθρο 15 παρ. 3 του π.δ. 83/2022, τροποποιείται ως εξής:

«Άρθρο 15

Απαιτήσεις ευστάθειας ρυμουλκών

Τα ρυμουλκά συμμορφώνονται, ως προς την ευστάθειά τους, με τις ακόλουθες διατάξεις:

1.α) Σε περιπτώσεις ρυμουλκών με συστήματα πρόωσης Αζιμουθιακού ή συμβατικού τύπου, το μετακεντρικό ύψος σε όλες τις καταστάσεις φόρτου είναι τουλάχιστον ίσο με αυτό που προκύπτει από την κατωτέρω σχέση:

$$GM = \frac{Nx(SHPxD)^{2/3} x S_{(i)} x H}{25x\Delta x(F/B)} \quad (m)$$

όπου: N= Αριθμός ελίκων.

SHP= Ιπποδύναμη (HP) ανά ελικοφόρο άξονα πρύμνηθεν του ωστικού τριβέα.

D= Διάμετρος έλικας (m).

$S_{(i)}: S_{(1)}$ = Ο λόγος της προβολής της επιφάνειας του δίσκου της έλικας επί του πηδαλίου στραμμένου κατά 45° διά της συνολικής επιφάνειας του δίσκου της έλικας σε περίπτωση συμβατικού τύπου πρόωσης, ή

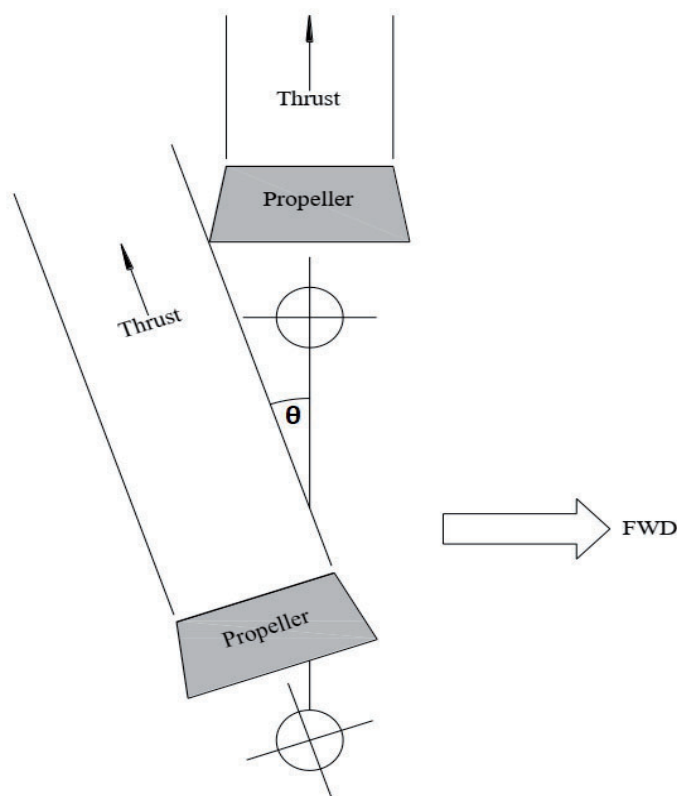
$S_{(2)} = \frac{1 + \cos(\theta)}{2}$ σε περιπτώσεις συστήματος πρόωσης Z-PELLER/ASD (ελικοπηδάλια), όπου γωνία (θ) βλέπε σχήμα 15.1.

H= Κατακόρυφη απόσταση (m) μεταξύ του κέντρου του ελικοφόρου άξονα και του κόρακος ή του μέσου του κίονα ρυμούλκησης ή του σημείου που βρίσκεται σε κατακόρυφη θέση $\frac{2}{3}(R_{outer} - R_{inner})$, όπου R_{outer} η εξωτερική και R_{inner} η εσωτερική ακτίνα αντίστοιχα του βαρούλκου ρυμούλκησης (towing winch).

Δ= Εκτόπισμα του πλοίου(tons).

F= Ελάχιστο ύψος εξάλων κατά μήκος του πλοίου (m).

B= Μέγιστο πλάτος του πλοίου (m).

**Σχήμα 15.1**

β) Σε περιπτώσεις ρυμουλκών με συστήματα πρόωσης τύπου VOITH SCHNEIDER (κυκλοειδής προωστήρια διάταξη πτερυγίων κατακόρυφου άξονα), το μετακεντρικό ύψος σε όλες τις καταστάσεις φόρτου είναι τουλάχιστον ίσο με αυτό που προκύπτει από την κατωτέρω σχέση:

$$GM = \frac{SHP \times H}{100 \times \Delta \times (F / B)} (m).$$

όπου: SHP = Ιπποδύναμη (HP) ανά ελικοφόρο άξονα πρύμνηθεν του ωστικού τριβέα.

H = Κατακόρυφη απόσταση (m) μεταξύ του κέντρου άντωσης και του κόρακος ή του μέσου του κίονα ρυμούλκησης ή του σημείου που βρίσκεται σε κατακόρυφη θέση $\frac{2}{3}(R_{outer} - R_{inner})$, όπου R_{outer} η εξωτερική και R_{inner} η εσωτερική ακτίνα αντίστοιχα του βαρούλκου ρυμούλκησης (towing winch).

Δ = Εκτόπισμα του πλοίου (tons).

F = Ελάχιστο ύψος εξάλων κατά μήκος του πλοίου (m).

B = Μέγιστο πλάτος του πλοίου (m).

γ) Η επιφάνεια της εφεδρικής δυναμικής ευστάθειας (επιφάνεια μεταξύ των καμπυλών των μοχλοβραχιόνων ανόρθωσης και κλίσης προς τα δεξιά του πρώτου σημείου τομής αυτών) μέχρι τη γωνία των 40ο ή τη γωνία κατάκλυσης ή τη γωνία που αντιστοιχεί στον μέγιστο μοχλοβραχίονα επαναφοράς, οποιαδήποτε είναι μικροτέρη πρέπει να είναι κατ'ελάχιστον 0.011 mrad (2 ftdeg). Η καμπύλη του μοχλοβραχίονα κλίσης σχεδιάζεται βάσει του τύπου:

$$F = 1/2 (H - T/2) \times P/\Delta \times \cos \theta$$

όπου : F = Ο μοχλοβραχίονας κλίσης (m).

H = Το ύψος (m) του κόρακος ή του κίονα ρυμούλκησης ή του σημείου που βρίσκεται σε κατακόρυφη θέση $2/3(R_{outer} - R_{inner})$ όπου R_{outer} η εξωτερική και R_{inner} η εσωτερική ακτίνα αντίστοιχα του βαρούλκου ρυμούλκησης (towing winch), από την τρόπιδα.

T = Το μέσο βύθισμα του πλοίου (m).

P = Η μέγιστη δύναμη έλξης του πλοίου (tons).

Δ = Το εκτόπισμα του πλοίου (tons).

Όταν η μέγιστη δύναμη έλξης, για υπάρχοντα ρυμουλκά πλοία με συμβατικό σύστημα πρόωσης έλικα(ες) και πηδάλιο(α), δεν είναι επακριβώς γνωστή, υπολογίζεται από τον τύπο $P = BHP/75$ (tons), όπου BHP είναι η μέγιστη ιπποδύναμη πέδης (HP) των μηχανών πρόωσης κατά τη μεταβατική περίοδο συμμόρφωσης με την ισχύουσα νομοθεσία.

δ) Η γωνία στην οποία ο μοχλοβραχίονας επαναφοράς λαμβάνει τη μέγιστη τιμή του πρέπει να είναι τουλάχιστον 25°.

ε) Η γωνία μηδενικού μοχλοβραχίονα επαναφοράς πρέπει να είναι τουλάχιστον 50°.

στ) Εναλλακτικά των ανωτέρω (α) έως και (ε) διατάξεων, τα ρυμουλκά μήκους γραμμής φόρτωσης κάτω των 24 μέτρων ($L_{LL} < 24m$) και με ημερομηνία θέσης τρόπιδας την 01.01.2020 ή μεταγενέστερα συμμορφώνονται προς τις ακόλουθες διατάξεις που αφορούν στα σχετικά θέματα άθικτης ευστάθειας, τα οποία καλύπτονται από τα ακόλουθα όργανα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO):

στα) Τις διατάξεις του Διεθνούς Κώδικα για την άθικτη ευστάθεια, 2008 (2008, I.S. CODE, εφεξής I.S. CODE), ο οποίος υιοθετήθηκε την 4η Δεκεμβρίου 2008 με την MSC.267 (85) απόφαση της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και έγινε αποδεκτός με την 2222.1-1.2/41982/2020 απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης «Περί Γραμμών Φορτώσεως (Δ.Σ.Γ.Φ. 1966)», η οποία κυρώθηκε με τον α.ν. 391/1968 (Α' 125), όπου ο αναφερόμενος κώδικας παραπέμπει (Κεφάλαιο 7/ΜΕΡΟΣ Β) θεωρώντας αυτές εφαρμοστέες για τα εν λόγω πλοία και λαμβάνοντας υπόψη μήκος γραμμής φόρτωσης 24 μέτρα ($L_{LL} = 24m$).

στβ) Την τροποποίηση του I.S. CODE, παρ. 2.4.3.4 και 2.8/Κεφάλαιο 2/ΜΕΡΟΣ Β, σχετικά με την ευστάθεια ρυμουλκών που απασχολούνται σε εργασίες ρυμούλκησης λιμένος, παράκτιες ή ανοικτής θάλασσας, δραστηριότητες ρυμούλκησης και συνοδείας, που υιοθετήθηκε την 25η Νοεμβρίου 2016 με την MSC.415 (97)

απόφαση της MSC του IMO και κυρώθηκε με την 2222.1-1.2/66180/2020 απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

συγ) Τις διατάξεις της παρ. 2.9/Κεφάλαιο 2/ΜΕΡΟΣ Β της MSC.415 (97)/25.11.2016 απόφασης της MSC του IMO, σχετικά με την ευστάθεια ρυμουλκών που απασχολούνται σε εργασίες χρήσης ανυψωτικών μέσων.

Οι εφαρμοζόμενες απαιτήσεις ευστάθειας σημειώνονται στο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας του ρυμουλκού πλοίου.

2. α) Εφόσον σε υπάρχοντα ρυμουλκά πλοία δεν υφίστανται επαρκή στοιχεία ευστάθειας, για την εκτέλεση των υπολογισμών αυτών δύναται να εκτελείται ουσιαστικό πείραμα ευστάθειας του πλοίου κατά προτίμηση σε κατάσταση ελάχιστου φόρτου λειτουργίας και με την εφαρμογή εγκάρσιας ροπής κλίσης που προκύπτει από τον ακόλουθο τύπο:

$$M = F \times \Delta$$

όπου: F = Ο μοχλοβραχίονας κλίσης (m), όπως αυτός υπολογίζεται από τον τύπο του ανωτέρω εδαφίου 1(β) για γωνία $\theta=0$.

Δ = Το εκτόπισμα του πλοίου (tons).

β) Η εκτέλεση του ουσιαστικού πειράματος ευστάθειας πραγματοποιείται με παρουσία εκπροσώπων του φορέα κυβερνητικής πιστοποίησης. Ως κριτήριο ικανοποιητικής ευστάθειας θεωρείται η μη βύθιση της ακμής του καταστρώματος από τη δημιουργούμενη εγκάρσια κλίση του πλοίου.

3. Ανάλογα με το είδος των εκτελούμενων πλόων, τα ρυμουλκά συμμορφώνονται προς τις ακόλουθες απαιτήσεις:

α) Εφόσον εκτελούν πλόες και ρυμουλκώσεις εξωτερικού, συμμορφώνονται με όλα τα κριτήρια του παρόντος άρθρου και πρέπει να είναι εφοδιασμένα με θεωρημένα στοιχεία ευστάθειας για την υποβολή του πλοίαρχου.

β) Εφόσον εκτελούν πλόες και ρυμουλκώσεις εσωτερικού, συμμορφώνονται με τα κριτήρια των περ. α, β, γ και δ της παρ. 1.

γ) Εφόσον εκτελούν πλόες και ρυμουλκώσεις εντός και περίξ λιμένα, συμμορφώνονται προς το κριτήριο της

περ. α της παρ. 1 ή προς το κριτήριο της παρ. 2 αν πρόκειται για ρυμουλκά πλοία, τα οποία στερούνται στοιχείων ευστάθειας.

4. Τα ρυμουλκά που απασχολούνται σε ρυμουλκικές εργασίες με τη χρήση ανυψωτικών μέσων συμμορφώνονται με το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο για τη χρήση των μέσων αυτών και οι τυχόν λειτουργικοί περιορισμοί και οι λοιπές προϋποθέσεις καταχωρούνται στο εγχειρίδιο ευστάθειας του πλοίου.

5. Τα ρυμουλκά που φέρουν πυροσβεστικό εξοπλισμό θεωρούνται ότι διαθέτουν επαρκή ευστάθεια σχετικά με τη λειτουργία των συστημάτων πυρόσβεσης (fire monitors), εφόσον πληρούν τις παρακάτω απαιτήσεις σε όλες τις καταστάσεις φόρτωσης (σχήματα 15.2 και 15.3), επιπρόσθετα των λοιπών εφαρμοζόμενων κριτηρίων:

Η γωνία εγκάρσιας κλίσης στατικής ισοροπίας θ_0 , που αντιστοιχεί στο πρώτο σημείο τομής προς τα δεξιά των μοχλοβραχιόνων κλίσης και ανόρθωσης για όλες τις καταστάσεις φόρτου (σχήμα 15.3), είναι μικρότερη των 5° ($\theta_0 5^\circ$).

Η καμπύλη του μοχλοβραχίονα κλίσης σχεδιάζεται βάσει του τύπου:

$$b_h = \frac{\sum_{i=1}^n R_i \cdot h_i + S \cdot (T/2 - e)}{9.81 \cdot \Delta} \times \cos \theta$$

όπου:

n : Ο αριθμός των εκτοξευτήρων πυρόσβεσης (fire monitors).

b_h : Ο μοχλοβραχίονας κλίσης (m), σχετικά με την ασκούμενη κατά το εγκάρσιο αντίδραση της δέσμης νερού των εκτοξευτήρων πυρόσβεσης (fire monitors) που είναι εγκατεστημένοι στο πλοίο, καθώς και με την ώθηση των ελικοπηδαλίων (manoeuvring thrusters). Οι εκτοξευτήρες πυρόσβεσης (fire monitors) κατευθύνονται κατά το εγκάρσιο του πλοίου και παράλληλα προς την επιφάνεια της θάλασσας, ώστε να ασκείται η δυσμενέστερη επίδραση στο πλοίο.

R_i : Δύναμη αντίδρασης (kN) της δέσμης νερού του εκτοξευτήρα πυρόσβεσης (fire monitor).

που είναι εγκατεστημένος στο πλοίο (σχήμα 15.2).

Η δύναμη αντίδρασης υπολογίζεται βάσει των κατωτέρω σχέσεων:

$$R_i = \rho \cdot Q_i \cdot u_i (\text{kN}).$$

ρ : Η πυκνότητα του νερού ($1,025 \text{ tons}/\text{m}^3$).

Q_i : Η παροχή νερού του εκτοξευτήρα (fire monitor) (m^3/sec).

u_i : Η ταχύτητα ροής της δέσμης του νερού $u_i = Q_i/s_i (\text{m}/\text{sec})$.

$s_i = \frac{\pi \cdot d_i^2}{4}$ (m^2), όπου d_i : Η διάμετρος ακροφυσίου του εκτοξευτήρα (m).

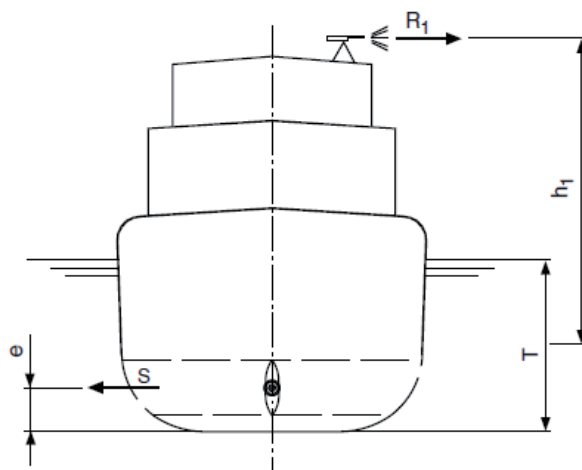
h_i : Η κατακόρυφη απόσταση (m), της θέσης του εκτοξευτήρα πυρόσβεσης (fire monitor) από το μέσον του βυθίσματος του ρυμουλκού (σχήμα 15.2).

S : Η ώση (kN), του(των) ελικοπηδαλίου(ων) ελιγμών (bow thrusters), εφόσον εφαρμόζεται (σχήμα 15.2).

e : Η κατακόρυφη απόσταση (m), μεταξύ του άξονα του(των) ελικοπηδαλίου(ων) ελιγμών (bow thrusters) και της κάτω ακμής της τρόπιδας.

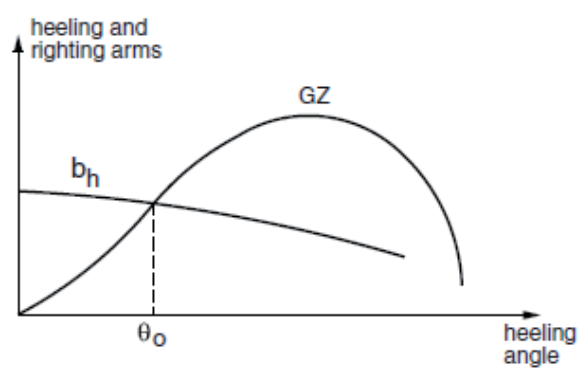
Δ : Το εκτόπισμα του ρυμουλκού (tons), που αντιστοιχεί στην υπό εξέταση κατάσταση φόρτωσης.

T : Το βύθισμα του ρυμουλκού (m), που αντιστοιχεί στο παραπάνω εκτόπισμα Δ (σχήμα 15.2).



Σχήμα 15.2

Εγκάρσια αντίδραση της δέσμης νερού των εκτοξευτήρων πυρόσβεσης (fire monitors)



Σχήμα 15.3

Διάγραμμα γωνίας εγκάρσιας κλίσης και μοχλοβραχιόνων ανορθώσεως και κλίσεως»

Άρθρο 3
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
Στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 19 Φεβρουαρίου 2025

Η Πρόεδρος της Δημοκρατίας

ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΚΕΛΛΑΡΟΠΟΥΛΟΥ

Ο Υπουργός
Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ