

Ἐπὶ τοῦ σχεδίου νόμου περὶ κυρώσεως τῆς ὑπογραφείσης εἰς Λονδίνον Διεθνούς Συμβάσεως «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν Θαλάσσει 1974 καὶ «περὶ ἄλλων συναρῶν διατάξεων».

Πρὸς τὴν Βουλὴν τῶν Ἑλλήνων

1. Τὰ θέματα ἀσφαλείας διεθνῶς τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, εἰς ὅτι ἀφορᾷ τὴν κατασκευὴν καὶ τὸν ἐξοπλισμὸν τῶν, ρυθμίζονται ἀπὸ τὴν ἰσχύουσαν Διεθνῆ Σύμβασιν «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν Θαλάσσει 1960» (ΠΑΖΕΘ ἢ SOLAS).

2. Ἡ ΠΑΖΕΘ 1960, ἡ ὁποία ὑπεγράφη τὸ ἔτος 1960 καὶ ἐτέθη εἰς ἐφαρμογὴν διεθνῶς τὴν 26.5.1965, ἔχει κυρωθεῖ ὑπὸ τῆς ΕΛΛΑΔΟΣ μὲ τὸ Ν.Δ.4258/62.

3. Ἡ, ἀπὸ τὸ 1960 καὶ ἐντεῦθεν, ἀλματώδης ἀφ' ἐνὸς ἐξελίξις τῆς τεχνολογίας εἰς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν καὶ εἰς τὰ μέσα ἐξοπλισμοῦ τῶν πλοίων καὶ ἡ κτηθεῖσα, ἀφ' ἑτέρου, πείρα ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ΠΑΖΕΘ 1960, ἐπέβαλαν τὴν τροποποίησιν τῆς. Τὴν ἐργασίαν τῆς ἐκπονήσεως τῶν κειμένων νέας ΠΑΖΕΘ ἀνέλαβεν ὁ Διακυβερνητικὸς Ναυτιλιακὸς Συμβουλευτικὸς Ὄργανισμὸς «INTER-GOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANIZATION (IMCO)», ὁ ὁποῖος εἶναι τὸ ἀρμόδιον ἐξειδικευμένον ὄργανον τῶν Ἑνωμένων Ἐθνῶν (ΟΗΕ).

4. Ὁ IMCO, ἐπεράτωσε τὴν κατάρτισιν τοῦ σχεδίου τῆς νέας Συμβάσεως, εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους 1974 καὶ προκάλεσε διάσκεψιν εἰς τὸ Λονδίνον ἀπὸ 21 Ὀκτωβρίου μέχρι 1 Νοεμβρίου 1974, κατὰ τὴν ὁποίαν συζητήθηκε τὸ ἐν λόγω σχέδιον τῆς ΠΑΖΕΘ καὶ τὴν 1ην Νοεμβρίου 1974 ὑπεγράφη ἡ νέα ΠΑΖΕΘ, ἀποκληθεῖσα ΠΑΖΕΘ 1974.

5. Ἡ ΠΑΖΕΘ 1974 ἀποτελεῖται ἀπὸ ὀκτὼ Κεφάλαια ὡς ἀκολούθως :

Κεφάλαιον I	: Γενικαὶ Διατάξεις.
Κεφάλαιον II - 1	: Κατασκευὴ - ὑποδιαιρέσεις καὶ εὐστάθεια - μηχανοηλεκτρολογικὴ ἐγκατάστασις.
Κεφάλαιον II - 2	: Κατασκευὴ - προστασία κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς - ἀνίχνευσις καὶ κατάσβεσις.
Κεφάλαιον III	: Σωσίβια μέσα.
Κεφάλαιον IV	: Ραδιοτηλεγραφία καὶ Ραδιοτηλεφωνία.
Κεφάλαιον V	: Ἀσφάλεια Ναυσιπλοίας.
Κεφάλαιον VI	: Μεταφορὰ Σιτηρῶν.
Κεφάλαιον VII	: Μεταφορὰ ἐπικινδύνων φορτίων.
Κεφάλαιον VIII	: Πυρηνοκίνητα πλοῖα.

6. Οἱ Κανονισμοὶ τῆς ΠΑΖΕΘ 1974 ἔχουν ὡς βάσιν τοὺς ἀντιστοίχους Κανονισμοὺς τῆς ΠΑΖΕΘ 1960. Αἱ κυριώτεραι διαφορὰ μεταξὺ τῶν δύο ΠΑΖΕΘ παρουσιάζονται στὸ ΜΕΡΟΣ Β' (ὑποδιαιρέσεις καὶ εὐστάθεια ἐπιβατηγῶν πλοίων (Ε/Γ) τοῦ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ II - 1 καὶ εἰς τὸ ΜΕΡΟΣ Α' (προστασία κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς, ἔλεγχος καὶ σβέσις τῆς πυρκαϊᾶς Ε/Γ πλοίων) τοῦ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ II - 2.

7. Εἰς τοὺς Κανονισμοὺς περὶ ὑποδιαιρέσεως καὶ εὐσταθείας τῆς ΠΑΖΕΘ 1974, λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ὅτι ἡ ἐπιβίωσις ἐνὸς πλοίου ὑποστάντος βλάβῃν, ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν ἐπίδρασιν σειρᾶς γεγονότων, χαρακτηριζομένων ὡς τυχαίων. ὡς εἶναι : Τὸ μέγεθος καὶ ἡ θέσις τοῦ ρήγματος, ἡ διαχωρητότης ὄγκου κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς βλάβης, τὰ βυθίσματα, τὸ μέγεθος τῆς ἀρχικῆς ἀθίκτου εὐσταθείας καὶ πέραν τούτων, αἱ καιρικαὶ συνθήκαι κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς βλάβης κ.λ.π. Κατὰ συνέπειαν, εἶναι δυνατὸς ὁ προσδιορισμὸς τῆς πιθανότητος ἐπιβιώσεως ἐνὸς πλοίου, ἐφ' ὅσον εἶναι γνωστὴ ἡ κατανομή πιθανότητος ἐκάστου γεγονότος καὶ ἡ ἐπίδρασις τούτου ἐπὶ τοῦ πλοίου. Ἡ πιθανότης αὕτη, δύναται νὰ προσδιορισθῇ βάσει τῆς θεωρίας τῶν πιθανοτήτων.

8. Ἡ ἀνωτέρω διαφορὰ μεταξὺ τῶν δύο ΠΑΖΕΘ, δὲν πρόκειται νὰ θίξῃ τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα, διότι, δὲν θασιζο-

ται-διαφορετικοὶ συντελεστοί, ἀλλὰ ἀπλῶς εἰσάγεται ἕνας νέος τρόπος ὑπολογισμοῦ τῆς ὑποδιαιρέσεως καὶ εὐσταθείας. Εἰς τὸ ΜΕΡΟΣ Β' τῆς ΠΑΖΕΘ 1974, ἐπαναλαμβάνονται οἱ σχετικοὶ κανονισμοὶ τῆς ΠΑΖΕΘ 1960 καὶ ἐπιπροσθέτως καθορίζεται ἰσοδύναμος τρόπος ὑπολογισμοῦ τῆς στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως καὶ εὐσταθείας τῶν πλοίων, ὅποτε ἐναπόκειται εἰς τὴν διακριτικὴν εὐχέρειαν τοῦ ναυπηγοῦ νὰ ἐπιλέξῃ τὸν τρόπον ὑπολογισμοῦ τῆς ὑποδιαιρέσεως καὶ εὐσταθείας, δηλαδὴ, εἴτε κατὰ τὰς διατηρουμένας διατάξεις τῆς ΠΑΖΕΘ 1960, εἴτε κατὰ τὰς νέας διατάξεις τῆς ΠΑΖΕΘ 1974.

9. Ἡ βασικὴ διαφορὰ, μεταξὺ τῶν δύο ΠΑΖΕΘ εἰς θέματα πυρασφαλείας πλοίων, ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι εἰς τὴν ΠΑΖΕΘ 1974 ἔχουν ἐνσωματωθῆ ἄλλαι αἰ μέχρι τὸ 1974 γινόμεναι τροποποιήσεις τῆς ΠΑΖΕΘ 1960 εἰς τὸν τομέα πυρασφαλείας τῶν Ε/Γ πλοίων καὶ ἐπὶ πλέον τὰ μέτρα πυρασφαλείας δεξαμενοπλοίων (Δ/Ξ) καὶ πλοίων συνδεδεασμένων μεταφορῶν ORE/OIL CARRIERS καὶ OBO (CARRIERS). Αἱ ἀνωτέρω διαφορὰ δὲν πρόκειται νὰ προκαλέσουν δυσχερεῖας εἰς τὴν συμμόρφωσιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, διότι ἤδη τὰ περισσότερα ἐπιβατηγὰ πλοῖα (Ε/Γ) ποὺ ἐκτελοῦν διεθνεῖς πλόας ἔχουν συμμορφωθεῖ πρὸς τὰς νέας διατάξεις, εἰς ὅτι ἀφορᾷ δὲ τὰ μέτρα πυρασφαλείας Δ/Ξ καὶ πλοίων συνδεδεασμένων μεταφορῶν, προβλέπεται ὅτι μέχρι ψφίσεως τοῦ εἰσαγομένου νόμου, θὰ ἔχει ἐκδοθεῖ ὁ ὁμώνυμος ἐθνικὸς μας Κανονισμὸς, ὁ ὁποῖος περιλαμβάνει τὶς ἴδιες ἀπαιτήσεις εἰς τὸν τομέα αὐτὸ.

10. Σημειοῦται ἐνταῦθα ὅτι αἱ συνθῆκαι κινήσεως καὶ ἐπιθεωρήσεως τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων εἰς τὸν διεθνή χῶρον ἔχουν ἀλλάξει κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἐπὶ τὸ αὐστηρότερον διὰ τοὺς ἀκολούθως λόγους :

α) Μέχρι τὸ τέλος τοῦ ἔτους 1976 βάσει τοῦ Κανονισμοῦ 19 (ἔλεγχος) τῆς ΠΑΖΕΘ 1960, ἡ ἀρμοδιὰ ἀρχῆ τῆς Χώρας, εἰς τὸν λιμένα τῆς ὁποίας εὐρίσκεται πλοῖον, ὑπὸ οἷανδήποτε σημαίαν, ἠδύνατο νὰ ἐλέγξῃ τὰ πιστοποιητικὰ ἀσφαλείας αὐτοῦ καὶ ἐν περιπτώσει κατὰ τὴν ὁποίαν τὰ πιστοποιητικὰ δὲν ἦσαν ἐν ἰσχύϊ ἡ ὑπῆρχαν φανερά ἐνδείξεις ὅτι ἡ πραγματικὴ κατάστασις αὐτοῦ δὲν ἀνταπεκρίνετο πρὸς τὴν περιγραφομένην εἰς τὰ πιστοποιητικὰ τότε μπορούσε νὰ τὸ καθυστερήσει μέχρις ἀποκαταστάσεως τῶν διαπιστωθειῶν ἐλλείψεων. Παρὰλλήλως μπορούσε ἡ ἐπιθεωρήσασα τὸ πλοῖον ἀρχὴ νὰ ἐνημερώσῃ τὸ IMCO σχετικὰ ἀλλὰ ἀνωμόως, δηλαδὴ νὰ ἀναφέρῃ τὸ περιστατικὸν ἀλλὰ νὰ μὴ ἀποκαλύψῃ τὰ στοιχεῖα τοῦ πλοίου. Ἀπὸ 1.1.1977, ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποίαν ἐτέθη εἰς ἐφαρμογὴν ἡ ὑπὸ στοιχεῖα Α. 321 (IX) ἀπόφασις τοῦ IMCO «περὶ μέτρων ἐλέγχου πλοίων» (PROCEDURES FOR THE CONTROL OF SHIPS) ἡ ἀρμοδιὰ Ἀρχῆ τῆς Χώρας εἰς τὸν λιμένα τῆς ὁποίας εὐρίσκεται τὸ πλοῖον, μπορεῖ ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω ἐνεργειῶν, νὰ χαρακτηρίσει ἐπιθεωρηθὲν πλοῖον, εἰς τὸ ὅποιον διεπίστωσεν ἐλλείψεις, ὡς μειωμένων ἐπιπέδων (SUB - STANDARD) καὶ νὰ τὸ καταγγεῖλλη ἐπωνύμως στὸν IMCO.

β) Ἀπὸ 1.7.78, ἐτέθη εἰς ἐφαρμογὴν ἡ συμφωνία χωρῶν τοῦ ΟΟΣΑ (MEMORANDUM OF UNDERSTANDING) «περὶ διατηρήσεως τῶν ἐπιπέδων τῶν ἐμπορικῶν πλοίων» (ON THE MAINTENANCE OF STANDARDS OF MERCHANT SHIPS), βάσει τῆς ὁποίας ἡ ἀρμοδιὰ ἀρχὴ τῆς χώρας εἰς τὸν λιμένα τῆς ὁποίας εὐρίσκεται πλοῖον, θὰ ἐπιθεωρεῖ τοῦτο κατὰ τὰς διατάξεις τῶν Δ. Συμβάσεων, ποὺ ἀφοροῦν εἰς τὴν :

- (i) Ἀσφάλεια
- (ii) Ἐπ' ἀνδρῶσιν
- (iii) Ἐνδιατήρησιν.

Εἰς περιπτώσιν κατὰ τὴν ὁποίαν εἰς τὸ πλοῖον διαπιστώνονται ἐλλείψεις θὰ ἀπαγορεύεται ὁ ἀπόπλους τοῦ πλοίου μέχρις ἀποκαταστάσεως τῶν ἐλλείψεων καὶ τοῦτο θὰ καταγγέλλεται ἐπωνύμως εἰς τὸν IMCO καὶ εἰς τὴν Γραμματεῖαν τῶν Χωρῶν τοῦ ΟΟΣΑ, ὡς πλοῖον μειωμένων ἐπιπέδων (SUB - STANDARD).

11. Συνεπώς, ἐπ' εὐκαιρία τῆς κυρώσεως τῆς νέας Διεθνοῦς Συμβάσεως, ἐπιβάλλεται νὰ ληφθοῦν τὰ ἀναγκαῖα μέτρα διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ προσωπικοῦ τοῦ διενεργεῖ, τόσον εἰς τὸ ἐσωτερικὸν ἄλλα κυρίως εἰς τοὺς λιμένας τοῦ ἐξωτερικοῦ, τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν Ἑλληνικῶν ποντοπόρων πλοίων πρὸς διαπίστωσιν, ὑπόδειξιν καὶ ἔγκαιρον ἀποκατάστασιν τῶν ἐλλείψεων των, εἰς τοὺς τομεῖς ἀσφαλείας, ἐνδιαιτήσεως καὶ ἐπανδρώσεως.

Διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ ἀνωτέρω ἔργου κρίνεται ἀναγκαῖα ἡ αὐξήσις τῶν ὀργανικῶν θέσεων τῶν στελεχῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος (Λ.Σ.). Διὰ τῆς αὐξήσεως ταύτης ἐπιδιώκεται εἰδικώτερον :

α) Νὰ ἐνισχυθῇ ἡ Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων (ΕΕΠ) ἡ ὁποία εἶναι ἡ ἀρμοδία Ὑπηρεσία διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ΠΑΖΕΘ 1974.

β) Νὰ τοποθετηθοῦν Ἀξιωματικοὶ ΛΣ εἰς λιμένας τοῦ ἐξωτερικοῦ, ἐνθα παρουσιάζεται μεγάλος ἀριθμὸς κατὰπλων ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν, πλοίων.

γ) Νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ διάθεσις Ἀξιωματικῶν ΛΣ, τῶν προτεινομένων βαθμῶν εἰς ἔργα ἐπιθεωρήσεως πλοίων, δεδομένου ὅτι Ἀξιωματικοὶ τῶν βαθμῶν αὐτῶν κρίνονται ὡς οἱ πλέον κατάλληλοι διὰ τὴν διενέργειαν ἐπιθεωρήσεων διότι συνδυάζουν, πέραν τῆς ἐπιστημονικῆς των καταρτίσεως, ἐπαρκεῖς γνώσεις καὶ πείραν.

12. Διὰ τὴν κύρωσιν τῆς ΠΑΖΕΘ 1974 συμφωνοῦν οἱ ἐνδιαφερόμενοι, ἤτοι : Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τῆς Ἑλλάδος καὶ ἡ Ἐνωσις Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν.

13. Εἰδικώτερον κατ' ἄρθρον προβλέπονται τὰ ἀκόλουθα :

Ἄρθρον 1.

Ἀναφέρεται εἰς τὴν κύρωσιν τῆς ΠΑΖΕΘ 1974.

Ἄρθρον 2.

Ἀναφέρεται εἰς τὸν ὀρισμὸν τῆς Συμβάσεως.

Ἄρθρον 3.

Προβλέπεται ἀπαγόρευσις ἀπόπλου πλοίων, ὑπὸ Ἑλληνικὴν ἢ ξένην σημαίαν, τὰ ὁποῖα δὲν θὰ πληροῦν τὰς διατάξεις τῆς ΠΑΖΕΘ 1974, ἀσχετῶς ἐὰν αἱ Χῶραι τῆς σημαίας των μετέχουν τῆς ΠΑΖΕΘ ἢ ὄχι.

Ἄρθρον 4.

Καθορίζονται αἱ ἀρμοδίαι Ἑλληνικαὶ Ἀρχαὶ διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ΠΑΖΕΘ 1974, αἱ ὁποῖαι εἶναι ἡ Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων (ΕΕΠ), αἱ Λιμενικαὶ Ἀρχαί, τὰ Προξενικὰ Λιμεναρχεῖα καὶ αἱ Ἑλληνικαὶ Προξενικαὶ Ἀρχαί.

Ἄρθρον 5.

Καθορίζεται ὅτι αἱ παραβάσεις τῆς ΠΑΖΕΘ 1974 θὰ τιμωροῦνται κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 45 τοῦ Ν.Δ. 187/73 «περὶ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου» (ΚΑΝΔ) καὶ τοῦτο διὰ νὰ ἀποφευχθῇ ἡ πολυνομία, δεδομένου ὅτι καὶ τὸ ἀνωτέρω ἄρθρον προβλέπει ποινὰς διὰ παραβάσεις ἀσφαλείας ναυσιπλοίας. Εἰδικώτερον τὸ ἄρθρον 45 τοῦ Κ.Δ.Ν.Δ. προβλέπει τὴν ἐπιβολὴν διοικητικῶν κυρώσεων, ἤτοι πρόστιμα ἀπὸ 2.000 μέχρι 150.000 χιλιάδες δραχμῆς, ἀνεξαρτήτως ἐὰν συντρέχῃ περιπτώσεις ποινικῆς ἢ πειθαρχικῆς εὐθύνης ἀπαρρεούσης ἐξ ἐτέρας διατάξεως.

Ἄρθρον 6.

Ἡ ΠΑΖΕΘ 1974 προβλέπει, εἰς ὀρισμένας περιπτώσεις ἐξαιρέσεις καὶ ἀπαλλαγὰς, διὰ κατηγορίαν πλοίων ἢ διὰ μεμονωμένον πλοῖον ἀναλόγως τῆς φύσεως τῶν ταξειδίων τὰ ὁποῖα ἐκτελεῖ, τὰς ὁποίας δύναται νὰ παρέχῃ ἡ ἀρμοδία Ἀρχὴ τῆς Χώρας. Εἰς τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοῖα, τὰς προβλεπομένας ἐξαιρέσεις καὶ ἀπαλλαγὰς ἐξουσιοδοτεῖται νὰ τὰς παρέχῃ ἡ Ε.Ε.Π.

Ἄρθρον 7.

Ἡ ΠΑΖΕΘ 1974 προβλέπει ὅτι μποροῦν νὰ χρησιμοποιοῦνται μηχανισμοί, ὑλικά καὶ ἐφόδια εἰς τὰ πλοῖα, ἰσοδύναμα αὐτῶν τὰ ὁποῖα καθορίζονται εἰς τὰ οἰκεία Κεφάλαια τῆς καὶ τοῦτο διὰ νὰ δύνανται νὰ χρησιμοποιοῦνται εἰς τὰ πλοῖα οἱ μηχανισμοί, τὰ ὑλικά καὶ τὰ ἐφόδια τὰ ὁποῖα

κατεσκευάσθησαν μετὰ τὴν ἐκδοσὴ τῆς ΠΑΖΕΘ 1974. Τὰ ἐν λόγῳ ἰσοδύναμα θὰ γίνωνται, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἀποδεκτὰ δι' Ὑπουργικῶν Ἀποφάσεων.

Ἄρθρον 8.

Κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ΠΑΖΕΘ 1960 διεπιστώθη ὅτι ὀρισμένοι φάσεις τοῦ Ἀγγλικῶν κειμένου δὲν εἶχον ἀποδοθεῖ ὀρθῶς εἰς τὴν Ἑλληνικὴν γλῶσσαν καὶ ἐξ αὐτοῦ εἶχον δημιουργηθεῖ παρερμηνεῖες καὶ παρεξηγήσεις μεταξὺ τῶν ἐφαρμοζόντων τὴν ἐν λόγῳ Σύμβασιν. Πρὸς ἀποφυγὴν ἐπαναλήψεως τοιούτων παρεξηγήσεων καὶ παρερμηνειῶν καθορίζεται ὅτι εἰς περιπτώσιν συγκρούσεως μεταξὺ τῶν δύο κειμένων (Ἀγγλικὸν καὶ Ἑλληνικὸν) θὰ κατισχύει τὸ Ἀγγλικὸν, τὸ ὁποῖον ἐξ ἄλλου εἶναι καὶ τὸ αὐθεντικόν.

Ἄρθρον 9.

Εἰσάγεται, διὰ πρώτην φοράν, ἡ κύρωσις τῶν ἐκδοθησόμενων Κανονισμῶν κατὰ τὸν πρῶτον χρόνον τῆς ἐφαρμογῆς των δι' Ὑπουργικῆς Ἀποφάσεως καὶ ἐν συνεχείᾳ διὰ Π. Διατάγματος. Ἡ τοιαύτη ρύθμισις κρίνεται σκόπιμος, διότι ἐκ τῆς μέχρι τοῦδε κτηθείσης ἐμπειρίας ἔχει ἀποδειχθεῖ ὅτι, κατὰ τὸν πρῶτον χρόνον ἐφαρμογῆς τῶν Κανονισμῶν ἐπιθεωρήσεως πλοίων, γίνονται αἱ περισσώτεροι τροποποιήσεις. Πρὸς ἀποφυγὴν ἐκδόσεως, διὰ τὸ αὐτὸ θέμα, πολλῶν Π. Διαταγμάτων με συνέπειαν τὴν σύγχυσιν τῶν ἐφαρμοζόντων τοὺς Κανονισμοὺς, προβλέπεται ἡ ἀνωτέρω ρύθμισις διὰ τὴν δοκιμαστικὴν, τρόπον τινά, ἐφαρμογὴν των, ὥστε μετὰ ἐν ἔτος ἐφαρμογῆς, θὰ ἔχουν διαπιστωθεῖ αἱ τυχόν ἀδυναμίαι ἢ ὑπερβολαὶ ἢ ἐλλείψεις τῶν Κανονισμῶν, αἱ ὁποῖαι θὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν κατὰ τὴν κύρωσιν τῶν Κανονισμῶν διὰ Π. Διατάγματος.

Ἄρθρον 10.

Διὰ τῆς προτεινομένης αὐξήσεως τῶν στελεχῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος (ΛΣ), ἐπιδιώκεται ἡ ἐνίσχυσις τῆς ΕΕΠ καὶ ἡ ἀποστολὴ Ἀξιωματικῶν ΛΣ εἰς λιμένας τοῦ ἐξωτερικοῦ, διὰ νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ διενέργεια συχνῶν ἐκτάκτων ἐπιθεωρήσεων τῶν πλοίων καὶ ἡ ὑπόδειξις συμπληρώσεως τυχόν διαπιστουμένων ἐλλείψεων, πρὸς προστασίαν τόσον τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν ὅσον καὶ πρὸς πρόληψιν χαρακτηρισμοῦ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, ὑπὸ ξένων ἀρμοδιῶν Ὑπηρεσιῶν, ὡς μειωμένων ἐπιπέδων (SUB-STANDARD) γενονὸς τὸ ὁποῖον δύναται νὰ ἔχει ὡς συνέπειαν τὴν δυσφήμισιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας διεθνῶς.

Ἄρθρον 11.

Διὰ πλήρεστέραν παρακολούθησιν τοῦ ἔργου διεθνῶν Ὄργανισμῶν ποῦ ἀσχολοῦνται καὶ μετὰ ναυτιλιακὰ θέματα (IMCO-EOK-OOSA) καὶ καλλιτέραν παρουσίαν καὶ ὑποστήριξιν τῶν Ἑλληνικῶν ἀπόψεων, παρέχεται ἡ δυνατότης ἀποσπάσεως, εἰς ἐν λόγῳ ὀργανισμοῦς, Ἀξιωματικῶν ΛΣ, μετὰ ἀπὸ σχετικὴν ἀπόφασιν τοῦ ἀρμοδίου Συμβουλίου μεταθέσεων-τοποθετήσεων τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου αὐτοῦ ἔχουν ἀναδρομικὴν ἰσχύν διὰ νὰ καλύψουν ἤδη ἀπεσπασμένον στὸν IMCO ἀπὸ 1.1.1979 Ἀξιωματικὸν ΛΣ.

Ἄρθρον 12.

Παρέχεται ἐξουσιοδότησις ὅπως διὰ Π.Δ. γίνωνται ἀποδεκταὶ τροποποιήσεις καὶ συμπληρώσεις ἀφορῶσαι μόνον εἰς τοὺς Κανονισμοὺς τοῦ Παραρτήματος καὶ εἰς τὸ Προσάρτημα τῆς Συμβάσεως καὶ ὅπως εἰς περιπτώσιν πολέμου ἀναστελλέται ἡ ἐφαρμογὴ τῆς Συμβάσεως. Τροποποιήσις ἢ καὶ συμπλήρωσις τῆς Συμβάσεως καὶ τοῦ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ I τοῦ Παραρτήματος τῆς θὰ γίνωνται διὰ Νόμου.

Ἄρθρον 13.

Καθορίζεται ὅτι ἀρμοδίος Ὑπουργός, διὰ τὴν πρότασιν ἢ ἐκδοσιν τῶν Π.Δ. καὶ Ὑπουργικῶν Ἀποφάσεων, τὰ ὁποῖα προβλέπεται νὰ ἐκδοθοῦν εἰς ἐκτέλεσιν τοῦ εἰσαγομένου πρὸς ψήφισιν νόμου, εἶναι ὁ Ὑπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐκτὸς τῶν περιπτώσεων κατὰ τὰς ὁποίας ὀρίζεται ἄλλως εἰς τὸν παρόντα νόμον.

Άρθρον 14.

Καταργείται τὸ Ν.Δ. 4258/1962 διὰ τοῦ ὁποίου εἶχεν κυρωθεῖ ἡ ΠΑΖΕΘ 1960. Τέλος καθορίζεται ὁ χρόνος ἐνάρξεως ἰσχύος τοῦ Νόμου.

14. Πρὸς νομοθετικὴν ρύθμισιν πάντων τῶν ἀνωτέρω ὑποβάλλεται συνημμένως σχέδιον νόμου «περὶ κυρώσεως τῆς ὑπογραφείσης εἰς Λονδίνον Διεθνοῦς Συμβάσεως «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ 1974 καὶ περὶ ἄλλων συναφῶν διατάξεων» μετὰ τοῦ κειμένου τῆς ΠΑΖΕΘ

1974, εἰς τὴν Ἀγγλικὴν γλῶσσαν καὶ μεταφρασμένον εἰς τὴν Ἑλληνικὴν γλῶσσαν.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 25 Ὀκτωβρίου 1979

Οἱ Ὑπουργοὶ

Ἐξωτερικῶν
Γ. ΡΑΛΛΗΣ

Οἰκονομικῶν
ΑΘ. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας
ΕΜΜ. ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ