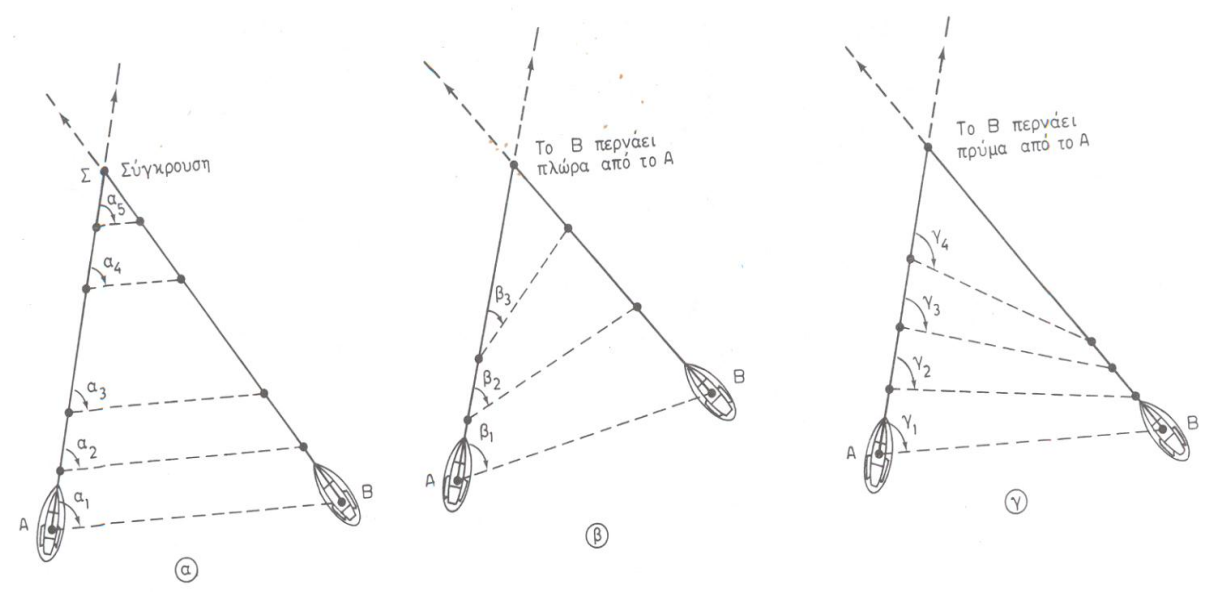


ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΣ (καν.7)

Η μη αισθητή μεταβολή της διοπτρεύσεως πυξίδας του πλοίου που προσεγγίζει σημαίνει ότι υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως. Εδώ πρέπει να τονίσουμε ότι διοπτρεύουμε πάντοτε το ίδιο σημείο του άλλου πλοίου. Όπως φαίνεται στο σχήμα 1.10(α), η σχετική διόπτρευση α' του πλοίου Β από το πλοίο Α, παραμένει σταθερή ή δεν μεταβάλλεται αισθητά οπότε, αν τα πλοία Α και Β διατηρήσουν σταθερή πορεία και ταχύτητα θα συγκρουσθούν στο σημείο Σ. Στο σχήμα 1.10(β), η σχετική διόπτρευση β' του πλοίου Β μεταβάλλεται αισθητά και συγκεκριμένα ελαττώνεται, οπότε το πλοίο Β θα περάσει πρώτα από το πλοίο Α και σε αρκετή απόσταση, ώστε να μην υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως. Στο σχήμα 1.10(γ), η σχετική διόπτρευση γ' του πλοίου Β αυξάνει αισθητά, έτσι το πλοίο θα περάσει πρίμα από το πλοίο Α και δεν υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως.

Ειδικά για τα ακριβώς αντιπλέοντα πλοία ο κίνδυνος της συγκρούσεως μπορεί να διαπιστωθεί και με απλή παρατήρηση. Αν το πλοίο π.χ. τη νύκτα δείχνει σε ευθυγράμμιση τους εφίστιους φανούς, ή και τους δύο πλευρικούς και την ημέρα σ' ευθυγράμμιση τους ιστούς, σημαίνει ότι υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως αν κανένα από τα πλοία δεν μεταβάλει έγκαιρα πορεία ή ταχύτητα.

Δεν καθορίζεται από τον κανόνα πότε έχουμε αισθητή μεταβολή της διοπτρεύσεως κατά την προσέγγιση άλλου πλοίου. Δηλαδή δεν υπάρχει αποδεκτό κριτήριο, αν οι 2 ή 5 μοίρες ανά λεπτό μεταβολή της διοπτρεύσεως αποτελούν αισθητή μεταβολή. Το θέμα αυτό είναι αρκετό περίπλοκο γιατί εξαρτάται από την απόσταση των δύο πλοίων, από τη σχετική διόπτρευση και ακόμη από τη γωνία κλίσεως (aspect) της πορείας του άλλου πλοίου. Επίσης δεν καθορίζεται από τον κανόνα αυτό ποια είναι η ελάχιστη απόσταση προσεγγίσεως (CPA) των δύο πλοίων η οποία δημιουργεί τον άμεσο κίνδυνο συγκρούσεως. Και το στοιχείο αυτό, επειδή εξαρτάται από τις ειδικές συνθήκες και περιστάσεις, δεν είναι δυνατό να καθορίζεται με γενικό και ομοιόμορφα κριτήρια.



Σχήμα 1.10.
 Διαπίστωση του κινδύνου σύγκρουσεως: (α) Σχετική διόπτευση σταθερή ($\alpha_1 = \alpha_2 = \alpha_3 = \alpha_4 = \alpha_5 \dots$) με αποτέλεσμα τη σύγκρουση. (β) Σχετική διόπτευση ελαττώνεται ($\beta_1 > \beta_2 > \beta_3 \dots$), το πλοίο Β θα περάσει προς πλώρα του Α. (γ) Σχετική διόπτευση αυξάνεται ($\gamma_1 < \gamma_2 < \gamma_3 \dots$), το πλοίο Β θα περάσει προς πρύμα του Α.

ΣΧ.1.10

Υπάρχουν περιπτώσεις που ο κίνδυνος σύγκρουσεως εξακολουθεί να υπάρχει, μολονότι, έχουμε αισθητή μεταβολή της διοπτύσεως του πλοίου που προσεγγίζει, ιδιαίτερα όταν το προσεγγίζον είναι πολύ μεγάλο πλοίο, ρυμουλκούμενο αντικείμενο ή όταν είναι σε πολύ μικρή απόσταση.

ΧΕΙΡΙΣΜΟΙ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΣ (καν.8)

Οποιαδήποτε μεταβολή της πορείας ή και της ταχύτητας που γίνεται προς αποφυγή σύγκρουσεως, εφόσον οι συνθήκες της συγκεκριμένης περιπτώσεως το επιτρέπουν, πρέπει να είναι αρκετά μεγάλη, ώστε να καθίσταται αμέσως αντιληπτή από το πλοίο, το οποίο παρατηρεί οπτικά ή μέσω radar. Διαδοχικές μικρές μεταβολές πορείας ή και ταχύτητας πρέπει να αποφεύγονται.

Αν είναι απαραίτητο, προς αποφυγή σύγκρουσεως ή προς παροχή ευχέρειας χρόνου για

εκτίμηση της καταστάσεως, κάθε πλοίο πρέπει να ελαττώνει την ταχύτητά του ή ν' ακινητεί τελείως με κράτηση ή αναπόδιση των μέσων προώσεως.

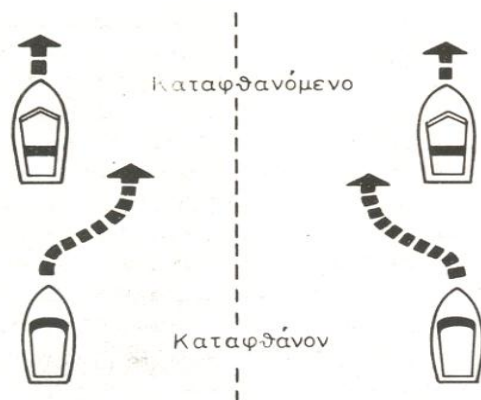
Κάθε πλοίο που είναι υποχρεωμένο να μην παρεμποδίζει τη διέλευση ή την ασφαλή διέλευση άλλου πλοίου, θα χειρίζεται έγκαιρα, όταν απαιτείται από τις συνθήκες της συγκεκριμένης περίπτωσης, για να παρέχει επαρκή χώρο για την ασφαλή διέλευση του άλλου πλοίου [καν. 8στ(ι)]. Το ίδιο πλοίο δεν απαλλάσσεται από την υποχρέωση αυτή, αν το άλλο πλοίο προσεγγίζει κατά τρόπο που να ενέχει κίνδυνο συγκρούσεως. Έχει δε πλήρη την ευθύνη του χειρισμού του [καν. 8στ(ί)]. Αλλά ανεξάρτητα από την προνομιακή αυτή μεταχείριση της παραγράφου στ (ι) και (ί) και το άλλο πλοίο, του οποίου η διέλευση δεν πρέπει να παρεμποδίζεται, είναι υποχρεωμένο να συμμορφώνεται με τους κανόνες του μέρους Β, όταν τα δύο πλοία προσεγγίζουν κατά τρόπο που ενέχει κίνδυνο συγκρούσεως.

ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΜΑ (καν.13)

Κάθε πλοίο, που καταφθάνει άλλο, οφείλει να απομακρύνεται από την πορεία του καταφθανόμενου. Ένα πλοίο θα θεωρείται καταφθάνον, όταν πλησιάζει άλλο πλοίο από διεύθυνση πάνω από 22,5 μοίρες, πρύμα από το εγκάρσιό του, δηλαδή όταν βρίσκεται σε τέτοια σχετική θέση ως προς το πλοίο που καταφθάνει, ώστε κατά τη νύκτα να μπορεί να διακρίνει μόνο το φανό της πρύμης (κορώνης), και κανένα από τους πλευρικούς φανούς του,

Όταν ένα πλοίο βρίσκεται σε αμφιβολία ως προς το εάν καταφθάνει άλλο, θα πρέπει να θεωρεί ότι πράγματι είναι καταφθάνον και να χειρίσει ανάλογα.

Οποιαδήποτε μεταγενέστερη μεταβολή της διοπτύσεως μεταξύ δύο πλοίων δεν θα καθιστά το καταφθάνον πλοίο ως διασταυρώνον, σύμφωνα με την έννοια των κανόνων αυτών, ή δεν θα απαλλάσσει αυτό από την υποχρέωση να τηρείται μακριά από το καταφθάνόμενο πλοίο, μέχρι να το προσπεράσει τελείως,



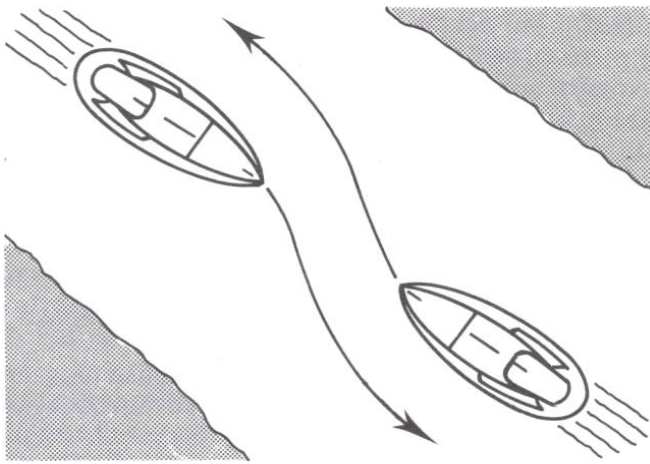
Σχήμα 1.16α.
Το καταφθάνον φυλάει το καταφθάνόμενο.

ΑΝΤΙΠΛΕΟΝΤΑ (καν.14)

Όταν δύο μηχανοκίνητα πλοία συναντώνται με πορείες αντίθετες ή σχεδόν αντίθετες, σε τρόπο ώστε να υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως, **το καθένα οφείλει να μεταβάλλει την πορεία του προς τα δεξιά, ώστε να περάσει από την αριστερή πλευρά του άλλου** (σχήμα 1.17α).

Περίπτωση πλοίων με αντίθετες πορείες έχουμε όταν το ένα μηχανοκίνητο πλοίο κατά την νύχτα βλέπει τους εφίστιους φανούς του άλλου πλοίου να συμπίπτουν στην ίδια ή σχεδόν στην ίδια γραμμή, ή να βλέπει και τους δύο πλευρικούς φανούς, και κατά την ημέρα να βλέπει τους δύο ιστούς του άλλου πλοίου σε ευθυγράμμιση.

Ο κανόνας αυτός είναι γενικός και πολύ βασικός για την ασφάλεια των συναντωμένων πλοίων.



Σχήμα 1.17α.

Χειρισμός προς αποφυγή συγκρούσεως πλοίων που αντιπλέουν (πλώρη με πλώρη).

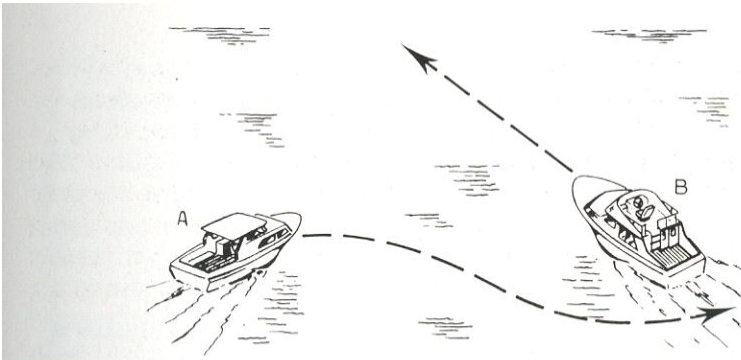
Καθένα στρέφει δεξιά τόσο, ώστε να περάσει ασφαλώς από την αριστερή πλευρά του άλλου (κόκκινο με κόκκινο).

Οπωσδήποτε ο χαρακτηρισμός δύο πλοίων ως αντιπλεόντων (περίπτωση αντιθέτων πορειών) έχει μεγάλη σημασία αφού υποχρεώνει και τα δύο πλοία να μεταβάλλουν πορεία προς τα δεξιά. Να εφαρμόσουν δηλαδή το λεγόμενο **δεξιό κανόνα** (starboard rule). Σύμφωνα με τον κανόνα 34 και τα δύο πλοία είναι υποχρεωμένα να σημαίνουν τους χειρισμούς που εκτελούν (σχ. 1.17α). Δηλαδή στη συγκεκριμένη περίπτωση του σχήματος, **ένα βραχύ σφύριγμα**, που σημαίνει μεταβάλλω την πορεία μου προς τα δεξιά. Ο κανόνας αυτός, ο οποίος αφορά πλοία με αντίθετες πορείες, εφαρμόζεται μόνο όταν και τα δύο πλοία είναι μηχανοκίνητα και τα υποχρεώνει να χειριστούν για να αποφύγουν τη σύγκρουση.

Η απαιτούμενη μεταβολή της πορείας προς τα δεξιά για τα πλοία με σχεδόν αντίθετες πορείες ενδέχεται να είναι μεγαλύτερη απ' ό τι για πλοία με ακριβώς αντίθετες πορείες .

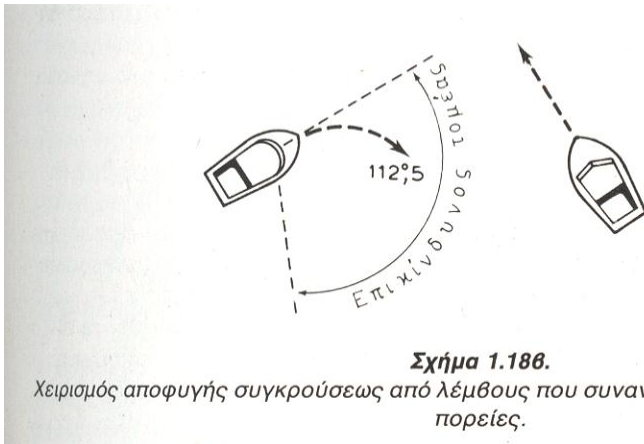
ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΟΡΕΙΩΝ (καν.15)

Όταν δύο μηχανοκίνητα πλοία διασταυρώνουν τις πορείες τους, κατά τρόπο ώστε να υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως, το πλοίο που βλέπει το άλλο προς τη δεξιά του πλευρά, οφείλει να φυλάξει το άλλο, δηλαδή να απομακρυνθεί από την πορεία του άλλου. Εφόσον οι συνθήκες για τη συγκεκριμένη περίπτωση το επιτρέπουν, πρέπει να αποφεύγει να περνά από την πλώρη του άλλου πλοίου (σχ. 1.18α). Στο σχήμα, το μηχανοκίνητο Α στρέφει δεξιά, τόσο ώστε να περάσει ασφαλώς από την πρύμνη του Β (δείχνει κόκκινο).



Σχήμα 1.18α.

Χειρισμός προς αποφυγή συγκρούσεως σκαφών αναψυχής που διασταυρώνουν τις πορείες τους.



Ο κανόνας της διασταυρώσεως πορειών είναι γενικός και πολύ βασικός, ώστε επιβάλλεται να τον γνωρίζουν και οι ερασιτέχνες που κυβερνούν μικρά σκάφη (σχ. 1.18β).

Στο σχήμα 1.18γ το πλοίο Α κατά την εκτέλεση του χειρισμού (στροφή δεξιά) εκπέμπει συγχρόνως ένα βραχύ σφύριγμα για να δηλώσει την πρόθεσή του, σύμφωνα με τον κανόνα 34. Στο σχήμα 1.18δ το μηχανοκίνητο Α ήταν υποχρεωμένο να φυλάξει το Β που διασταυρώνει. Για κάποιο λόγο, το Α δεν έστρεψε εγκαίρως δεξιά. Έτσι, υποχρεώθηκε να κάνει χειρισμό με τη μηχανή «ανάποδα», εκπέμποντας συγχρόνως 3 βραχεία σφυρίγματα.

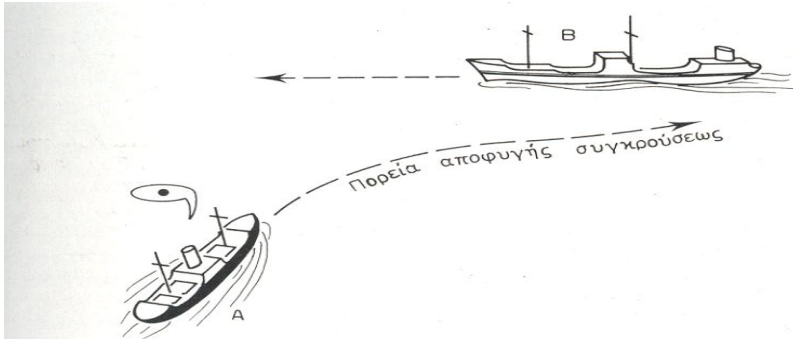
Πλοία με διασταυρούμενες πορείες (crossing vessels) θεωρούνται αυτά που οι πορείες τους τέμνουν την προς πλώρα προέκταση του διαμήκη άξονα του πλοίου. Στην περίπτωση αυτή, το ένα πλοίο δείχνει πράσινο και το άλλο κόκκινο φανάρι. Όμως από το πνεύμα των ΔΚΑΣ προκύπτει ότι δεν έχουμε «περίπτωση διασταυρώσεως πορειών» όταν οι πορείες των πλοίων των παρακάτω κατηγοριών τέμνουν την πορεία του πλοίου μας:

- Καταφθάνοντων και καταφθάνόμενων πλοίων.
- Πλοίων με σχεδόν αντίθετες πορείες.
- Διερχομένων προς την πρύμη, δηλαδή αυτών που οι πορείες τους τέμνουν την προέκταση της πορείας μας προς την πρύμη.

Με άλλα λόγια, θεωρούνται πλοία με διασταυρούμενες πορείες μόνο τα πλοία που βρίσκονται μέσα στον τομέα του πράσινου πλευρικού φανού του πλοίου μας και τη νύκτα βλέπομε τον κόκκινο φανό τους, ενώ την ημέρα βλέπομε την αντίστοιχη όψη της αριστερής τους πλευράς. Επίσης τα πλοία που βρίσκονται μέσα στον τομέα του κόκκινου πλευρικού φανού και τη νύκτα βλέπομε το πράσινο φανό τους, ενώ την ημέρα βλέπομε την αντίστοιχη δεξιά πλευρά τους (σχ. 1.18δ).

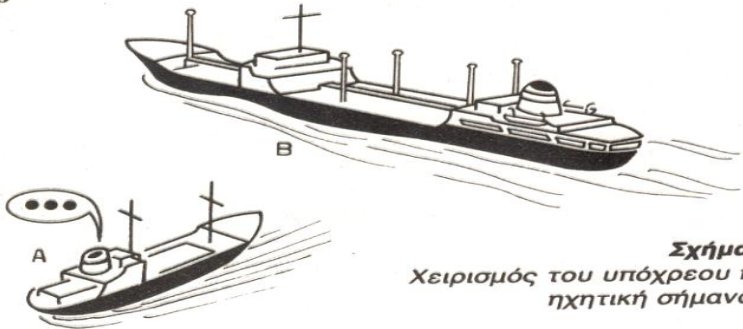
Όταν δημιουργείται κίνδυνος συγκρούσεως με τα πλοία που διασταυρώνουν την πορεία μας, είμαστε υποχρεωμένοι να φυλάγομε μόνο αυτά που βρίσκονται στη δεξιά μας πλευρά και μας δείχνουν τον κόκκινο πλευρικό φανό. Δηλαδή είμαστε εμείς υποχρεωμένοι να χειρισουμε για να αποφύγομε τη σύγκρουση. Αντίθετα, όταν τα πλοία

που διασταυρώνουν την πορεία μας βρίσκονται στην αριστερή μας πλευρά και βλέπουμε τον πράσινο φανό τους, δεν θα χειριστούμε εμείς, όταν δημιουργείται κίνδυνος συγκρούσεως, αλλά τα άλλα. Εμείς θα τηρήσουμε σταθερή πορεία και ταχύτητα.



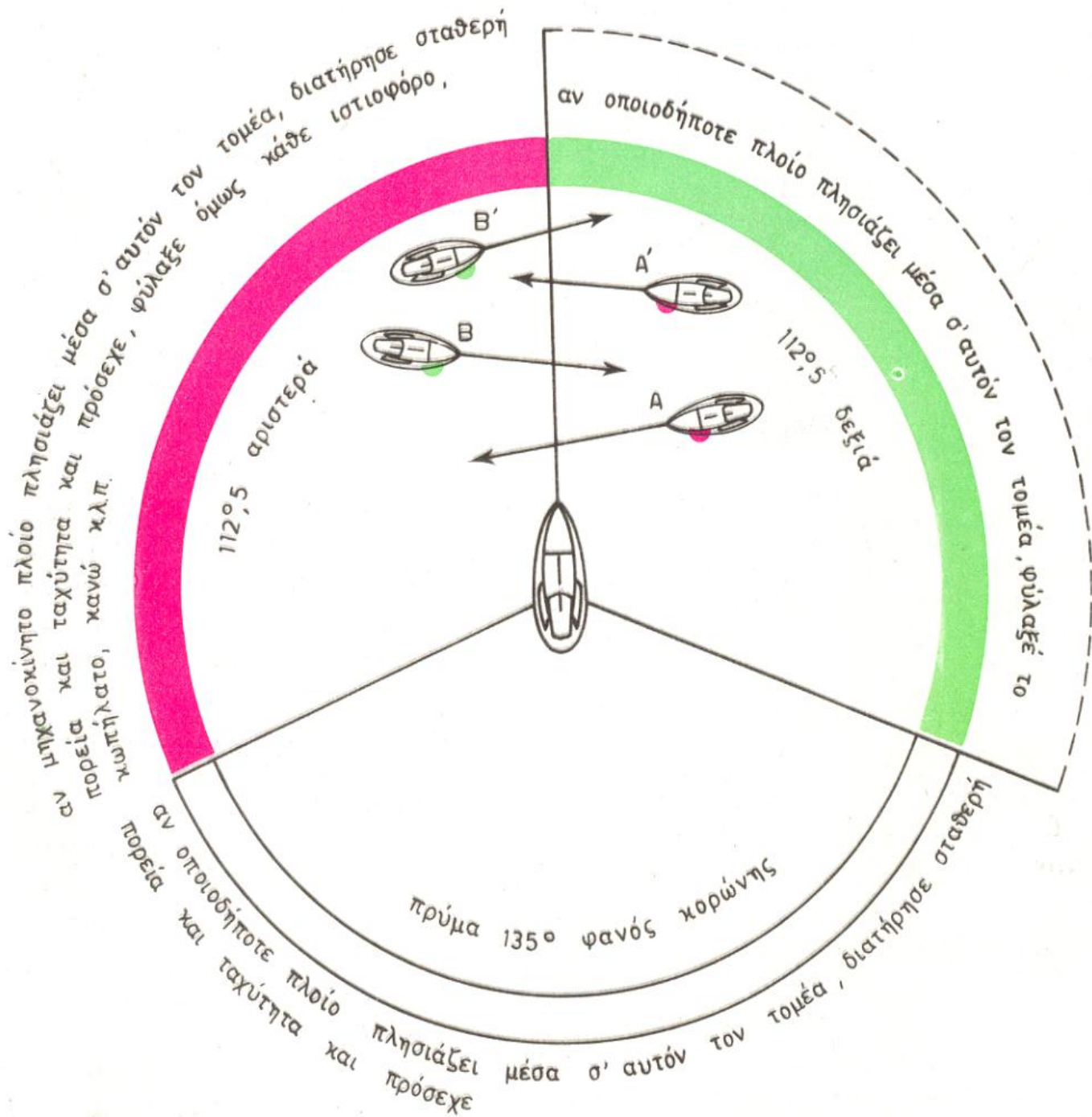
Σχήμα 1.18γ.
Το μηχανοκίνητο πλοίο Α είναι υποχρεωμένο να φυλάξει το Β που κροσσάρει.

40



Σχήμα 1.18δ.
Χειρισμός του υπόχρεου πλοίου Α, με αναπόδοση και ηχητική σήμανση της κινήσεως.

Η σχηματική παράσταση 1.18ε δείχνει εικόνα του περιβάλλοντος χώρου, σε σχέση με τους τομείς των πλευρικών φανών και του φανού κορώνης του δικού μας πλοίου και σε συνδυασμό με τις υποχρεώσεις μας για την αποφυγή συγκρούσεως.



Σχήμα 1.18ε.

Τα πλοία A,A' και B,B' είναι «πλοία με διασταυρούμενες πορείες». Όσα προσεγγίζουν από δεξιά και δείχνουν το κόκκινο φανάρι τους, τα φυλάσσουμε εμείς (A,A'). Όσα προσεγγίζουν από αριστερά και δείχνουν το πράσινο φανάρι τους, μας φυλάσσουν (B,B').

ΧΕΙΡΙΣΜΟΙ ΥΠΟΧΡΕΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (καν.16)

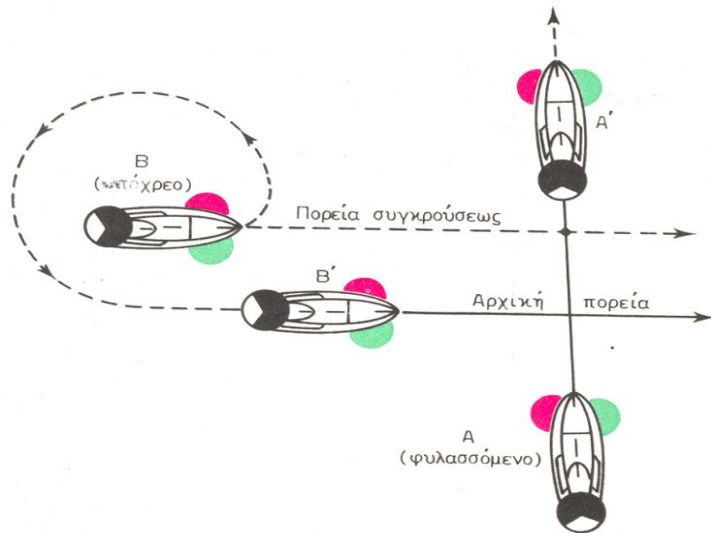
Ο κανόνας 16 αναφέρεται στο χειρισμό του υπόχρεου / **φυλάσσοντος πλοίου** (give way vessel). Σύμφωνα μ' αυτόν, κάθε πλοίο από το οποίο απαιτείται, σύμφωνα με τους κανονισμούς, να φυλάξει (απομάκρυνση από την πορεία) άλλο πλοίο, πρέπει να χειρίζεται κατά το δυνατό έγκαιρα και ουσιαστικά (**bold alteration**), ώστε να τηρείται αρκετά μακριά από αυτό.

Αυτό σημαίνει ότι οποιαδήποτε αλλαγή πορείας ή ταχύτητας θα πρέπει να γίνεται έγκαιρα και να είναι αρκετά μεγάλη, ώστε να γίνει αμέσως αντιληπτή από το άλλο πλοίο, να έχει τέτοιο αποτέλεσμα ώστε τα πλοία να προσπεράσουν μεταξύ τους σε ασφαλή απόσταση, να ελέγχεται συνεχώς η αποτελεσματικότητα του χειρισμού και να ελαττώνεται η ταχύτητα ή ακόμη και να ακινητοποιείται το πλοίο για να αποφευχθεί η σύγκρουση. Πρέπει να τονισθεί και πάλι ότι απόσταση ασφαλείας που θα περάσουν τα δύο πλοία μεταξύ τους, δεν είναι ούτε συγκεκριμένη ούτε καθορίζεται από τους κανονισμούς. Προσδιορίζεται δηλαδή ανάλογα με τα πλοία, την περιοχή πλου, τις ταχύτητες, τη γωνία συγκλίσεως των πορειών.

Ο κανονισμός δεν ορίζει τον τρόπο που θα αποφύγομε τη σύγκρουση. Βέβαια στην πράξη αποφεύγομε τη σύγκρουση **μεταβάλλοντας την πορεία προς τα δεξιά ή αριστερά, ή ελαττώνοντας την ταχύτητα**. Αυτό το οποίο επιβάλλουν οι ΔΚΑΣ, εφόσον όμως οι συνθήκες το επιτρέπουν, είναι ότι το πλοίο που χειρίζεται, **πρέπει να αποφεύγει να περάσει από την πλώρη του άλλου πλοίου**.

Όταν το άλλο πλοίο είναι κοντό προς την κατεύθυνση της πλώρης, αποφεύγομε τη σύγκρουση, μεταβάλλοντας την πορεία μας προς τα δεξιά κατά μικρό αριθμό μοιρών. Όταν το άλλο πλοίο βρίσκεται κατά το εγκάρσιο, απαιτείται πολύ μεγαλύτερη μεταβολή της πορείας. Γι' αυτό το λόγο ενδεχομένως να είναι προτιμότερη στις περιπτώσεις αυτές και η ελάττωση της ταχύτητας αντί της αλλαγής της πορείας, χωρίς ν' αποκλείεται - ανάλογα με τις ειδικές συνθήκες - και μια θεαματική μεταβολή της πορείας προς τ' αριστερό μέχρι και 360° στην ανάγκη (σχ. 1.19γ).

Κατά την προς τα αριστερά αλλαγή της πορείας η οποία εφαρμόζεται όταν προβλέπεται να καθυστερήσει για πολύ χρόνο το πέρασμα του κινδύνου, ενδεχομένως να είναι προτιμότερη η προς τα αριστερά εκτέλεση **ολόκληρης στροφής 360°**, προκειμένου να αποφύγομε επίσης και τη μεγάλη παρέκκλιση από την πορεία που έχει χαραχθεί στο χάρτη. Τον ίδιο χειρισμό κάνει το υπόχρεο πλοίο όταν σε περίπτωση κινδύνου συγκρούσεως από κακό υπολογισμό καθυστερήσει να χειρίσει προς τα δεξιά (σχ. 1.19γ). Στο σχήμα αυτό, το πλοίο Β είναι υποχρεωμένο να φυλάξει το πλοίο Α. Από κακό υπολογισμό το πλοίο Β δεν χείρισε εγκαίρως και έτσι βρέθηκαν τα δύο πλοία σε επικίνδυνη προσέγγιση.. Από τη θέση αυτή το Β μεταβάλλει πορεία προς τα αριστερά και εκτελεί στροφή 360° για να αποτρέψει τον άμεσο κίνδυνο συγκρούσεως.



Σχήμα 1.19γ.

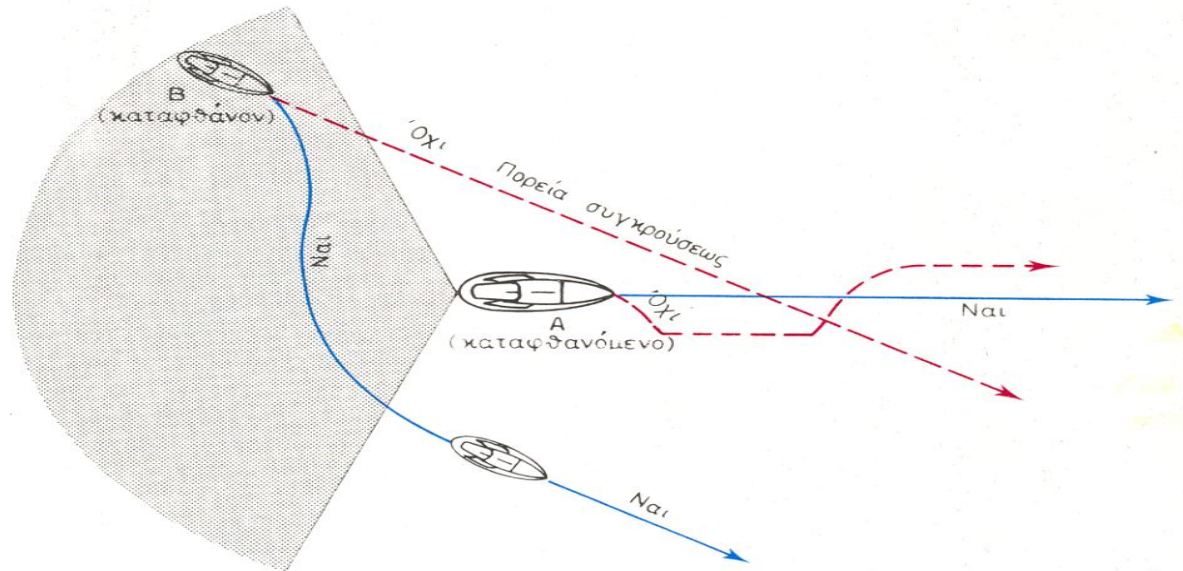
Χειρισμός της τελευταίας στιγμής από το υπόχρεο πλοίο. Μεταβολή της πορείας του Β προς τ' αριστερά κατά 360°, είχε σαν αποτέλεσμα ν' αποτραπεί η σύγκρουση. Οι σχετικές θέσεις των πλοίων μετά το χειρισμό είναι Α' και Β'.

ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΦΥΛΑΣΣΟΜΕΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (καν.17)

Όταν κατά τη συνάντηση δύο πλοίων υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως και το ένα πλοίο οφείλει να φυλάξει (να απομακρυνθεί από την πορεία του άλλου) το άλλο, τότε το φυλασσόμενο πρέπει να διατηρεί σταθερή την πορεία και την ταχύτητά του (σχ. 1.20α). Το ίδιο ισχύει και για την περίπτωση που το φυλασσόμενο είναι καταφθανόμενο. Στο σχήμα 1.20β το καταφθανόμενο πλοίο Α οφείλει να τηρήσει σταθερή πορεία και ταχύτητα. Οι μεταβολές ιδιαίτερα της πορείας του, ενδέχεται να προκαλέσουν σύγκυση ως προς τις πραγματικές του προθέσεις.

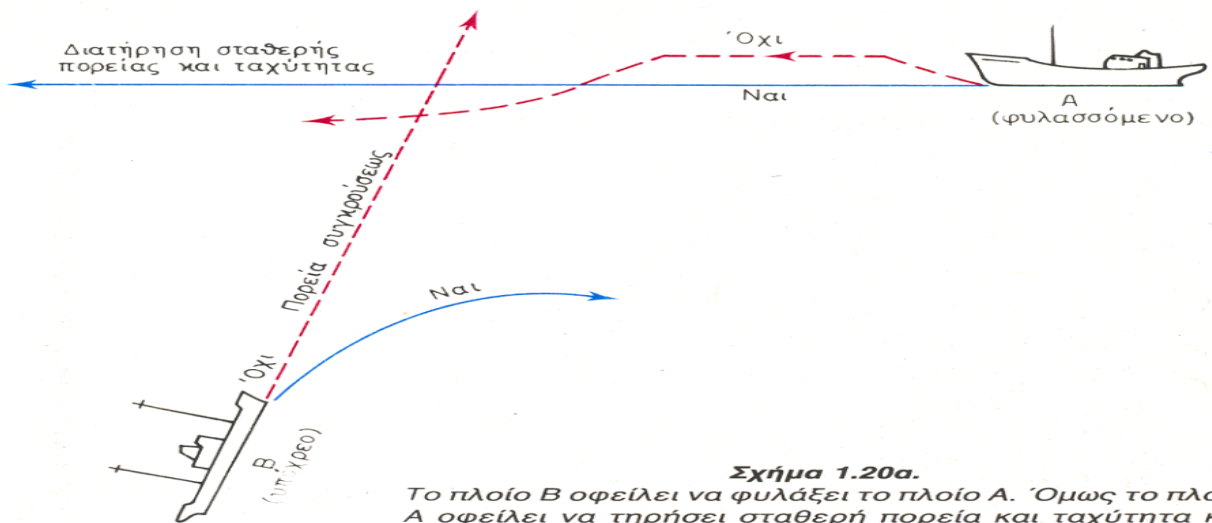
Παρά τη σαφή υποχρέωση του φυλασσόμενου πλοίου να διατηρεί σταθερή πορεία και ταχύτητα κατά τη διάρκεια της συναντήσεως, εντούτοις το πλοίο οφείλει να χειρίζεται έτσι, ώστε μόνο από το δικό του χειρισμό να αποτραπεί η σύγκρουση, αμέσως μόλις γίνει φανερό ότι το υπόχρεο να απομακρυνθεί από την πορεία του δε χειρίζεται κατάλληλα,

σύμφωνα με τους κανονισμούς.



Σχήμα 1.206.

Το καταφθάνομενο/φυλασσόμενο οφείλει να τηρήσει σταθερή πορεία και ταχύτητα.



Σχήμα 1.20α.

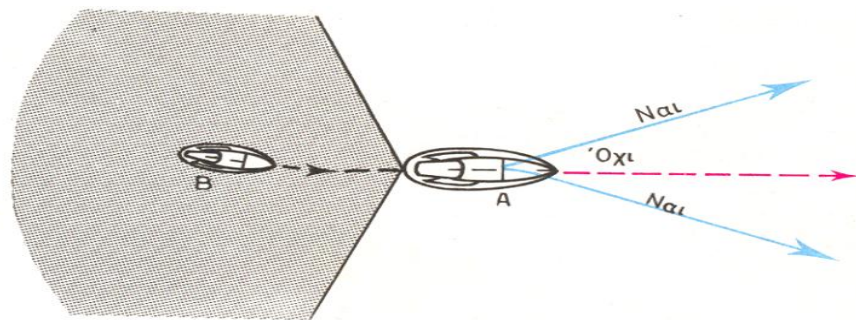
Το πλοίο Β οφείλει να φυλάξει το πλοίο Α. Όμως το πλοίο Α οφείλει να τηρήσει σταθερή πορεία και ταχύτητα και όχι να αλλάξει την πορεία και την ταχύτητά του, γιατί προκαλεί σύγκρουση στο Β.

Οι κανονισμοί επιτάσσουν ρητά ότι το πλοίο που δε χειρίζεται πρέπει να διατηρεί σταθερή την πορεία και ταχύτητα του. Τα πλοία τα οποία πρέπει να διατηρούν σταθερή πορεία και ταχύτητα, είναι:

- Το ιστιοφόρο, που δέχεται τον άνεμο από τη δεξιό πλευρό και το υπήνεμο ιστιοφόρο πλοίο.
- Το καταφθανόμενο πλοίο (μηχανοκίνητο ή ιστιοφόρο)
- Το μηχανοκίνητο πλοίο με διασταυρούμενη πορεία που βλέπει το άλλο μηχανοκίνητο πλοίο από την αριστερή του πλευρά
- Τα πλοία των ειδικών περιπτώσεων του επόμενου κανόνα 18.

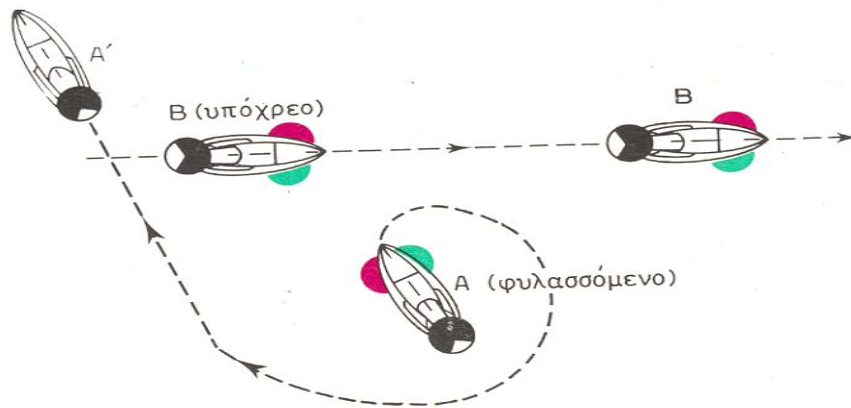
Όταν για οποιοδήποτε λόγο το φυλασσόμενο πλοίο (που είναι υποχρεωμένο να διατηρεί την πορεία και ταχύτητά του) βρεθεί τόσο κοντά στο άλλο πλοίο, ώστε η σύγκρουση να μην μπορεί να αποτραπεί με μόνο το χειρισμό του φυλάσσοντος πλοίου, τότε οφείλει και το φυλασσόμενο να χειρίζεται κατά τον καλύτερο τρόπο για να αποφευχθεί η σύγκρουση [(καν. 17(β))] (σχ.120δ).

Ο χειρισμός της τελευταίας στιγμής, όπως ονομάζεται, δεν απαιτείται να είναι σύμφωνος με τους κανονισμούς, αλλά σύμφωνος με τους κανόνες της ναυτικής τέχνης και εμπειρίας, ώστε να έχει το αναμενόμενο αποτέλεσμα, δηλαδή την αποτροπή της συγκρούσεως. Κατά τους χειρισμούς, για να μην απομακρύνεται το φυλασσόμενο από την πορεία του, είναι προτιμότερο να εκτελέσει πλήρη στροφή 360°, ώστε να επανέλθει στην αρχική του πορεία μετά το χειρισμό (σχ. 1.20ζ).



Σχήμα 1.20δ.

Όταν το Β πλησιάζει το Α κατά πρύμα και το Β δε χειρίζεται, τότε το καταφθανόμενο μπορεί να μεταβάλει πορεία προς τ' αριστερά ή δεξιά.



Σχήμα 1.20ζ.

**Χειρισμός της τελευταίας στιγμής εκ μέρους του μη υπόχρεου (φυλασσόμενου) πλοίου.
Στροφή πλήρης κατά 360°.**