

ΜΕΡΟΣ Α
(Αγγλικό Κείμενο)
Resolution 325(90)
(adopted on 24 May 2012)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the Annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I thereof,

HAVING CONSIDERED, at its ninetieth session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2013, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;
3. INVITES SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2014 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX
AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED
CHAPTER II-1
CONSTRUCTION – STRUCTURE, SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS
Part B-1
Stability

Regulation 8-1 – System capabilities after a flooding casualty on passenger ships

1 The existing regulation II-1/8-1 is replaced by the following:

"Regulation 8-1 – System capabilities and operational information after a flooding casualty on passenger ships

1 Application

Passenger ships having length, as defined in regulation II-1/2.5, of 120 m or more or having three or more main vertical zones shall comply with the provisions of this regulation.

2 Availability of essential systems in case of flooding damage*

A passenger ship constructed on or after 1 July 2010 shall be designed so that the systems specified in regulation II-2/21.4 remain operational when the ship is subject to flooding of any single watertight compartment.

3 Operational information after a flooding casualty

For the purpose of providing operational information to the Master for safe return to port after a flooding casualty, passenger ships constructed on or after 1 January 2014 shall have:

- .1 onboard stability computer; or
- .2 shore-based support, based on guidelines developed by the Organization**."

* Refer to the Interim Explanatory Notes for the assessment of passenger ship systems' capabilities after a fire or flooding casualty (MSC.1/Circ.1369).

** Refer to the Guidelines on operational information for Masters of passenger ships for safe return to port by own power or under tow (MSC.1/Circ.1400).

CHAPTER III

LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS

Part B

Requirements for ships and life-saving appliances

Regulation 20 – Operational readiness, maintenance and inspections

2 In paragraph 11.2, the following new subparagraph .4 is added after the existing subparagraph .3:

"4 notwithstanding subparagraph .3 above, the operational testing of free-fall lifeboat release systems shall be performed either by free-fall launch with only the operating crew on board or by a simulated launching carried out based on guidelines developed by the Organization*."

* Refer to Measures to prevent accidents with lifeboats (MSC.1/Circ.1206/Rev.1).

CHAPTER V

SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 14 – Ships' manning

3 The existing paragraph 2 is replaced by the following new paragraph:

"2 For every ship to which chapter I applies, the Administration shall:

- .1 establish appropriate minimum safe manning following a transparent procedure, taking into account the relevant guidance adopted by the Organization*; and
- .2 issue an appropriate minimum safe manning document or equivalent as evidence of the minimum safe manning considered necessary to comply with the provisions of paragraph 1."

* Refer to the Principles of minimum safe manning, adopted by the Organization by resolution A.1047(27).

CHAPTER VI CARRIAGE OF CARGOES

Part A

General provisions

4 The following new regulation 5-2 is added after the existing regulation 5-1:

"Regulation 5-2 – Prohibition of the blending of bulk liquid cargoes and production processes during sea voyages

1 The physical blending of bulk liquid cargoes during sea voyages is prohibited. Physical blending refers to the process whereby the ship's cargo pumps and pipelines are used to internally circulate two or more different cargoes with the intent to achieve a cargo with a new product designation. This prohibition does not preclude the master from undertaking cargo transfers for the safety of the ship or protection of the marine environment.

2 The prohibition in paragraph 1 does not apply to the blending of products for use in the search and exploitation of seabed mineral resources on board ships used to facilitate such operations.

3 Any production process on board a ship during sea voyages is prohibited. Production processes refer to any deliberate operation whereby a chemical reaction between a ship's cargo and any other substance or cargo takes place.

4 The prohibition in paragraph 3 does not apply to the production processes of cargoes for use in the search and exploitation of seabed mineral resources on board ships used to facilitate such operations.*

* Refer to the Guidelines for the transport and handling of limited amounts of hazardous and noxious liquid substances in bulk in offshore support vessels (resolution A.673(16), as amended)."

CHAPTER VII CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS

Part A

Carriage of dangerous goods in packaged form

Regulation 4 – Documents

5 The text of the regulation is replaced by the following:

"1 Transport information relating to the carriage of dangerous goods in packaged form and the container/vehicle packing certificate shall be in accordance with the relevant provisions of the IMDG Code and shall be made available to the person or organization designated by the port State authority.

2 Each ship carrying dangerous goods in packaged form shall have a special list, manifest or stowage plan setting forth, in accordance with the relevant provisions of the IMDG Code, the dangerous goods on board and the location thereof. A copy of one of these documents shall be made available before departure to the person or organization designated by the port State authority."

CHAPTER XI-1

SPECIAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SAFETY

Regulation 2 – Enhanced surveys

6 The words "the guidelines adopted by the Assembly of the Organization by resolution A.744(18)" are replaced by the words "the International Code on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2011 (2011 ESP Code), adopted by the Assembly of the Organization by resolution A.1049(27)".

ΜΕΡΟΣ Β

(Ελληνικό Κείμενο)

Απόφαση MSC.325 (90)

η οποία υιοθετήθηκε την 24 Μαΐου 2012

**ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ
ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1974 (SOLAS, 1974) ΟΠΩΣ ΕΧΕΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙ**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ το άρθρο 28 (β) της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που αφορά στις λειτουργίες της Επιτροπής,

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ το άρθρο VIII (β) της Διεθνούς Σύμβασης Περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής Εν Θαλάσση (SOLAS), 1974, (στο εξής αποκαλούμενη ως «Σύμβαση»), που αφορά στη διαδικασία τροποποίησης που εφαρμόζεται στο Παράρτημα της Σύμβασης, πέραν από τις διατάξεις του κεφαλαίου I αυτού, ΈΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ, κατά την ενενηκοστή της Σύνοδο, τις τροποποιήσεις στη Σύμβαση, όπως προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (i),

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VII (β) (iv) της Σύμβασης, τροποποιήσεις στη Σύμβαση, το κείμενο των οποίων παρατίθεται στο Παράρτημα της παρούσης Απόφασης.

2. ΚΑΘΟΡΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (vi)(2) (ββ) της Σύμβασης ότι αυτές οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 1^η Ιουλίου 2013 εκτός εάν πριν από την ημερομηνία αυτή, περισσότερες από το ένα τρίτο των Συμβαλλόμενων στη Σύμβαση Κυβερνήσεων ή των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων των οποίων ο συνολικός εμπορικός στόλος αποτελεί όχι λιγότερο από το 50 τοις εκατό της συνολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχουν γνωστοποιήσει στον Οργανισμό την αντίρρησή τους στις τροποποιήσεις,

3. ΠΡΟΣΚΑΛΕΙ τις Συμβαλλόμενες στη SOLAS Κυβερνήσεις να λάβουν υπόψη ότι, σύμφωνα με τη παράγραφο VIII (β)(vii)(2) της Σύμβασης, οι τροποποιήσεις τίθενται σε ισχύ την 01^η Ιανουαρίου 2015, μετά την αποδοχή τους σύμφωνα με την ανωτέρω παράγραφο 2,

4. ΚΑΛΕΙ τον Γενικό Γραμματέα σύμφωνα με το άρθρο VIII (β)(v) της Σύμβασης να διαβιβάσει επικυρωμένα αντίγραφα της παρούσας Απόφασης, καθώς και το κείμενο από το κείμενο των τροποποιήσεων που περιλαμβάνεται στο Παράρτημα σε όλες τις Συμβαλλόμενες στη Σύμβαση Κυβερνήσεις

5. ΚΑΛΕΙ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ τον Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα αυτής της Απόφασης και του Παραρτήματός της στα Μέλη του Οργανισμού, που δεν αποτελούν Συμβαλλόμενες στη Σύμβαση Κυβερνήσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

**ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ
ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1974 (SOLAS, 1974) ΟΠΩΣ ΕΧΕΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙ**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II-1

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ – ΔΟΜΗ, ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ

ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΜΕΡΟΣ Β-1

ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ

Κανονισμός 8-1 – Δυνατότητες συστήματος κατόπιν ατυχηματικής κατάκλισης σε επιβατηγά πλοία

1 Ο υφιστάμενος Κανονισμός II-1/8-1 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

“Κανονισμός 8-1 – Δυνατότητες συστήματος και επιχειρησιακές πληροφορίες κατόπιν ατυχηματικής κατάκλισης σε επιβατηγά πλοία

1 Εφαρμογή

Επιβατηγά πλοία που έχουν μήκος, όπως ορίζεται στον κανονισμό II-1/2.5, 120 μ. ή μεγαλύτερο ή που έχουν τρεις ή περισσότερες κύριες κατακόρυφες ζώνες πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

2 Διαθεσιμότητα των βασικών συστημάτων στην περίπτωση βλάβης κατακλίσεως*

Ένα επιβατηγό πλοίο, κατασκευασμένο την ή μετά την 01η Ιουλίου 2010, πρέπει να είναι σχεδιασμένο έτσι ώστε τα συστήματα που ορίζονται στον κανονισμό II-2/21.4 να παραμείνουν λειτουργικά όταν το πλοίο υπόκειται σε κατάκλιση οποιουδήποτε ενιαίου στεγανού του διαμερίσματος.

3 Επιχειρησιακές πληροφορίες κατόπιν ατυχηματικής κατάκλισης

Για τον σκοπό της παροχής επιχειρησιακών πληροφοριών στον Πλοίαρχο για την ασφαλή επιστροφή σε λιμάνι ύστερα από ατύχημα κατακλίσεως, τα επιβατηγά πλοία που κατασκευάστηκαν την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2014, θα πρέπει να διαθέτουν:

- .1 επί του πλοίου ηλεκτρονικός υπολογιστής ευστάθειας, ή
- .2 υποστήριξη ξηράς, στη βάση των κατευθυντήριων γραμμών που έχει αναπτύξει ο Οργανισμός**."

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Μέρος Β

Απαιτήσεις για τα πλοία και τα σωστικά μέσα

Κανονισμός 20 - Επιχειρησιακή ετοιμότητα, συντήρηση και επιθεωρήσεις

- 2 Στην παράγραφο 11.2, το ακόλουθο νέο εδάφιο .4 προστίθεται μετά το υπάρχον εδάφιο .3:

“4 με την επιφύλαξη του ανωτέρω εδαφίου .3, η λειτουργική δοκιμή των συστημάτων απελευθέρωσης σωσίβιων λέμβων ελεύθερης πτώσης πρέπει να εκτελείται είτε με εκτόξευση ελεύθερης πτώσης με μόνο το επιχειρησιακό πλήρωμα επί του σκάφους ή από μια προσομοίωση καθαίρεσης πραγματοποιούμενη με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές που έχουν αναπτυχθεί από τον Οργανισμό *.”

* Βλ. Μέτρα για την πρόληψη των ατυχημάτων με σωσίβιες λέμβους (MSC.1/Circ.1206/Rev.1).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Κεφάλαιο 14 – Επάνδρωση πλοίων

- 3 Η υπάρχουσα παράγραφος 2 αντικαθίσταται από την ακόλουθη νέα παράγραφο:

“2 Για κάθε πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται το κεφάλαιο I, η Διοίκηση θα πρέπει:

1. Θεσπίσει την κατάλληλη ελάχιστη ασφαλή επάνδρωση, ακολουθώντας διαφανή διαδικασία, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές κατευθύνσεις που έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό *, και ,

* Βλ. Ενδιάμεσες Επεξηγηματικές Σημειώσεις για την αξιολόγηση των δυνατοτήτων των συστημάτων επιβατηγών πλοίων μετά από ατύχημα πυρκαγιάς ή κατάκλισης υδάτων (MSC.1 / Circ.1369)

* * Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές επιχειρησιακών πληροφοριών για τους Πλοιάρχους επιβατηγών πλοίων για την ασφαλή επιστροφή σε λιμένα με ίδια ισχύ ή με ρυμούλκηση (MSC.1 / Circ.1400)

2. εκδίδει κατάλληλο έγγραφο ελάχιστης ασφαλούς επάνδρωσης ή ισοδύναμο, ως απόδειξη της ελάχιστης ασφαλούς επάνδρωσης που θεωρείται απαραίτητη για τη συμμόρφωση με τις διατάξεις της παραγράφου 1."

*Βλ. Αρχές της ελάχιστης ασφαλούς επάνδρωσης, η οποίες υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό με το ψήφισμα Α.1047(27).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΩΝ

Μέρος Α

Γενικές Διατάξεις

4 Ο ακόλουθος νέος κανονισμός 5-2 προστίθεται μετά τον υπάρχοντα κανονισμό 5-1:

«Κανονισμός 5-2 – Απαγόρευση της ανάμειξης των χύδην υγρών φορτίων και των διαδικασιών παραγωγής κατά τη διάρκεια θαλάσσιων πλόων

1 Απαγορεύεται η φυσική ανάμειξη των χύδην υγρών φορτίων κατά τους θαλάσσιους πλόες. Η φυσική ανάμειξη αναφέρεται στη διαδικασία κατά την οποία οι αντλίες φορτίου και οι αγωγοί του πλοίου χρησιμοποιούνται για την εσωτερική κυκλοφορία δύο ή περισσότερων διαφορετικών φορτίων με την πρόθεση να ληφθεί ένα φορτίο με νέα ονομασία προϊόντος. Η απαγόρευση αυτή δεν εμποδίζει τον πλοίαρχο από την ανάληψη μεταφορών φορτίου για την ασφάλεια του πλοίου ή την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

2 Η απαγόρευση της παραγράφου 1 δεν ισχύει για την ανάμειξη των προϊόντων για χρήση στην αναζήτηση και εκμετάλλευση των υποθαλάσσιων ορυκτών πόρων σε πλοία που χρησιμοποιούνται για να διευκολύνουν τέτοιες λειτουργίες.

3 Απαγορεύεται η πραγματοποίηση οποιασδήποτε διαδικασίας παραγωγής επί πλοίου κατά τη διάρκεια θαλάσσιων πλόων. Οι διαδικασίες παραγωγής αναφέρονται σε κάθε εσκεμμένη πράξη με την οποία λαμβάνει χώρα χημική αντίδραση μεταξύ του φορτίου του πλοίου και οποιασδήποτε άλλης ουσίας ή φορτίου.

4 Η απαγόρευση της παραγράφου 3 δεν ισχύει για τις διαδικασίες παραγωγής φορτίων προς χρήση στην έρευνα και εκμετάλλευση των υποθαλάσσιων ορυκτών πόρων σε πλοία που χρησιμοποιούνται για να διευκολύνουν τέτοιες λειτουργίες. *

* Βλ. Κατευθυντήριες Οδηγίες για τη μεταφορά και το χειρισμό περιορισμένων ποσοτήτων επικίνδυνων και επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην σε σκάφη υπεράκτιας υποστήριξης (Απόφαση Α.673 (16), όπως έχει τροποποιηθεί). "

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΙΔΩΝ

Μέρος Α Μεταφορά επικίνδυνων ειδών σε συσκευασμένη μορφή

Κανονισμός 4 – Έγγραφα

5 Το κείμενο του κανονισμού αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«1. Πληροφορίες για τη μεταφορά που σχετίζονται με τη μεταφορά επικίνδυνων ειδών σε συσκευασμένη μορφή καθώς και το πιστοποιητικό συσκευασίας εμπορευματοκιβωτίου/οχήματος πρέπει να είναι σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Κώδικα IMDG και να καθίστανται διαθέσιμες στο πρόσωπο ή τον οργανισμό που έχει ορισθεί από την Αρχή του Κράτους Λιμένα.

2. Κάθε πλοίο που μεταφέρει επικίνδυνα είδη σε συσκευασμένη μορφή πρέπει να διαθέτει έναν ειδικό κατάλογο, δηλωτικό ή σχέδιο στοιβασίας που θα προσδιορίζει, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Κώδικα IMDG, τα επικίνδυνα είδη επί του πλοίου και τη θέση τους σε αυτό. Αντίγραφο ενός από αυτά τα έγγραφα πρέπει να διατίθεται πριν από την αναχώρηση στο πρόσωπο ή οργανισμό που έχει ορισθεί από την Αρχή του Κράτους Λιμένα.».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XI-1 ΕΙΔΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Κανονισμός 2 - Ενισχυμένες επιθεωρήσεις

6 Οι λέξεις «οι κατευθυντήριες γραμμές που υιοθετήθηκαν από τη Συνέλευση του Οργανισμού με την απόφαση Α.744 (18)» αντικαθίστανται από τις λέξεις «ο Διεθνής Κώδικας Ενισχυμένου Προγράμματος Επιθεωρήσεων κατά τις Επιθεωρήσεις Πλοίων Φορτίου Χύδην και Δεξαμενόπλοιων, 2011 (Κώδικας ESP, 2011), ο οποίος υιοθετήθηκε από τη Συνέλευση του Οργανισμού με την απόφαση Α.1049 (27)».