ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ 10 ΜΑΪΟΥ 1974

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
126

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 387

Περὶ κυρώσεως τῶν ἀπὸ 15.10.1971 τροποποιήσεων τῆς ἐν Λονδίνῳ ὑπογραφείσης τὴν 12.5.1954 καὶ διὰ τοῦ Ν.Δ. 4529/1966 μετὰ τῶν τροποποιήσεων αὐτῆς τῆς 13.4.1962, κυρωθείσης Διεθνοῦς Συμβάσεως, περὶ προλήψεως ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης διὰ πετρελαίου.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Προτάσει τοῦ Ἡμετέρου Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν :

Ἄρθρον 1.

Κυροῦνται καὶ κτῶνται ἰσχὺν Νόμου αἱ ἐπενεχθεῖσαι ἐν Λονδίνῳ τὴν 15ην Ὀκτωβρίου 1971 ὑπὸ τῆς 7ης Συνελεύσεως τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὀργανισμοῦ (IMCO) τροποποιήσεις εἰς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν «περὶ προλήψεως ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης διὰ πετρελαίου Λονδίνου 1954, ἥτις ὁμοῦ μετὰ τῶν τροποποιήσεων αὐτῆς τῆς 13ης Ἀπριλίου 1962 ἐκυρώθη ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος διὰ τοῦ Ν.Δ. 4529/1966.

Ἀντίγραφα τῶν ὡς ἄνω τροποποιήσεων εἰς τὴν Ἀγγλικήν, Γαλλικὴν καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν προσαρτῶνται τῷ παρόντι.

Ἄρθρον 2.

Ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος ἄρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως αὐτοῦ διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως τῶν δὲ κυρουμένων τροποποιήσεων ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας πληρώσεως τῶν προϋποθέσεων περὶ ὧν ἡ παράγραφος 4 τοῦ ἄρθρου XVI τῆς ὡς ἄνω τροποποιουμένης Διεθνοῦς Συμβάσεως τοῦ 1954.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 8 Ἀπριλίου 1974

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΦΑΙΔΩΝ ΓΚΙΖΙΚΗΣ
ΣΤΡΑΤΗΓΟΣ
ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ
Ο ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ ΑΝΔΡΟΥΤΣΟΠΟΥΛΟΣ
ΤΑ ΜΕΛΗ
ΚΩΝΣΤ. ΡΑΛΛΗΣ, ΗΛ. ΜΠΑΛΟΠΟΥΛΟΣ, ΣΠΥΡ. ΤΕΤΕΝΕΣ, ΕΥΣΤ. ΛΑΤΣΟΥΔΗΣ, ΒΑΣ. ΤΣΟΥΜΠΑΣ, ΣΤΥΛ. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ, ΓΕΩΡΓ. ΤΣΟΥΜΑΝΗΣ, ΔΗΜ. ΤΣΑΚΩΝΑΣ, ΤΖΩΡ. ΤΖΩΡΤΖΑΚΗΣ, ΚΩΝΣΤ. ΚΥΠΡΑΙΟΣ, ΠΑΝ. ΠΑΠΑΡΡΟΔΟΠΟΥΛΟΣ, ΧΑΡ. ΓΕΩΡΓΙΟΠΟΥΛΟΣ, ΑΛΕΞ. ΤΖΑΒΕΛΛΑΣ, ΚΩΝΣΤ. ΣΚΙΑΔΟΠΟΥΛΟΣ.

Ἐθεωρήθη καὶ ἐτέθη ἡ μεγάλη τοῦ Κράτους σφραγίς.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 9 Ἀπριλίου 1974

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION OF THE SEA BY OIL, 1954 COCERNING TANK ARRANGEMENTS AND LIMITATION OF TANK SIZE

ANNEX I

Add new Article VI bis as follows:

ARTICLE VI bis

(1) Every tanker to which the present Convention applies and for which the building contract is placed on or after the date of coming into force of the Article shall be constructed in accordance with the provisions of Annex C. In addition, every tanker to which the present Convention applies and for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction, before the date of coming into force of this Article shall be required, within two years after that date, to comply with the provisions of Annex C, where such a tanker falls into either of the following categories:

(a) a tanker, the delivery of which is after 1 January 1977; or

(b) a tanker to which both the following conditions apply:

(i) delivery is not later than 1 January 1977; and

(ii) the building contract is placed after 1 January 1972, or in cases where no building contract has previously been placed, the keel is laid or the tanker is at a similar stage of construction, after 30 June 1972.

(2) A tanker required under paragraph (1) of this Article to be constructed in accordance with Annex C and so constructed shall carry on board a certificate issued or authorized by the responsible Constracting Government attesting such compliance. A tanker which under paragraph (1) of the Article is not required to be constructed in accordance with Annex C shall carry on board a certificate to that effect issued or authorized by the responsible Contracting Government, or if the tanker does comply with Annex C although not required to do so, it may carry on board a certificate issued or authorized by the responsible Contracting Government

attesting such compliance. A Contracting Government shall not permit such tankers under its flag to trade unless the appropriate certificate has been issued.

(3) Certificates issued under the authority of a Contracting Government shall be accepted by the other Contracting Governments for all purposes covered by the present Convention. They shall be regarded by the other Contracting Governments as having the same force as certificates issued by them.

(4) If a Contracting Government has clear grounds for believing that a tanker required under paragraph (1) of this Article to be constructed in accordance with Annex C entering ports in its territory or using off-shore terminals under its control does not in fact comply with Annex C, such Contracting Government may request consultation with the Government with which the tanker is registered. If, after such consultation or otherwise, the Contracting Government is satisfied that the tanker does not comply with Annex C, such Contracting Government may for this reason deny such a tanker access to ports in its territorial waters or to off-shore terminals under its control until such time as the Contracting Government is satisfied that the tanker does comply.

ANNEX II

Add new Annex C as follows:

ANNEX C

REQUIREMENTS RELATING TO TANK ARRANGEMENTS AND TO THE LIMITATION OF TANK SIZE

1. Assumed Extent of Damage

In the following paragraphs three dimensions of the extent of damage of a parallelepiped due to both collision and stranding are assumed. In the case of stranding, two conditions are set forth to be applied individually to the stated portions of the ship. These values represent the maximum assumed damage in such accidents and are to be used to determine by trial at all conceivable locations the worst combination of compartments which would be breached by such an accident.

1.1 Collision

Longitudinal extent (lc)	$\frac{1}{3}$ L $\frac{2}{3}$ or 14.5 metres whichever is less
Transverse extent (tc) inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level of the load line	$\frac{B}{5}$ or 11.5 metres whichever is less
Vertical extent (vc)	from the base line upwards without limit

1.2 Stranding

	For 0.3L from the forward perpendicular of the ship	Any other part of the ship
Longitudinal extent (ls)	$\frac{L}{10}$	5 metres
Transverse extent (ts)	$\frac{B}{6}$ or 10.0 metres, whichever is less	5 metres
Vertical extent (vs) from the base line	$\frac{B}{15}$ or 6 metres, is less, for of the ship	whichever any part

where: L, B in metres and perpendicular are as defined in Regulation 3 of the International Convention on Load Lines, 1966.

2. Hypothetical Oil Outflow from Tanks Assumed to be Breached as a Result of the Accident

The hypothetical oil outflow in the case of collision (Oc) and stranding (Os) shall be calculated by the following formulae with respect to compartments breached by each assumed location of damage as defined in Section 1.

2.1 Collision

$$Oc = \Sigma W1 + \Sigma K1C1 \qquad (1)$$

2.2 Stranding

$$Os = \frac{1}{3} (\Sigma Z1W1 + \Sigma Z1C1) \qquad (2)$$

where: W1 = volume of a wing tank in cubic metres breached by the damage assumed in Section 1; W1 for a clean ballast tank may be taken equal to zero,

Ci = volume of a centre tank in cubic metres breached by the damage assumed in Section 1; Ci for a clean ballast tank may be taken equal to zero,

$Ki = 1 - \frac{bi}{ct}$; when bi is equal to or greater than tc, Ki shall be taken equal to zero,

$Zi = 1 - \frac{hi}{vs}$; when hi is equal to or greater than vs, Zi shall be taken equal to zero,

bi = width of wing tank in metres under consideration,

hi = minimum depth of the double bottom in metres under consideration; where no double bottom is fitted, hi shall be taken equal to zero,

wing tank = any tank adjacent to the side shell plating,
centre tank = any tank inboard a longitudinal bulkhead

2.3 Special requirements

2.3.1 If a void space or clean water ballast tank of a length less than ic as defined in 1.1 is located between wing oil tanks, Oc in formula (1) may be calculated on the basis of volume Wi being the actual volume of one such tank (where they are of equal capacity) or the smaller of the two tanks (if they differ in capacity) adjacent to such space, multiplied by Si as defined below and taking for all other wing tanks involved in such a collision the value of the actual full volume.
$Si = 1 - li/lc$

where: li = length in metres of void space or clean ballast tank under consideration.

2.3.2(a) Credit shall only be given in respect of double bottom tanks which are either empty or carrying clean water when cargo is carried in the tanks above.

b) Where the double bottom does not extend for the full length and width of the tank involved, the double bottom is considered non-existent and the volume of the tanks above the area of the stranding damage shall be included in formula (2) even if the tank is not considered breached because of the installation of such a partial double bottom.

2.3.2(c) Suction wells may be neglected in the determination of the value hi provided such wells are not excessive in area and extend below the tank for a minimum distance and in no case more than half the

height of the double bottom. If the depth of such a well exceeds half the height of the double bottom, hi shall be taken equal to the double bottom height minus the well height.

Piping serving such wells if installed within the double bottom shall be fitted with valves or other closing arrangements located at the point of connection to the tank served to prevent oil outflow in the event of damage of the piping during stranding. Such piping shall be installed as high from the bottom shell as possible.

2.3.3 In the case where stranding damage simultaneously involves four centre tanks, the value of Os may be calculated according to the formula

$$Os = 1/4\ (\Sigma ZiWi + \Sigma ZiCi) \quad (3)$$

2.3.4 An Administration may credit as reducing oil outflow in case of stranding, an installed cargo transfer system having an emergency high suction in each cargo oil tank, capable of transferring from a breached tank or tanks to segregated ballast tanks or to available cargo tankage if it can be assured that such tanks will have sufficient ullage. Credit for such a system would be governed by ability to transfer in two hours of operation, oil equal to one half of the largest of the breached tanks involved and by availability of equivalent receiving capacity in ballast or cargo tanks. The credit shall be confined to permitting calculation of Os according to formula (3). The pipes for such suctions shall be installed at least at a height not less than the vertical extent of the stranding damage vs.

The Administration shall supply the Organization with the information concerning the arrangements accepted by it, for circulation to other governments.

3. Limitations of Size of Cargo Oil Tanks

3.1 Limitation of hypothetical oil outflow..

The hypothetical oil outflow Oc or Os calculated in accordance with the formulae in Section 2 shall not exceed 30,000 cubic metres or $400\sqrt[3]{DW}$, whichever is the greater but subject to a maximum of 40,000 cubic metres, where DW = deadweight of the ship in metric tons.

3.2 Limitation of volume of single tank.

The volume of a wing tank shall not exceed seventy-five per cent of the limits of hypothetical oil outflow referred to in 3.1. The volume of a centre tankshall not exceed 50,000 cubic metres.

3.3 Limitation of tank length.

The length of each tank shall not exceed 10 metres or one of the following values, whichever is the greater :

(a) wher6 no longitudinal bulkhead is provided :

$$0.1L$$

(b) where a longitudinal bulkhead is provided at the centreline only :

$$0.15L$$

(c) where two or more longitudinal bulkheads are provided :

(i) for wing tanks :

$$0.2L$$

(ii) for centre tanks :

(1) if bi/B is equal to or greater than 1/5 :

$$0.2L$$

(2) if bi/B is less than 1/5 :

— where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

$$(0.5\ bi/B + 0.1)L$$

— where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

$$(0.25\ bi/B + 0.15)L$$

AMENDEMENTS A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1954 POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX DE LA MER PAR LES HYDROCARBURES RELATIFS A LA DISPOSITION DES CITERNES ET A LA LIMITATION DES DIMENSIONS DES CITERNES

ANNEXE I

Ajouter le nouvel article VI bis suivant:

ARTICLE VI bis

1) Tout navire-citerne auquel la présente Convention s'applique et dont il est passé commande après l'entrée en vigueur du présent article doit être construit conformément aux dispositions de l'Annexe C. En outre, tout navire-citerne auquel la présente Convention s'applique et dont il est passé commande ou, en l'absence de commande, dont la quille est posée ou qui atteint un état équivalent de construction, antérieurement au jour d'entrée en vigueur du présent article, doit être rendu conforme aux dispositions de l'Annexe C, dans un délai de deux ans après la date susvisée, s'il appartient à l'une des deux catégories suivantes:

a) navires-citernes dont la livraison est postérieure au ler janvier 1977;

b) navires-citernes qui remplissent simultanément les conditions suivantes:

i) la livraison n'est pas postérieure au ler janvier 1977;

ii) la commande est postérieure au ler janvier 1972, ou s'il n'a pas été passé de commande antérieurement, la quille est posée postérieurement au 30 juin 1972 ou le navire-citerne n'atteint un état équivalent de construction qu'après cette date.

2) Un navire-citerne qui est tenu, en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article, d'être construit conformément à l'Annexe C et est ainsi construit doit avoir à son bord un certificat de conformité délivré par le Gouvernement contractant responsable ou avec son autorisation. Un navire-citerne qui, en vertu du paragraphe 1 du présent article, n'est pas tenu d'être construit conformément à l'Annexe C doit avoir à son bord un certificat à cet effet délivré par le Gouvernement contractant responsable ou avec son autorisation. Si le navire-citerne est construit conformément à l'Annexe C sans y être tenu, il peut avoir à son bord un certificat de conformité délivré par le Gouvernement contractant responsable ou avec son autorisation. Les Gouvernements contractants n'autorisent pas les navires-citernes battant leur pavillon à naviguer s'il ne leur a pas été délivré un tel certificat.

3) Les certificats délivrés sous l'autorité d'un Gouvern ement contractant sont acceptés par les autres Gouvernements contractants et considérés comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par eux-mêmes pour tout ce qui concerne les objectifs de la présente Convention.

4) Si un Gouvernement contractant a des raisons précises de croire qu'un navire-citerne tenu, en vertu du paragraphe 1 du présent article, d'être construit conformément à l'Annexe C et qui touche un port situé sur son territoire ou utilise une installation terminale au large des côtes qui relèvent de sa compétence ne satisfait pas vraiment aux dispositions de l'Annexe C, il peut demander à consulter le gouvernement dans l'Etat duquel le navire-citerne est immatriculé. Si, à l'issue de cette consultation, le Gouvernement contractant est convaincu que le navire-citerne n'est pas

conforme aux dispositions de l'Annexe C, il peut pour cette raison lui refuser l'accès des ports situés dans ses eaux territoriales ou des installations terminales au large des côtes qui relèvent de sa compétence jusqu'à ce qu'il soit convaincu que le navire en question est conforme auxdites dispositions.

ANNEXE II

Ajouter la nouvelle Annexe C suivante:

ANNEXE C

PROPOSITION RELATIVE A LA DISPOSITION DES CITERNES ET A LA LIMITATION DE LEURS DIMENSIONS

1. Etendue hypothétique de la brèche

Dans les paragraphes suivants, on s'est fondé sur des brèches parallélépipédiques de trois dimensions dans le cas d'un abordage ainsi que dans le cas d'un échouement. Dans ce dernier cas, on a envisagé deux états distincts d'avarie qui sont appliqués séparément aux parties indiquées du navire. Ces valeurs correspondent à la brèche hypothétique maximale due à des accidents de cette nature et doivent être utilisées pour déterminer, en les appliquant par tâtonnement, à tous les emplacements possibles, la combinaison la plus défavorable des compartiments qui pourraient être endommagés.

1.1 Abordage

Longueur (lc)	$\frac{1}{3}$ L $\frac{2}{3}$	ou 14,5 mètres si cette dimension est inférieure
Profondeur (tc) mesurée à partir du bordé perpendiculairement au plan axial du navire au niveau de la ligne de charge	$\frac{B}{5}$	ou 11,5 mètres si cette dimension est inférieure
Hauteur (vc)	à partir de la ligne de référence	sans limite supérieure

1.2 Echouement

	Sur une longueur de 0,3L mesurée à partir de la perpendiculaire avant du navire	Toute autre partie du navire
Longueur (ls)	$\frac{L}{10}$	5 mètres
Profondeur (ts)	$\frac{B}{6}$ ou 10 mètres si cette dimension est inférieure	5 mètres
Hauteur (vs) à partir de la ligne de référence	$\frac{B}{15}$ ou 6 mètres, si cette dimension est inférieure, pour n'importe quelle partie du navire	

L, B (en mètres) et la perpendiculaire sont définis à la règle 3 de la Convention de 1966 sur les lignes de charge.

2. Fuites hypothétiques d'hydrocarbures émanant des citernes présumées en état d'avarie à la suite de l'accident

Les fuites hypothétiques d'hydrocarbures dues à un abordage (Oc) ou à un échouement (Os) sont calculées à l'aide de la formule suivante pour les compartiments endommagés et pour chaque emplacement hypothétique de la brèche indiqué à la section 1.

2.1 Abordage

$$Oc = \Sigma Wi + \Sigma KiCi \qquad (1)$$

2.2 Echouement

$$Os = 1/3\ (\Sigma ZiWi + \Sigma ZiCi) \qquad (2)$$

Dans ces formules:

Wi = volume en mètres cubes d'une citerne latérale en état d'avarie après l'accident hypothétique de la section 1; Wi d'une citerne de ballast propre peut être pris égal à zéro,

Ci = volume en mètres cubes d'une citerne centrale en état d'avarie après l'accident hypothérique de la section 1; Ci d'une citerne de ballast propre peut être pris égal à zéro,

$Ki = 1 - \frac{bi}{tc}$; lorsque bi est égal ou supérieur à tc, Ki doit être pris égal à zéro,

$Zi = 1 - \frac{hi}{vs}$; lorsque hi est égal ou supérieur à vs, Zi doit être pris égal à zéro,

bi = largeur en mètres de la citerne latérale considérée,

hi = hauteur minimale en mètres des doubles fonds considérés. Lorsqu'il n'existe pas de doubles fonds, hi doit être pris égal à zéro,

citenre latérale = toute citerne adjacente au bordé du navire,

citerne centrale = toute citerne située à l'intérieur d'une cloison longitudinale.

2.3 Dispositions particulières

2.3.1 Si un espace vide ou une citerne de ballast propre dont la longueur est inférieure à la longueur lc définie à la section 1.1 se situe entre des citernes latérales d'hydrocarbures, la valeur de Oc de la formule (1) peut être calculée en prenant le volume Wi égal au volume réel de l'une des deux citernes adjacentes à l'espace considéré (lorsqu'elles ont la même capacité) ou de la plus petite de celles-ci (si elles n'ont pas la même capacité) multiplié par Si défini ci-après, et en prenant pour toutes les autres citernes latérales touchées par l'abordage la valeur du volume total réel.

$$Si = 1 - \frac{li}{lc}$$

Dans cette formule: li = longueur en mètres de l'espace vide ou de la citerne de ballast propre considéré.

2.3.2 a) Il n'y a lieu de tenir compte des citernes de doubles fonds vides ou transportant de l'eau propre que lorsque les citernes situées au-dessus" contiennent une cargaison.

b) Lorsque les doubles fonds ne s'étendent pas sur toute la longueur et sur toute la largeur de la citerne considérée, on estime qu'il n'y a pas de doubles fonds et il convient alors d'inclure dans la formule (2) le volume des citernes situées au-dessus de la brèche due à un échouement, même si on ne considère pas la citerne comme endommagée, en raison de la présence de ces doubles fonds partiels.

a) Il n'y a pas lieu de tenir compte des puisards dans le calcul de la valeur de hi lorsque ceux-ci ont une surface qui n'est pas excessive et ont une hauteur minimale, par rapport à la citerne, en tout cas inférieure à la moitié de celle des doubles fonds. Si la hauteur d'un puisard est supérieure à la moitié de celle des doubles fonds, hi doit être pris égal à la hauteur des doubles fonds moins celle du puisard.

Les tuyautages desservant ces puisards doivent, s'ils sont installés à l'intérieur des doubles fonds, être pourvus de soupages ou autres dispositifs de fermeture au point où ils pénètrent dans la citerne desservie, pour empêcher toute fuite d'hydrocarbures en cas d'avarie aux tuyautages lors d'un échouement. Ces tuyautages

doivent être aussi éloignés que possible du bordé des fonds du navire.

2.3.3 Lorsque la brèche due à un échouement atteint simultanément quatre citernes centrales, la valeur de Os peut être calculée d'après la formule :

$$Os = 1/4\ (\Sigma ZiWi + \Sigma ZiCi) \qquad (3)$$

2.3.4 Une Administration peut considérer comme réduisant les fuites d'hydrocarbures dans le cas d'un échouement un dispositif de transfert de la cargaison ayant en cas d'urgence une forte puissance d'aspiration dans chaque citerne à cargaison et capable de transférer les hydrocarbures d'une ou plusieurs citernes endommagées vers des citernes de ballast isolées ou vers les citernes à cargaison disponibles, si on peut s'assurer que ces dernières ont une profondeur suffisante. Cette hypothèse n'est toutefois valable que s'il est possible de transférer en deux heures un volume d'hydrocarbures égal à la moitié de la capacité de la plus grande des citernes endommagées et si les citernes de ballast ou à cargaison peuvent absorber ce volume. De plus, elle ne peut adopter cette hypothèse que pour autoriser le calcul de Os d'après la formule (3). Les tayautages d'aspiration doivent être installés à une hauteur au moins égale à la hauteur de la brèche due à un échouement (vs).

L'Administration doit communiquer à l'Organisation les renseignements sur les dispositions qu'elle adopte, aux fins de diffusion aux autres gouvernements.

3. Limitations des dimensions des citernes à cargaison.

3.1 Limitation des fuites hypothétiques d'hydrocarbures.

Les fuites hypothétiques d'hydrocarbures Oc et Os calculées suivant les formules de la section 2 ne doivent pas dépasser 30,000 mètres cubes ou $400\sqrt[3]{DW}$ si cette dernière valeur est supérieure, sous réserve d'un maximum de 40,000 mètres cubes, DW représentant le port en lourd du navire exprimé en tonnes métriques.

3.2 Limitation du volume de chaque citerne prise séparément.

Le volume d'une citerne latérale ne doit pas dépasser soixante quinze pour cent des limites prévues au paragraphe 3.1 pour les fuites hypothétiques d'hydrocarbures. Le volume d'une citerne centrale ne doit pas dépasser 50,000 mètres cubes.

3.3 Limitation de la longueur des citernes.

La longueur de chaque citerne ne doit pas dépasser 10 mètres ou l'une des valeurs suivantes si ces valeurs sont supérieures :

a) s'il n'existe pas de cloison longitudinale :

0,1L

b) lorsqu'il n'existe qu'une cloison longitudinale dans l'axe du navire :

0,15L

c) lorsqu'il existe deux rangées ou plus de cloisons longitudinales :

i) pour les citernes latérales :

0,2L

ii) pour les citernes centrales :

1) si bi/B est égal ou supérieur à 1/5 :

0,2L

2) si bi/B est inférieur à 1/5 :

— lorsqu'il n'existe pas de cloison axiale :

(0,5 bi/B + 0,1)L

— lorsqu'il existe une cloison axiale :

(0,5 bi/B + 0,15)L

Τροποποίησις τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τοῦ 1954 διὰ τὴν προστασίαν τῆς θαλάσσης ἔναντι ρυπάνσεως ἐκ Πετρελαιοειδῶν, ἀφορῶσαι εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῶν δεξαμενῶν καὶ περιορισμὸν τοῦ μεγέθους τούτων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Προτίθεται τὸ νέον Ἄρθρον VI BIS ὡς ἀκολούθως :

Ἄρθρον VI BIS

(1) Πᾶν δεξαμενόπλοιον ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐφαρμόζεται ἡ παροῦσα Σύμβασις καὶ διὰ τὸ ὁποῖον τὸ συμβόλαιον κατασκευῆς ἔχει ὑπογραφῆ τὴν ἡμερομηνίαν ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τοῦ παρόντος Ἄρθρου ἢ μεταγενεστέρως θὰ κατασκευασθῆ συμφώνως πρὸς τὰς προδιαγραφὰς (Provisions) τοῦ Παραρτήματος C. Ἐπὶ προσθέτως ἕκαστον δεξαμενόπλοιον ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἡ παροῦσα Σύμβασις ἔχει ἐφαρμογὴν καὶ διὰ τὸ ὁποῖον τὸ Συμβόλαιον κατασκευῆς ἔχει ὑπογραφῆ ἢ ἐν ἀπουσία συμβολαίου κατασκευῆς, ἡ τρόπις τούτου ἔχει τοροθετηθῆ ἢ τὸ ὁποῖον εὑρίσκεται εἰς παρόμοιον στάδιον κατασκευῆς, πρὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τοῦ παρόντος Ἄρθρου, ἀπαιτεῖται ὅπως κατὰ τὰ δύο ἑπόμενα ἔτη συμμορφωθῆ πρὸς τὰς προδιαγραφὰς τοῦ Παραρτήματος «C» ἐφ' ὅσον τὸ δεξαμενόπλοιον ἐμπίπτει εἰς μίαν ἐκ τῶν κάτωθι κατηγοριῶν :

(α) δεξαμενόπλοιον ἡ παράδοσις τοῦ ὁποίου θὰ λάβῃ χώραν μετὰ τὴν 1ην Ἰανουαρίου 1977, ἢ

(β) δεξαμενόπλοιον ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἀμφότεραι αἱ κάτωθι συνθῆκαι εἶναι ἐφαρμόσιμοι :

ι) ἡ παράδοσις γίνεται οὐχὶ ἀργότερον ἀπὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1977 καὶ

(ιι) τὸ συμβόλαιον κατασκευῆς ὑπεγράφη μετὰ τὴν 1ην Ἰανουαρίου 1972, ἢ εἰς τὴν περίπτωσιν κατὰ τὴν ὁποίαν δὲν ὑπῆρξεν Συμβόλαιον κατασκευῆς, ἀλλὰ ἔχει τοποθετηθῆ ἡ τρόπις ἢ τὸ δεξαμενόπλοιον εὑρίσκεται εἰς ἀνάλογον στάδιον κατασκευῆς, μετὰ τὴν 30ην Ἰουνίου 1972.

(2) Δεξαμενόπλοιον τὸ ὁποῖον ἀπαιτεῖται νὰ κατασκευασθῆ συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (1) τοῦ παρόντος Ἄρθρου καὶ τὰς διατάξεις τοῦ Παραρτήματος «C» καὶ ἐφ' ὅσον τοῦτο κατασκευασθῆ κατὰ τὰς ὡς ἄνω διατάξεις θὰ πρέπει νὰ φέρῃ (ἐπ' αὐτοῦ) πιστοποιητικὸν ἐκδοθὲν ἢ ἐπικυρωθὲν ὑπὸ τῆς ὑπευθύνου Συμβεβλημένης Κυβερνήσεως δηλοῦν ὅτι τοῦτο συμμορφοῦται πρὸς τοὺς Κανονισμούς. Δεξαμενόπλοιον τὸ ὁποῖον κατὰ τὴν παράγραφον (1) αὐτοῦ τοῦ ἄρθρου δὲν εἶναι ἀπαραίτητον νὰ κατασκευασθῆ συμφώνως πρὸς τὸ Παράρτημα «C» θὰ πρέπει νὰ φέρῃ (ἐπ' αὐτοῦ) πιστοποιητικὸν ὅπου ἐμφαίνηται τοῦτο, ἐκδοθὲν ἢ ἐπικυρωθὲν ὑπὸ τῆς ὑπευθύνου Συμβεβλημένης Κυβερνήσεως ἢ εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὁποίαν τὸ δεξαμενόπλοιον συμμορφοῦται πρὸς τὸ Παράρτημα «C» ἔστω καὶ ἐὰν δὲν ἀπαιτεῖται τοῦτο δύναται νὰ φέρῃ (ἐπ' αὐτοῦ) πιστοποιητικὸν ἐκδοθὲν ἢ ἐπικυρωθὲν ὑπὸ τῆς ὑπευθύνου Συμβεβλημένης Κυβερνήσεως τὸ ὁποῖον νὰ πιστοποιῇ τὴν συμμόρφωσιν πρὸς τὰς ἄνω διατάξεις. Ἡ Συμβεβλημένη Κυβέρνησις δὲν θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ναυσιπλοΐαν δεξαμενοπλοίων ἅτινα φέρουν τὴν σημαίαν της ἐὰν ταῦτα δὲν εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ τὰ ἀπαραίραιτητα πιστοποιητικά.

(3) Πιστοποιητικὰ ἐκδοθέντα ὑπὸ τῶν ἀρχῶν ἑκάστης Συμβεβλημένης Κυβερνήσεως θὰ γίνωνται ἀποδεκτὰ ὑπὸ τῶν ἄλλων Συμβεβλημένων Κυβερνήσεων διὰ πάντα σκοπὸν ἀφορόντα τὴν παροῦσαν Σύμβασιν. Θὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν ὑπὸ τῶν ἄλλων Συμβεβλημένων Κυβερνήσεων ὡς ἔχοντα τὴν ἰδίαν ἰσχὺν μὲ τὰ ὑπ' αὐτῶν ἐκδοθέντα πιστοποιητικά.

(4) Ἐὰν μία Συμβεβλημένη Κυβέρνησις εἶναι πεπεισμένη ὅτι ἕνα δεξαμενόπλοιον τὸ ὁποῖον θὰ ἔπρεπε νὰ ἔχῃ κατασκευασθῆ συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου καὶ τὰς προδιαγραφὰς τοῦ παραρτήματος C καὶ τὸ ὁποῖον εἰσέρχεται εἰς λιμένας της ἢ ἐντὸς τῶν χωρικῶν της ὑδάτων ἢ χρησιμοποιεῖ σταθμοὺς ἐκφορτώσεως (off-Shore) ὑπὸ τὸν ἔλεγχόν της δὲν συμμορφοῦται πρὸς τὸ

Παράρτημα C, ἡ ὡς ἄνω συμβεβλημένη Κυβέρνησις δύναται νὰ ζητήσῃ ἐπεξηγήσεις ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν εἰς τὰ νηολόγια τῆς ὁποίας τὸ δεξαμενόπλοιον τοῦτο εἶναι ἐγγεγραμμένον. Ἐὰν μετὰ ἀπὸ τὴν ὡς ἄνω συνεννόησιν ἢ ἄλλην διαδικασίαν ἐπαφῆς ἡ Συμβεβλημένη Κυβέρνησις εἶναι βεβαία ὅτι τὸ δεξαμενόπλοιον δὲν συμμορφοῦται πρὸς τὸ παράρτημα C αὕτη δύναται ν' ἀρνηθῇ εἰς τὸ δεξαμενόπλοιον εἴσοδον εἰς τοὺς λιμένας της καὶ τὰ χωρικά της ὕδατα ἢ εἰς τοὺς σταθμοὺς ἐκφορτώσεως (ἔξωθι τῶν ἀκτῶν) ὑπὸ τὸν ἔλεγχόν της ἕως ὅτου ἡ Συμβεβλημένη Κυβέρνησις βεβαιωθῇ ὅτι τὸ δεξαμενόπλοιον συμμορφοῦται μὲ τὰς προδιαγραφὰς τοῦ Παραρτήματος C.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Προστίθεται νέον Παράρτημα C ὡς κάτωθι

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ C

Ἀπαιτήσεις ἀφορῶσαι εἰς τὴν διαρρύθμισιν τῶν δεξαμενῶν καὶ τὸν περιορισμὸν τοῦ μεγέθους τούτων.

1. Ὑποτιθεμένη ἔκτασις ζημίας

Εἰς τὰς κάτωθι παραγράφους προβλέπονται ζημίαι τριῶν διαστάσεων (εἰς παραλληλεπίπεδον) ὀφειλόμεναι εἰς συγκρούσεις καὶ προσαράξεις. Εἰς περίπτωσιν πρασαράξεως παρουσιάζονται πρὸς ἐφαρμογὴν δύο συνθῆκαι κεχωρισμένως ὡς πρὸς τὸ ἀναφερόμενον τμῆμα τοῦ σκάφους. Αἱ ἀκόλουθοι τιμαὶ ἀντιπροσωπεύουν τὴν μεγίστην ὑποτιθεμένην ζημίαν μετὰ τὰ ἀτυχήματα ταῦτα καὶ θὰ χρησιμοποιοῦνται δοκιμαστικῶς εἰς ὅλα τὰ πιθανὰ σημεῖα πρὸς καθορισμὸν τοῦ χειροτέρου συνδυασμοῦ διαμερισμάτων τὰ ὁποῖα θὰ διαρραγοῦν εἰς περίπτωσιν ἀτυχήματος.

1. 1 Σύγκρουσις

Ἔκτασις κατὰ μῆκος (Lc)	$\frac{2}{3}$ $\frac{1}{3L}$ ἢ 14.5 μέτρα	μικρότερον ἐκ τῶν δύο
Ἔκτασις ἐγκαρσίως (Tc) ἐσωτερικῶς τῆς πλευρᾶς τοῦ σκάφους εἰς ὀρθὴν γωνίαν πρὸς τὸ μέσον τοῦ πλοίου εἰς τὸ ὕψος τῆς γραμμῆς φορτώσεως	B ἢ 11.5 μέτρα $\frac{}{5}$	τὸ μικρότερον ἐκ τῶν δύο
Κατακόρυφος ἔκτασις (Vc)	ἀπὸ τὴν γραμμὴν τῆς βάσεως πρὸς τὰ ἄνω ἄνευ περιορισμοῦ.	

1.2 Προσάραξις.

	Διὰ τὸ 0.3L ἀπὸ τὴν οἱονδήποτε πρωραίαν κάθετον τοῦ σκάφους	ἄλλο μέρος τοῦ σκάφους
Ἔκτασις κατὰ μῆκος (Ls)	$\frac{L}{10}$	5 μέτρα
Ἐγκαρσία ἔκτασις (Ts)	B ἢ 10.0 μέτρα $\frac{}{6}$	τὸ μικρότερον ἐκ τῶν δύο 5 μέτρα
Κατακόρυφος ἔκτασις (Vs) ἀπὸ τὴν γραμμὴν βάσεως	B ἢ 6 μέτρα, τὸ μικρότερον ἐκ τῶν δύο, διὰ οἱονδήποτε μέρος τοῦ πλοίου	

Ὅπου : L.B εἰς μέτρα καὶ ἡ κάθετος καθορίζεται βάσει τοῦ Κανονισμοῦ 3 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως Γραμμῆς Φορτώσεως τοῦ 1966.

2. Ὑποθετικὴ ροὴ πετρελαίου ἀπὸ Δεξαμενὰς αἱ ὁποῖαι ὑποτίθενται ὅτι ἔχουν διαρραγεῖ συνεπείᾳ τοῦ ἀτυχήματος.

Ἡ ὑποθετικὴ ροὴ πετρελαίου εἰς περίπτωσιν προσκρούσεως (Dc) καὶ προσαράξεως (Ds) θὰ ὑπολογίζηται βάσει τῶν ἀκολούθων τύπων, σχετικῶς μὲ τὰ διαρραγέντα διαμερίσματα καὶ διὰ κάθε ὑποτιθέμενον σημεῖον ζημίας ὡς τοῦτο καθορίζεται εἰς τμῆμα 1.

2. 1 Πρόσκρουσις

$$Os = \Sigma Wi + \Sigma Ki\ Ci \qquad (1)$$

2. 2 Προσάραξις

$$Os = \frac{1}{3}\ (\Sigma Zi\ Wi + \Sigma Zi\ Ci) \qquad (2)$$

Ὅπου : Wi ὄγκος πλευρικῆς δεξαμενῆς εἰς κυβικὰ μέτρα διαρραγείσης ἑνεκα ὑποτιθεμένης ζημίας ὡς εἰς Τμῆμα 1. τὸ Wi διὰ καθαρὰν δεξαμενὴν ἕρματος δύναται νὰ ληφθῇ ὡς μηδέν.

Ci = ὄγκος κεντρικῆς δεξαμενῆς εἰς κυβικὰ μέτρα διαρραγείσης ἕνεκα ὑποτιθεμένης ζημίας ὡς εἰς Τμῆμα 1 : Τὸ Ci διὰ καθαρὰν δεξαμενὴν ἕρματος δύναται νὰ ληφθῇ ὡς μηδέν.

$Ki = 1 - \frac{\beta i}{Tc}$ ὅπου βi εἶναι ἴσον ἢ μεγαλύτερον τοῦ Tc Ki θὰ λαμβάνεται ὡς ἴσον πρὸς τὸ μηδέν.

$Zi = 1 - \frac{Hi}{Vs}$ ὅπου Hi εἶναι ἴσον πρὸς ἢ μεγαλύτερον τοῦ Vs, τὸ Zi θὰ λαμβάνηται ἴσον πρὸς τὸ μηδέν.

Bi = Τὸ πλάτος τῆς ὑπ' ὄψιν πλευρικῆς δεξαμενῆς εἰς μέτρα.

Hi = Τὸ ἐλάχιστον (BEPTH) ὕψος τοῦ ὑπὸ ἐξέτασιν διπυθμένου. Ὅπου δὲν ὑπάρχει διπύθμενον ἡ τιμὴ τοῦ Hi θὰ λαμβάνεται ὡς ἴση πρὸς τὸ μηδέν.

Πλευρικὴ δεξαμενὴ = οἱαδήποτε δεξαμενὴ παρακειμένη πρὸς τὰ πλευρικὰ ἐλάσματα τοῦ σκάφους.

Κεντρικὴ δεξαμενὴ = οἱαδήποτε δεξαμενὴ ἡ ὁποία εὑρίσκεται ἔσωθεν μιᾶς διαμήκους φρακτῆς.

2. 3 Εἰδικαὶ διατάξεις

2.3.1 Ἐὰν ἕνας κενὸς χῶρος ἢ μία δεξαμενὴ καθαροῦ ἕρματος μήκους μικροτέρου τοῦ Lc ὡς τοῦτο ὁρίζεται εἰς 1.1. εὑρίσκεται μεταξὺ πλευρικῶν δεξαμενῶν πετρελαίου, ἡ τιμὴ τοῦ Oc εἰς τὸν τύπον (1) δύναται νὰ ὑπολογισθῇ μὲ βάσιν τὸν πραγματικὸν ὄγκον Wi τῆς δεξαμενῆς ταύτης (ἐὰν ἔχουν τὴν αὐτὴν χωρητικότητα) ἢ τῆς μικροτέρας ἐκ τῶν δύο δεξαμενῶν ἐὰν αἱ δεξαμεναὶ ἔχουν διάφορον χωρητικότητα) προκειμένης εἰς αὐτὸν τὸν χῶρον, πολλαπλασιαζόμενον ἐπὶ Si, ὡς κάτωθι ὁρίζεται, τὴν ὑπόλοιπον πλευρικὴν δεξαμενὴν αἱ ὁποῖαι ἐπηρεάζονται ἀπὸ τὴν σύγκρουσιν λαμβανομένων κατὰ τὸν πραγματικὸν ὄγκον.

$$Si = 1 - \frac{Li}{Lc}$$

ἔνθα Li = μῆκος εἰς μέτρα τοῦ ὑπ' ὄψιν κενοῦ χώρου ἢ τῆς καθαρᾶς δεξαμενῆς ἕρματος.

2.3.2. (α) Τὰ διπύθμενα θὰ λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν ἐφ' ὅσον ταῦτα εἶναι κενὰ ἢ ἐντὸς αὐτῶν μεταφέρεται καθαρὸν ὕδωρ ἐνῶ αἱ ὑπεράνω αὐτῶν δεξαμεναὶ εἶναι πλήρεις φορτίου.

(β) Ὅταν τὸ διπύθμενον δὲν καταλαμβάνει τὸ πλῆρες μῆκος καὶ πλάτος τῆς ἑκάστοτε ἐξεταζομένης δεξαμενῆς τὸ διπύθμενον θὰ λογίζεται ὡς μὴ ὑπᾶρχον καὶ ὄγκος τῶν δεξαμενῶν τῶν εὑρισκομένων ὑπεράνω τοῦ σημείου ζημίας ἐκ τῆς προσαράξεως θὰ περιλαμβάνεται εἰς τὸν τύπον (2) ἔστω καὶ ἐὰν ἡ δεξαμενὴ δὲν ὑπολογίζεται ὡς διαρραγεῖσα ὡς ἐκ τῆς μὴ ὑπάρξεως κάτωθεν ταύτης πλήρους διπυθμένου.

γ) Ἀναρροφητικὰ φρέατα (SUCTIONS WELLS) δύνανται νὰ ἐξαιρεθοῦν κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τῆς τιμῆς τοῦ Hi ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι τὰ ὡς ἄνω φρέατα δὲν κατέχουν μεγάλην ἐπιφάνειαν καὶ ἐκτείνονται κάτωθι τῶν δεξαμενῶν εἰς μικρὸν ὕψος. Ἐν οὐδεμιᾷ δὲ περιπτώσει τὸ ὕψος των ὑπερβαίνει τὸ ἓν δεύτερον τοῦ ὕψους τοῦ διπυθμένου. Ἐὰν τὸ ὕψος τῶν φρεάτων τούτων εἶναι μεγαλύτερον τοῦ ἑνὸς δευτέρου τοῦ

ὕψους τοῦ διπυθμένου, τὸ Hi θὰ λαμβάνεται ἴσον πρὸς τὸ ὕψος τοῦ διπυθμένου μεῖον τὸ ὕψος τοῦ φρεατίου.

Σωληνώσεις αἱ ὁποῖαι ἐξυπηρετοῦν αὐτὰ τὰ φρέατα ἐφ' ὅσον εἶναι τοποθετημέναι ἐντὸς τῶν διπυθμένων θὰ πρέπει νὰ ἐξοπλισθοῦν μὲ βαλβίδες ἢ μὲ ἄλλου εἴδους ἀπομονωτικὰ συστήματα τοποθετημένα εἰς τὸ σημεῖον συνδέσεως τῆς ἐξυπηρετουμένης δεξαμενῆς διὰ τὴν προστασίαν ἐναντι ἐκχύσεως πετρελαίου εἰς περίπτωσιν ζημίας τῶν σωληνώσεων κατὰ τὴν προσάραξιν. Αἱ ὡς ἄνω σωληνώσεις θὰ πρέπει νὰ τοποθετοῦνται ὅσον τὸ δυνατὸν εἰς ὑψηλότερον σημεῖον ἐντὸς τῶν διπυθμένων.

2.3.3. Εἰς τὴν περίπτωσιν κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ ζημία ἐκ προσαράξεως ἐπηρεάζει τέσσαρας κεντρικὰς δεξαμενὰς ἡ τιμὴ τοῦ Os δύναται νὰ λαμβάνεται συμφώνως πρὸς τὸν κάτωθι τύπον.

$$Os = \frac{1}{4} (\Sigma Zi\ Wi + \Sigma Zi\ Ci) \qquad (3)$$

2.3.4. Ἡ ἀρχὴ δύναται νὰ λάβῃ ὑπ' ὄψιν τὴν ἐνδεχομένην μείωσιν τῆς ροῆς πετρελαίου εἰς περίπτωσιν προσαράξεως, ἐν περιπτώσει καθ' ἣν ὑπάρχει ἐγκατεστημένον (τοποθετημένον) σύστημα μεταφορᾶς φορτίου τὸ ὁποῖον ἔχει μίαν ὑψηλὴν ἀναρρόφησιν ἀνάγκης εἰς ἑκάστην δεξαμενὴν φορτίου, ἱκανὸν νὰ μεταβιβάζῃ ἀπὸ κάθε διαρραγεῖσαν δεξαμενὴν ἢ δεξαμενὰς εἰς ἑτέρας δεξαμενὰς ἔρματος ἢ εἰς διαθεσίμους δεξαμενὰς φορτίου ἐφ' ὅσον διαπιστοῦται ὅτι αἱ δεξαμεναὶ αὗται ἔχουν ἐπαρκὴ διαθέσιμον χωρητικότητα.

Ἡ ἀξία τοῦ συστήματος τούτου ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν ἱκανότητα μεταβιβάσεως εἰς δύο ὥρας χρήσεως, ποσότητος πετρελαίου ἴσης πρὸς τὸ 1/2 τῆς χωρητικότητος τῆς μεγαλυτέρας διαρραγείσης δεξαμενῆς καὶ ἀπὸ τὴν διαθεσιμότητα ἀντιστοίχου χωρητικότητος εἰς δεξαμενὰς ἔρματος ἢ εἰς δεξαμενὰς φορτίου.

Ἡ συμβολὴ τοῦ συστήματος θὰ περιορίζηται εἰς τὸ νὰ λαμβάνηται ὑπ' ὄψιν κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ Os συμφώνως πρὸς τὸν τύπον (3). Αἱ σωληνώσεις διὰ τοιαύτας ἀναρροφήσεις θὰ πρέπει νὰ τοποθετηθοῦν τοὐλάχιστον εἰς ὕψος ὄχι μικρότερον τῆς κατακορύφου ἐκτάσεως τῆς ζημίας ἐκ προσαράξεως Vs.

Ἡ ἀρχὴ ὑποβάλλει πρὸς τὸν ὀργανισμὸν τὰς πληροφορίας τὰς ἀφορώσας τὰς διαρρυθμίσεις αἱ ὁποῖοι ἐγένοντο δεκταὶ ὑπ' αὐτῆς διὰ νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν καὶ ἀπὸ τὰς ἄλλας Κυβερνήσεις.

3. Περιορισμὸς τοῦ μεγέθους τῶν δεξαμενῶν φορτίου πετρελαίου

3. 1 Περιορισμὸς ὑποθετικῆς διαρροῆς πετρελαίου

Ἡ ὑποθετικὴ διαρροὴ πετρελαίου Oc ἢ Os ἡ ὑπολογιζομένη βάσει τῶν τύπων τμήματος 2 δὲν θὰ πρέπει νὰ ὑπερβαίνῃ τὰ 30.000 κυβικὰ μέτρα ἢ ἀντιστοίχως τὸ 400 $\sqrt[3]{}$ DW οἱονδήποτε ἐκ τῶν δύο εἶναι μεγαλύτερον ἀλλὰ μὲ ἀνώτατον ὅριον τὰ 40.000 κυβικῶν μέτρων ἔνθα DW ἰσοῦται πρὸς τὸ DW τοῦ σκάφους εἰς μετρικοὺς τόννους.

3.2. Περιορισμὸς τοῦ ὄγκου μιᾶς μεμονωμένης δεξαμενῆς

Ὁ ὄγκος μιᾶς πλευρικῆς δεξαμενῆς δὲν θὰ πρέπει νὰ ὑπερβαίνῃ τὸ 75 % τοῦ ὁρίου τῆς ὑποθετικῆς διαρροῆς ὡς αὕτη ἀναφέρεται εἰς 3.1. Ὁ ὄγκος μιᾶς κεντρικῆς δεξαμενῆς δὲν θὰ πρέπει νὰ ὑπερβαίνῃ τὰ 50.000 κυβικὰ μέτρα.

3.3. Περιορισμὸς μήκους δεξαμενῆς

Τὸ μῆκος ἑκάστης δεξαμενῆς δὲν θὰ πρέπει νὰ ὑπερβαίνῃ τὰ δέκα μέτρα ἢ μία ἐκ τῶν κάτωθι τιμῶν ἐφ' ὅσον αὕτη ἀντιστοιχεῖ εἰς μεγαλυτέραν τιμὴν τῶν 10 μέτρων.

α. – ὅπου δὲν ὑπάρχει διαμήκης φρακτὴ 0,1 L

β. – ὅπου διαμήκης ὑπάρχει εἰς τὸ μέσον τοῦ σκάφους 0, 15 L

γ. – ὅπου ὑπάρχουν δύο ἢ περισσότερες διαμήκεις φρακταὶ

ι) Διὰ πλευρικὰς δεξαμενὰς 0.2L

(ιι) Διὰ κεντρικὰς δεξαμενάς.

(1) Ἐὰν ὁ λόγος $\frac{Bi}{B}$ εἶναι ἴσος ἢ μεγαλύτερος τοῦ 1/5 : 0.2L

(2) Ἐὰν ὁ λόγος $\frac{Bi}{B}$ εἶναι μικρότερος τοῦ 1/5 καὶ ἐφ' ὅσον δὲν ὑπάρχει κεντρικὴ διαμήκης φρακτὴ

$$(0.5 \frac{Bi}{B} + 0.1)\ L$$

ἐφ' ὅσον ὑπάρχει τοιαύτη φρακτὴ

$$(0.25 \frac{Bi}{B} + 0.5)L$$

Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

Ἡ ἐτησία συνδρομὴ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως, ἡ τιμὴ τῶν τμηματικῶς πωλουμένων φύλλων αὐτῆς καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεως ἐν τῇ Ἐφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως, καθωρίσθησαν ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1974 ὡς κάτωθι:

Α'. ΕΤΗΣΙΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

1. Διὰ τὸ Τεῦχος Α'	Δραχ.	600
2. » » » Β'	»	700
3. » » » Γ'	»	500
4. » » » Δ'	»	1.000
5. » » » Πράξεις Νομικῶν Προσώπων Δ.Δ. κ.λ.π.	»	500
6. » » » Παράρτημα	»	300
7. » » Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν κ.λ.π.	»	3.000
8. » » Δελτίον Ἐμπορικῆς καὶ Βιομηχανικῆς Ἰδιοκτησίας	»	200
9. Δι' ἅπαντα τὰ τεύχη, τὸ Παράρτημα καὶ τὰ Δελτία	»	6.000

Οἱ Δῆμοι καὶ αἱ Κοινότητες τοῦ Κράτους καταβάλλουσι τὸ ἥμισυ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν.

Ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) ἀναλογοῦν τὰ ἑξῆς ποσά:

1. Διὰ τὸ Τεῦχος Α'	Δραχ.	30
2. » » » Β'	»	35
3. » » » Γ'	»	25
4. » » » Δ'	»	50
5. » » » Πράξεις Νομικῶν Προσώπων Δημ. Δικαίου κ.λ.π.	»	25
6. » » Παράρτημα	»	15
7. » » Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	150
8. » » Δελτίον Ἐμπ. καὶ Βιομ. Ἰδιοκτησίας	»	10
9. Δι' ἅπαντα τὰ τεύχη	»	300

Β'. ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ

Ἕκαστον φύλλον, μέχρις 8 σελίδων, τιμᾶται δραχ. 3, ἀπὸ 9 ἕως 40 σελ. δραχ. 8, ἀπὸ 41 ἕως 80 σελ. δραχ. 15, ἀπὸ 81 σελ. καὶ ἄνω ἡ τιμὴ πωλήσεως ἑκάστου φύλλου προσαυξάνεται κατὰ δραχ. 15 ἀνὰ 80 σελίδας.

Γ'. ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ

Ι Εἰς τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν καὶ Ἑταιρειῶν Περιωρισμένης Εὐθύνης:

Α'. Δημοσιεύματα Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν

1. Τῶν δικαστικῶν πράξεων	Δραχ.	400
2. Τῶν καταστατικῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	10.000
3. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	2.000
4. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων εἰς γενικὰς συνελεύσεις, τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 32 τοῦ Ν. 3221/24 γνωστοποιήσεων, τῶν ἀνακοινώσεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 59 παρ. 3 τοῦ Ν.Δ. 400/70 περὶ Ἀλλοδαπῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν, ὡς καὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ ΕΛΤΑ τῶν ἀφορωσῶν εἰς προσωρινὰς διατάξεις	»	1.000
5. Τῶν ἀνακοινώσεων τῶν ὑπὸ διάλυσιν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν, κατὰ τὸ Β.Δ. 20/5/1939.	»	200
6. Τῶν ἰσολογισμῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	4.000
7. Τῶν συνοπτικῶν μηνιαίων καταστάσεων τῶν Τραπεζικῶν Ἑταιρειῶν	»	1.000
8. Τῶν ἀποφάσεων περὶ ἐγκρίσεως τιμολογίων τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν	»	600
9. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων περὶ παροχῆς ἀδείας ἐπεκτάσεως τῶν ἐργασιῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν, τῶν ἐκθέσεων περιουσιακῶν στοιχείων Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν ἐν γένει, ὡς καὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ Δ.Σ. τοῦ ΕΛΤΑ δι' ὧν ἐγκρίνονται καὶ δημοσιεύονται οἱ κανονισμοὶ αὐτοῦ	»	4.000
10. Τῶν ἀποφάσεων περὶ παροχῆς πληρεξουσιότητος πρὸς ἀντιπροσώπευσιν ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπῶν Ἑταιρειῶν, ὡς καὶ τῶν ἀποφάσεων περὶ μεταβιβάσεως τοῦ χαρτοφυλακίου Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 59 παρ. 1 τοῦ Ν.Δ. 400/70	»	2.000
11. Τῶν ἀποφάσεων περὶ συγχωνεύσεως Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	10.000
12. Τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Χρηματιστηρίου περὶ εἰσαγωγῆς χρεωγράφων εἰς τὸ Χρηματιστήριον πρὸς διαπραγμάτευσιν, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 παρ. 3 Α.Ν. 148/67	Δραχ.	1.000
13. Τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς κεφαλαιαγορᾶς περὶ διαγραφῆς χρεωγράφων ἐκ τοῦ Χρηματιστηρίου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 παρ. 4 Α.Ν. 148/1967	»	1.000

Β'. Δημοσιεύματα Ἑταιρειῶν Περιωρισμένης Εὐθύνης

1. Τῶν καταστατικῶν	Δραχ.	1.000
2. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν	»	400
3. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων	»	200
4. Τῶν ἰσολογισμῶν	»	1.000
5. Τῶν ἐκθέσεων ἐκτιμήσεως περιουσιακῶν στοιχείων	»	1.000

Γ'. Δημοσιεύματα Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν – Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων καὶ Φιλανθρωπικῶν Σωματείων

1. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων περὶ χορηγήσεως ἀδείας λειτουργίας Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν - Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων	»	1.000
2. Τῶν Ἰσολογισμῶν τῶν ὡς ἄνω Συνεταιρισμῶν, Ταμείων καὶ Σωματείων	»	1.000

ΙΙ Εἰς τὸ Τέταρτον τεῦχος, τῶν δικαστικῶν πράξεων, προσκλήσεων καὶ λοιπῶν δημοσιεύσεων ... » 400

Τὸ ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) καταβλητέον ποσοστὸν ἐπὶ τῶν τελῶν δημοσιεύσεων ἐν τῷ Δελτίῳ Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν καὶ Ἑταιρειῶν Περιωρισμένης Εὐθύνης ἐν γένει ὡρίσθη εἰς 5%.

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

1. Αἱ συνδρομαὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεων προκαταβάλλονται εἰς τὰ Δημόσια Ταμεῖα ἔναντι ἀποδεικτικοῦ εἰσπράξεως, ὅπερ, μερίμνῃ τοῦ ἐνδιαφερομένου, ἀποστέλλεται εἰς τὴν Ὑπηρεσίαν τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

2. Αἱ συνδρομαὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ δύνανται ν' ἀποστέλλωνται καὶ εἰς ἀνάλογον συνάλλαγμα δι' ἐπιταγῆς ἐπ' ὀνόματι τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

3. Ἡ καταβολὴ τοῦ ὑπὲρ τοῦ Τ.Α.Π.Ε.Τ. ποσοστοῦ ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν καὶ τελῶν δημοσιεύσεων ἐνεργεῖται ἐν Ἀθήναις μὲν εἰς τὸ Ταμεῖον τοῦ ΤΑΠΕΤ (Κατάστημα Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου), ἐν ταῖς λοιπαῖς δὲ πόλεσι τοῦ Κράτους εἰς τὰ Δημόσια Ταμεῖα, ὅπερ ἀποδίδεται εἰς τὸ ΤΑΠΕΤ, συμφώνως πρὸς τὰ ὁριζόμενα διὰ τῶν ὑπ' ἀριθ. 192378/3639 τοῦ ἔτους 1947 (RONEO 185) καὶ 178048/5321/31.7.65 (RONEO 139) ἐγκυκλίων διαταγῶν τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου τοῦ Κράτους. Ἐπὶ συνδρομῶν ἐξωτερικοῦ ἀποστελλομένων δι' ἐπιταγῶν, συναποστέλλεται διὰ τῶν ἐπιταγῶν καὶ τὸ ὑπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστόν.

Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ Ε.Τ.

ΧΡ. ΛΑΓΟΣ

ΕΚ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ