

Ι Δ Ρ Υ Μ Α Ε Υ Γ Ε Ν Ι Δ Ο Υ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Αναστασίου Δημαράκη – Χρήστου Ντούνη

ΑΘΗΝΑ
2006



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Νομοθεσία.

Ο επίσημος τίτλος των κανονισμών που εξετάζουμε στο κεφάλαιο αυτό είναι: *Διεθνείς Κανονισμοί προς Αποφυγή Συγκρούσεων στη θάλασσα, 1972* και για λόγους συντομίας **ΔΚΑΣ (International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 72-COLREGS)**. Οι κανονισμοί αυτοί, υιοθετήθηκαν από τη Διεθνή Διάσκεψη «περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα», που συνήλθε στο Λονδίνο το 1972. Κυρώθηκαν δε από την Ελλάδα με το Ν.Δ. 93/74, το οποίο δημοσιεύθηκε με τα στοιχεία ΦΕΚ 293 Α'/74, και τέθηκαν σε ισχύ με το ΠΔ 94/77 (ΦΕΚ 30 Α'/77) από 15.7.77. Με το διάταγμα αυτό καθορίζονται και τα πρόστιμα για παραβάσεις των κανονισμών. Τροποποιήθηκε δε με το ΠΔ 208/85 (ΦΕΚ 76 Α') ως προς την απόδοση των προστίμων στο Δημόσιο (βλέπε και παράγρ. 6.6). Εξάλλου, τα συστήματα πορειογραφήσεως πλοίων του κανόνα 10 των ΔΚΑΣ, έγιναν αποδεκτά με το ΠΔ 624/82 (ΦΕΚ 125 Α') (τελευταίο). Σύμφωνα δε με το άρθρο 12 παράγραφος 2α του Ν. 1757/88 (ΦΕΚ 37 Α') δίνεται εξουσιοδότηση για την αποδοχή με απόφαση ΥΕΝ συστημάτων πορειογραφήσεως πλοίων που θα καθιερώνονται από τον ΙΜΟ μελλοντικά.

Το επίσημο κείμενο της διεθνούς συμβάσεως με τους προσαρτημένους σ' αυτήν κανονισμούς έχει συνταχθεί στην ελληνική και αγγλική γλώσσα. Σύμφωνα με το άρθρο 1 του κυρωτικού νόμου 93/74 όταν προκύπτουν διαφορές μεταξύ του αγγλικού και του ελληνικού κειμένου, ή όταν η διατύπωση διατάξεων ή νοημάτων στην ελληνική δημιουργεί προβλήματα ερμηνείας *υπερισχύει το αγγλικό κείμενο*. Για το σκοπό αυτό παρέχεται στο τέλος του βιβλίου (κεφάλαιο 7) και το ελληνικό και το αγγλικό κείμενο.

Με το νόμο 635/77 (ΦΕΚ 189 Α'/77) αντικαταστάθηκαν ορισμένοι κανόνες και παράγραφοι των παραρτημάτων στο ελληνικό μόνο κείμενο των ΔΚΑΣ. Επίσης με τα ΠΔ 233/83 (ΦΕΚ 86 Α'/83), 116/89 (ΦΕΚ 52 Α') και 84/91 (ΦΕΚ 33 Α') επήλθαν αρκετές τροποποιήσεις ορισμένων διατάξεων των κανόνων και των παραρτημάτων.

Όλες οι παραπάνω τροποποιήσεις των ΔΚΑΣ έχουν κωδικοποιηθεί (ανεπίσημα) και έχουν ενσωματωθεί τόσο στο ελληνικό όσο και στο αγγλικό κείμενο που δίνονται στο 7ο Κεφάλαιο του βιβλίου.

Σημειώνεται, ότι το κείμενο των ΔΚΑΣ στην ελληνική και αγγλική γλώσσα έχει εκτυπωθεί από το ΝΑΤ σε ειδικό φυλλάδιο, το οποίο **αποτελεί διατιμημένο έντυπο αυτού.**

1.2 Σκοπός Διεθνών Κανονισμών.

Ο βασικός **σκοπός** εκπονήσεως, καθιερώσεως και εφαρμογής των διεθνών κανονισμών, είναι η αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα – όπως και ο τίτλος της διεθνούς συμβάσεως με σαφήνεια δηλώνει. Διευκρινίζεται δε ότι δεν είναι αρκετή η αποφυγή της συγκρούσεως, αλλά σκοπός είναι ακόμη **και η αποφυγή του κινδύνου συγκρούσεως** (βλέπε και παρακάτω)⁽¹⁾.

Οι ΔΚΑΣ περιέχουν κανόνες των οποίων η επιβολή είναι **επιτακτική / υποχρεωτική**. Οι πλοίαρχοι δεν μπορούν ούτε να τους αποφύγουν ούτε να τους αγνοήσουν, γιατί αλλιώς θα παραβίαζαν τη ναυτιλιακή νομοθεσία και θα υπόκεινταν σε κυρώσεις. Σημειώτέον ότι ως πλοίο υπαίτιο συγκρούσεως θεωρείται εκείνο που δεν τήρησε τους κανονισμούς. Εν τούτοις, κάτω από ειδικές συνθήκες ή ειδικούς λόγους είναι δυνατό ν' απαλλαγεί ένα πλοίο από την ευθύνη για παράβαση των κανονισμών (βλέπε παρακάτω). Οι ΔΚΑΣ επιβάλλουν τη χρησιμοποίηση διαφόρων ενδείξεων (φωτεινά, σήματα ημέρας και ηχητικά σήματα) με τα οποία γίνεται εκ των προτέρων γνωστή η κατάσταση και των δύο πλοίων, ώστε έγκαιρα οι πλοίαρχοι να αντιληφθούν όχι μόνο την κατάσταση αλλά και τις προθέσεις του άλλου πλοίου και να αποφεύγουν την επικίνδυνη προσέγγισή τους.

Όπως είναι γνωστό από τη ναυσιπλοΐα, οι κίνδυνοι που παρουσιάζονται κατά την εξέλιξη του πλου διακρίνονται σε δύο κατηγορίες:

- Σε κινδύνους ναυσιπλοΐας, όπως αυτοί που απεικονίζονται, αναγράφονται και περιγράφονται στους ναυτικούς χάρτες και στις ναυτιλιακές εκδόσεις και
- σε κινδύνους που μπορούν να προκληθούν κατά τις συναντήσεις με άλλα πλοία που κινούνται στην περιοχή.

Την αποφυγή των κινδύνων της πρώτης κατηγορίας εξασφαλίζει η γνώση της ναυσιπλοΐας, ως εφαρμοσμένης επιστήμης από το ναυτιλλόμενο. Τους κινδύνους της δεύτερης κατηγορίας, καλύπτει η γνώση των ΔΚΑΣ, οι οποίοι αποτελούν **διεθνή κώδικα θαλάσσιας κυκλοφορίας πλοίων** (Rules of the Road). Οι διατάξεις τους αποτελούν κοινό δίκαιο (jus commune) για όλα τα πλοία που θαλασσοπλοούν, ανεξάρτητα από τη χωρητικότητα, την εθνικότητα και τις θαλάσσιες περιοχές όπου ταξιδεύουν. Δεν φαίνεται πάντοτε λογικό για τον

(1) Κατά την εκδίκαση περιπτώσεως συγκρούσεως πλοίων, ο Βρετανός δικαστής M.R. Brett πολύ εύστοχα παρατήρησε: «Παίρνω σαν δεδομένο ότι, η βάση των κανονισμών προς αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα είναι ότι, αυτοί **αποτελούν οδηγίες** προς αυτούς που έχουν την ευθύνη της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας για το πλοίο τους, καθόσον αφορά τη συμπεριφορά τους. Και ο νομοθέτης δεν θεώρησε αρκετό να πει: θα δώσω κανόνες με τους οποίους θ' αποφεύγεται η σύγκρουση. Προχώρησε πιο πέρα και είπε: για χάρη της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας θα δώσω κανόνες, με τους οποίους θ' **αποφεύγεται ο κίνδυνος συγκρούσεως**». (Marsden p. 391).

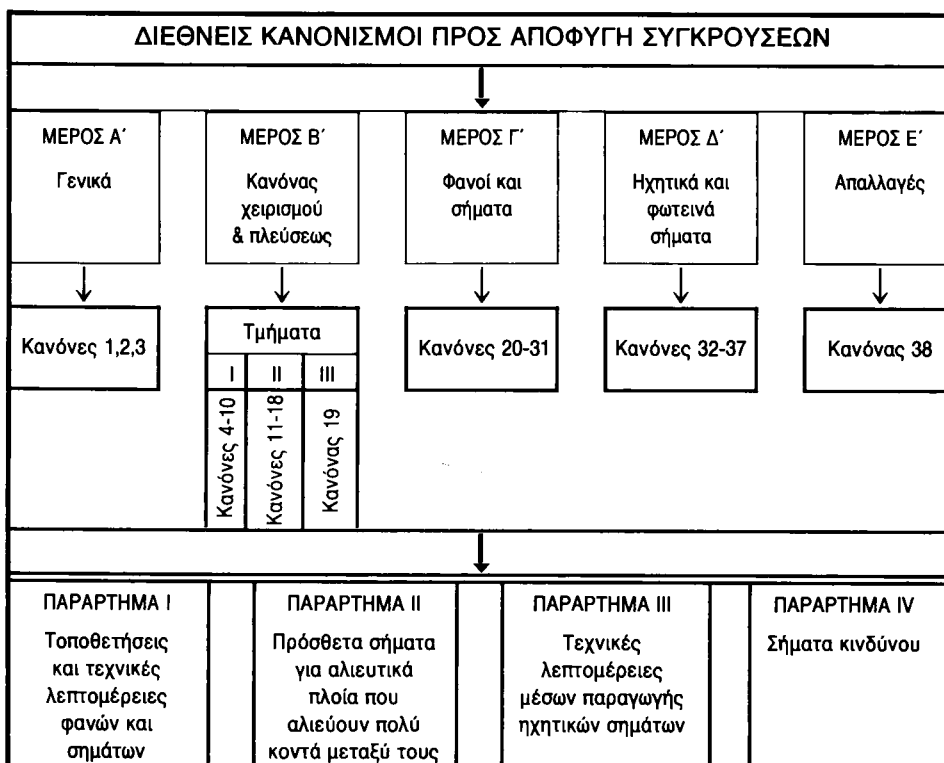
υπεύθυνο αξιωματικό, σε περίπτωση χειρισμών προς αποφυγή συγκρούσεων με άλλα πλοία, να συμβουλευέται την τελευταία στιγμή τα βοηθήματα για το πώς πρέπει να ενεργήσει. Το βέβαιο πάντως είναι ότι ο αξιωματικός της γέφυρας πρέπει να έχει σαφή, θετική και συγκεκριμένη γνώση των ΔΚΑΣ. Οπωσδήποτε οι ενέργειες θα πρέπει να είναι σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τους ΔΚΑΣ, τους σχετικούς τοπικούς κανονισμούς, αλλά και μ' εκείνες που υπαγορεύει η ναυτική τέχνη, η εμπειρία και η ναυτική αντίληψη.

Είναι απαραίτητο να καταστεί συνείδηση στον αξιωματικό γέφυρας ότι, όχι μόνο η υπόληψη και υπόστασή του, αλλά και η ασφάλεια του δικού του και των άλλων πλοίων στην περιοχή καθώς και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος εξαρτάται από τις γνώσεις που διαθέτει και που πρέπει να είναι σε θέση να επιστρατεύσει ώστε, χωρίς χρονοτριβές, να πάρει τη σωστή απόφαση για την αποφυγή συγκρούσεως του πλοίου.

1.3 Περιεχόμενο Διεθνών Κανονισμών.

Οι διεθνείς κανονισμοί προς αποφυγή συγκρούσεων αποτελούνται από το κύριο κείμενο, που διαιρείται σε **3 μέρη** και περιέχεται σε **38 κανόνες**, και από **4 παραρτήματα** όπως φαίνεται στο σχεδιάγραμμα, που ακολουθεί:

Περιεχόμενο διεθνών κανονισμών



1.4 Εφαρμογή.

Κανόνας 1: Ο κανόνας 1 αναφέρεται στην **υποχρεωτική εφαρμογή** των ΔΚΑΣ από όλα τα πλοία που πλέουν στην ανοιχτή θάλασσα, καθώς και σε όλα τα ύδατα που συγκοινωνούν με αυτή και είναι διαπλεύσιμα από ποντοπόρα πλοία [καν. 1(α)]. Επίσης αναφέρεται στην εφαρμογή τοπικών κανονισμών [καν. 1(β)], στις εξαιρέσεις για τα **πολεμικά** και **αλιευτικά** πλοία [καν. 1(γ)], στη δυνατότητα υιοθετήσεως από τον IMO συστημάτων διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας [καν. 1(δ)] και στις εξαιρέσεις για πλοία ειδικής κατασκευής ή προορισμού [καν. 1(ε)]. Στη συνέχεια σχολιάζεται χωριστά κάθε διάταξη του κανόνα αυτού.

α) Πλοία και χώρος εφαρμογής. Καμιά εξαίρεση δεν προβλέπεται ως προς το είδος, το μέγεθος και τον προορισμό του πλοίου, με την προϋπόθεση βέβαια ότι το πλοίο ταξιδεύει στην ανοιχτή θάλασσα ή σε ύδατα που συγκοινωνούν με αυτή. Αυτό σημαίνει ότι όλα τα πλοία ανεξάρτητα από εθνικότητα, εφαρμόζουν τους ΔΚΑΣ στα διεθνή ύδατα, στην αιγιαλίτιδα ζώνη (χωρικά ύδατα) όλων των παραθαλασσιών χωρών, μέσα και έξω από τα λιμάνια, καθώς και σε ποτάμια και λίμνες που συγκοινωνούν με τη θάλασσα και μπορούν να διαπλέονται από ποντοπόρα πλοία.

Εφόσον τα ελληνικά πλοία παραβαίνουν τους ΔΚΑΣ που αποτελούν εσωτερικό δικαίο οπουδήποτε και αν πλέουν, τιμωρούνται σύμφωνα με τις κυρώσεις που προβλέπουν οι ελληνικοί νόμοι. Αν όμως βρίσκονται στα χωρικά ύδατα άλλης χώρας, ανεξάρτητα από τις κυρώσεις που προβλέπει η ελληνική νομοθεσία, τιμωρούνται και σύμφωνα με τους νόμους που προβλέπονται από τη χώρα αυτή και ισχύουν για κάθε ξένο πλοίο που παραβαίνει τους ΔΚΑΣ. Καμιά χώρα δεν μπορεί να επιβάλλει κυρώσεις για παραβάσεις των ΔΚΑΣ σε πλοία με ξένη σημαία, όταν αυτά ταξιδεύουν σε διεθνή ύδατα (ανοιχτή θάλασσα), γιατί καμιά χώρα δεν έχει το δικαίωμα αυτό.

β) Τοπικοί κανονισμοί. Παρά τη γενική εφαρμογή των ΔΚΑΣ μπορεί μία χώρα να εκδόσει **τοπικούς κανονισμούς**, εφόσον βέβαια υπάρχουν σοβαροί λόγοι που τους επιβάλλουν, που θα ισχύουν μέσα και έξω από τα λιμάνια της, στους όρμους αγκυροβολίας, στους ποταμούς και στις λίμνες. Οι κανονισμοί αυτοί πρέπει να εφαρμόζονται από όλα τα πλοία, ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρουν και **υπερισχύουν** σε σύγκριση με τους ΔΚΑΣ. Αυτό σημαίνει ότι, αν ισχύει τοπικός κανονισμός για μια συγκεκριμένη περιοχή, το πλοίο υποχρεούται να εφαρμόσει αυτόν και όχι τους διεθνείς. Τίποτε δεν αναφέρεται για τοπικούς κανονισμούς που θα ισχύουν μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Νομίζουμε ότι, λογικό είναι να δεχθούμε ότι αποτελεί πλήρες κυριαρχικό δικαίωμα για τη χώρα η εφαρμογή αυτών σε οποιοδήποτε τμήμα και σημείο των χωρικών υδάτων, με την προϋπόθεση όμως ότι θα υπάρχει σοβαρός λόγος που θα δικαιολογεί τη λήψη τέτοιων ειδικών μέτρων.

Γενικά οι τοπικοί κανονισμοί τις περισσότερες φορές αποτελούν συμπλήρωμα των ΔΚΑΣ γιατί ρυθμίζουν λεπτομέρειες οι οποίες επιβάλλονται από τις τοπικές συνθήκες και περιστάσεις και οι οποίες βέβαια, δεν είναι δυνατό να

ρυθμίζονται από τους ΔΚΑΣ. Εφόσον ο τοπικός κανονισμός μιας περιοχής περιέχεται στη νομοθεσία της χώρας, ο πλοίαρχος πρέπει να τον γνωρίζει και να συμμορφώνεται με τις διατάξεις του. Σε περίπτωση παραβάσεως δεν μπορεί να επικαλεσθεί άγνοια, ανεξάρτητα αν είχε ή όχι την τεχνική δυνατότητα να ενημερωθεί έγκαιρα και ανάλογα να συμμορφωθεί.

Εκτός από τους επίσημους τοπικούς κανονισμούς υπάρχουν και οι εμπειρικοί, οι οποίοι εφαρμόζονται για πολλά χρόνια και έχουν ουσιαστικά δημιουργήσει **έθιμο**. Εφόσον αυτοί δεν αντίκεινται προς τους ΔΚΑΣ πρέπει να εφαρμόζονται.

Ο πλοίαρχος ενημερώνεται για τους τοπικούς κανονισμούς από τις ναυτιλιακές οδηγίες, τις αγγελίες και προαγγελίες προς τους ναυτιλλομένους, τους πλοηγούς, που επιβαίνουν στο πλοίο και από άλλες πρόσφορες πηγές, όπως είναι συνήθως, οι πράκτορες του πλοίου στο λιμάνι, οι ναυλωτές κλπ. Για την Ελλάδα τοπικούς κανονισμούς θεωρείται ότι αποτελούν ορισμένες διατάξεις των **κανονισμών λιμένων** και **ειδικοί κανονισμοί της διώρυγας Κορίνθου και του πορθμού Ευρίπου**, οι οποίοι ρυθμίζουν θέματα ταχύτητας κατά την είσοδο και έξοδο των πλοίων, σειρά προτεραιότητας, ειδική σήμανση μεταξύ των σηματοφορικών σταθμών ξηράς και του πλοίου κλπ. Τοπικοί κανονισμοί ισχύουν και στις ΗΠΑ (western rivers rules of the road, inland rules of the road and great lakes rules of the road) και σε πολλές άλλες χώρες. Επίσης ειδικοί κανονισμοί ισχύουν στις διώρυγες Σουέζ, Παναμά, Κιέλου κλπ.

γ) Εξαιρέσεις για πολεμικά, εμπορικά σε νηοπομπή και αλιευτικά πλοία. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, επιτρέπεται η εφαρμογή ειδικών κανόνων που θεσπίζονται από τις κυβερνήσεις των κρατών, αναφορικά με πρόσθετους φανούς, σχήματα, ηχητικά σήματα κ.α., μόνο για **πολεμικά πλοία**, εμπορικά πλοία που πλέουν σε **νηοπομπή** και για **αλιευτικά που ψαρεύουν κατά στολισμούς**.

Διευκρινίζεται ότι η χρήση των φανών και των σημάτων δεν αποτελεί προσωρινή ενέργεια του πλοίαρχου, αλλά προβλέπεται από τους ειδικούς κανονισμούς της χώρας και πραγματοποιείται ανεξάρτητα από την περιοχή που ταξιδεύει το πλοίο. Εφόσον λόγοι ασφαλείας το επιτρέπουν, οι ειδικοί αυτοί κανονισμοί πρέπει να ανακοινώνονται. Υπάρχει ρητή υποχρέωση, ώστε οι φανοί και τα σήματα αυτά να μην μπορούν να θεωρηθούν κατά λάθος από τα άλλα πλοία ως φανοί και σήματα των ΔΚΑΣ. Οι ΔΚΑΣ δεν αναφέρουν στον κανόνα 1, αλλά ούτε και στους ορισμούς του κανόνα 3, για τις σχετικές υποχρεώσεις των πολεμικών πλοίων. Όμως, θα πρέπει να δεχθούμε ότι, εφόσον το επιτρέπει η πολεμική αποστολή τους, και τα πολεμικά πλοία πρέπει να συμμορφώνονται και αυτά προς τις διατάξεις των ΔΚΑΣ κατά το δυνατό. Τυπικό παράδειγμα πρόσθετου φανού πολεμικού πλοίου είναι ο **«ταχέως αναλάμπων φανός»** που επιδεικνύει **υποθρύχιο** όταν πλέει σε στενά ή περιορισμένα γενικά νερά, και το τσαμαδουράκι για υποθρύχιο «εν καταδύσει». Επίσης παραδείγματα αδυναμίας εφαρμογής των ΔΚΑΣ έχουμε στα πολεμικά πλοία μήκους άνω των 50 m, τα οποία δεν επιδεικνύουν δεύτερο εφίστιο φανό, ενώ στα υποθρύχια ο πλωρίος εφίστιος φανός είναι τοποθετημένος χαμηλότερα από τους πλευρικούς φανούς.

Σύμφωνα με το Π.Δ. 73/78, οποιαδήποτε απαίτηση των ΔΚΑΣ ως προς τα

σχήματα, φανούς, ηχητικά σήματα κλπ., που δεν πληρούνται από τα ελληνικά πολεμικά πλοία, λόγω της ειδικής κατασκευής ή προορισμού τους, θεβαιώνεται με την έκδοση **κατάλληλου πιστοποιητικού από το ΓΕΝ**. Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται στην ελληνική και αγγλική γλώσσα στο ίδιο έντυπο, για κάθε πολεμικό πλοίο χωριστά και αναφέρει λεπτομερώς τις διαφορές που υπάρχουν. Οι διαφορές αυτές περιλαμβάνονται κάθε χρόνο στις μόνιμες αγγελίες προς τους ναυτιλλόμενους, κατά τύπους πλοίων (και όχι για καθένα χωριστά), που εκδίδει η Υδρογραφική Υπηρεσία του Π.Ν.

Διευκρινίζεται τέλος ότι, τα πρόσθετα σχήματα, φανοί, σήματα κλπ. της παραγράφου γ του κανόνα 1 για πλοία που αλιεύουν κατά στολίσκους δεν αφορούν στα σήματα του παραρτήματος II των ΔΚΑΣ. Όπως θα δούμε, τα τελευταία αυτά σήματα εφαρμόζονται προαιρετικά από τα πλοία που ψαρεύουν σε πολύ μικρή μεταξύ τους απόσταση.

δ) Υιοθέτηση συστημάτων διαχωρισμού κυκλοφορίας. Η παράγραφος αυτή παρέχει τη δυνατότητα αποδοχής των συστημάτων του διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας για την αποφυγή πάντοτε του ρεύματος των αντιπλεόντων, ώστε να αποφεύγεται η σύγκρουση. Στην Ελλάδα τα συστήματα αυτά γίνονται αποδεκτά και εγκρίνονται με υπουργικές αποφάσεις ΥΕΝ (βλέπε καν. 10 και κεφ. 2).

ε) Πλοία ειδικής κατασκευής ή προορισμού. Η παράγραφος αυτή για πρώτη φορά προβλέπεται από τους κανονισμούς. Παρέχει τη δυνατότητα σε οποιοδήποτε πλοίο ειδικής κατασκευής ή προορισμού, το οποίο δεν μπορεί να συμμορφωθεί πλήρως με τις διατάξεις των ΔΚΑΣ, να εφαρμόσει ειδικές ρυθμίσεις που θα εξυπηρετήσουν τη λειτουργικότητα του πλοίου. Οι ειδικές αυτές διατάξεις θα πληρούν κατά το δυνατό περισσότερο τις απαιτήσεις των ΔΚΑΣ.

Διευκρινίζεται ότι οι φανοί και τα σήματα στην περίπτωση αυτή θα προβλέπονται από ειδικό κανονισμό και δε θα αποτελούν αυτόβουλες ενέργειες του πλοιάρχου. Το μέτρο είναι αναγκαίο λόγω των καθημερινών αλματωδών τεχνολογικών εξελίξεων. Κι αυτό γιατί υπάρχει πιθανότητα, η εμμονή στη συμμόρφωση προς τις διατάξεις των ΔΚΑΣ μπορεί να εμποδίζει το «καινοφανές σκάφος» να εκπληρώσει το συγκεκριμένο από την κατασκευή προορισμό του. Η λέξη πλοίο στην περίπτωση αυτή δηλώνει κάθε σκάφος ή πλωτό μέσο γενικά, όπως είναι οι πλωτοί γερανοί, πλατφόρμες (oilrigs), σκοπόσημα και άλλες κατασκευές. Τα πλοία της κατηγορίας αυτής με τους ειδικούς φανούς και τα σήματα, μπορούν να επεκτείνουν τους πλόες και έξω από τα χωρικά ύδατα της χώρας τους.

1.5 Ευθύνη.

Κανόνας 2: Ο κανόνας 2 αναφέρεται στην ευθύνη των πλοίων ή των πλοιοκτετών, των πλοιάρχων ή των πληρωμάτων για τη συμμόρφωση προς τους ΔΚΑΣ και στην υποχρέωση για τη λήψη προληπτικών μέτρων, προς αποτροπή των συγκρούσεων και προστασία της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας γενικότερα.

α) Κανόνας ναυτικής εμπειρίας. Σύμφωνα με τον κανόνα 2(α), δεν υπάρχει διάταξη των ΔΚΑΣ που να απαλλάσσει οποιοδήποτε πλοίο ή πλοιοκτήτη, τον

πλοίαρχο ή το πλήρωμα, από τις συνέπειες που θα προκύψουν αν λόγω αμέλειας δεν συμμορφωθούν προς τους κανονισμούς αυτούς. Το ίδιο ισχύει και αν επιδειχθεί αμέλεια ως προς τη λήψη οποιονδήποτε **προληπτικών μέτρων** που υπαγορεύονται από την κοινή **ναυτική εμπειρία** ή από τις **ειδικές συνθήκες** της περιστάσεως.

β) Εκτροπή από τους κανόνες. Σύμφωνα με τον κανόνα 2(β) κατά την εφαρμογή και συμμόρφωση προς τους ΔΚΑΣ πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη όλοι οι **κίνδυνοι ναυσιπλοΐας** και **συγκρούσεως**. Επίσης και όλες οι ειδικές περιστάσεις, καθώς και οι περιορισμοί (τεχνικές δυνατότητες) των πλοίων που εμπλέκονται, στην περίπτωση που ενδέχεται να κριθεί αναγκαία η **εκτροπή** από τους κανόνες αυτούς για να αποφευχθεί άμεσος κίνδυνος συγκρούσεως.

Όπως θα δούμε στη συνέχεια, οι κανόνες των ΔΚΑΣ, και ειδικότερα αυτοί που αναφέρονται στους χειρισμούς, συμπληρώνονται και ολοκληρώνονται με τη φιλοσοφία του κανόνα 2. Γιατί οι διατάξεις του επιβάλλουν να λαμβάνονται όλα τα προληπτικά μέτρα σύμφωνα με την κοινή ναυτική εμπειρία και τους υπάρχοντες κινδύνους ναυσιπλοΐας και συγκρούσεως, και επιτρέπουν εκτροπή από τους κανόνες των ΔΚΑΣ προκειμένου ν' αποτραπεί άμεσος κίνδυνος συγκρούσεως. Δεν μπορούσε βέβαια να ήταν διαφορετικά, αφού κάθε περίπτωση συναντήσεως πλοίων παρουσιάζει τις δικές της ιδιαιτερότητες. Κατά συνέπεια, κάθε περίπτωση προσεγγίσεως που περικλείει άμεσο κίνδυνο συγκρούσεως – και κατ' ανάγκη επιβάλλει χειρισμό του ενός ή και των δύο πλοίων – έχει τα δικά της χαρακτηριστικά και εξαρτάται από τον συνδυασμό πολλών παραγόντων. Ενδεικτικά σαν τέτοιοι παράγοντες αναφέρονται: μεγέθη πλοίων, ταχύτητες, ελκτικές ιδιότητες (αποστάσεις ακινητοποιήσεως), ετοιμότητα μηχανών, καιρικές συνθήκες και ορατότητα στην περιοχή, πυκνότητα κυκλοφορίας στην περιοχή πλου και εμπλοκή περισσοτέρων από δύο πλοίων, πορείες και αποστάσεις μεταξύ των εμπλεκόμενων πλοίων, ύπαρξη ναυτιλιακών κινδύνων στην περιοχή πλου (π.χ. αβαθή), πείρα και υποκειμενική κρίση αξιωματικών φυλακής γέφυρας κ.ά.

1.6 Γενικοί ορισμοί.

Κανόνας 3: Ο **κανόνας 3** περιέχει τους βασικούς ορισμούς που αναφέρονται στις κατηγορίες πλοίων και στην κατάσταση κάτω από την οποία βρίσκονται αυτά. Ορισμοί για τους φανούς και τα ηχητικά σήματα περιέχονται στους κανόνες 21 και 32 αντίστοιχα. Με τους ορισμούς αυτούς επιτυγχάνεται ενιαία σημασιολογική απόδοση και αποφεύγονται επαναλήψεις στο κείμενο. Οι γενικοί αυτοί ορισμοί είναι:

α) Με τον όρο **πλοίο** (vessel) εννοείται κάθε πλωτό μέσο που χρησιμοποιείται ή που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως μέσο μεταφοράς στο νερό. Πλοία είναι και τα σκάφη χωρίς εκτόπισμα καθώς και τα υδροπλάνα. Ως σκάφη χωρίς εκτόπισμα θεωρούνται κυρίως τα αεροσπρώματα (hover-crafts), τα υδροπτερύγα (hydro-foils) και τα ταχύπλοα (khris-crafts). Από τον ορισμό αυτό, κανένα πλοίο δεν εξαιρείται λόγω μεγέθους, κατασκευής και προορισμού. Αυτό σημαίνει ότι στους ΔΚΑΣ υπάγονται και υποχρεώνονται σε συμμόρφωση, όπως προβλέπεται

από αυτούς, τόσο οι μικρές θάρκες και τα πλοία ειδικής κατασκευής, όσο και τα πολεμικά πλοία.

θ) Ο όρος **μηχανοκίνητο πλοίο** (power-driven vessel) σημαίνει κάθε πλοίο που προωθείται με μηχανές. Ως μηχανοκίνητα πλοία θεωρούνται κατά κανόνα τὰ ελικοφόρα πλοία. Σ' αυτά περιλαμβάνονται και τα σκάφη χωρίς εκτόπισμα. Πλοίο που έχει σηκωμένα τα πανιά και χρησιμοποιεί συγχρόνως και μηχανή θεωρείται μηχανοκίνητο [(βλέπε και καν. 25(ε))]. Πλοίο που έχει εγκατεστημένες μηχανές αλλά στη συγκεκριμένη φάση δεν προωθείται μ' αυτές (π.χ. κινείται με πανιά) δεν θεωρείται μηχανοκίνητο πλοίο. Για να χαρακτηριστεί δηλαδή ένα πλοίο ως «μηχανοκίνητο», σημασία έχει να κινείται πράγματι με τη βοήθεια των μηχανών του κατά τη συγκεκριμένη φάση που απαιτείται να συμμορφωθεί με τους ΔΚΑΣ. Σύμφωνα μ' αυτά, το ακυβέρνητο πλοίο λόγω θλάθης των μηχανών και το αγκυροβολημένο πλοίο δεν θεωρούνται μηχανοκίνητα. Διευκρινίζεται ακόμα ότι πλοίο που έχει σκόπιμα κρατημένες τις μηχανές του εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται ως «μηχανοκίνητο» και ως τέτοιο οφείλει να συμμορφώνεται με τους ΔΚΑΣ (βλέπε και παρακάτω).

γ) Ο όρος **ιστιοφόρο πλοίο** (sailing vessel) σημαίνει κάθε πλοίο που κινείται με πανιά, όταν η τυχόν εγκατεστημένη σ' αυτό μηχανή προωθήσεως δεν χρησιμοποιείται. Πλοίο που χρησιμοποιεί συγχρόνως πανιά και μηχανή, έστω και βοηθητικά, αλλά λόγω άγνοιας, προθέσεως, αμέλειας ή αδυναμίας δεν επιδεικνύει το **ειδικό σήμα** του κανόνα 25, θεωρείται από τα άλλα πλοία ότι ιστιοπλοεί. Όταν όμως επιδεικνύει το σήμα θεωρείται μηχανοκίνητο. Ατυχώς τα μικρά κυρίως ιστιοφόρα που είναι εφοδιασμένα με μηχανή, δεν συμμορφώνονται πάντοτε με την επιταγή του κανόνα. Έτσι και τα άλλα πλοία δεν είναι σε θέση να κάνουν σωστή αναγνώριση και να εκτελέσουν τους προβλεπόμενους χειρισμούς αποφυγής συγκρούσεων. Πρόκειται φυσικά για αντικανονική τακτική, που πρέπει ν' αποφεύγεται.

δ) Ο όρος **πλοίο ασχολούμενο με αλιεία** (vessel engaged in fishing) σημαίνει κάθε πλοίο που ψαρεύει με δίκτυα, ορμιές, γρίπους ή άλλη αλιευτική συσκευή που περιορίζει την ικανότητα ελιγμών. Ο όρος δεν περιλαμβάνει πλοίο που ψαρεύει με συρόμενες ορμιές (συρτή), ή άλλη αλιευτική συσκευή, που δεν περιορίζει την ικανότητα ελιγμών. Λόγω της ειδικής λειτουργικής αποστολής τους, όταν έχουν απλωμένα τ' αλιευτικά τους εργαλεία και ψαρεύουν και επομένως έχουν περιορισμένη ικανότητα χειρισμών, τα πλοία της κατηγορίας αυτής απολαμβάνουν από τους ΔΚΑΣ **προνομιακής μεταχείρισης** κατά τις συναντήσεις τους με άλλα πλοία. Για την προνομιακή αυτή μεταχείριση τα πλοία που ψαρεύουν, πρέπει να επιδεικνύουν τα ειδικά σχήματα και φανούς του κανόνα 26. Αλλά και στην περίπτωση που δεν επιδεικνύουν τα σήματα, εφόσον αποδειχθεί ότι αναγνωρίστηκαν ως αλιευτικά που ψαρεύουν, η πέπουσα συμπεριφορά των παραπλεόντων πλοίων είναι υποχρεωτική.

ε) Με τον όρο **υδροπλάνο** (seaplane) εννοείται κάθε αεροσκάφος (airborne) που είναι σχεδιασμένο να κινείται και στο νερό. Το μέσο αυτό έχει σήμερα περιορισθεί και επομένως σπάνια παρουσιάζεται περίπτωση χειρισμού αποφυγής συγκρούσεως στη θάλασσα.

στ) Ο όρος **ακυβέρνητο πλοίο** (vessel not under command) σημαίνει κάθε πλοίο

που, λόγω εξαιρετικής περιστάσεως, αδυνατεί «να χειρίσει», όπως απαιτείται από τους κανονισμούς και εξαιτίας αυτού αδυνατεί να απομακρυνθεί από την πορεία άλλου πλοίου. Ως «ακυβέρνητο πλοίο» θεωρείται στην πράξη αυτό που παρουσιάζει βλάβη στη μηχανή ή στο πηδάλιο, ή αυτό που έχασε την έλικα ή το πηδάλιο, καθώς και εκείνο που αδυνατεί να λειτουργήσει τις μηχανές του, λόγω εξαντλήσεως των καυσίμων (δικαιολογημένα ή αδικαιολόγητα). Επίσης αυτό που βρίσκεται κάτω από ειδικές συνθήκες, όπως είναι το πλοίο σε αντιμονή (τραβέρσο) λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, το αγκυροβολημένο, που παρασύρεται επειδή η άγκυρά του δεν έχει «πιάσει» στο βυθό και έχει «κρατημένες» τις μηχανές του, το ρυμουλκούμενο κάτω από δυσμενείς καιρικές συνθήκες, το ιστιοφόρο σε νηνεμία κλπ. Βασικό στοιχείο της αδυναμίας του ακυβέρνητου πλοίου είναι ότι είναι ανίκανο να απομακρυνθεί από την πορεία άλλου πλοίου που πλησιάζει, λόγω κάποιας εξαιρετικής αιτίας. Αυτό σημαίνει ότι εφόσον υπάρξει κίνδυνος συγκρούσεως, για την αποφυγή της υποχρεούται να χειρίσει το άλλο πλοίο. Καμιά σημασία δεν έχει το γεγονός ότι η ακυβερνησία προκλήθηκε από εσκεμμένη ενέργεια, αμέλεια ή αδυναμία αντιμετώπισεως του κινδύνου. Όμως για να θεωρηθεί ένα πλοίο ακυβέρνητο από τα άλλα και να έχει τα προνόμια που καθορίζονται από τους ΔΚΑΣ, πρέπει να επιδεικνύει τους φανούς και τα σχήματα που καθορίζονται για τα ακυβέρνητα πλοία (βλέπε παρακάτω). Η επίδειξη των φανών ή σχημάτων από πλοίο που δεν είναι ακυβέρνητο αποτελεί παράβαση και επισύρει, ανάλογα με την περίπτωση, ποινικές, πειθαρχικές ή διοικητικές κυρώσεις.

ζ) Ο όρος *πλοίο περιορισμένης ικανότητας χειρισμών* (vessel restricted in her ability to manoeuvre) σημαίνει κάθε πλοίο, το οποίο από τη φύση της εργασίας του έχει περιορισμένη ικανότητα να χειρίσει, όπως απαιτείται από τους κανονισμούς, και εξαιτίας αυτού αδυνατεί να απομακρυνθεί από την πορεία άλλου πλοίου. Ο όρος «πλοία περιορισμένων ικανοτήτων χειρισμών» περιλαμβάνει, χωρίς αυτό να είναι περιοριστικό, πλοίο ασχολούμενο:

- i) Με την τοποθέτηση, συντήρηση ή αφαίρεση ναυτιλιακού βοηθήματος (π.χ. τσαμαδούρας), υποβρύχιου καλωδίου ή αγωγού.
- ii) Σε επιχειρήσεις ελέγχου του βυθού ή εκβαθύνσεως (βυθοκόρος- dredger, κ. δράγα), καθώς και υδρογραφικές ή υποβρύχιες εργασίες.
- iii) Με τον ανεφοδιασμό «εν πλω», ή τη διαπεραίωση «εν πλω» προσώπων, εφοδίων ή φορτίου σε άλλο πλοίο.
- iv) Την προσνήωση ή απονήωση αεροσκαφών (αεροπλανοφόρα).
- v) Σε επιχειρήσεις ναρκαλιείας (ναρκαλιευτικά).
- vi) Σε επιχείρηση ρυμουλκίσεως, η οποία εμποδίζει σοβαρά την ικανότητα ρυμουλκού και ρυμουλκούμενου πλοίου να παρεκκλίνουν από την πορεία τους.

Ο όρος πλοίο περιορισμένης ικανότητας χειρισμών, για πρώτη φορά περιλαμβάνεται στους κανονισμούς. Ο σαφής προσδιορισμός των κατηγοριών των πλοίων αυτών συμβάλλει σοβαρά στην προαγωγή της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Τα πλοία περιορισμένης ικανότητας χειρισμών οφείλουν να επιδεικνύουν τους ειδικούς φανούς και σχήματα όπως προβλέπεται από τον κανόνα 27 και να εκπέμπουν τα ηχητικά σήματα όπως προβλέπεται από τον κανόνα 35.

Ανεξάρτητα όμως από την υποχρέωση αυτή, η παράλειψη επιδείξεως ή εκπομπής των ειδικών σημάτων δεν απαλλάσσει τ' άλλα πλοία από την υποχρέωση για ανάλογη μεταχείρισή τους σύμφωνα με τους ΔΚΑΣ, υπό την προϋπόθεση βέβαια ότι ήταν δυνατή η αναγνώριση της πραγματικής καταστάσεώς τους. Χαρακτηριστική τέτοια περίπτωση είναι η απονήωση ή προσνήωση αεροσκάφους σε αεροπλανοφόρο, το οποίο δεν επιδεικνύει τους ειδικούς φανούς ή σχήματα. Επισημαίνεται ότι τα δικαστήρια πολύ δύσκολα θα ευνοούσαν την μη επίδειξη ή εκπομπή των ειδικών σημάτων χωρίς επαρκή δικαιολογία. Γιατί μια τέτοια παράβαση επισύρει ανάλογες ποινικές, διοικητικές και πειθαρχικές κυρώσεις που προβλέπονται από τη ναυτιλιακή νομοθεσία. Διευκρινίζεται ότι η επίδειξη των φανών και σχημάτων από πλοία που δε βρίσκονται σε κατάσταση περιορισμένης ικανότητας χειρισμών αποτελεί παράβαση των κανονισμών και επισύρει επίσης, ανάλογα με την περίπτωση, ποινικές, πειθαρχικές ή διοικητικές κυρώσεις.

η) Ο όρος *πλοίο που εμποδίζεται από το βύθισμά του* (vessel constrained by her draught) σημαίνει μηχανοκίνητο πλοίο, του οποίου η ικανότητα να παρεκκλίνει από την πορεία που ακολουθεί περιορίζεται δραστικά, εξαιτίας του μεγάλου βυθίσματός του σε σχέση με το βάθος και το πλάτος των υδάτων που πλέει. Λόγω του τεράστιου μεγέθους των πλοίων της κατηγορίας αυτής, της αυξήσεως του αριθμού τους και της συμφορήσεως της θαλάσσιας κυκλοφορίας σε ορισμένες περιοχές, η ασφαλής διέλευση απαιτεί τα πλοία αυτά να επιδεικνύουν τα σχήματα και τους φανούς που προβλέπονται από τον κανόνα 28 και να εκπέμπουν σε ομίχλη τα ηχητικά σήματα που προβλέπει ο κανόνας 35. Έτσι, έχουν προνομιακή μεταχείριση από τ' άλλα πλοία, σύμφωνα με τον κανόνα 18.

θ) Ο όρος «*εν πλω*» (underway) σημαίνει ότι ένα πλοίο δεν είναι αγκυροβολημένο, ή δεν είναι προσδεμένο στην ακτή ή προσαραγμένο. Ο κανόνας δεν δίνει απευθείας τον ορισμό, αλλά κατονομάζει πλοία «εν πλω» τα μη αγκυροβολημένα, τα μη προσδεμένα στην ακτή και τα μη προσαραγμένα. Με άλλα λόγια, «εν πλω» θεωρείται το πλοίο που δεν έχει άμεσο ή έμμεσο σύνδεσμο με την ξηρά ή το βυθό. Σχολιάζοντας περισσότερο το κείμενο του κανόνα αναφέρομε ότι αγκυροβολημένο θεωρείται το πλοίο για όσο χρόνο η άγκυρά του έχει «πιάσει στο βυθό». Όταν η άγκυρά του δεν έχει «πιάσει» και το πλοίο ξεσέρνει καθώς και όταν το πλοίο χρησιμοποιεί την άγκυρα για να εκτελέσει στροφή θεωρείται ως κινούμενο πλοίο. Πλοίο προσδεμένο σε άλλο πλοίο που είναι αγκυροβολημένο ή προσδεμένο σε τσαμαδούρα θεωρείται αγκυροβολημένο. Αντίθετα, ρυμουλκó το οποίο εκτελεί χειρισμούς όταν έχει προσδεθεί με ρυμούλκιο σε αγκυροβολημένο πλοίο θεωρείται «εν πλω». Διευκρινίζεται ότι το αγκυροβολημένο πλοίο δε θεωρείται αναγκαστικά και ακίνητο, γιατί πιθανό να κινείται από τον άνεμο (ανέμισμα) ή από τις μηχανές, ή με τη βοήθεια ρυμουλκού κατά τους χειρισμούς κατάπλου ή απόπλου. Τέλος, ο όρος «εν πλω» περιλαμβάνει την κατάσταση και του κινούμενου πλοίου (making way) και του ακινητοποιημένου (making no way).

ι) Οι λέξεις *μήκος* (length) και *πλάτος* (breadth) ενός πλοίου σημαίνουν αντίστοιχα το ολικό του μήκος και το μέγιστο πλάτος του. Το μήκος και το πλάτος,

ιδιαίτερα το μήκος, αποτελούν αποφασιστικό στοιχείο στον προσδιορισμό των φανών και σχημάτων που επιδεικνύει το πλοίο.

ια) Τα πλοία θεωρούνται «*εν όψει αλλήλων*» (in sight of one another) μόνο όταν το ένα μπορεί να γίνει οπτικά αντιληπτό από το άλλο. Ο χαρακτηρισμός δύο πλοίων ότι βρίσκονται «εν όψει αλλήλων» έχει μεγάλη σημασία για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, γιατί προβλέπονται από τους ΔΚΑΣ συγκεκριμένες υποχρεώσεις χειρισμού αποφυγής συγκρούσεως. Με άλλα λόγια, αν από το πλοίο μας βλέπομε οπτικά άλλο πλοίο, για μας το άλλο πλοίο θεωρείται ότι είναι «εν όψει» και αυτό ανεξάρτητα αν το άλλο πλοίο μας βλέπει οπτικά ή όχι. Σημειώνεται ότι πλοίο που εντοπίζεται μόνο με το radar δεν θεωρείται «εν όψει». Σε περιοχές που επικρατεί ομίχλη, ο χαρακτηρισμός δύο πλοίων «εν όψει» ή όχι, δημιουργεί προβλήματα, αφού ανάλογα με την περίπτωση διαφορετικές είναι οι υποχρεώσεις σε κάθε κατάσταση.

ιβ) Περιορισμένη ορατότητα (restricted visibility) έχουμε από ομίχλη, αχνύ, χιόνι που πέφτει, θύελλες, πυκνή βροχή, αμμοθύελλες, ή άλλες συναφείς αιτίες. Δεδομένου ότι με περιορισμένη ορατότητα η διαγωγή και η συμπεριφορά των πλοίων, καθώς και οι σχετικές υποχρεώσεις, είναι διαφορετικές από αυτές των πλοίων που βρίσκονται «εν όψει αλλήλων», ο προσδιορισμός στη συγκεκριμένη στιγμή της ορατότητας που επικρατεί είναι απόλυτα αναγκαίος. Δεν καθορίζεται από τον κανόνα η οπτική απόσταση που χαρακτηρίζει ότι τα πλοία βρίσκονται σε περιορισμένη ορατότητα. Κατά μία άποψη έχουμε περιορισμένη ορατότητα, όταν η απόσταση οπτικού εντοπισμού του στόχου βρίσκεται κάτω από την απόσταση αποτελεσματικής ενέργειας του πλοίου, προκειμένου αυτό να αποφύγει κίνδυνο συγκρούσεως ή προσαράξεως. Κατά άλλη άποψη, όταν η απόσταση αυτή είναι κατώτερη από τρία μίλια, θεωρείται ότι έχουμε περιορισμένη ορατότητα. Κατά τρίτη άποψη η απόσταση για την οποία γίνεται λόγος εδώ φθάνει τα 5,4 ν. μίλια. Όμως, η κρίση είναι υποκειμενική και θα μπορούσε να ειπωθεί ότι εξαρτάται από τις συγκεκριμένες συνθήκες και περιστάσεις, τις οποίες σε περίπτωση συγκρούσεως που θα καταλήξει στο δικαστήριο θα εκτιμήσει ο δικαστής.

ΜΕΡΟΣ Β΄: ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΛΕΥΣΕΩΣ

1.7 Κανόνες χειρισμού και πλεύσεως.

Κανόνες 4-19: Το μέρος Β΄ των ΔΚΑΣ περιλαμβάνει τους κανόνες 4 έως 19, σε τρία τμήματα ως εξής:

Τμήμα Ι, καν. 4-10: Διαγωγή πλοίων υπό οποιαδήποτε κατάσταση ορατότητας.

- Εφαρμογή – καν. 4.
- Ορατή επιτήρηση – καν. 5.
- Ασφαλής ταχύτητα – καν. 6.
- Κίνδυνοι συγκρούσεως – καν. 7.
- Χειρισμοί προς αποφυγή συγκρούσεως – καν. 8.
- Στενοί δίαυλοι – καν. 9.
- Συστήματα διαχωρισμού της κυκλοφορίας – καν. 10.

Σύμφωνα με τον κανόνα 4, οι κανόνες του τμήματος I (5-10) **εφαρμόζονται** σε κάθε κατάσταση ορατότητας, δηλαδή με καλή και με κακή ορατότητα κατά τη νύκτα και κατά την ημέρα. Τα θέματα αυτά είναι γενικής φύσεως και πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον πλου, όταν κινούνται ή εκτιμάται ότι κινούνται στην περιοχή άλλα πλοία, με τα οποία ενδέχεται να δημιουργηθεί κίνδυνος συγκρούσεως ή επικίνδυνης προσεγγίσεως.

Τμήμα II, καν. 11-18: Διαγωγή πλοίων «εν όψει αλλήλων».

- Εφαρμογή – καν. 11.
- Ιστιοφόρα πλοία – καν. 12.
- Προσπέρασμα – καν. 13.
- Περίπτωση αντιθέτων πορειών – καν. 14.
- Περίπτωση διασταυρώσεως πορειών – καν. 15.
- Χειρισμός υπόχρεου πλοίου – καν. 16.
- Χειρισμός φυλασσόμενου πλοίου – καν. 17.
- Ευθύνες μεταξύ πλοίων – καν. 18.

Σύμφωνα με τον κανόνα 11, οι κανόνες του τμήματος II (12-18) εφαρμόζονται σε πλοία που βρίσκονται «εν όψει αλλήλων», δηλαδή μόνο όταν **το ένα μπορεί να γίνει οπτικά αντιληπτό από το άλλο**. Με άλλα λόγια, οι κανόνες του τμήματος αυτού δεν εφαρμόζονται σε πλοίο που εντοπίζει άλλο μόνο με το radar και βεβαιώνεται ότι υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως αν το άλλο πλοίο δεν μπορεί να γίνει οπτικά αντιληπτό. Δεν φαίνεται να ευσταθεί δικαιολογία για τη μη συμμόρφωση προς τους κανόνες αυτούς, αν προκύψει ότι η αδυναμία να γίνει οπτικά αντιληπτό το άλλο πλοίο οφειλόταν σε κακή οπτική παρατήρηση. Στην πράξη θέβαια συμβαίνει τα δύο πλοία να μην γίνουν συγχρόνως ορατά από τις γέφυρές τους, έστω και αν ακόμη αυτά τηρούν αποτελεσματική φυλακή οπτήρα. Στη διαφοροποίηση αυτή συμβάλλουν ορισμένοι παράγοντες, όπως είναι η διαφορά **φωτιστικής εντάσεως** των φανών ναυσιπλοίας, το στρώμα της ομίχλης που πιθανό να καλύπτει τη γέφυρα του ενός πλοίου αλλά όχι και τους εφίστιους φανούς του κλπ. Εδώ κάθε πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τον κανόνα που αποκλειστικά αφορά τη δική του περίπτωση. Αυτό σημαίνει ότι εφόσον εμείς βλέπομε το άλλο πλοίο, θα εφαρμόσομε τους κανόνες του τμήματος II που αφορούν τη «διαγωγή πλοίων εν όψει αλλήλων», θεωρώντας συγχρόνως ότι και το άλλο πλοίο μας βλέπει, οπότε και υπόκειται στις ίδιες υποχρεώσεις.

Τμήμα III, καν. 19: Διαγωγή πλοίων υπό περιορισμένη ορατότητα.

Σύμφωνα με την παράγραφο α' ο κανόνας αυτός, **εφαρμόζεται** σε πλοία τα οποία δεν βρίσκονται «εν όψει αλλήλων» και ναυσιπλοούν μέσα ή πλησίον περιοχής περιορισμένης ορατότητας (βλέπε παρακάτω).

1.8 Ορατή επιτήρηση.

Κανόνας 5: Σύμφωνα με τον κανόνα 5, ο πλοίαρχος σε οποιαδήποτε ώρα του 24ωρου και κάτω από οποιοσδήποτε συνθήκες καιρού, θάλασσας και ορατότητας, πρέπει να τηρεί την πρέπουσα **οπτική** και **ακουστική επιτήρηση** (look-out), με κάθε **διαθέσιμο και πρόσφορο μέσο**, ανάλογα με τις επικρατούσες συνθήκες

και περιστάσεις, ώστε να μπορεί να εκτιμά πλήρως την κατάσταση καθώς και τον κίνδυνο συγκρούσεως.

Ο κανόνας αυτός πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα, γιατί περιλαμβάνει **σαφή και ρητή υποχρέωση** τηρήσεως φυλακής οπτήρα (look-out man) στη γέφυρα, προς το σκοπό να υπάρχει εκτίμηση της καταστάσεως στο γειτονικό θαλάσσιο χώρο και κατά πόσο μπορεί να δημιουργείται κίνδυνος συγκρούσεως με άλλα πλοία στην περιοχή. Με σαφήνεια δε καθορίζεται ότι η επιτήρηση αυτή θα είναι κατά κύριο λόγο οπτική και ακουστική, με κάθε διαθέσιμο και πρόσφορο μέσο. Έτσι, στη διάθεση του οπτήρα πρέπει να είναι τα διόφθαλμα (κυάλια) για καλύτερη επιτήρηση του ορίζοντα. Η επιτήρηση αυτή περιλαμβάνει και τη χρήση από τον αξιωματικό φυλακής των πληροφοριών ναυτιλιακών βοηθημάτων, όπως είναι το radar, ιδιαίτερα όταν η ορατότητα είναι περιορισμένη.

Σημειώνεται ακόμη ότι στην πρόπουσα οπτική και ακουστική επιτήρηση υποχρεούνται και τα **αγκυροβολημένα πλοία**. Ιδιαίτερα δε όταν αυτά βρίσκονται σε περιοχές που διέρχονται άλλα πλοία (έξω από λιμάνια, μέσα ή έξω από διαύλους, ποταμούς κλπ.) και όταν επικρατούν δυσμενείς συνθήκες καιρού, θάλασσας και ρευμάτων.

1.9 Ασφαλής ταχύτητα.

Κανόνας 6: Κάθε πλοίο πρέπει να πλέει πάντοτε με ασφαλή ταχύτητα, ώστε ο πλοίαρχος να μπορεί να παίρνει τα δέοντα και αποτελεσματικά μέτρα για την αποφυγή της συγκρούσεως και για την ακινητοποίηση του πλοίου σε κατάλληλη απόσταση, σύμφωνα με τις συνθήκες και τις περιστάσεις που επικρατούν. Για τον καθορισμό της ασφαλούς ταχύτητας, μεταξύ των παραγόντων που λαμβάνονται υπόψη απ' όλα τα πλοία, ανεξάρτητα αν έχουν ή όχι εφοδιασθεί με συσκευή radar, είναι και οι ακόλουθοι **[καν. 6(α)]**:

- i) Η κατάσταση ορατότητας.
- ii) Η πυκνότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας και η συγκέντρωση αλιευτικών ή άλλων πλοίων.
- iii) Η ικανότητα χειρισμών του πλοίου και ειδικότερα η απόσταση ακινητοποίησης και η ικανότητα του πλοίου να στρέφει ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν.
- iv) Η ανταύγεια φώτων από άλλα πλοία και από την ξηρά, ή από την ανάκλαση των φώτων του πλοίου.
- v) Η κατάσταση του ανέμου και της θάλασσας, καθώς και η ύπαρξη κοντά στο πλοίο ναυτιλιακών κινδύνων.
- vi) Το βάθος του πλοίου σε σχέση με το βάθος της θάλασσας στην περιοχή.

Ειδικά για πλοία που είναι εφοδιασμένα με συσκευή **radar** σε λειτουργία, πρέπει εκτός από τους παραπάνω παράγοντες να λαμβάνονται υπόψη και οι ακόλουθοι **[καν. 6(β)]**:

- i) Τα χαρακτηριστικά και οι περιορισμοί ως προς την απόδοση της συσκευής.
- ii) Οι περιορισμοί που οφείλονται στην κλίμακα του radar.

- iii) Η επίδραση της θάλασσας, του καιρού και άλλων παρεμβολών στις δυνατότητες που έχει η συσκευή για εντοπισμό στόχων.
- iv) Οι δυνατότητες εντοπισμού μικρών πλοίων, πάγων και αντικειμένων που επιπλέουν.
- v) Ο αριθμός, οι θέσεις και οι κινήσεις των πλοίων που εντοπίζονται με το radar.
- vi) Η περισσότερο ακριβής εκτίμηση της ορατότητας με βάση τις υπολογιζόμενες με το radar αποστάσεις των αντικειμένων γύρω από το πλοίο.

1.10 Κίνδυνοι συγκρούσεως.

Κανόνας 7: Κάθε πλοίο πρέπει να χρησιμοποιεί οποιοδήποτε κατάλληλο μέσο, ανάλογα θέβαια με τις περιστάσεις και συνθήκες που αντιμετωπίζει, για να εκτιμήσει αν υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως. Σε **περίπτωση αμφιβολίας** ως προς την ύπαρξη τέτοιου κινδύνου θεωρείται ότι υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως [**καν. 7(α)**].

Τα μέσα που χρησιμοποιούνται για τη διαπίστωση κινδύνου είναι οι οπτικές διοπτεύσεις πυξίδας, οι διοπτρεύσεις radar, η υποτύπωση radar ή ισοδύναμη μέθοδος (anticollision system) και η επικοινωνία με το VHF. Η χρήση VHF σκοπεύει στη διευκρίνιση κυρίως για τις προθέσεις του άλλου πλοίου.

Διευκρινίζεται πάντως ότι, παρά την πολύτιμη συνδρομή του VHF στη σημερινή πρακτική για την αποφυγή της συγκρούσεως, αντιμετωπίζονται στην πράξη και σχετικές δυσχέρειες στην επικοινωνία και αναγνώριση ενός πλοίου στην περιοχή, όπως είναι: απώλεια πολύτιμου χρόνου ορισμένες φορές, δυσχέρεια συνεννοήσεως λόγω γλωσσικού κλπ. Υποστηρίζεται ότι θα συνιστούσε αμέλεια σε περίπτωση ομίχλης και σε περιοχές πυκνής κυκλοφορίας η μη χρησιμοποίηση του VHF και ιδιαίτερα όταν υπάρχει παράκτιο δίκτυο radar με ραδιοηλεκτρονική επικοινωνία. Απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή για την αναγνώριση της ταυτότητας του εμπλεκόμενου πλοίου, πράγμα που φαίνεται να απαιτεί μια προηγούμενη επαφή με VHF, προτού τα πλοία χρειασθεί από τις περιστάσεις να χειριστούν. Επίσης, αν το πλοίο είναι εφοδιασμένο με συσκευή (anticollision system) αποτελεί αμέλεια η μη χρησιμοποίησή της σε περιορισμένα νερά και σε περιοχές μεγάλης κινήσεως πλοίων καθώς και όταν η ορατότητα είναι περιορισμένη.

Στους παράγοντες που προσδιορίζουν την καλή τήρηση της συσκευής radar περιλαμβάνεται και η έρευνα-ανίχνευση του ορίζοντα στις μεγαλύτερες κλίμακες για έγκαιρη προειδοποίηση για τυχόν κίνδυνο συγκρούσεως, καθώς και η υποτύπωση radar, ή άλλη ισοδύναμη συστηματική παρατήρηση των ανιχνευόμενων στόχων [**καν. 7(β)**].

Στους όρους σωστής χρήσεως της συσκευής συμπεριλαμβάνεται και η τεχνική αρτιότητα του χειρισμού της συσκευής, σύμφωνα με τις τεχνικές δυνατότητες και περιορισμούς της, που αναφέρθηκαν όταν κάναμε λόγο για την «ασφαλή ταχύτητα» του κανόνα 6, αλλά και την αρτιότητα της εκμεταλλεύσεως των πληροφοριών που καθορίζονται εδώ. Έτσι, έχουμε υποχρέωση να ερευνούμε κατ' αρχήν με μεγάλη προσοχή και συστηματικά να παρακολουθούμε τον

ορίζοντα radar στις πλησιέστερες κλίμακες. Με τα σημερινά δεδομένα, η κλίμακα έρευνας δεν πρέπει να υπερβαίνει τα δέκα μίλια. Όμως πρέπει κατά διαστήματα, να ερευνούμε τον ορίζοντα και σε μεγαλύτερες κλίμακες, για να έχουμε έγκαιρη προειδοποίηση για τα πλοία που προσεγγίζουν. Από τον κανόνα αυτόν καθιερώνεται ότι η **υποτύπωση των στόχων** που ανιχνεύονται είναι **υποχρεωτική** για τη διαπίστωση του κινδύνου συγκρούσεως με άλλο πλοίο. Η υποτύπωση εκτελείται είτε επί της συσκευής radar, που διαθέτει ανακλαστικό υποτυπωτή (reflection plotter), είτε επί των φύλλων υποτυπώσεως. Όπως είναι γνωστό, τα πολλά σύγχρονα εμπορικά πλοία διαθέτουν radar τα οποία συνοδεύονται με **αυτόματο σύστημα υποτυπώσεως** το οποίο είναι πολύτιμο βοήθημα, ιδιαίτερα κάτω από συνθήκες κακής ορατότητας και σε περιορισμένα νερά, όπου παρουσιάζεται μεγάλη κίνηση πλοίων. Έτσι, η υποχρέωση χρησιμοποιήσεως τέτοιας ισοδύναμης συστηματικής παρατηρήσεως, αντί της κλασικής υποτυπώσεως, εξαρτάται από τις δυνατότητες της συσκευής radar (βλέπε και κεφ. 3).

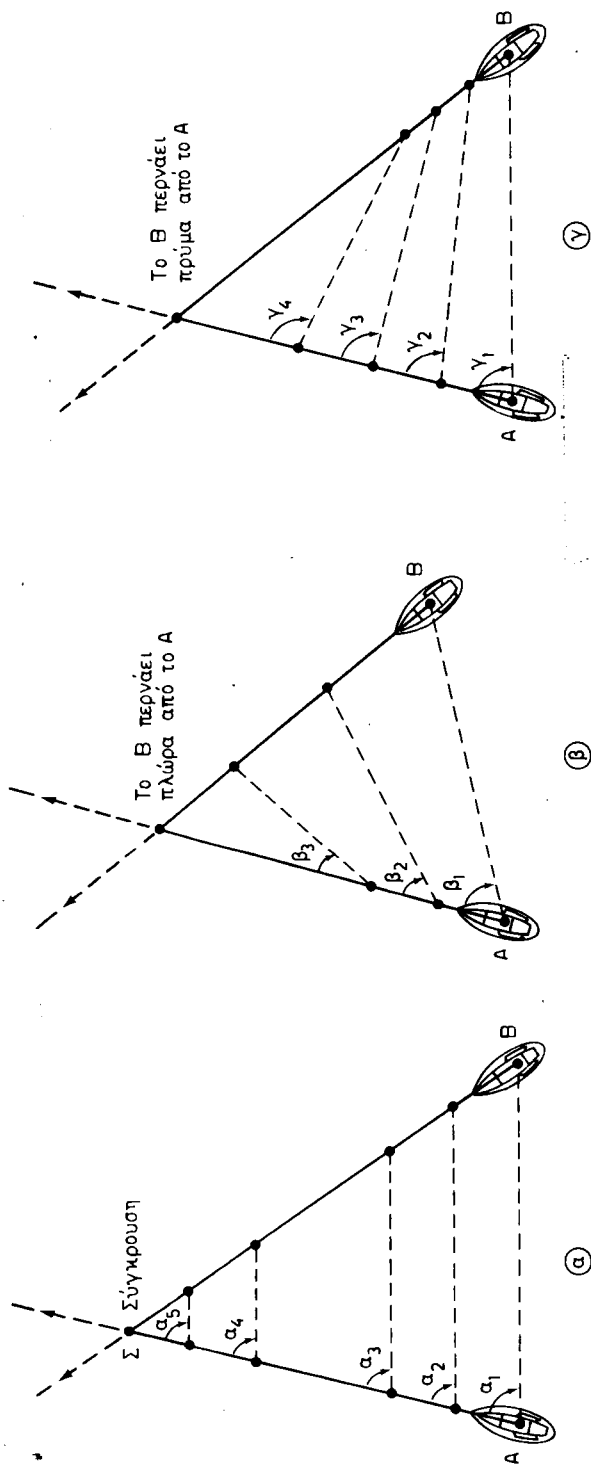
Συμπεράσματα που βασίζονται σε ανεπαρκείς πληροφορίες, κυρίως σε πληροφορίες radar, πρέπει να αποφεύγονται [**καν. 7(γ)**]. Ένα από τα πιο γνωστά κριτήρια για τη διαπίστωση κινδύνου συγκρούσεως με άλλο πλοίο, είναι η μη αισθητή μεταβολή της διοπτρεύσεως της πυξίδας του πλοίου (οπτική ή radar). Όμως και αν ακόμη μεταβάλλεται αισθητά η διόπτρευση, δεν πρέπει να εφησυχάζομε, γιατί υπάρχουν και περιπτώσεις που έχουμε αισθητή μεταβολή της διοπτρεύσεως και είναι δυνατό να υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως [βλέπε καν. 7.δ (ii)]. Ακόμα πρέπει να έχουμε υπόψη ότι στις διοπτρεύσεις radar υπάρχει και το σφάλμα λόγω εύρους της δέσμης και γενικότερα ότι οι διοπτρεύσεις radar είναι μειωμένης ακρίβειας.

Για την εκτίμηση κατά πόσο υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως μεταξύ των στοιχείων που λαμβάνονται υπόψη είναι και τα ακόλουθα [**καν. 7(δ)**]:

1) **Η μη αισθητή μεταβολή της διοπτρεύσεως πυξίδας** του πλοίου που προσεγγίζει σημαίνει ότι υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως. Εδώ πρέπει να τονίσουμε ότι διοπτρεύομε 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 πλώρα 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 πρύμα 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 κριτή-



Σχήμα 1.10.

Διαπίστωση του κινδύνου συγκρούσεως: (α) Σχετική διόπτευση σταθερή ($\alpha_1 = \alpha_2 = \alpha_3 = \alpha_4 = \alpha_5 \dots$) με αποτέλεσμα τη σύγκρουση. (β) Σχετική διόπτευση ελαττώνεται ($\theta_1 > \theta_2 > \theta_3 \dots$), 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.

ριο, αν οι 2° ή 5° ανά λεπτό μεταβολή της διοπτρεύσεως αποτελούν αισθητή μεταβολή. Το θέμα αυτό είναι αρκετά 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 γενικά και ομοιόμορφα κριτήρια. Στην πράξη όμως και στην ανοικτή θάλασσα γίνεται γενικότερα αποδεκτό σε περιορισμένη ορατότητα ότι, η απόσταση αυτή εκφράζεται σε μίλια, ενώ σε περιορισμένο χώρο εκφράζεται σε μέτρα. Κατά συνέπεια, την ευθύνη για το χαρακτηρισμό αυτό φέρει ο υπεύθυνος αξιωματικός φυλακής. Στις περιπτώσεις αυτές μπορούμε να έχουμε μια ενδεικτική εικόνα για το πώς εξελίσσεται η κατάσταση, χρησιμοποιώντας τον πίνακα που ακολουθεί, ο οποίος περιέχει, με βάση την απόσταση του στόχου και την ελάχιστη απόσταση διελεύσεως, ποια θα είναι η γωνία μεταβολής της διοπτρεύσεως.

Μεταβολή της διοπτρεύσεως με τη μεταβολή της αποστάσεως

απόσταση σε ν. μίλια	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
ελάχιστη απόσταση διελεύσεως σε ν. μ.	0,25	7°,3	2°,4	1°,2	0°,7	0°,5	0°,3	0°,3	0°,2	0°,2	0°,1	0°,1	0°,1	0°,1	-
	0,50	15°,5	4°,9	2°,4	1°,5	0°,9	0°,7	0°,5	0°,4	0°,3	0°,3	0°,2	0°,2	0°,2	0°,1
	0,75	28°,6	7°,5	3°,7	2°,2	1°,4	1°,1	0°,8	0°,6	0°,5	0°,4	0°,3	0°,3	0°,2	0°,1
	1,0	60°	10°,5	5°	3°,0	1°,9	1°,4	1°	0°,9	0°,7	0°,6	0°,4	0°,4	0°,3	0°,3
	1,5	-	18°,6	8°	4°,5	3°,0	2°,1	1°,5	1°,2	1°	0°,8	0°,6	0°,5	0°,4	0°,4
	2,0	-	48°,2	11°,8	8°,4	4°,1	2°,9	2°,1	1°,6	1°,3	1°	0°,8	0°,7	0°,6	0°,5
	2,5	-	-	17°,7	8°,7	5°,4	3°,7	2°,7	2°	1°,7	1°,4	1°,1	0°,9	0°,8	0°,7

Από τον πίνακα προκύπτει ότι για ελάχιστη απόσταση διελεύσεως 1 μίλι, από τα 10 στα 9 μίλια η διόπτρευση θα μεταβληθεί $0^\circ,7$, από 6 στα 5 μίλια θα μεταβληθεί $1^\circ,9$, από 3 στα 2 μίλια $10^\circ,5$ και από τα 2 στο 1 μίλι θα μεταβληθεί 60° .

Όπως είναι γνωστό στους ναυτίλους αξιωματικούς και όπως αποδεικνύεται με τη μέθοδο της υποτυπώσεως, αν η διόπτρευση μεταξύ των δύο πλοίων παραμένει σταθερή και τα δύο πλοία φθάσουν συγχρόνως στο σημείο συναντήσεως (διασταυρώσεως) των πορειών τους, αυτά με βαβαιότητα θα συγκρουσθούν. Διευκρινίζεται ότι για να υπάρχει ο κίνδυνος της συγκρούσεως με σταθερή διόπτρευση, απαιτείται η **απόσταση μεταξύ των πλοίων να ελαττώνεται** (προσέγγιση), δεδομένου ότι από μαθηματική ανάλυση του προβλήματος προκύπτει ότι υπάρχει περίπτωση διατηρήσεως σταθερής διοπτρεύσεως και κατά την απομάκρυνση των πλοίων. Έτσι, η ανάλυση του προβλήματος οδηγεί στο συμπέρασμα ότι, οι πορείες των πλοίων πρέπει να είναι συγκλίνουσες και όχι αποκλίνουσες (οξεία η γωνία της προς πλώρα τομής τους).

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

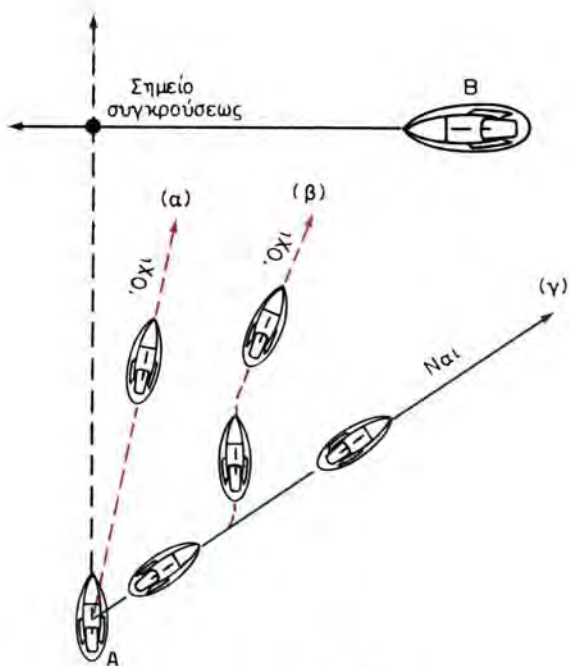
1.11 Χειρισμοί αποφυγής συγκρούσεων.

Κανόνας 8: Οι χειρισμοί αποφυγής συγκρούσεων αποτελούν και την επισφράγιση της φιλοσοφίας των νέων ΔΚΑΣ, που αρχίζουν με την ορατή επιτήρηση του κανόνα 5, συνεχίζουν με την τήρηση της ασφαλούς ταχύτητας του κανόνα 6, τη διαπίστωση για ύπαρξη κινδύνων συγκρούσεως του κανόνα 7 και κλείνουν με την υποχρέωση εκτελέσεως χειρισμών του κανόνα 8, εφόσον διαπιστωθεί ότι πράγματι υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως. Με άλλα λόγια, η απόφαση για εκτέλεση χειρισμού δεν είναι τυχαία, αλλά είναι αποτέλεσμα μιας διαδικασίας που έχει προηγηθεί από τη λήψη της αποφάσεως. Δηλαδή χειρισμός που εκτελείται, είτε είναι αλλαγή πορείας είτε αλλαγή ταχύτητας είτε και τα δύο μαζί, για να είναι σύμφωνος με το πνεύμα των κανονισμών πρέπει να **εκπληρώνει όλες τις προϋποθέσεις** του κανόνα 8, όπως θα δούμε παρακάτω.

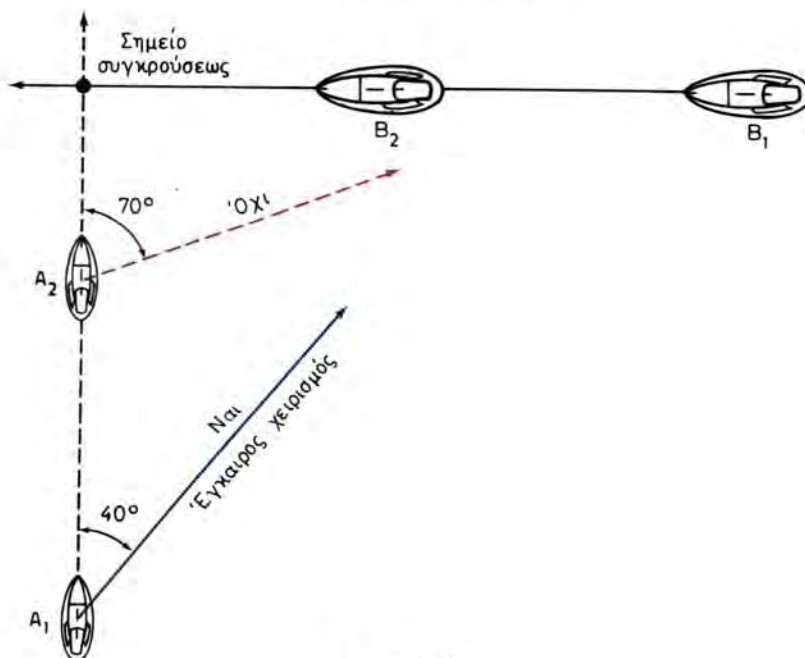
Όπως έχουμε εξηγήσει σε προηγούμενα, ο κανόνας 8 εφαρμόζεται **σε κάθε κατάσταση ορατότητας** (παράγρ. 1.7). Οι διατάξεις του δίνονται σε έξι παραγράφους με τις οποίες θεσπίζεται το γενικό και βασικό πλαίσιο των χειρισμών προς αποφυγή συγκρούσεων, ανεξάρτητα από το μέγεθος του πλοίου και τις συνθήκες πλου. Σε ελεύθερη απόδοση οι διατάξεις του κανόνα αυτού παρατίθενται στη συνέχεια.

Οποιοσδήποτε χειρισμός που εκτελείται προς αποφυγή συγκρούσεως, εφόσον οι συνθήκες της συγκεκριμένης περιπτώσεως το επιτρέπουν, πρέπει να είναι **σαφής** και **έκδηλος**, να γίνεται **έγκαιρα** και σύμφωνα με τους κανόνες που υπαγορεύονται από την καλή ναυτική τέχνη [**καν. 8(α)**]. Όπως φαίνεται στο σχήμα 1.11α, η πορεία α' δεν είναι έκδηλη για το πλοίο Β, γιατί είναι πολύ μικρή η μεταβολή της. Η πορεία β' δεν είναι σαφής για το πλοίο Β γιατί, παρόλο ότι είναι μεγάλη, δεν επιτρέπει στο Β να αντιληφθεί τις τελικές προθέσεις του Α. Και οι δύο πορείες (α' και β') είναι απαράδεκτες για τους ΔΚΑΣ. Η πορεία γ' είναι σύμφωνη με τους ΔΚΑΣ γιατί γίνονται αντιληπτές οι προθέσεις του Α και δεν δημιουργούν καμία αμφιβολία ότι ακολουθούνται με συνέπεια. Όπως φαίνεται στο σχήμα 1.11β, όταν το πλοίο χειρίζεται από τη θέση Α₁, τότε χειρίζει έγκαιρα κατά τους κανονισμούς και αποφεύγει τη σύγκρουση, μεταβάλλοντας πορεία κατά 40°. Αντίθετα όταν χειρίσει από τη θέση Α₂ το άλλο πλοίο θα έχει πλησιάσει στη θέση Β₂. Τότε και αν ακόμη μεταβάλει 70° πορεία, αφού τα δύο πλοία έχουν προσεγγίσει πολύ, ενδέχεται να προκύψει επικίνδυνη κατάσταση λόγω της συγχύσεως και των απροβλέπτων αντιδράσεων του πλοίου Β.

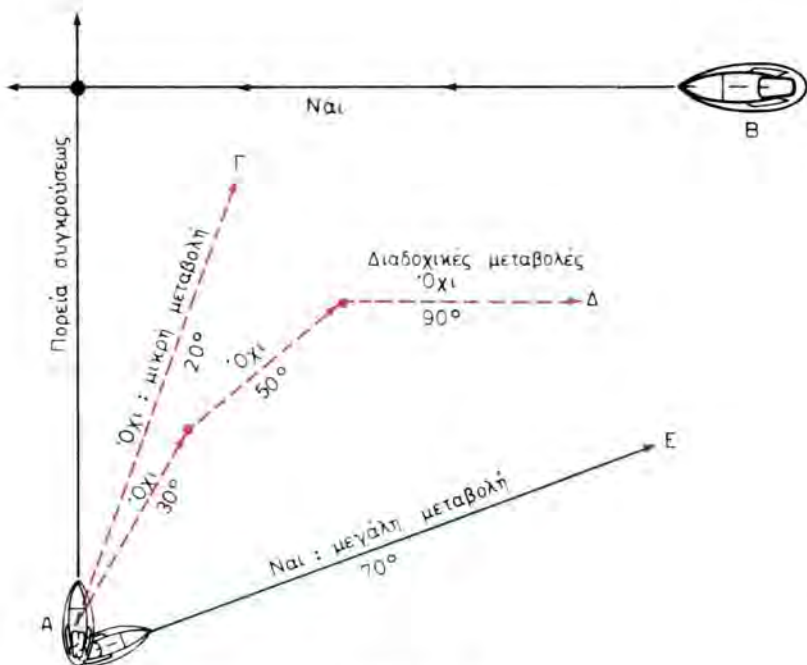
Οποιαδήποτε μεταβολή της πορείας ή και της ταχύτητας που γίνεται προς αποφυγή συγκρούσεως, εφόσον οι συνθήκες της συγκεκριμένης περιπτώσεως το επιτρέπουν, πρέπει να είναι αρκετά μεγάλη, ώστε να καθίσταται αμέσως αντιληπτή από το πλοίο, το οποίο παρατηρεί οπτικά ή μέσω radar. **Διαδοχικές μικρές μεταβολές πορείας ή και ταχύτητας πρέπει να αποφεύγονται** [**καν. 8(β)**]. Όπως φαίνεται στο σχήμα 1.11γ, η πορεία ΑΓ (μεταβολή 20°), δεν είναι αποδεκτή, γιατί είναι μικρή και δεν γίνεται αντιληπτή από τα άλλα πλοία. Η πορεία ΑΔ (μεταβολή 90°), δε γίνεται δεκτή, γιατί αν και είναι μεγάλη γίνεται σταδιακά και για το λόγο αυτό δε φαίνεται αμέσως από τα άλλα πλοία. Η πορεία ΑΕ (μεταβο-



Σχήμα 1.11α.
Σαφής και έκδηλος χειρισμός.



Σχήμα 1.11β.
Σαφής, έκδηλος και έγκαιρος χειρισμός.



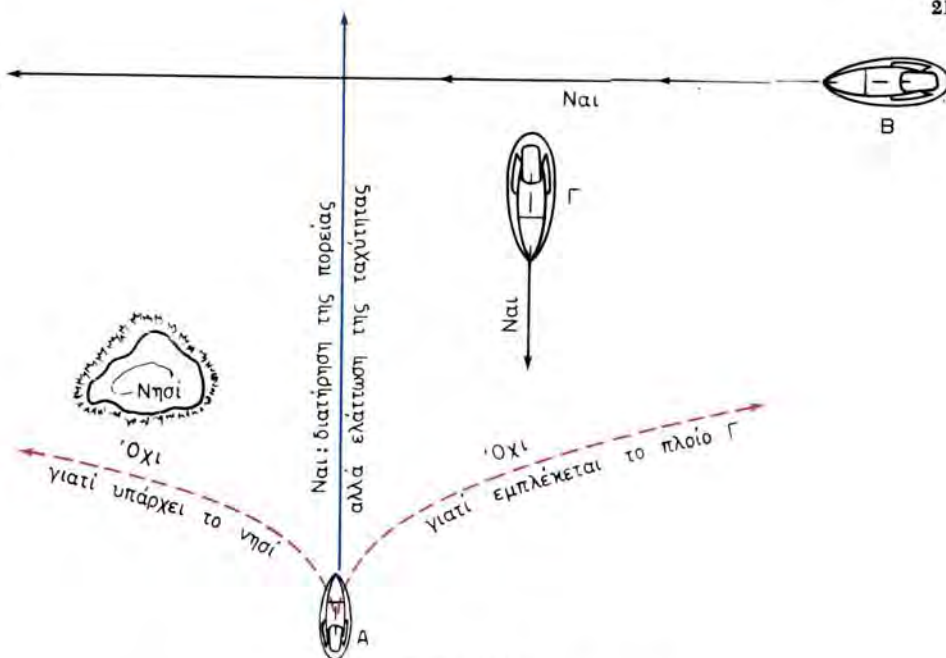
Σχήμα 1.11γ.

Το πλοίο Α, που είναι υποχρεωμένο να μεταβάλλει την πορεία του, έχει τρεις επιλογές (τρεις πορείες).

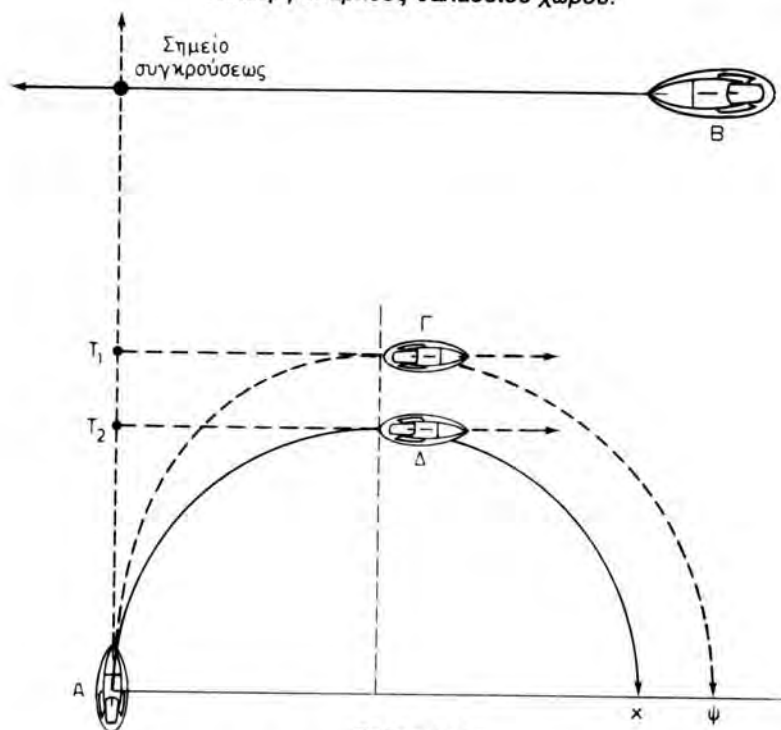
λή 70°), γίνεται αποδεκτή, γιατί είναι αρκετά μεγάλη και γίνεται κατά θετικό τρόπο στο συντομότερο δυνατό.

Εφόσον υπάρχει επαρκής θαλάσσιος χώρος, μόνο η μεταβολή της πορείας μπορεί να αποβεί η πιο αποτελεσματική ενέργεια προς αποφυγή προσεγγίσεως σε επικίνδυνη απόσταση, με την προϋπόθεση ότι εκτελέσθηκε έγκαιρα, είναι ουσιαστική (bold alteration) και δεν απολήγει σε επικίνδυνη προσέγγιση με άλλο πλοίο [καν. 8(γ)]. Όπως φαίνεται στο σχήμα 1.11δ, τα πλοία Α και Β ακολουθούν πορείες συγκρούσεως. Το Α δεν μπορεί να μεταβάλει πορεία προς τα αριστερά, γιατί υπάρχει το νησί. Ούτε επίσης προς τα δεξιά, γιατί ενδεχομένως να περιπλακεί στους χειρισμούς και το πλοίο Γ. Κατά συνέπεια, για το Α απομένει ο χειρισμός της ελαττώσεως της ταχύτητας. Όπως φαίνεται στο σχήμα 1.11ε, θέτοντας το πηδάλιο π.χ. 15° δεξιά, θα φθάσαμε σε αλλαγή πορείας 90° στη θέση Γ σε χρόνο 2 min και έχοντας προχωρήσει προς πλώρα απόσταση ΑΤ₁. Όμως, θέτοντας το πηδάλιο όλο δεξιά, θα φθάσαμε σε αλλαγή πορείας 90° αλλά πλησιέστερα στη θέση Δ, έχοντας προχωρήσει προς πλώρα μικρότερη απόσταση από ΑΤ₂, σε χρόνο 1,5 min. Ουσιαστική αλλαγή πορείας σύμφωνα με τους κανονισμούς έχουμε στη δεύτερη περίπτωση.

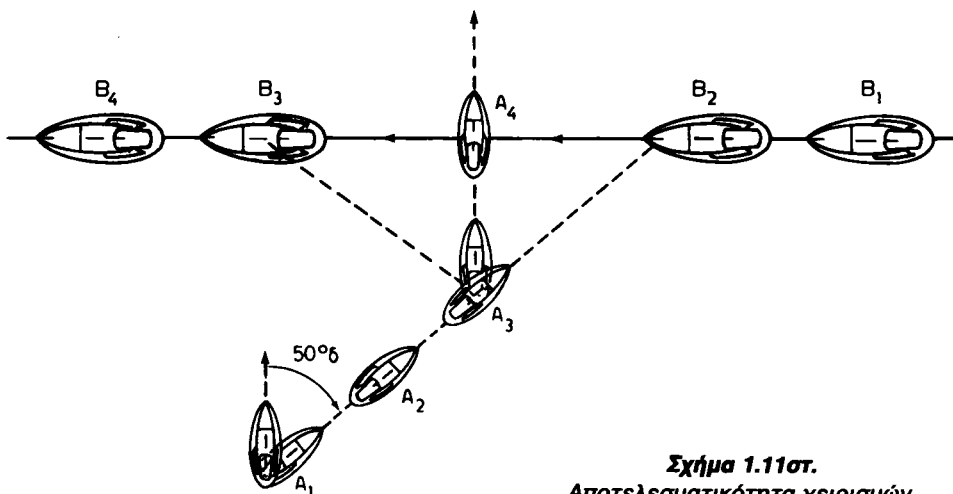
Χειρισμός που εκτελείται προς αποφυγή συγκρούσεως με άλλο πλοίο πρέπει να είναι τέτοιος, ώστε να έχει ως αποτέλεσμα τη διέλευση σε ασφαλή απόστα-



Σχήμα 1.11δ.
Έλλειψη επαρκούς θαλάσσιου χώρου.



Σχήμα 1.11ε.
Ουσιαστική αλλαγή πορείας.



Σχήμα 1.11στ.
Αποτελεσματικότητα χειρισμών.

ση από το άλλο πλοίο. Η αποτελεσματικότητα του χειρισμού ελέγχεται προσεκτικά, μέχρις ότου το άλλο πλοίο αντιπαρέλθει οριστικά **[καν. 8(δ)]**. Όπως φαίνεται στο σχήμα 1.11στ, το πλοίο Α μεταβάλλει πορεία 50° δεξιά για να φυλάξει το Β. Στη θέση Α₂ έχει ακριβώς στην πλώρη της νέας του πορείας το Β₂. Στη θέση Α₃ το Β₃ έχει περάσει ανοικτά από την πλώρη της νέας του πορείας 90° αριστερά. Την ώρα αυτή το Α₃ επανέρχεται στην αρχική του πορεία, έχοντας πάλι το Β αριστερά του. Αυτό σημαίνει ότι ήδη έληξε η φάση της συναντήσεως.

Αν είναι απαραίτητο, προς αποφυγή συγκρούσεως ή προς παροχή ευχέρειας χρόνου για εκτίμηση της καταστάσεως, κάθε πλοίο πρέπει **να ελαττώνει την ταχύτητά του ή ν' ακινητεί τελείως** με κράτηση ή αναπόδισι των μέσων προώσεως **[καν. 8(ε)]**.

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 περιπτώσεως, **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(ΙΙ)]**. Αλλά **ανεξάρτητα από την προνομιακή αυτή μεταχείριση της παραγράφου στ (Ι) και (ΙΙ) 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 **[καν. 8στ(ΙΙΙ)]**.

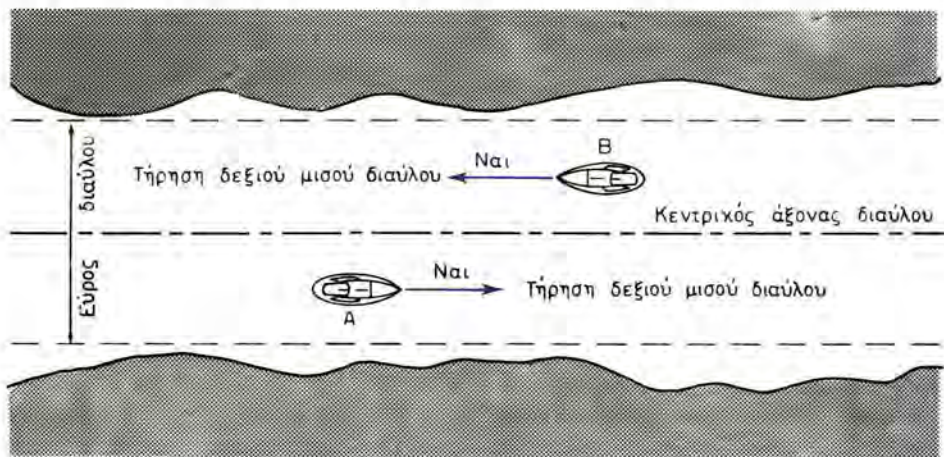
1.12 Στενοί διαύλοι.

Κανόνας 9: Ο κανόνας 9 των διεθνών κανονισμών αναφέρεται στους στενούς διαύλους. Συγκεκριμένα αναφέρεται στην υποχρέωση τηρήσεως της δεξιάς πλευράς του διαύλου, στον πλου μικρών και ιστιοφόρων πλοίων μέσα σε διαύ-

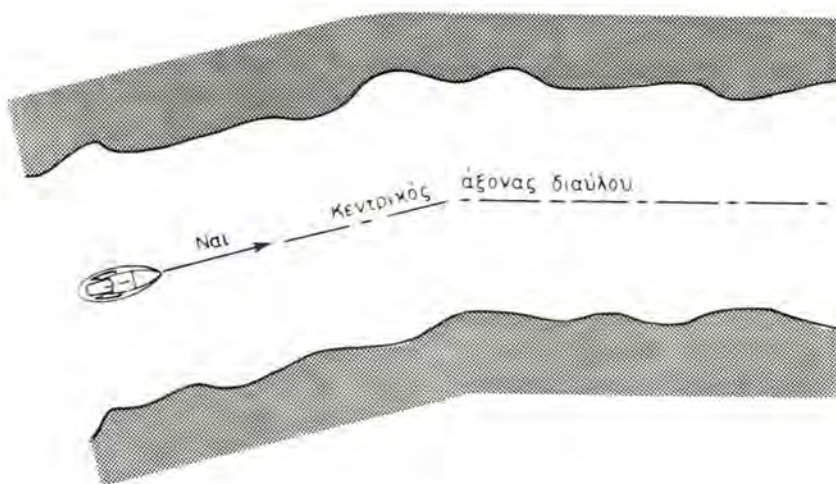
λους, στην αλιεία, στη διασταύρωση πορειών, στα προσπεράσματα, στην προσέγγιση καμπής διαύλου και στην αποφυγή αγκυροβολίας μέσα σε διαύλους.

Ο όρος **στενός δίαυλος** (narrow channel) ή **θαλάσσιος διάδρομος** (fairway) δεν προσδιορίζεται από τους κανονισμούς. Έτσι, δεν είναι εύκολο να αποδοθεί ο όρος με τα ίδια κριτήρια. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι, δεν απαιτείται να έχει ορισμένο ελάχιστο μήκος μια θαλάσσια έκταση ή να έχει σημανθεί στα εξωτερικά της όρια, για να χαρακτηριστεί ως στενός δίαυλος ή θαλάσσιος διάδρομος κατά τους κανονισμούς, ώστε να έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του κανόνα 9. Ο όρος «στενός δίαυλος» αναφέρεται στην περίπτωση που ολόκληρο το πλάτος της θαλάσσιας επιφάνειας του νερού είναι πλεύσιμο, δηλαδή ολόκληρο το πλάτος μεταξύ των δύο πλευρών του διαύλου που οριοθετείται, είτε από τη φυσική διαμόρφωση της ακτής προς τις δύο πλευρές του διαύλου είτε από την ύπαρξη σημαντήρων. Αντίθετα, ο όρος θαλάσσιος διάδρομος, που είναι ταυτόσημος με τον όρο πλεύσιμος διάδρομος, σημαίνει τη θαλάσσια ζώνη ανάμεσα από μία ευρύτερη θαλάσσια επιφάνεια της οποίας το βάθος επιτρέπει τη ναυσιπλοΐα. Σύμφωνα με τη ναυτική πρακτική, θαλάσσια περιοχή χαρακτηρίζεται ως στενός δίαυλος ή θαλάσσιος διάδρομος αν το πλάτος είναι τέτοιο, ώστε όταν ένα πλοίο ακολουθεί τον κεντρικό άξονά της να μην υπάρχει επαρκής χώρος για να πλέει αντίθετα ή να προσπερνά συγχρόνως και άλλο πλοίο. **Τα όρια των διαύλων συνήθως καθορίζονται με τοπικούς κανονισμούς.**

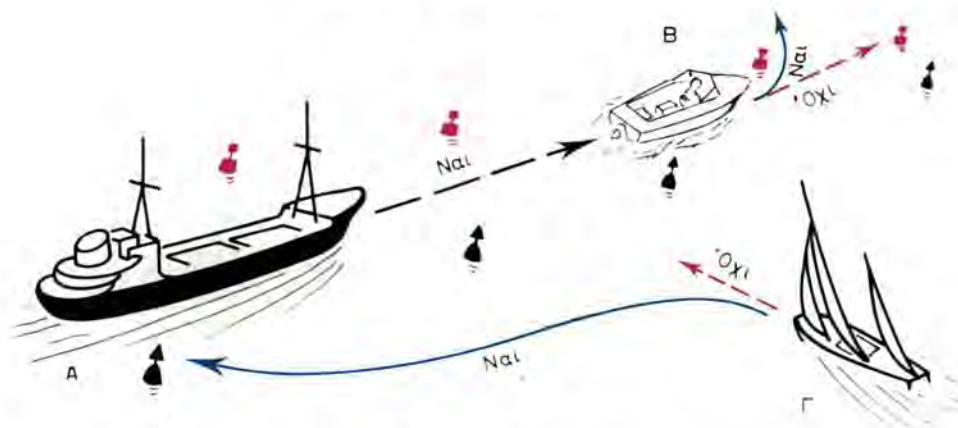
Τήρηση δεξιάς πλευράς. Πλοίο το οποίο πλέει κατά μήκος στενού διαύλου ή θαλάσσιου διαδρόμου πρέπει να τηρείται κοντά στο εξωτερικό όριο του διαύλου ή του θαλάσσιου διαδρόμου, που βρίσκεται προς τη δεξιά πλευρά του, όσο αυτό είναι ασφαλές και πρακτικά κατορθώσιμο **[καν. 9(α)]**. Στο σχήμα 1.12α, αν ο δίαυλος χρησιμοποιείται για δύο κατευθύνσεις, το πλοίο Α πρέπει να τηρείται προς το δεξιό μισό πλάτος του διαύλου και το πλοίο Β που αντιπλέει πρέπει να



Σχήμα 1.12α.
Τήρηση δεξιάς πλευράς διαύλου.



Σχήμα 1.126.
Τήρηση του άξονα του διαύλου.



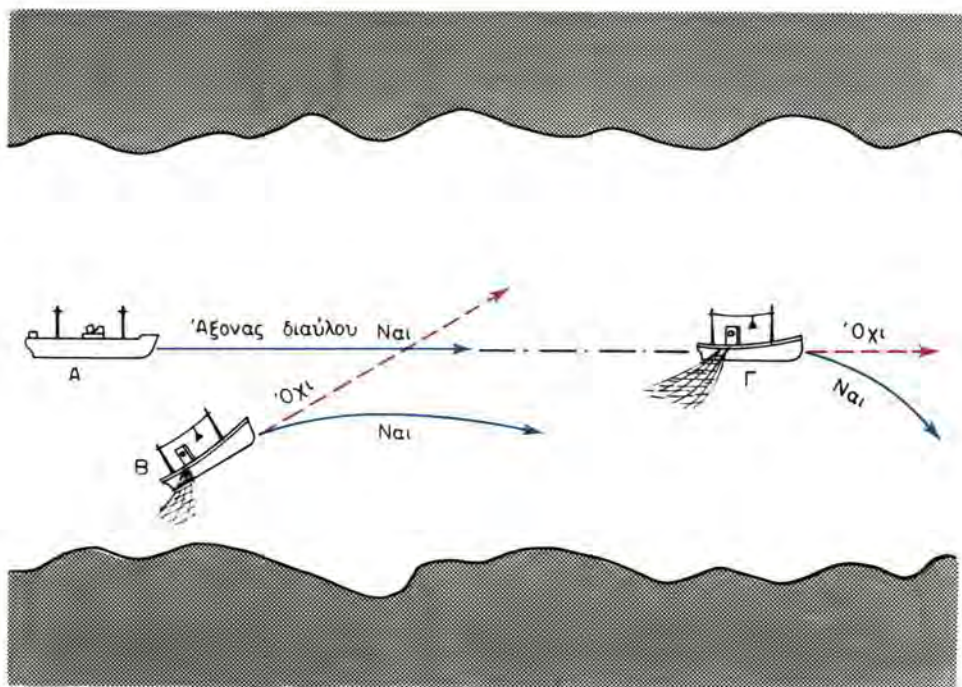
Σχήμα 1.12γ.

Το μικρό μηχανοκίνητο Β και το μικρό ιστιοφόρο Γ δεν πρέπει να παρεμποδίζουν το μεγάλο πλοίο Α, που μπορεί να πλέει με ασφάλεια μόνο κατά τον άξονα του διαύλου.

τηρείται επίσης προς το δεξιό άλλο μισό του διαύλου. Στο σχήμα 1.126, που ο διάυλος είναι μονής κατευθύνσεως, το πλοίο πρέπει να τηρείται πάντοτε κατά τον κεντρικό άξονα του διαύλου.

Μικρά πλοία και ιστιοφόρα. Πλοία με μήκος **μέχρι 20 μέτρα** ή **ιστιοφόρα** ανεξάρτητα από το μήκος τους, δεν πρέπει να παρεμποδίζουν τον διάπλου πλοίου, που μπορεί να πλέει με ασφάλεια μόνο κατά τον άξονα του στενού διαύλου ή του θαλάσσιου διαδρόμου (σχ. 1.12γ) [καν. 9(θ)].

Αλιευτικά. Πλοίο που ασχολείται με την αλιεία πρέπει να μην εμποδίζει τον διάπλου κάθε άλλου πλοίου που ναυσιπλοεί μέσα σε στενό δίαυλο ή θαλάσσιο



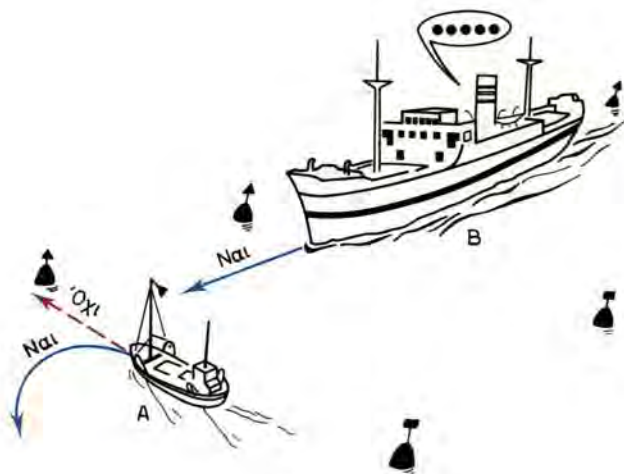
Σχήμα 1.12δ.
Αλιεία μέσα σε διαύλους.

διάδρομο [καν. 9(γ)]. Στο σχήμα 1.12(δ) τ' αλιευτικά Β και Γ, που παρεμβάλλονται στην πορεία του Α, πρέπει να μην παρεμποδίζουν την ελεύθερη διέλευση του Α που κινείται κατά τον άξονα του διαύλου.

Διασταυρώσεις. Πλοίο δεν πρέπει να διασταυρώνει (διασχίζει) κάθετα στενό διάυλο ή θαλάσσιο διάδρομο, γιατί πλέοντας έτσι εμποδίζει τον διάπλου κατά τον άξονα άλλου πλοίου, το οποίο μπορεί να πλέει με ασφάλεια μόνο κατά μήκος του διαύλου ή διαδρόμου του. Το τελευταίο πλοίο μπορεί να κάνει χρήση του ηχητικού **σήματος αμφιβολίας** (5 βραχεία σφυρίγματα τουλάχιστο), αν αμφιβάλλει για τις προθέσεις του πλοίου που διασταυρώνει (διασχίζει) κάθετα το δίαυλο [καν. 9(δ)]. Όπως φαίνεται στο σχήμα 1.12ε το σκάφος Α πρέπει να αποφεύγει την πλεύση κάθετα στο δίαυλο, για να μην εμποδίζει το πλοίο Β. Το πλοίο Β διαμαρτύρεται με 5 βραχεία σφυρίγματα για τον αντικανονικό χειρισμό του Α.

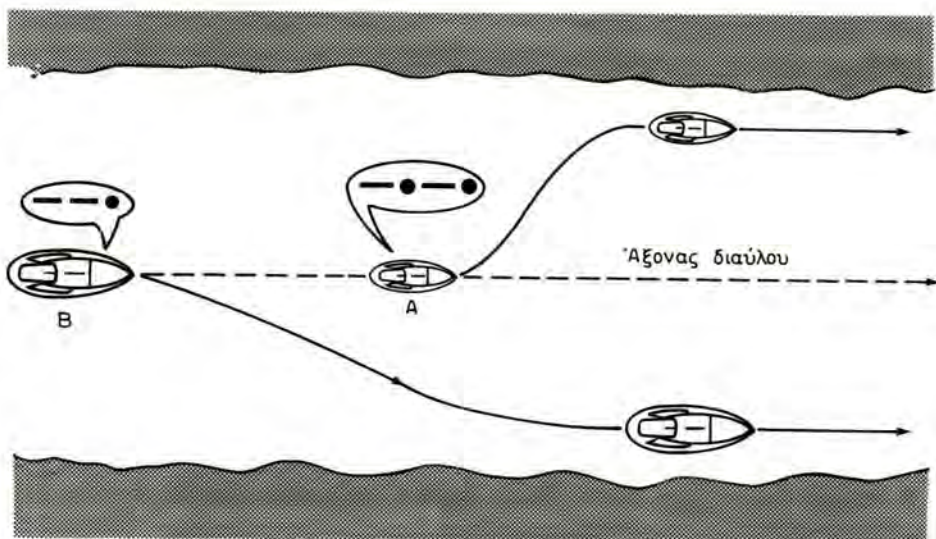
Προσπεράσματα. Σε στενό δίαυλο ή θαλάσσιο διάδρομο το προσπέρασμα μπορεί να γίνει μόνο όταν το καταφθάνόμενο πλοίο χειρίσει κατά τρόπο ώστε να επιτρέψει τη διέλευση του καταφθάνοντος. Το τελευταίο πρέπει να γνωστοποιήσει την πρόθεσή του, εκπέμποντας τα ακόλουθα ηχητικά σήματα [καν. 9(ε)].

- i) Δύο μακρά και ένα βραχύ σφύριγμα, δηλαδή το γράμμα «G» (— — ●) του μορσικού κώδικα, όταν επιθυμεί να προσπεράσει από τη δεξιά



Σχήμα 1.12ε.

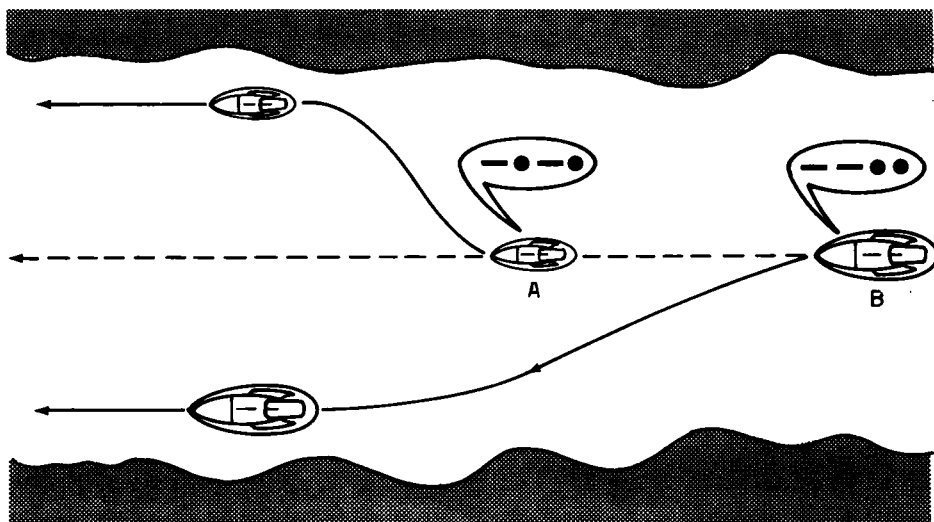
Διασταύρωση πορειών μέσα σε δίαυλο (μηχανοκίνητου με αλιευτικού).



Σχήμα 1.12στ.

Προσπέρασμα από δεξιά σε δίαυλο.

- πλευρά του καταφθάνοντος (σχ. 1.12στ). Το Α αντισημαίνει με 4 σφυρίγματα μακρά και βραχέα εναλλακτικά, δηλαδή το γράμμα «C» του μορσικού κώδικα (— • — •) για να δηλώσει τη συγκατάθεσή του.
- ii) Δύο μακρά και δύο βραχέα σφυρίγματα, δηλ. το γράμμα «Z» (— — • •) του μορσικού κώδικα, όταν επιθυμεί να προσπεράσει από την αριστερή πλευρά του πλοίου που καταφθάνει (σχ. 1.12ζ). Το Α αντισημαίνει με 4

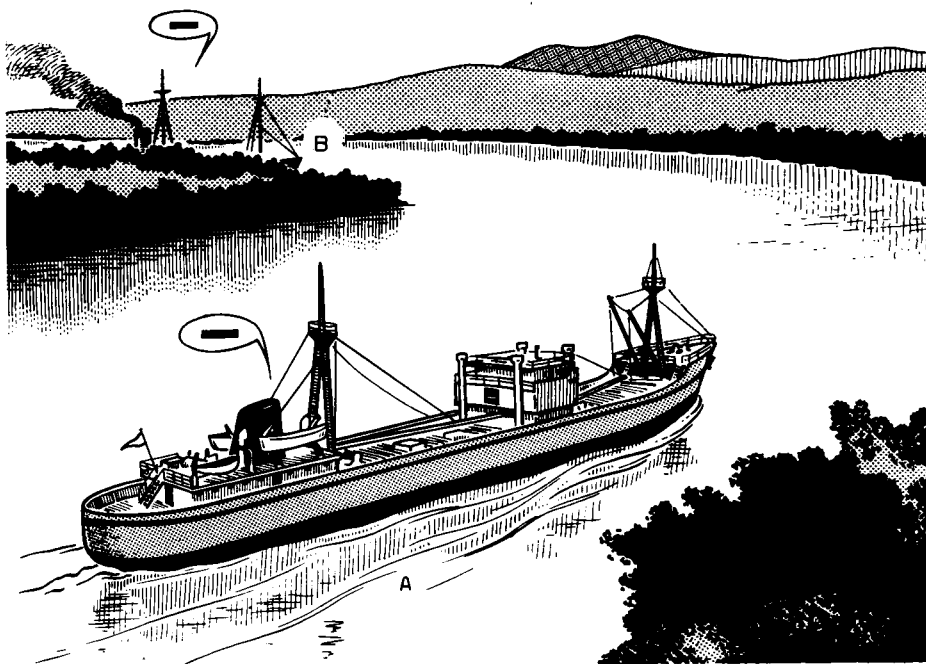


Σχήμα 1.12ζ.
Προσπέρασμα από αριστερά σε δίαυλο.

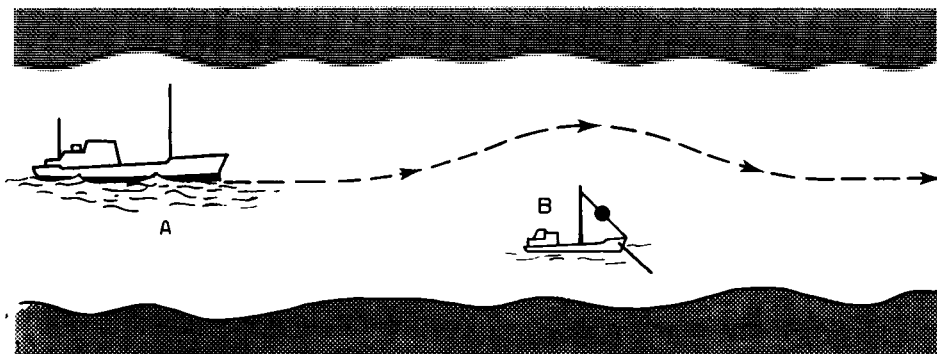
σφυρίγματα μακρά και βραχεία εναλλακτικά, δηλαδή το γράμμα «C» του μορσικού κώδικα (— • — •), για να δηλώσει τη συγκατάθεσή του και πέρνει μέτρα συγχρόνως για να επιτρέψει την ασφαλή προσπέραση. Σε περίπτωση αμφιβολίας μπορεί να εκπέμψει το ηχητικό σήμα αμφιβολίας. Όλα αυτά ισχύουν με την προϋπόθεση ότι το **καταφθάνον πλοίο οφείλει να φυλάσσει το καταφθάνόμενο** και μέσα σε στενούς διαύλους (βλέπε και παρακάτω).

Καμπή διαύλου. Πλοίο που προσεγγίζει σε καμπή ή περιοχή στενού διαύλου ή θαλάσσιου διαδρόμου, πέρα από την οποία μπορεί να κρύβονται άλλα πλοία από κάποιο εμπόδιο που παρεμβάλλεται, πρέπει να πλέει με ιδιαίτερη ετοιμότητα και προσοχή και να εκπέμψει ένα μακρό σφύριγμα, δηλαδή το γράμμα «T» (—) του μορσικού κώδικα [καν. 9(στ)]. Στο σχήμα 1.12η το πλοίο A πλησιάζοντας την καμπή οφείλει να εκπέμψει ένα μακρό σφύριγμα και να τηρήσει τη δεξιά πλευρά του διαύλου. Το πλοίο B οφείλει να αντιστημάνει αμέσως μετά το άκουσμα ενός μακρού σφυρίγματος.

Αγκυροβολία. Οποιοδήποτε πλοίο υποχρεούται να αποφεύγει να αγκυροβολεί μέσα σε στενό δίαυλο, εφόσον βέβαια οι συνθήκες της περιπτώσεως το επιτρέπουν [καν. 9(ζ)]. Τα πλοία πρέπει ν' αποφεύγουν να αγκυροβολούν μέσα σε στενούς διαύλους κατά τρόπο που να εμποδίζουν αυτά που πλέουν κατά τον άξονα του διαύλου. Όπως φαίνεται στο σχήμα 1.12θ το πλοίο B έχει αγκυροβολήσει σε σημείο που δεν επιτρέπεται. Παρόλα αυτά το A οφείλει να το προφυλάξει. Το πλοίο B μολονότι έχει αγκυροβολήσει σε μη επιτρεπόμενη περιοχή είναι υποχρεωμένο να φέρει τους φανούς ή σχήματα του αγκυροβολημένου.



Σχήμα 1.12η.
Ηχητικά σήματα σε καμπή διαύλου.



Σχήμα 1.12θ.
Απαγόρευση αγκυροβολίας μέσα σε δίαυλο.

1.13 Συστήματα διαχωρισμού κυκλοφορίας.

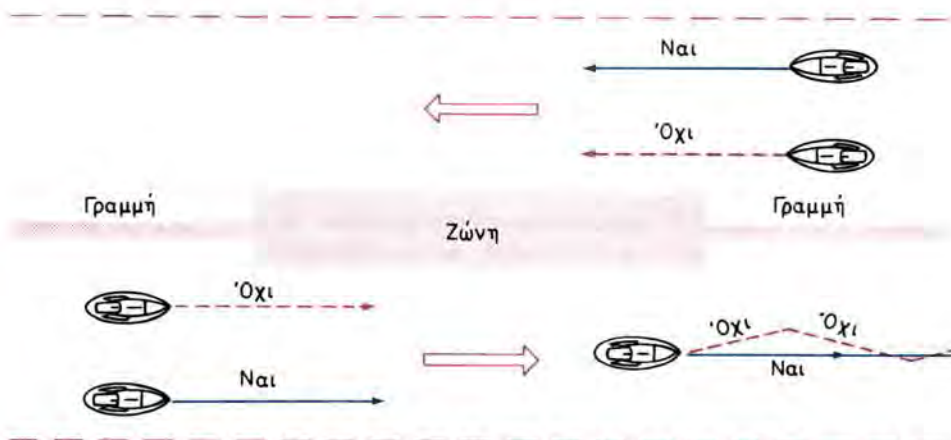
Κανόνας 10: Για την αποσυμφόρηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας σε περιοχές συγκλίνουσας ναυτιλιακής κινήσεως έχουν καθιερωθεί διεθνώς **συστήματα διαχωρισμού της κυκλοφορίας (traffic separation schemes)**. Πιο συγκεκριμένα,

με τα συστήματα αυτά επιδιώκεται ο περιορισμός ναυτικών ατυχημάτων (συγκρούσεων και προσaráξεων στις περιοχές εκείνες) (βλέπε κεφ. 2). Η διαγωγή των πλοίων μέσα στα συστήματα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας και η **υποχρεωτική συμμόρφωση** αυτών, προβλέπεται από τον **κανόνα 10 των ΔΚΑΣ** για τον οποίο γίνεται λόγος στη συνέχεια. Εφιστάται δε η προσοχή των ναυτιλομένων για την **έγκαιρη ενημέρωσή τους** σε περιοχές της υδρογείου όπου έχουν γίνει αποδεκτά τέτοια συστήματα, ώστε να συμμορφώνονται ανάλογα.

Ο κανόνας αυτός **εφαρμόζεται** στα συστήματα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας (traffic separation schemes) που έχουν υιοθετηθεί από τον IMO. Δεν απαλλάσσει δε οποιοδήποτε πλοίο από την υποχρέωσή του που πηγάζει από οποιοδήποτε άλλο κανόνα **[καν. 10(α)]**.

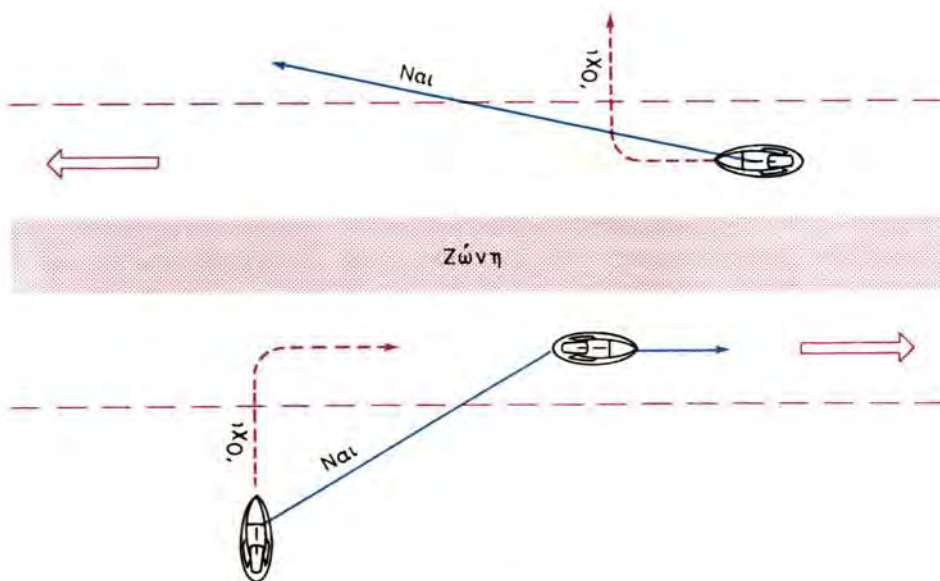
Κάθε πλοίο που χρησιμοποιεί συστήματα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας πρέπει **[καν. 10(β)]**:

- i) Να πλέει μέσα στην αντίστοιχη λωρίδα κυκλοφορίας πάνω στη γενική κατεύθυνση της κυκλοφοριακής ροής για τη λωρίδα αυτή (σχ. 1.13α).
- ii) Να τηρείται κατά το δυνατό μακριά από τη γραμμή διαχωρισμού της κυκλοφορίας ή τη ζώνη διαχωρισμού (σχ. 1.13α). Με αυτή την πρακτική, το ρεύμα των πλοίων που αντιπλέουν και στις δύο αντίθετες λωρίδες κυκλοφορίας απέχει μεγαλύτερη απόσταση. Έτσι, με βεβαιότητα δεν υπάρχει κίνδυνος συναντήσεως των πλοίων. Επίσης, μέσα στη λωρίδα κυκλοφορίας, τα πλοία πρέπει να τηρούν σταθερή πορεία, γιατί παρεκκλίσεις από αυτήν ενδεχομένως να προκαλέσουν σύγχυση ως προς τις προθέσεις.
- iii) Να εισέρχεται και να εξέρχεται από μια λωρίδα κυκλοφορίας στα δύο ακραία σημεία της. Όταν όμως εισέρχεται και εξέρχεται από την πλευρά, αυτό πρέπει να γίνεται με τη μικρότερη πρακτικά γωνία, σχετικά με



Σχήμα 1.13α.

Τήρηση μακριά από τη γραμμή ή ζώνη διαχωρισμού.

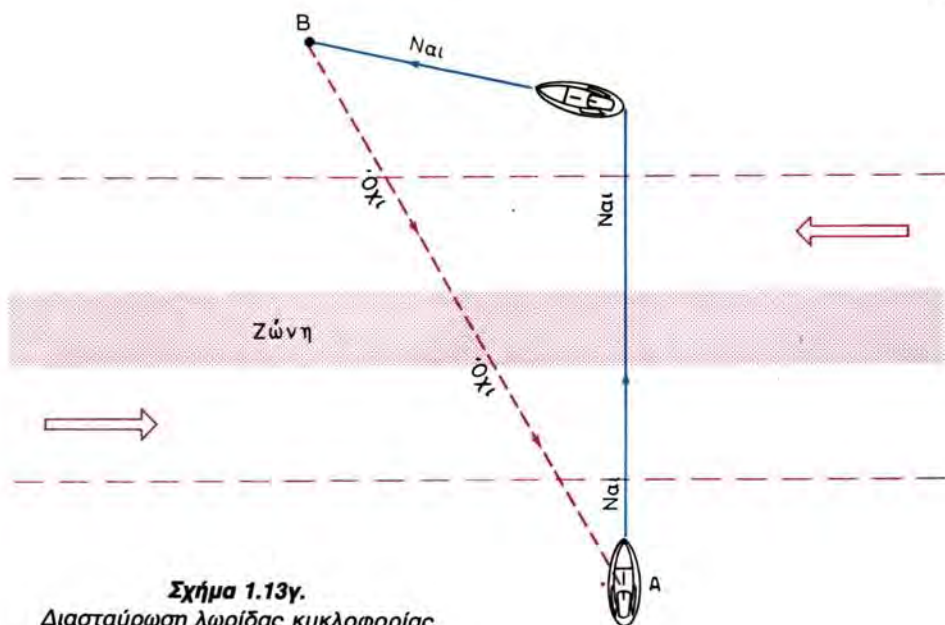
**Σχήμα 1.13β.**

Είσοδος - έξοδος στο σύστημα με όσο γίνεται πρακτικά μικρή γωνία.

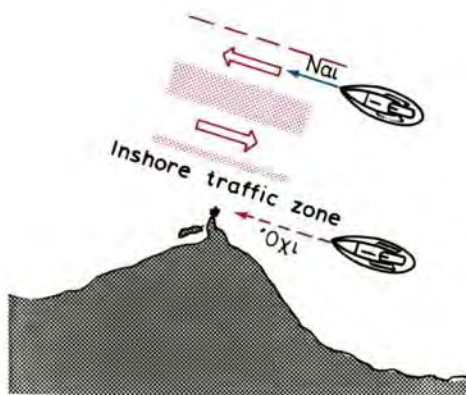
τη γενική κατεύθυνση της κυκλοφοριακής ροής (σχ. 1.13β). Δηλαδή τα πλοία που αναγκάζονται να εισέλθουν ή να εξέλθουν από την πλευρά του συστήματος και όχι από τα τερματικά σημεία (άκρα) πρέπει να εισέρχονται και να εξέρχονται με τη μικρότερη δυνατή γωνία, σχετικά με την κατεύθυνση της κυκλοφοριακής ροής και όχι κάθετα.

Διασταύρωση. Κάθε πλοίο πρέπει να αποφεύγει, όσο είναι δυνατό, να διασταυρώνει - διασχίζει τις λωρίδες κυκλοφορίας. Αν όμως υποχρεώνεται να ενεργήσει με αυτόν τον τρόπο πρέπει να τις διασταυρώνει (διασχίζει) με πορεία όσο είναι πρακτικά δυνατό κατά ορθές γωνίες, σχετικά με τη γενική κατεύθυνση της κυκλοφοριακής ροής [καν. 10(γ)]. Στο σχήμα 1.13γ το πλοίο πρέπει να αποφεύγει να διασταυρώνει το σύστημα κυκλοφορίας για να πλεύσει από το σημείο Α στο σημείο Β. Εφόσον όμως διασταυρώνει το σύστημα, πρέπει να το διασταυρώνει το δυνατό συντομότερο, ακολουθώντας κατά το δυνατό πορεία κάθετη προς την κατεύθυνση της κυκλοφοριακής ροής.

Ζώνες παράκτιας κυκλοφορίας. Γενικά, ζώνη παράκτιας κυκλοφορίας δεν πρέπει να χρησιμοποιείται από τη διερχόμενη γενική κυκλοφορία, εφόσον με ασφάλεια μπορεί να χρησιμοποιείται η κατάλληλη λωρίδα κυκλοφορίας μέσα στο γειτονικό σύστημα διαχωρισμού της κυκλοφορίας. Εξαιρούνται από τον περιορισμό αυτό, πλοία μήκους μικρότερου των 20 m, ιστιοφόρα και αλιευτικά, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιούν τις ζώνες παράκτιας κυκλοφορίας. Επίσης, τα πλοία έχουν τη δυνατότητα χρησιμοποίησης των ζωνών παράκτιας κυκλοφορίας όταν βρίσκονται «εν πλω» σε τελική ή αρχική πορεία προς ή από λιμάνι, εγκατάσταση ή κατασκευή έξω από ακτές, πλοηγικό σταθμό, ή οποιοδή-



Σχήμα 1.13γ.
Διασταύρωση λωρίδας κυκλοφορίας
κατά ορθές περίπου γωνίες.

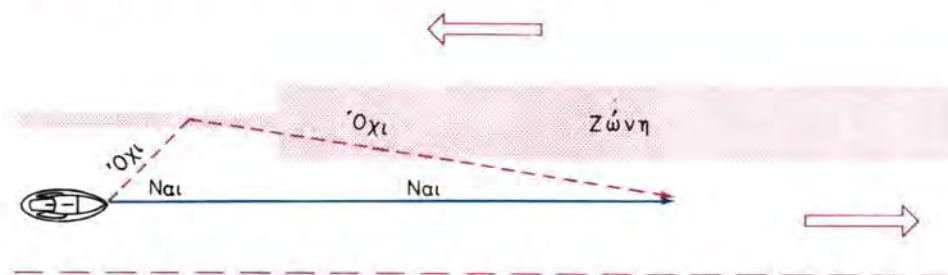


Σχήμα 1.13δ.
Αποφυγή χρησιμοποίησης παράκτιας
ζώνης κυκλοφορίας.

ποτε άλλο μέρος που βρίσκεται μέσα σε ζώνη παράκτιας κυκλοφορίας, ή για ν' αποφύγουν άμεσο κίνδυνο (σχ. 1.13δ) **[καν. 10δ (i) και (ii)]**.

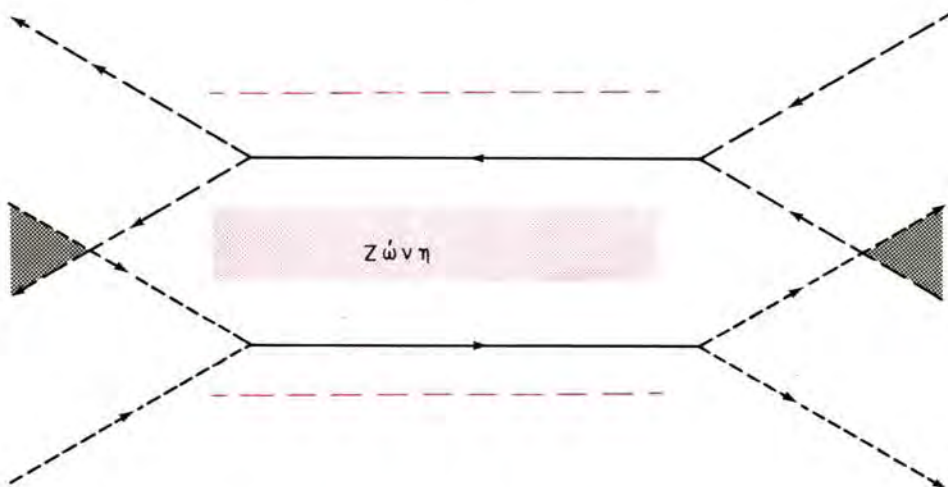
Περιπτώσεις κινδύνου και αλιείας. Κάτω από κανονικές συνθήκες κανένα πλοίο δεν μπορεί να εισέρχεται μέσα σε ζώνη διαχωρισμού, ή να διασχίζει γραμμή διαχωρισμού, εκτός αν πρόκειται **[καν. 10(ε)]**:

- i) Για περιπτώσεις ανάγκης, για να αποφύγει άμεσο κίνδυνο, και
- ii) ν' ασχοληθεί με την αλιεία μέσα σε ζώνη διαχωρισμού. Βέβαια, από την απαγόρευση αυτή εξαιρούνται τα πλοία που πρόκειται να διασχίσουν ή να εισέλθουν - εξέλθουν από λωρίδα κυκλοφορίας (σχ. 1.13ε).



Σχήμα 1.13ε.

Τα πλοία δεν πρέπει να διασχίζουν τη γραμμή ή τη διαχωριστική ζώνη, γιατί προκαλούν σύγχυση στα άλλα πλοία.

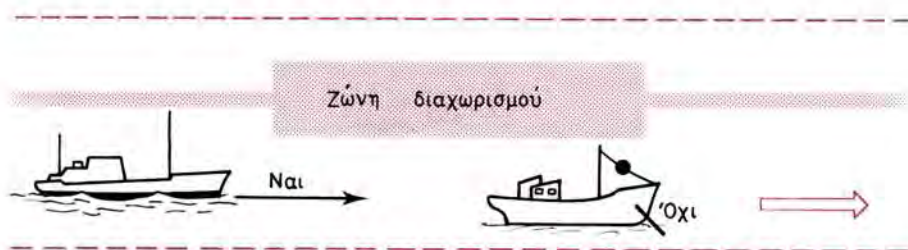


Σχήμα 1.13στ.

Πλους κοντά στα άκρα του συστήματος.

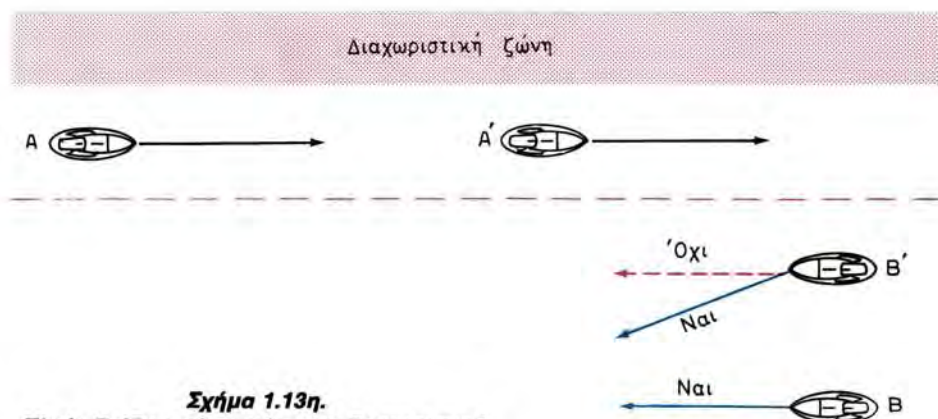
Πλους κοντά στα άκρα του συστήματος. Κάθε πλοίο που ναυσιπλοεί σε περιοχές κοντά στα άκρα του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας πρέπει να πλέει με ιδιαίτερη προσοχή **[καν. 10(στ)]**. Πράγματι απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή όταν πλέουμε στα δύο τερματικά σημεία, γιατί, όταν πλησιάζουμε την είσοδο ή απομακρυνόμαστε από την έξοδο, υπάρχουν περιοχές που εμπλέκονται οι πορείες των πλοίων που βγήκαν από το σύστημα, με τις πορείες των πλοίων που προσεγγίζουν το σύστημα. Στο σχήμα 1.13στ οι περιοχές αυτές είναι οι δύο σκιασμένες στα άκρα.

Αγκυροβολία. Κάθε πλοίο πρέπει, όσο είναι πρακτικά δυνατό, να αποφύγει την αγκυροβολία του μέσα σε σύστημα διαχωρισμού της κυκλοφορίας, ή μέσα σε περιοχές κοντά στα τερματικά σημεία του **[καν. 10(ζ)]** (σχ. 1.13ζ).



Σχήμα 1.13ζ.

Τα πλοία πρέπει να αποφεύγουν να αγκυροβολούν μέσα στο σύστημα διαχωρισμού της κυκλοφορίας ή σε περιοχή κοντά στα άκρα του συστήματος.



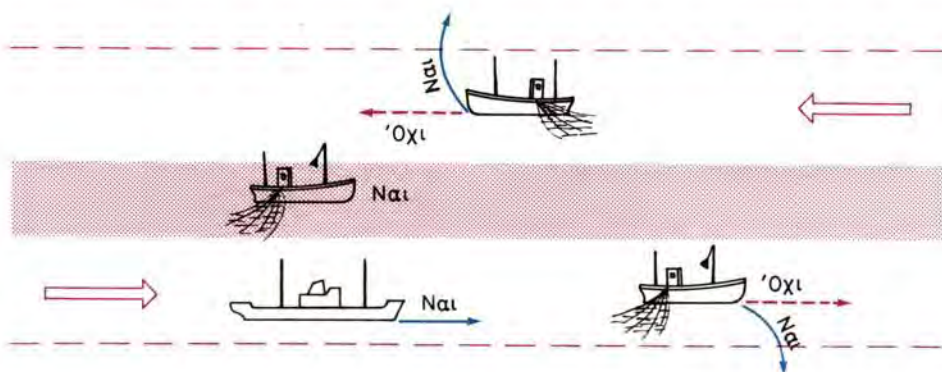
Σχήμα 1.13η.

Πλοίο Β έξω από το σύστημα διαχωρισμού.

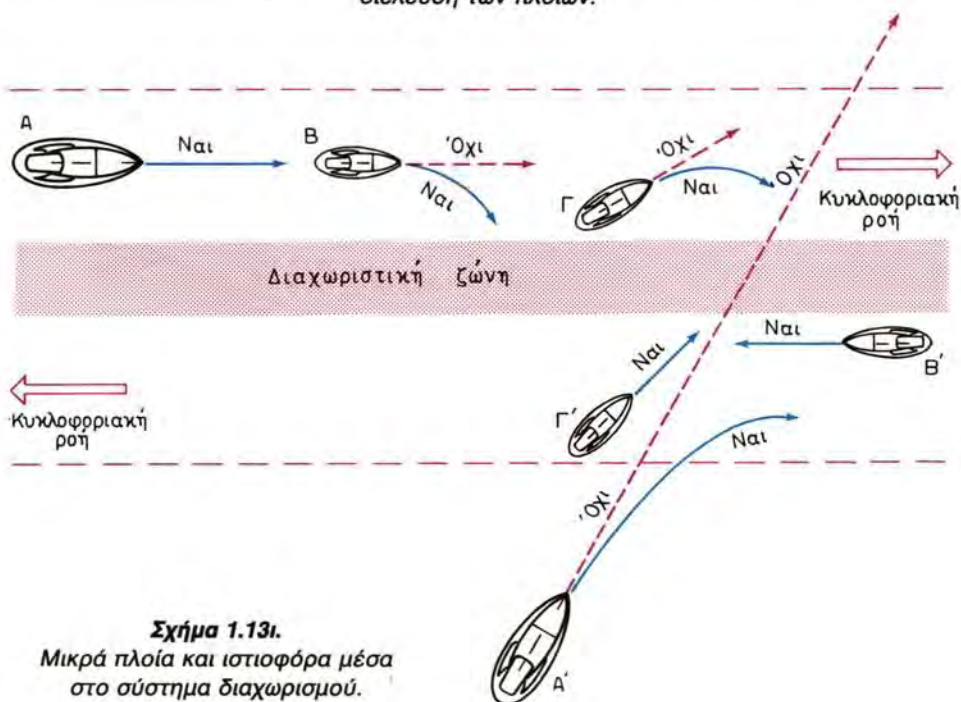
Μη χρησιμοποίηση συστήματος. Κάθε πλοίο που δεν χρησιμοποιεί κάποιο σύστημα διαχωρισμού της κυκλοφορίας πρέπει να το αποφεύγει τηρώντας όσο είναι πρακτικά δυνατό ευρύτερα περιθώρια **[καν. 10(η)]**. Στο σχήμα 1.13η το πλοίο Β που είναι έξω από το σύστημα πρέπει να τηρείται ανοικτά από τα όρια του συστήματος, δηλαδή να τηρείται στη θέση Β και όχι στη θέση Β'. Αν όμως βρεθεί στη θέση Β' δεν πρέπει να τηρεί πορεία παράλληλη προς την κατεύθυνση του διαύλου, αλλά αποκλίνουσα.

Αλιεία. Πλοίο που ασχολείται με την αλιεία δεν πρέπει να εμποδίζει τον διάπλου άλλου πλοίου που ακολουθεί λωρίδα κυκλοφορίας **[καν. 10(θ)]** (σχ. 1.13θ).

Μικρά πλοία και ιστιοφόρα. Τα πλοία με μήκος μικρότερο από 20 m ή τα ιστιοφόρα οποιουδήποτε μήκους δεν πρέπει να εμποδίζουν τον ασφαλή διάπλου των μηχανοκινήτων πλοίων που ακολουθούν την κυκλοφοριακή ροή σε κάποια λωρίδα **[καν. 10(ι)]**. Στο σχήμα 1.13ι, εφόσον το Α πλέει προς την

**Σχήμα 1.130.**

Τα πλοία που ασχολούνται με την αλιεία δεν πρέπει να παρεμποδίζουν την ελεύθερη διέλευση των πλοίων.

**Σχήμα 1.131.**

Μικρά πλοία και ιστιοφόρα μέσα στο σύστημα διαχωρισμού.

κατεύθυνση της κυκλοφοριακής ροής (πάνω λωρίδα), τότε τα μικρά σκάφη Β και Γ δεν πρέπει να εμποδίζουν το πλοίο Α, που σημαίνει ότι αυτά οφείλουν να απομακρυνθούν από την πορεία του. Αν όμως το πλοίο Α στη θέση Α' (κάτω λωρίδα) διασταυρώνει το δίαυλο, τότε αυτό οφείλει να φυλάξει το Β' και το Γ', σύμφωνα με τους γενικούς κανόνες αποφυγής συγκρούσεως. Αυτό σημαίνει

ότι το Α΄ θα χειρίσει για την αποφυγή της συγκρούσεως, ενώ το Β΄ και το Γ΄ θα συνεχίσουν για την περίπτωση αυτή τις πορείες τους.

Πλοία περιορισμένης ικανότητας χειρισμών. Κάθε πλοίο περιορισμένης ικανότητας χειρισμών όταν ασχολείται σε επιχείρηση για τη συντήρηση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας, καθώς και για πόντιση, επισκευή ή ανέλκυση υποβρυχίου καλωδίου, σ΄ ένα σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, **εξαιρείται** από τη συμμόρφωση προς τις διατάξεις του κανόνα 10, όσο είναι αναγκαίο για να τελειώσει την επιχείρηση **[καν. 10(ια) και 10(ιβ)].**

1.14 Διαγωγή πλοίων «εν όψει αλλήλων».

Κανόνες 11-18: Σύμφωνα με τον **κανόνα 11**, όσα αναφέρονται στο τμήμα II του μέρους Β΄ των ΔΚΑΣ αφορούν αποκλειστικά στους χειρισμούς αποφυγής συγκρούσεως μεταξύ πλοίων που βρίσκονται «εν όψει αλλήλων», δηλαδή **το ένα μπορεί να γίνει οπτικά αντιληπτό από το άλλο.** Με άλλα λόγια, οι κανόνες του τμήματος αυτού (11-18) δεν εφαρμόζονται σε πλοίο που εντοπίζει άλλο μόνο με το radar και βεβαιώνεται ότι υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως, αν το άλλο πλοίο δεν μπορεί να γίνει οπτικά αντιληπτό. Δεν φαίνεται να ευσταθεί δικαιολογία για τη μη συμμόρφωση προς τους κανόνες αυτούς αν προκύψει ότι η αδυναμία να γίνει οπτικά αντιληπτό το άλλο πλοίο οφειλόταν σε κακή οπτική παρατήρηση. Στη πράξη βέβαια συμβαίνει τα δύο πλοία να μην γίνουν συγχρόνως ορατά από τις γέφυρές τους, έστω και αν ακόμη αυτά τηρούν αποτελεσματική φυλακή οπτήρα. Στη διαφοροποίηση αυτή συμβάλλουν ορισμένοι παράγοντες, όπως είναι η διαφορά φωτιστικής εντάσεως των φανών ναυσιπλοΐας, το στρώμα της ομίχλης που πιθανό να καλύπτει τη γέφυρα του ενός πλοίου αλλά όχι και τους εφίστιους φανούς του κλπ. Εδώ κάθε πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τον κανόνα που αποκλειστικά αφορά τη δική του περίπτωση. Αυτό σημαίνει ότι, εφόσον εμείς βλέπομε το άλλο πλοίο, θα εφαρμόσομε τους κανόνες του τμήματος II που αφορούν τη «διαγωγή πλοίων εν όψει αλλήλων», θεωρώντας συγχρόνως ότι και το άλλο πλοίο μας βλέπει, οπότε και υπόκειται στις ίδιες υποχρεώσεις. Το περιεχόμενο των κανόνων 11-18, τμήματος II, μέρους Β΄ των ΔΚΑΣ είναι:

Διαγωγή πλοίων «εν όψει αλλήλων» (μέρος Β΄ - τμήμα II)	- εφαρμογή	καν. 11
	- ιστιοφόρα πλοία	καν. 12
	- προσπέρασμα	καν. 13
	- περίπτωση αντιθέτων πορειών	καν. 14
	- διασταύρωση πορειών	καν. 15
	- χειρισμός υπόχρεου πλοίου	καν. 16
	- χειρισμός φυλασσόμενου πλοίου	καν. 17
	- ευθύνες μεταξύ πλοίων	καν. 18

1.15 Ιστιοφόρα πλοία.

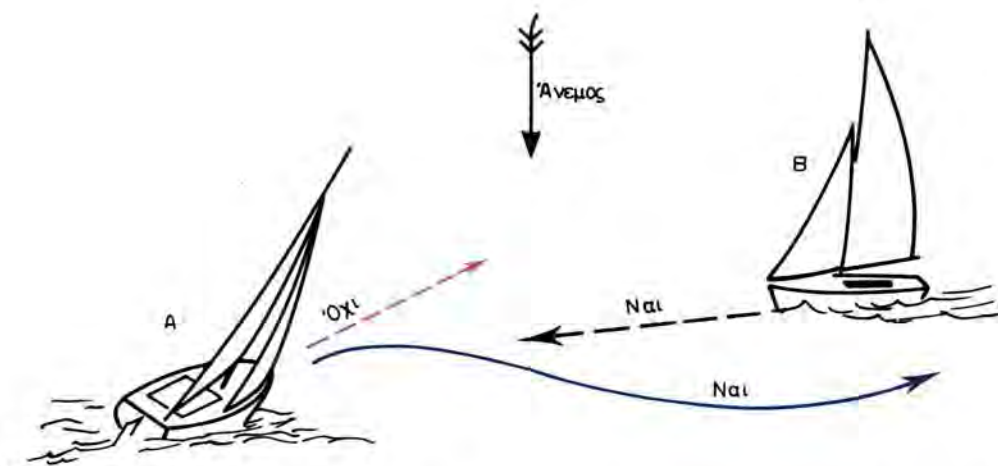
Κανόνας 12: Όταν δύο ιστιοφόρα πλησιάζουν μεταξύ τους τόσο, ώστε να υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως, το ένα από αυτά οφείλει να απομακρύνεται

από την πορεία του άλλου [καν. 12(α)]. Διακρίνονται οι ακόλουθες τρεις περιπτώσεις:

- i) Όταν τα δύο ιστιοφόρα **δέχονται τον άνεμο από διαφορετική πλευρά**, εκείνο που δέχεται τον άνεμο από την αριστερή πλευρά οφείλει να απομακρύνεται από την πορεία του άλλου (σχ. 1.15α). Στο σχήμα το ιστιοφόρο Α οφείλει να χειρίσει τα πανιά έτσι, ώστε να στρέψει δεξιά και να περάσει από την πρύμνη του Β. Το πλοίο Β θα τηρήσει σταθερή πορεία και ταχύτητα.
- ii) Όταν τα δύο ιστιοφόρα **δέχονται τον άνεμο από την ίδια πλευρά**, το προσήνεμο (σοφράνο) οφείλει να φυλάσσει το υπήνεμο (σταβέντο), δηλαδή να απομακρύνεται από την πορεία του υπήνεμου (σχ. 1.15β). Στο σχήμα τα δύο ιστιοφόρα αρμενίζουν με τον άνεμο από την ίδια πλευρά (Α προσήνεμο, Β υπήνεμο). Το Α φυλάσσει το Β. Το Β θα τηρήσει σταθερή πορεία και ταχύτητα.
- iii) **Περίπτωση αμφιβολίας**. Αν ένα ιστιοφόρο με τον άνεμο από την αριστερή πλευρά αντιληφθεί άλλο ιστιοφόρο προσήνεμα και αδυνατεί να διαπιστώσει με βεβαιότητα, αν το άλλο πλοίο δέχεται τον άνεμο από την αριστερή ή δεξιά πλευρά, οφείλει να φυλάσσει το άλλο πλοίο.

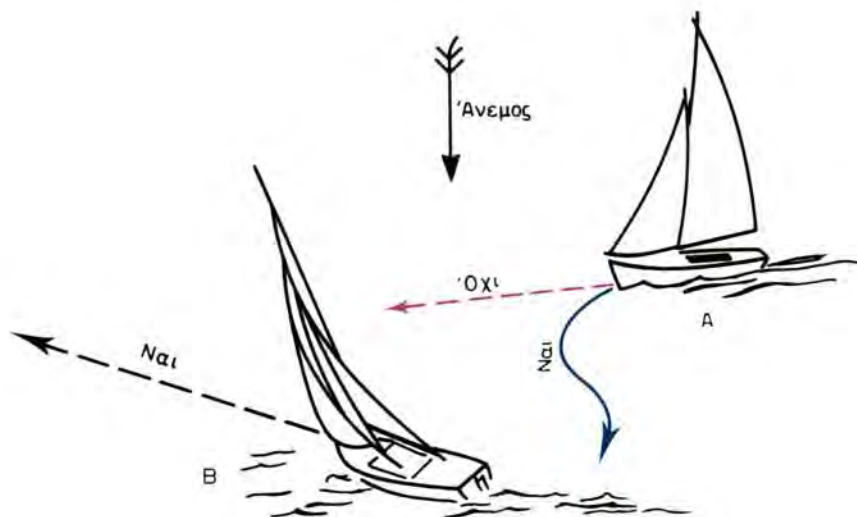
Σύμφωνα με την **παράγραφο θ' του κανόνα 12, προσήνεμη πλευρά** (σοφράνο) θεωρείται, κατά τον κανόνα αυτό, ότι είναι η αντίθετη προς εκείνη που φέρεται το κύριο ιστίο, ή στην περίπτωση πλοίου με τετραγωνικά ιστία (σταυρωτά πανιά), η αντίθετη προς εκείνη που φέρεται το μεγαλύτερο ιστίο.

Οι υποχρεώσεις του κανόνα 12, **εφαρμόζονται μόνο μεταξύ ιστιοφόρων πλοίων**. Το ιστιοφόρο που δέχεται τον άνεμο από τη δεξιά πλευρά και έχει ιστιοφόρα από τη δεξιά πλευρά, θα συνεχίσει τον πλου του τηρώντας σταθερή πορεία και ταχύτητα (σχ. 1.15γ). Το ιστιοφόρο, που είναι υποχρεωμένο να χειρίσει,



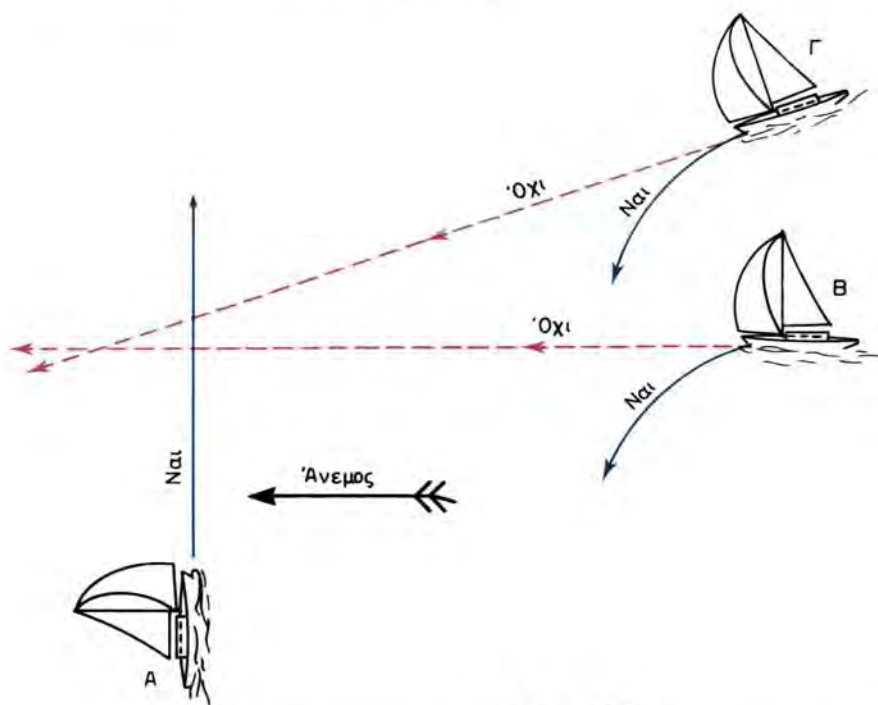
Σχήμα 1.15α.

Διασταύρωση πορειών ιστιοφόρων πλοίων με τον άνεμο από διαφορετικές πλευρές (Α από αριστερά, Β από δεξιά).



Σχήμα 1.156.

Διασταύρωση πορειών ιστιοφόρων με τον άνεμο από την ίδια πλευρά (Α προσήνεμο, Β υπήνεμο).



Σχήμα 1.15γ.

Το Α θα συνεχίσει την πορεία και ταχύτητά του. Το Β και το Γ είναι προσήνεμο και οφείλουν να φυλάξουν το Α.

οφείλει όπως και στα μηχανοκίνητα, να *χειρίσει έγκαιρα και με μεγάλη, όσο είναι δυνατό, μεταβολή της πορείας ή της ταχύτητας*, για να αποφύγει την επικίνδυνη προσέγγιση με το άλλο.

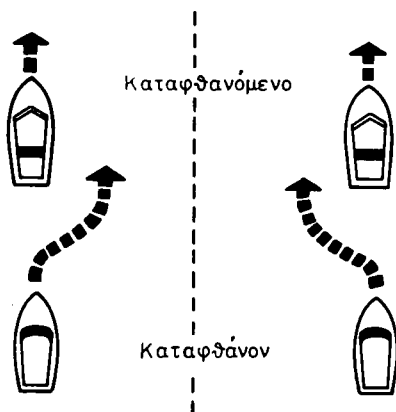
Το ιστιοφόρο που δεν είναι υποχρεωμένο να χειρίσει, οφείλει να τηρήσει **σταθερή πορεία και ταχύτητα** [καν. 17α(i)].

Το κείμενο του κανόνα 12 δεν αναφέρει τίποτα για την *πλευση της ουριοδρομίας*, που ρητά ανέφεραν οι προηγούμενοι κανονισμοί του 1960. Κατά συνέπεια, πρέπει να δεχθούμε ότι οι νέοι κανονισμοί δεν δέχονται ότι υπάρχει ιδανική κατεύθυνση του ανέμου από την πρύμνη του πλοίου. Στην περίπτωση αυτή της συναντήσεως των ιστιοφόρων είναι φανερό ότι, αν το άλλο ιστιοφόρο, που είναι στη δεξιά του πλευρά (αυτού που ουριοδρομεί), δέχεται τον άνεμο σαφώς από την αριστερή πλευρά, τότε το άλλο θα φυλάξει το ιστιοφόρο που ουριοδρομεί [καν. 12α(i)]. Αν όμως το άλλο, που είναι προς την αριστερή πλευρά (εκείνου που ουριοδρομεί) δέχεται τον άνεμο σαφώς από τη δεξιά πλευρά, τότε είναι βέβαιο ότι το άλλο οφείλει να τηρήσει σταθερή πορεία και ταχύτητα. Στην περίπτωση αυτή το πλοίο που ουριοδρομεί, έχοντας αμφιβολία αν έχει τον άνεμο από την αριστερή ή δεξιά πλευρά, θα πρέπει να θεωρήσει ότι δέχεται τον άνεμο από την αριστερή πλευρά και να χειρίσει, γιατί με βεβαιότητα γνωρίζει ότι το άλλο που δέχεται τον άνεμο από δεξιά δε θα χειρίσει. Τέλος, αν το ιστιοφόρο που ουριοδρομεί είναι **καταφθάνον**, **θα φυλάξει το άλλο ιστιοφόρο που είναι καταφθανόμενο** (βλέπε επόμενη παράγραφο).

Κατά τις συναντήσεις ενός ιστιοφόρου με άλλες κατηγορίες πλοίων δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις του κανόνα 12, όπως θα δούμε παρακάτω, αλλά οι ειδικές διατάξεις του κανόνα 18 των ΔΚΑΣ που ισχύουν για κάθε κατηγορία πλοίου ή κατάσταση πλου.

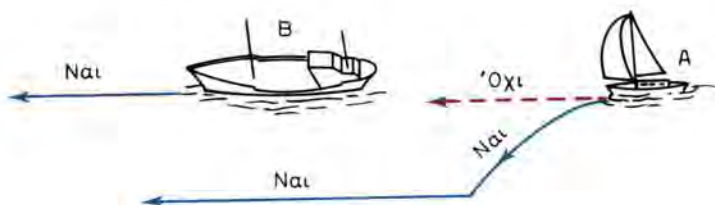
1.16 Προσπέρασμα.

Κανόνας 13: Κάθε πλοίο που **καταφθάνει** άλλο, οφείλει να απομακρύνεται από την πορεία του **καταφθανόμενου** (σχ. 1.16α) [**καν. 13(α)**]. Στην περίπτωση του σχήματος αυτού, το καταφθάνον κατάπρυμα έχει δύο δυνατότητες χειρι-



Σχήμα 1.16α.

Το καταφθάνον φυλάει το καταφθανόμενο.



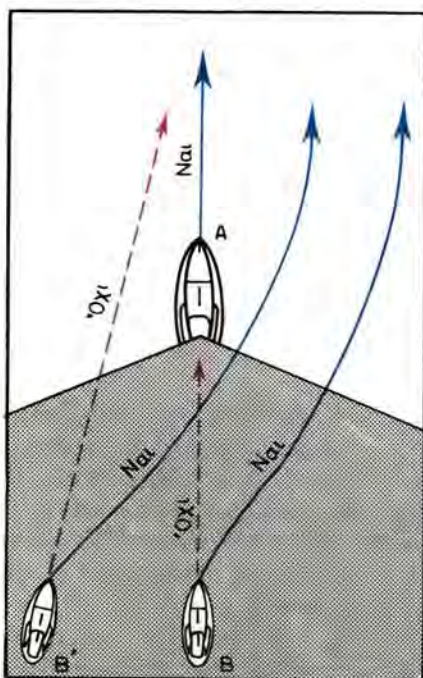
Σχήμα 1.16β.

Το ιστιοφόρο Α που είναι καταφθάνον οφείλει να φυλάξει το μηχανοκίνητο Β, που είναι καταφθάνόμενο.

σμού: να το προσπεράσει από δεξιά (αριστερή εικόνα), ή να το προσπεράσει απ' αριστερά (δεξιά εικόνα). Σύμφωνα με αυτό, το καταφθάνον πλοίο οφείλει να φυλάξει το καταφθάνόμενο, ανεξάρτητα αν το ένα ή και τα δύο πλοία είναι μηχανοκίνητα ή ιστιοφόρα. Στο σχήμα 1.16β, το ιστιοφόρο οφείλει να χειρίσει ενώ το μηχανοκίνητο οφείλει να τηρήσει σταθερή πορεία και ταχύτητα. Επίσης, το καταφθάνον πρέπει να φυλάσσει το καταφθάνόμενο, ανεξάρτητα αν είναι ακυβέρνητο, ή περιορισμένης ικανότητας χειρισμών ή ασχολείται με την αλιεία. Η υποχρέωση χειρισμού του καταφθάνοντος υπάρχει, όταν αυτό πλησιάζει το προπορευόμενο με σταθερή γωνία. Στην περίπτωση αυτή δημιουργείται κίνδυνος συγκρούσεως.

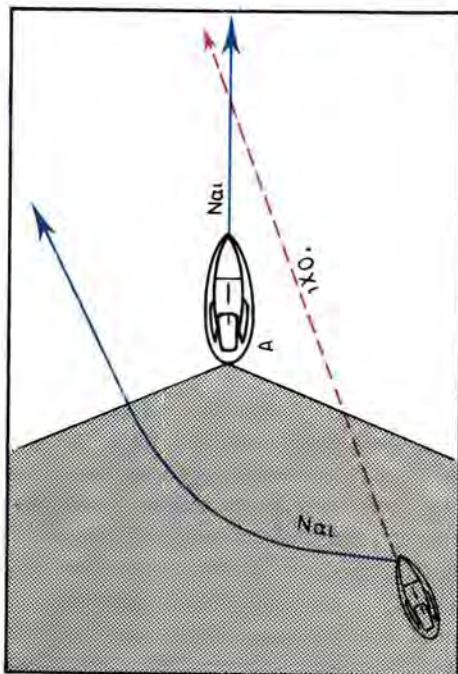
Ο συνηθισμένος χειρισμός του πλοίου που καταφθάνει, όταν αυτό είναι κοντά στο διαμήκη άξονα του καταφθάνόμενου, είναι η προς τα **δεξιά μεταβολή της πορείας**, για να περάσει σε απόσταση ασφάλειας από το καταφθάνόμενο, υπό την προϋπόθεση βέβαια ότι οι σχετικές θέσεις μεταξύ των δύο πλοίων και οι πορείες τους συνηγορούν γι' αυτό (σχ. 1.16γ). Στο σχήμα αυτό είναι προτιμότερο να μεταβάλει πορεία το καταφθάνον είτε βρίσκεται στη θέση Β είτε στη Β', προς τα δεξιά. Στο σχήμα 1.16δ όμως είναι προτιμότερο να μεταβάλει πορεία το καταφθάνον προς τα αριστερά. Αν υπάρχει εμπόδιο ναυσιπλοΐας προς την πλευρά της στροφής αναγκαστικά το προσπέρασμα θα γίνεται με αλλαγή πορείας προς την αντίθετη πλευρά.

Ένα πλοίο **θεωρείται καταφθάνον** αν προσεγγίζει άλλο από διεύθυνση μεγαλύτερη από $22^{\circ},5$ πρύμα από το εγκάρσιό του. Δηλαδή αν το καταφθάνον βρίσκεται σε τέτοια σχετική θέση ως προς το καταφθάνόμενο-προπορευόμενο, ώστε τη νύκτα να μπορεί να διακρίνει μόνο το φανό της κορώνης και κανένα από τους πλευρικούς φανούς **[καν. 13(β)]**. Σύμφωνα με αυτά, το πλοίο που καταφθάνει βρίσκεται μέσα στο τόξο φωτισμού του **φανού της κορώνης**. Σημειώνεται ακόμη ότι η πορεία του καταφθάνοντος και του καταφθάνόμενου δημιουργούν επικίνδυνη κατάσταση, όταν διασταυρώνονται προς πλώρα του καταφθάνόμενου. Επίσης στην περίπτωση που οι πορείες τους είναι παράλληλες και το ένα βρίσκεται ακριβώς πρύμα από το άλλο. Στις άλλες περιπτώσεις το καταφθάνον με πορεία παράλληλη με το καταφθάνόμενο δεν δημιουργεί επικίνδυνη κατάσταση. Κατά κανόνα, το καταφθάνον για να προσεγγίσει πολύ κοντά το καταφθάνόμενο, πρέπει να έχει μεγαλύτερη ταχύτητα.



Σχήμα 1.16γ.

Χειρισμός καταφθάνοντος προς τα δεξιά. Χειρισμός καταφθάνοντος προς τ' αριστερά.



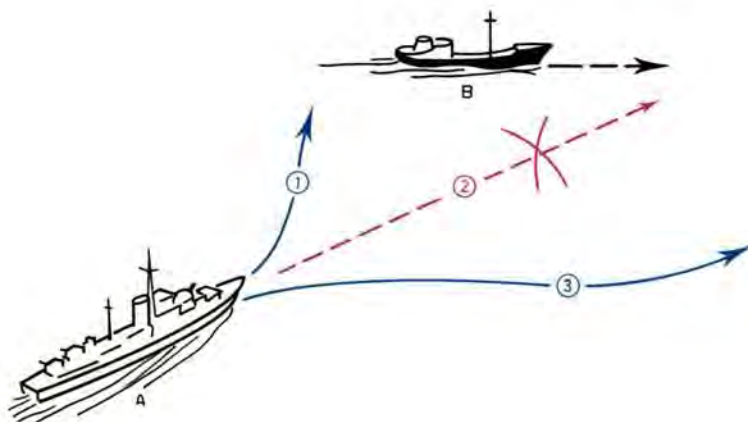
Σχήμα 1.16δ.

Σε **περίπτωση αμφιβολίας**, ως προς το αν ένα πλοίο δεν είναι σε θέση να διαπιστώσει με βεβαιότητα ότι καταφθάνει άλλο, πρέπει να θεωρεί τον εαυτό του ότι είναι καταφθάνον και να χειρίσει ανάλογα (σχ. 1.16ε).

Οποιαδήποτε **μεταγενέστερη** μεταβολή της διοπτεύσεως μεταξύ των δύο πλοίων δεν καθιστά το καταφθάνον πλοίο ως διασταυρώνον την πορεία του καταφθάνοντος, ούτε απαλλάσσει αυτό από την υποχρέωση που έχει να τηρείται μακριά από το καταφθάνον, μέχρι να περάσει τελείως ο κίνδυνος συγκρούσεως. Έτσι, το καταφθάνον καθώς πλησιάζει με μεγαλύτερη ταχύτητα, περνάει το όριο των $22^{\circ},5$ πρύμα από το εγκάρσιο και μπαίνει στο χώρο του πλευρικού φανού του καταφθάνοντος, δηλαδή στο χώρο του πλοίου που διασταυρώνει την πορεία του. Στην περίπτωση αυτή το καταφθάνον εξακολουθεί να θεωρείται καταφθάνον, επομένως έχει την υποχρέωση να τηρείται μακριά από το καταφθάνον, μέχρις ότου περάσει τελείως ο κίνδυνος συγκρούσεως.

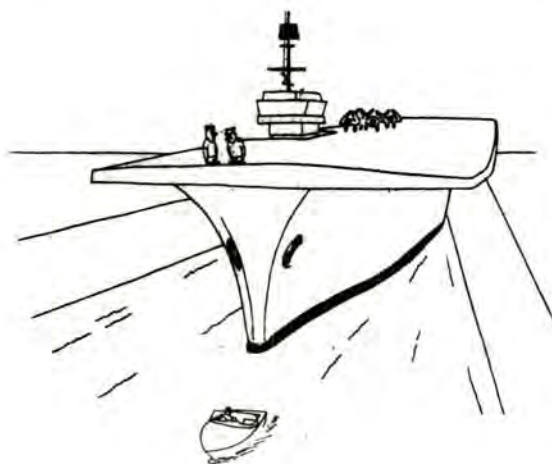
Για τα προσπεράσματα σε στενούς διαύλους ισχύουν όσα αναφέρθηκαν στον κανόνα 9. Τέλος σημειώνεται ότι στα πλοία που πλέουν σε μικρή μεταξύ τους απόσταση, κατά τα προσπεράσματα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και το **φαινόμενο της αλληλεπιδράσεως**.

Όπως έχουμε εξηγήσει στην παράγραφο 1.5, ερμηνεύοντας τη διάταξη του **κανόνα 2(α)** (προληπτικά μέτρα), υποστηρίξαμε την άποψη ότι τα μικρά σκάφη



Σχήμα 1.16ε.

Συγκλίνουσες πορείες των πλοίων Α και Β. Και όταν ακόμη αμφιβάλλει το Α αν είναι καταφθάνον, οφείλει να χειρίσει σαν καταφθάνον, εφόσον διαπιστώνεται κίνδυνος σύγκρουσεως. Έχει δε δύο δυνατότητες χειρισμού: Ν' ακολουθήσει ή την πορεία (1) ή την πορεία (3).



Σχήμα 1.16στ.

Αεροπλανοφόρο καταφθάνει μικρό μηχανοκίνητο φουσκωτό.

– γνωρίζοντας τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν τα μεγάλα πλοία στους χειρισμούς τους – μπορούν και πρέπει ν' αποφεύγουν να καταστήσουν τη θέση των μεγάλων δυσχερή. Έτσι, αν το πλοίο που πρέπει να τηρήσει σταθερή πορεία και ταχύτητα έχει πολύ μικρό μέγεθος (π.χ. μηχανοκίνητο πλοiάριο αναψυχής), ενώ το άλλο πλοίο που υποχρεούται να χειρίσει για να αποφύγει τη σύγκρουση είναι κατά πολύ μεγαλύτερο, επιβάλλεται – κάτω από ειδικές συνθήκες – να χειρίσει το πρώτο. Όπως φαίνεται στο σχήμα 1.16στ – ανεξάρτητα

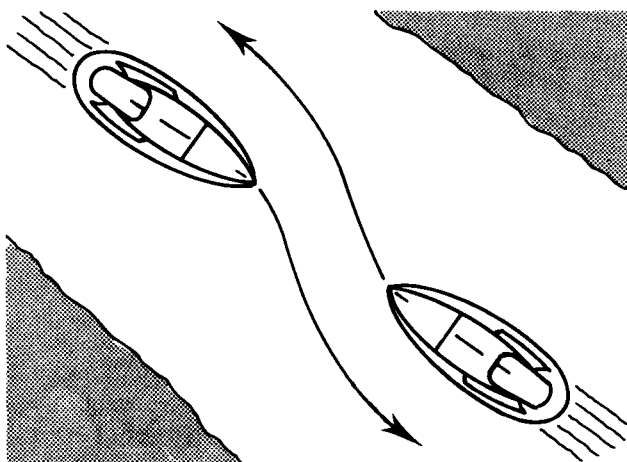
από τη χιουμοριστική άποψη – το μικρό μηχανοκίνητο φουσκωτό σκάφος δεν πρέπει να επικαλεσθεί τον κανόνα 13 των ΔΚΑΣ και να απαιτεί από το μεγάλο αεροπλανοφόρο να το εντοπίσει και ν' απομακρυνθεί από την πορεία του. Σημειωτέον ότι το αεροπλανοφόρο αυτό δεν τυγχάνει εδώ της προβλεπόμενης από τους κανονισμούς ειδικής μεταχείρισεως, αφού δεν ασχολείται με την προσήωση ή απονήωση αεροσκαφών. Και όλα αυτά βέβαια, ανεξάρτητα από τις ευθύνες του αεροπλανοφόρου σε περίπτωση συγκρούσεως.

Τα παραπάνω που αναφέρονται στις ευθύνες των μικρών σκαφών σύμφωνα με τον κανόνα 2 ισχύουν φυσικά και για τις συναντήσεις μηχανοκινήτων πλοίων, που πλέουν με αντίθετες ή διασταυρούμενες πορείες (βλέπε παρακάτω).

1.17 Αντιπλέοντα.

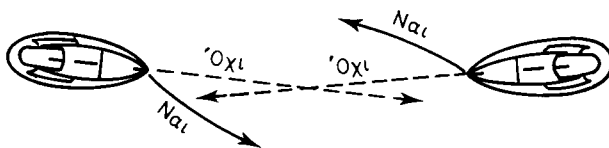
Κανόνας 14: Ο κανόνας 14 του τμήματος II περί διαγωγής πλοίων «εν όψει αλλήλων», αναφέρεται στην περίπτωση **αντιθέτων πορειών**, δηλαδή στα αντιπλέοντα, γενικά μηχανοκίνητα πλοία. Σύμφωνα με την **παράγραφο α'** του κανόνα αυτού: «όταν δύο μηχανοκίνητα πλοία συναντώνται με πορείες αντίθετες ή σχεδόν 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** (σχήματα 1.17α και 1.17β). Ο κανόνας αυτός είναι γενικός και **πολύ βασικός** για την ασφάλεια των συναντωμένων πλοίων. Γι' αυτό επιβάλλεται να τον γνωρίζουν ακόμα και οι ερασιτέχνες που κυβερνούν μικρά σκάφη (αναψυχής, αλιείας κλπ.) (σχ. 1.17γ).

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



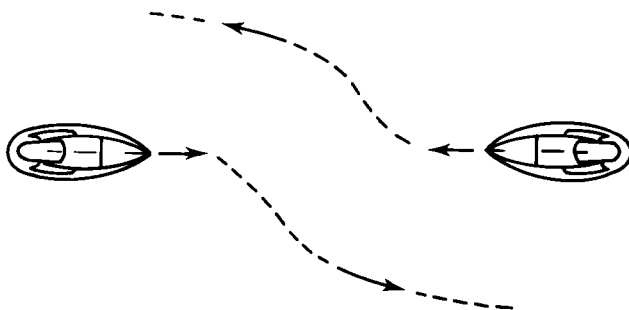
Σχήμα 1.17α.

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).



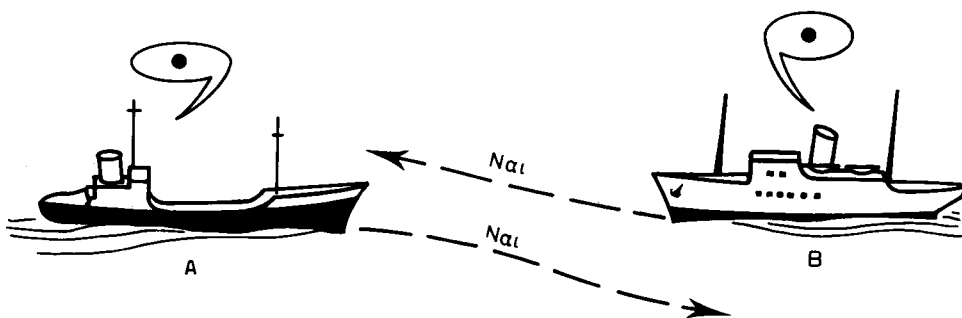
Σχήμα 1.17β.

Χειρισμός προς αποφυγή συγκρούσεως πλοίων που αντιπλέουν με σχεδόν αντίθετες πορείες και υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως. Κάθε πλοίο μεταβάλλει πορείες προς τα δεξιά, ώστε να διέλθουν ασφαλώς.



Σχήμα 1.17γ.

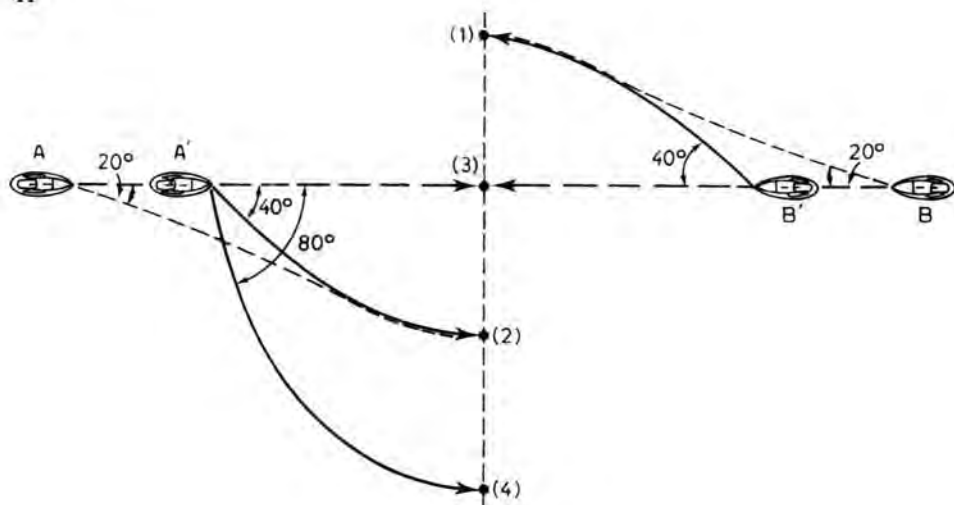
Ο βασικός κανόνας των αντιπλεόντων πρέπει να είναι κατανοητός και από εκείνους που κυβερνούν μικρά σκάφη.



Σχήμα 1.17δ.

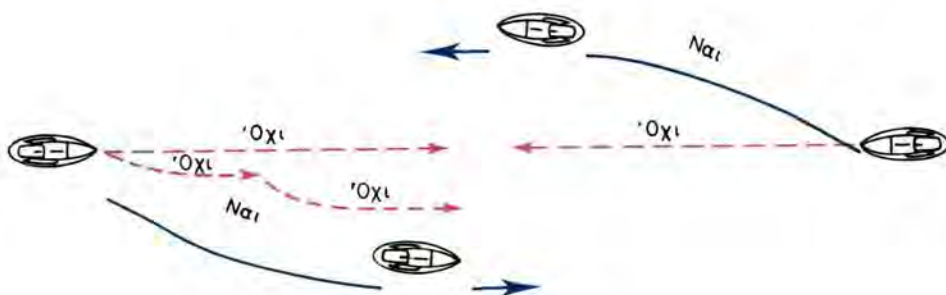
Τα αντιπλέοντα πλοία υποχρεούνται να σημαίνουν τους χειρισμούς που εκτελούν.

δεξιό κανόνα (starboard rule). Σύμφωνα με τον κανόνα 34 και τα δύο πλοία είναι **υποχρεωμένα να σημαίνουν** τους χειρισμούς που εκτελούν (σχ. 1.17δ). 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, παρά όταν τα



Σχήμα 1.17ε.

Έγκαιρος και αποτελεσματικός χειρισμός (*bold alteration*) αντιπλεόντων.



Σχήμα 1.17στ.

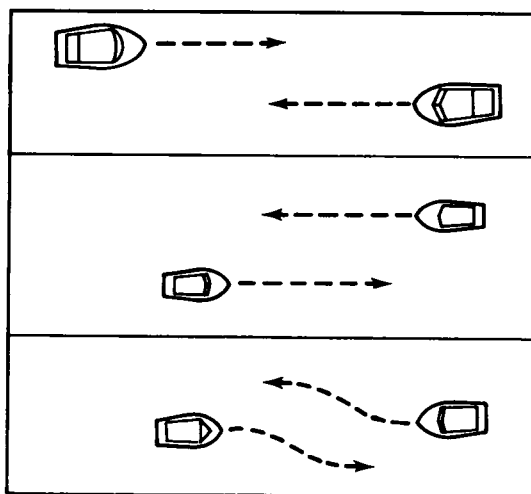
Οι μικρές διαδοχικές αλλαγές πορείας του πλοίου Α δε γίνονται αμέσως αντιληπτές από το πλοίο Β και προκαλούν σ' αυτό σύγχυση ως προς τις πραγματικές προθέσεις του Α.

πλοία πλέουν με ακριθώς αντίθετες πορείες. Αν το ένα μηχανοκίνητο πλοίο καθυστερήσει να χειρίσει, θα απαιτηθεί από το άλλο πολύ μεγαλύτερη μεταβολή της πορείας για να αντιπαρέλθουν σε απόσταση ασφαλείας. Η περίπτωση της καθυστέρησης του χειρισμού είναι συνηθισμένη όταν υπάρχει αμφιβολία. Στο σχήμα 1.17ε όταν τα πλοία χειρίζουν από τις θέσεις Α, Β μεταβάλλοντας πορεία και τα δύο, π.χ. 20° δεξιά, τα πλοία θα αντιπαρέλθουν απόσταση (1) - (2). Όταν όμως τα πλοία συνεχίσουν τις αρχικές τους πορείες μέχρι τις θέσεις Α', Β', για να αντιπαρέλθουν στην ίδια απόσταση, θα αλλάξουν πορεία μεγαλύτερη, π.χ. 40° . Αν όμως στη θέση αυτή το Β' δεν χειρίσει, το Α' θα μεταβάλλει πορεία π.χ. 80° , για να περάσει σε απόσταση ασφαλείας (3) - (4) = (1) - (2). Τα πλοία που κινούνται σε αντίθετες πορείες πρέπει **να αποφεύγουν τις μικρές αλλαγές**, γιατί αυτές δεν γίνονται αμέσως αντιληπτές από το άλλο πλοίο, το οποίο ενδεχομένως να σχηματίσει διαφορετική γνώμη, ως προς τις

πραγματικές προθέσεις του πλοίου που αντιπλέει (σχ. 1.17στ). Αν το αντιπλέον είναι ιστιοφόρο, ακυβέρνητο, αλιευτικό, ή περιορισμένης ικανότητας χειρισμών, δεν πρέπει να αναμένουμε να χειρίσει και αυτό προς τα δεξιά. Κατά συνέπεια πρέπει να αποφύγουμε τη σύγκρουση μόνο με το δικό μας χειρισμό (βλέπε και παρακάτω).

Περίπτωση πλοίων με αντίθετες ή σχεδόν αντίθετες πορείες έχουμε όταν το ένα μηχανοκίνητο πλοίο διακρίνει το άλλο, επίσης μηχανοκίνητο, κατάπλωρα και κατά τρόπο ώστε την μεν νύκτα βλέπει τους εφίστιους φανούς του άλλου πλοίου να συμπίπτουν στην ίδια ή σχεδόν στην ίδια γραμμή, ή βλέπει και τους δύο πλευρικούς φανούς, την δε ημέρα παρατηρεί την αντίστοιχη όψη του άλλου πλοίου [καν. 14(θ)]. Η ευθυγράμμιση των δύο ιστών δείχνει ότι το άλλο πλοίο είναι ακριβώς αντιπλέον. Όμως πολλά σύγχρονα πλοία δεν φέρουν δύο ιστούς ώστε να βασιζόμαστε πάντοτε στο στοιχείο αυτό.

Αντίθετες πορείες είναι οι πορείες που διαφέρουν κατά 180° . Η μεταβολή της πορείας προς τα δεξιά εφαρμόζεται και όταν ακόμη είναι μικρή η διαφορά των αντιθέτων πορειών. Η έννοια των σχεδόν αντιθέτων πορειών από ορισμένα δικαστήρια γίνεται δεκτή μέχρι το όριο των $\pm 6^\circ$. Μ' άλλες πάλι δικαστικές αποφάσεις έχουν γίνει δεκτές ως σχεδόν αντίθετες πορείες μέχρι διαφορά αυτών $\pm 12^\circ$. Ο κανόνας αυτός εφαρμόζεται μόνο όταν τη νύκτα το άλλο πλοίο βλέπει τους δύο εφίστους φανούς σε ευθυγράμμιση ή και τους δύο πλευρικούς φανούς και την ημέρα όταν βλέπει και τους δύο ιστούς σε ευθυγράμμιση ή τη διαμήκη εικόνα του πλοίου από την πλώρη του. Τα πλοία τα οποία έχουν αντίθετες πορείες, αλλά δεν είναι το ένα ακριβώς στην προέκταση του διαμήκη άξονα του άλλου, δεν θεωρούνται κατά τον κανόνα πλοία με αντίθετες πορείες και για το λόγο αυτό δεν εφαρμόζονται οι υποχρεώσεις που αφορούν τα αντιπλέοντα πλοία. Στην περίπτωση του σχήματος 1.17ζ τα δύο αντιπλέοντα



Σχήμα 1.17ζ.

Περίπτώσεις αντιπλεόντων. Κάτω εικόνα: Υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως. Μεσαία και πάνω εικόνα: Δεν υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως.

περνούν σε ασφαλή απόσταση μεταξύ τους, με κόκκινο φανάρι προ κόκκινου (μεσαία εικόνα), ή με πράσινο φανάρι προ πράσινου (πάνω εικόνα). Υποχρεούνται να διατηρήσουν σταθερή πορεία μέχρις ότου αντιπαρέλθουν. Οι Άγγλοι λένε: **«green to green or red to red perfect safety go ahead»**, θέλοντας να τονίσουν τις περιπτώσεις θέσεως των φανών που δεν δημιουργούν κίνδυνο συγκρούσεως. Όταν όμως τα δύο αντιπλέοντα αντιπαρέρχονται σε μικρή εγκάρσια απόσταση μεταξύ τους, είναι υποχρεωμένα και τα δύο να στρέψουν προς τα δεξιά ή προς τα αριστερά αντίστοιχα, ώστε να μεγαλώσει η απόσταση μεταξύ τους.

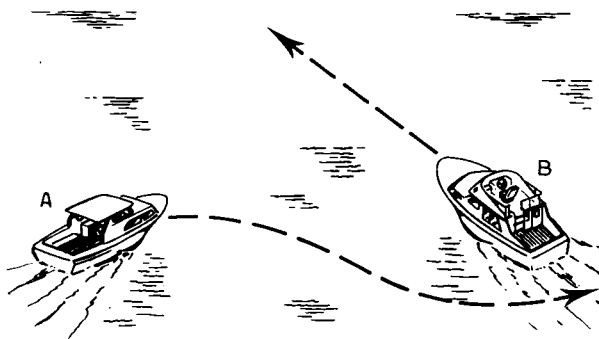
Κατά την **παράγραφο γ'** του κανόνα 14, «όταν ένα πλοίο βρίσκεται **σε αμφιβολία** ως προς το αν τηρεί η όχι αντίθετη πορεία με το άλλο πλοίο, οφείλει να θεωρεί ότι πραγματικά υπάρχει τέτοια περίπτωση και γι' αυτό πρέπει να χειρίσει ανάλογα». Κατά τη νύκτα αμφιβολία δημιουργείται όταν φαίνονται και οι δύο πλευρικοί (ο ένας πλευρικός υπερκαλύπτει το φωτεινό τομέα του άλλου), ή τότε φαίνεται ο ένας και τότε ο άλλος πλευρικός. Η τελευταία αυτή περίπτωση είναι αποτέλεσμα μη τηρήσεως σταθερής πορείας ή παροιακίσεων (παρatiμονιών).

1.18 Διασταύρωση πορειών.

Κανόνας 15: Ο κανόνας 15 του τμήματος II (διαγωγή πλοίων «εν όψει αλλήλων») αναφέρεται στην περίπτωση διασταυρώσεως πορειών. Σύμφωνα μ' αυτόν, «όταν δύο μηχανοκίνητα πλοία διασταυρώνουν τις πορείες τους, κατά τρόπο ώστε να υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως, το πλοίο που **θλέπει 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). 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.

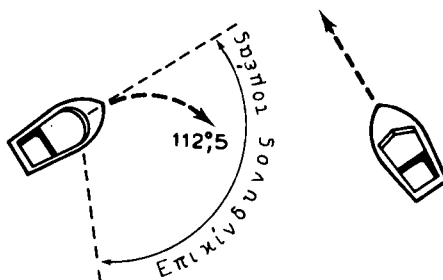
Πλοία με διασταυρούμενες πορείες (***crossing vessels***, κροσάρουν) θεωρούνται αυτά που οι πορείες τους τέμνουν την προς πλώρα προέκταση του διαμήκη άξονα του πλοίου. Στην περίπτωση αυτή, το ένα πλοίο δείχνει πράσινο και το άλλο κόκκινο φανάρι. Όμως από το πνεύμα των ΔΚΑΣ προκύπτει ότι δεν έχουμε «περίπτωση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

- Καταφθανόντων πλοίων.
- Καταφθανομένων πλοίων.



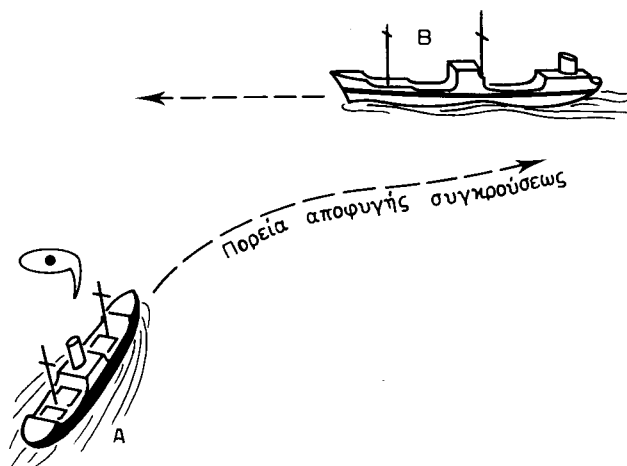
Σχήμα 1.18α.

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



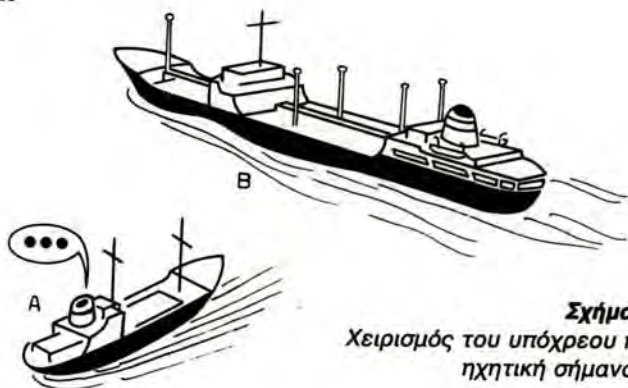
Σχήμα 1.18β.

Χειρισμός αποφυγής συγκρούσεως από λέμβους που συναντιούνται με διασταυρούμενες πορείες.

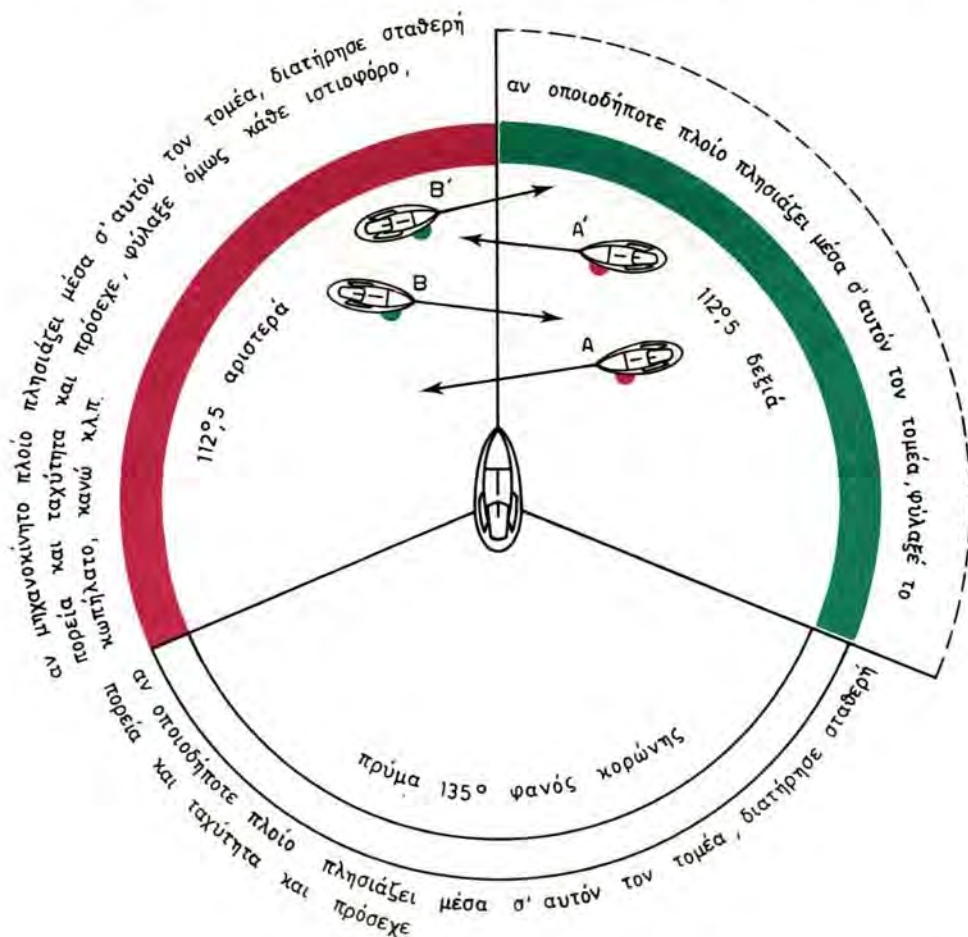


Σχήμα 1.18γ.

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

**Σχήμα 1.18δ.**

Χειρισμός του υπόχρεου πλοίου Α, με αναπόδιση και ηχητική σήμανση της κινήσεως.

**Σχήμα 1.18ε.**

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

- 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).

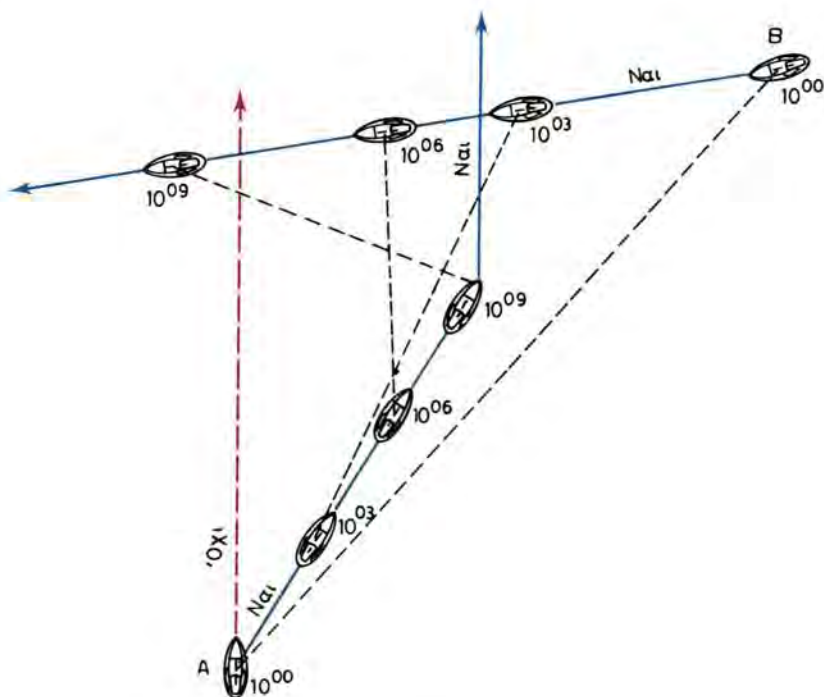
Όταν δημιουργείται κίνδυνος συγκρούσεως με τα πλοία που διασταυρώνουν την πορεία μας, είμαστε υποχρεωμένοι να φυλάγομε μόνο αυτά που βρίσκονται στη δεξιά μας πλευρά και μας δείχνουν τον κόκκινο πλευρικό φανό. Δηλαδή είμαστε εμείς υποχρεωμένοι να χειρίσουμε για να αποφύγομε τη σύγκρουση. Αντίθετα, όταν τα πλοία που διασταυρώνουν την πορεία μας βρίσκονται στην αριστερή μας πλευρά και βλέπομε τον πράσινο φανό τους, δεν θα χειρίσουμε εμείς, όταν δημιουργείται κίνδυνος συγκρούσεως, αλλά τα άλλα. Εμείς θα τηρήσομε σταθερή πορεία και ταχύτητα.

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.

1.19 Χειρισμός υπόχρεου πλοίου.

Κανόνας 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 (βλέπε προηγούμενα σχήματα: 1.11β, γ, δ, ε, 1.15β, 1.17ε, στ, 1.18α).

Σε όλες τις περιπτώσεις που ένα πλοίο υποχρεώνεται να χειρίσει, σύμφωνα με τους κανονισμούς, για να φυλάξει άλλο πρέπει να χειρίζεται κατά το δυνατό έγκαιρα και ουσιαστικά (**bold alteration**) και να τηρείται πάντοτε αρκετά μακριά από αυτό. Εδώ θέβαια πρέπει να ληφθούν υπόψη εκείνα που αναφέρθηκαν στην παράγραφο 1.11 «χειρισμοί προς αποφυγή συγκρούσεως» (καν. 8), που αποφορούν τη διαγωγή πλοίων κάτω από οποιαδήποτε κατάσταση ορατότητας. Αυτό σημαίνει ότι οποιαδήποτε 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 η 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



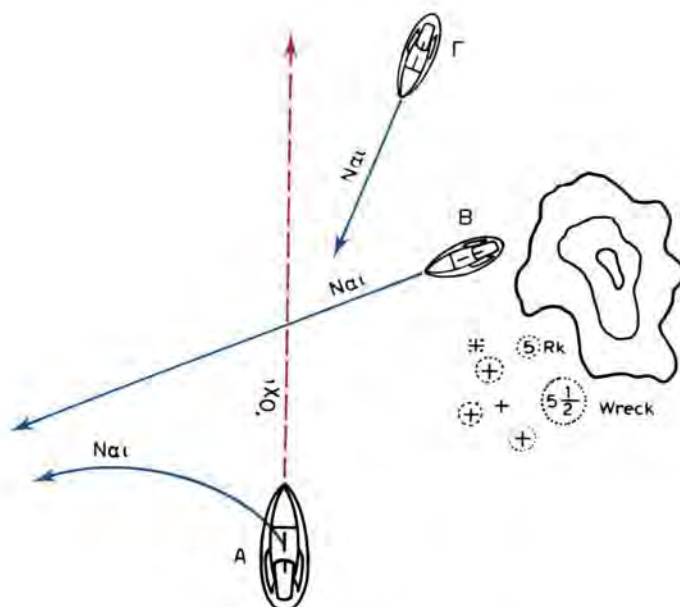
Σχήμα 1.19α.

Χειρισμός του υπόχρεου πλοίου Α, με μεταβολή της πορείας του προς τα δεξιά.

συγκλίσεως των πορειών, την ώρα συναντήσεως, την ύπαρξη άλλων πλοίων στην περιοχή και άλλους παράγοντες κάθε συγκεκριμένης περιπτώσεως. Εκτιμάται ότι στην ανοιχτή θάλασσα, η απόσταση αυτή είναι πολύ μεγαλύτερη από ότι σε στενούς διαύλους, θαλάσσιους διαδρόμους, έξω από λιμάνια ή σε περιοχές μεταβολής των πορειών (έξω από ακρωτήρια, ή κοντά σε φαρόπλοια, ή σημαντήρες ανοικτής θάλασσας).

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 χειρίζει, **πρέπει να αποφεύγει να περάσει από την πλώρη του άλλου πλοίου**. Οι παλιοί καραβοκύρηδες έλεγαν για την περίπτωση αυτή: «από την πλώρη μουλαριού και από την πρύμνη καραβιού». Όμως, ο πιο πρακτικός χειρισμός για την αποφυγή της συγκρούσεως είναι η προς τα δεξιά στροφή του πλοίου (σχ. 1.19α). Στο σχήμα, η αλλαγή πορείας προς τα δεξιά έχει θεαματικά αποτελέσματα για να αποφύγομε το συντομότερο τη σύγκρουση. Παρατηρούμε δε τα εξής:

- Ώρα 10.00 η σχετική διόπτευση του πλοίου Β είναι 10° δεξιά.
- Ώρα 10.03 η σχετική διόπτευση του πλοίου Β είναι 7° αριστερά.



Σχήμα 1.196.

Το πλοίο Α δεν μπορεί να αλλάξει πορεία προς τα δεξιά, για να φυλάξει τα πλοία Β και Γ. Έχει τη δυνατότητα ή να στρέψει αριστερά ή να ελαττώσει την ταχύτητά του.

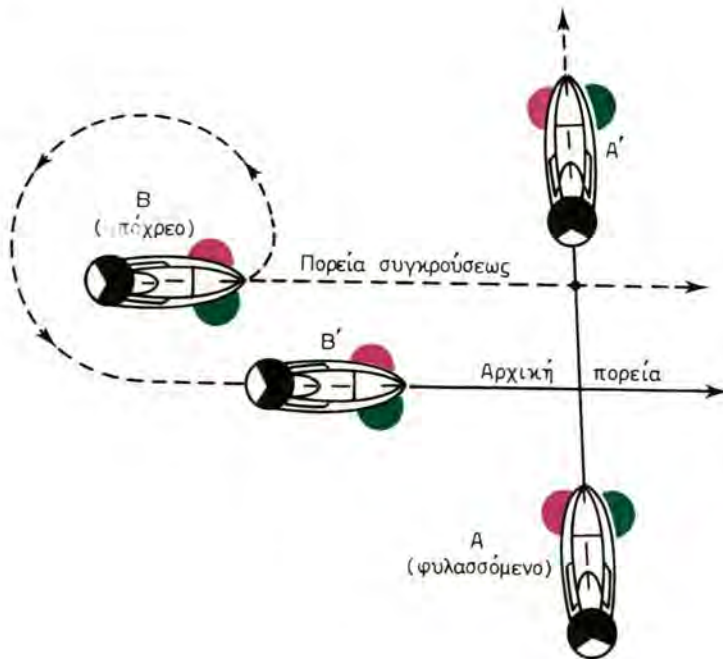
- Ώρα 10.06 η σχετική διόπτευση του πλοίου Β είναι 35° αριστερά.
- Ώρα 10.09 η σχετική διόπτευση του πλοίου Β είναι 70° αριστερά.

Στις 10.09 ο κίνδυνος έχει ασφαλώς απομακρυνθεί και το πλοίο Α, που είχε αλλάξει πορεία προς τα δεξιά για να φυλάξει το πλοίο Β, επανέρχεται στην αρχική του πορεία. Ο χειρισμός αυτός ακολουθείται κατά κανόνα στις γέφυρες των πλοίων. Η προς τα δεξιά αλλαγή πορείας έχει το πλεονέκτημα της αποφυγής του προσπεράσματος από την πλώρη του άλλου πλοίου, ενώ ελαττώνεται ο χρόνος της εκκρεμότητας (νετάρουμε γρήγορα) κατά τη συνάντηση.

Βασικά η προς δεξιά αλλαγή πορείας σκόπιμο είναι ν' αποφεύγεται, όταν υπάρχουν εμπόδια ναυσιπλοΐας, ή άλλα πλοία με τα οποία δεν επιθυμούμε να περιπλέξουμε την κατάσταση (σχ. 1.196).

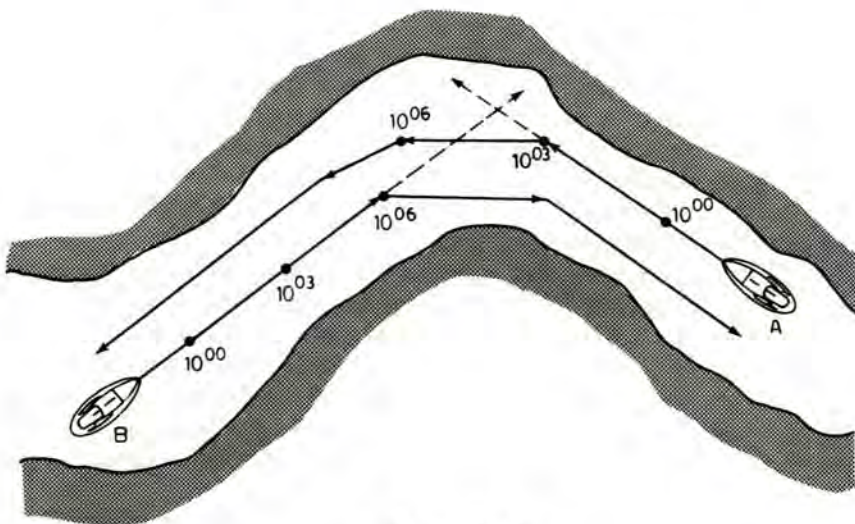
Όταν το άλλο πλοίο είναι κοντά προς την κατεύθυνση της πλώρης, αποφεύγουμε τη σύγκρουση, μεταβάλλοντας την πορεία μας προς τα δεξιά κατά μικρό αριθμό μοιρών. Όταν το άλλο πλοίο βρίσκεται κατά το εγκάρσιο, απαιτείται πολύ μεγαλύτερη μεταβολή της πορείας. Γι' αυτό το λόγο ενδεχομένως να είναι προτιμότερη 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' αριστερά 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 στρο-**



Σχήμα 1.19γ.

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



Σχήμα 1.19δ.

Χειρισμοί αντιπλεόντων σε δίαυλο.

φής 360°, προκειμένου να αποφύγουμε 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 χειρίσε 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.

Επειδή οι ΔΚΑΣ (καν. 14) προβλέπουν την περίπτωση διασταυρώσεως των πορειών δύο μηχανοκινήτων πλοίων, πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι όταν το ένα από τα πλοία είναι ιστιοφόρο, αυτό που θα φυλαχθεί είναι το ιστιοφόρο, σύμφωνα με τον κανόνα 18.

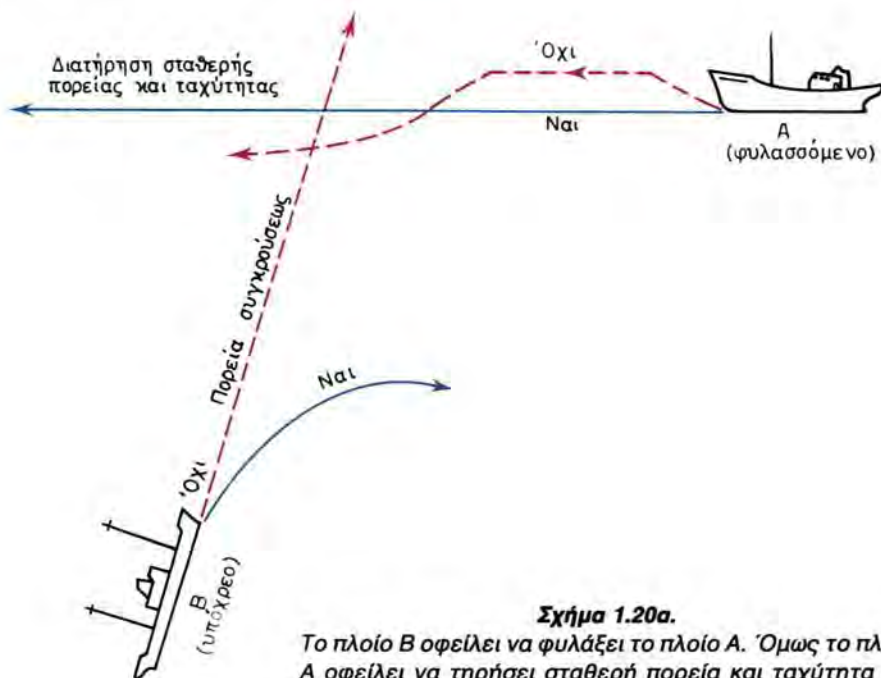
Μέσα σε στενό δίαυλο ή θαλάσσιο δρόμο, πλοία που αντιπλέουν και βρίσκονται με διασταυρούμενες πορείες, δεν εφαρμόζουν τις διατάξεις που ισχύουν για τα πλοία με διασταυρούμενες πορείες. Κάθε πλοίο στην περίπτωση αυτή οφείλει να τηρεί τη δεξιά πλευρά του διαύλου. Στο σχήμα 1.19δ τα πλοία Α και Β αντιπλέουν στο δίαυλο. Παρατηρούμε δε τα εξής:

- Ώρα 10.00 τα δύο πλοία βρίσκονται με διασταυρούμενες πορείες.
- Ώρα 10.03 το πλοίο Α αφού διασταυρώνει πρέπει να τηρεί σταθερή πορεία. Όμως μεταβάλλει πορεία προς τα αριστερά, για να τηρείται στη δεξιά πλευρά του διαύλου.
- Ώρα 10.06 το πλοίο Α πάλι μεταβάλλει πορεία προς τα αριστερά. Αυτό δεν μπορεί να θεωρηθεί παράβαση του κανόνα 15, γιατί ενεργεί κατά τρόπο ώστε να τηρηθεί πάντοτε στη δεξιά πλευρά του διαύλου.

1.20 Χειρισμός φυλασσόμενου πλοίου.

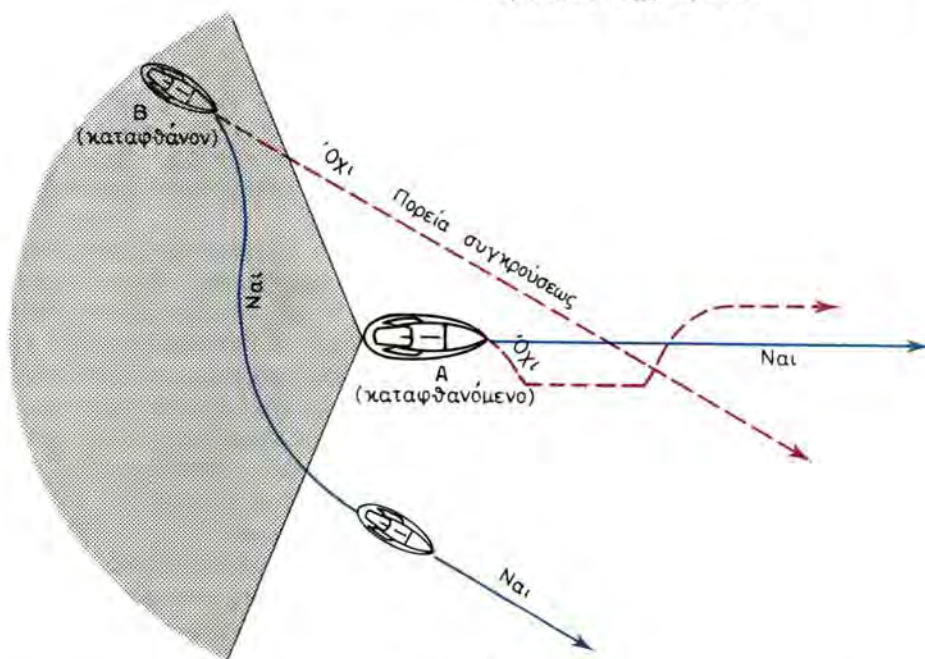
Κανόνας 17: Ο κανόνας 17 αναφέρεται στο χειρισμό από μέρους του φυλασσόμενου πλοίου (stand on vessel). Η **παράγραφος α'** του κανόνα αποτελείται από δύο διατάξεις:

- i) 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 καταφθάνόμενο. Στο σχήμα 1.20β το καταφθάνόμενο πλοίο Α οφείλει να τηρήσει σταθερή πορεία και ταχύτητα. Οι μεταβολές ιδιαίτερα της πορείας του, ενδέχεται να προκαλέσουν σύγχυση ως προς τις πραγματικές του προθέσεις.
- ii) Παρά τη σαφή υποχρέωση του φυλασσόμενου πλοίου να διατηρεί σταθερή πορεία και ταχύτητα κατά τη διάρκεια της συναντήσεως, εντούτοις το πλοίο οφείλει να χειρίσει 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 (σχ. 1.20γ). Ως προς τους **χειρισμούς του καταφθάνόμενου** (φυλασσόμενου) παρατηρούμε τα εξής: Κατ'



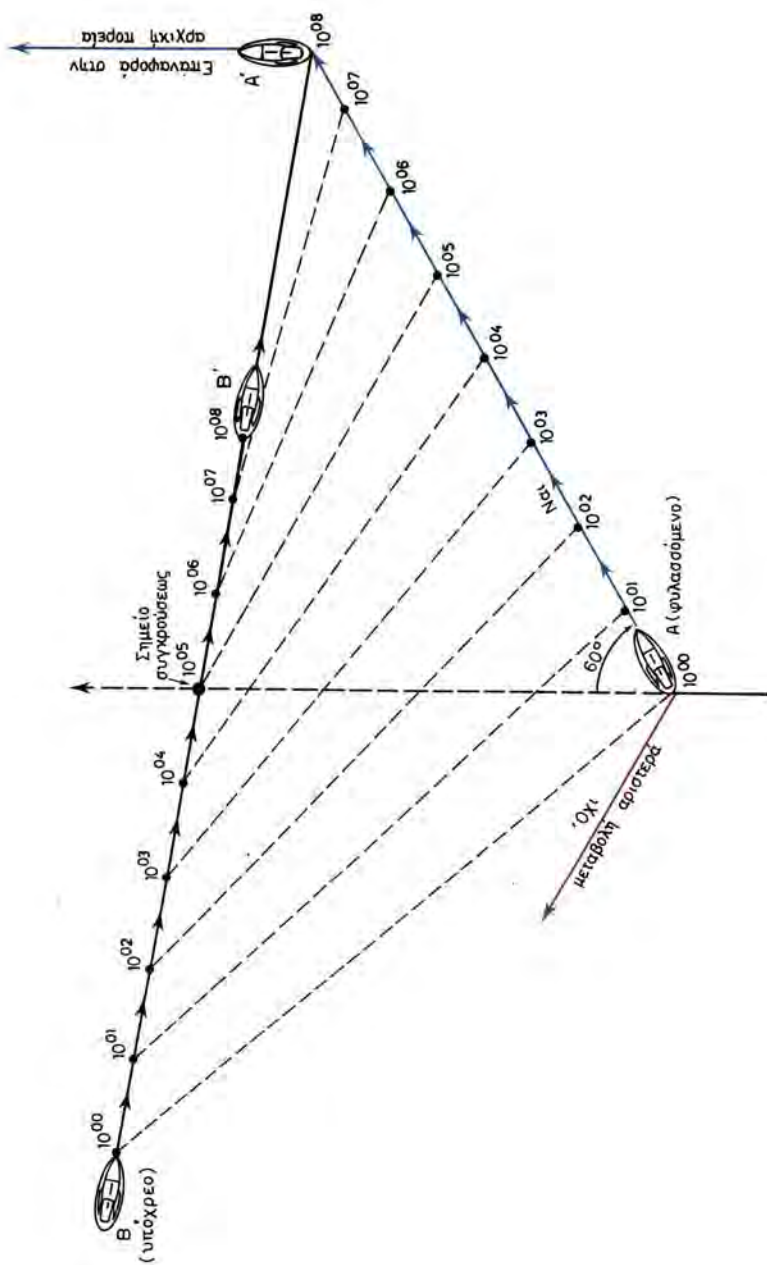
Σχήμα 1.20α.

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 σύγκυση στο Β.



Σχήμα 1.20β.

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



Σχήμα 1.20γ.

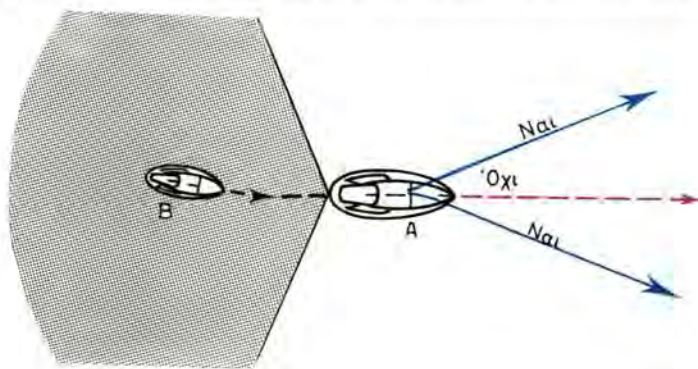
Το φυλασσόμενο πλοίο Α μεταβάλλει πορεία προς τα δεξιά, για ν' αποτραπεί η σύγκρουση με το υπόχρεο Β το οποίο δεν χειρίζεται κατάλληλα.

αρχήν οφείλει να παρακολουθεί προσεκτικά το καταφθάνον και εφόσον αυτό πλησιάσει σ' επικίνδυνη απόσταση, χωρίς να χειρίσει αποτελεσματικά, το καταφθανόμενο έχει τη δυνατότητα: Να μεταβάλλει πορεία προς τ' αριστερά ή δεξιά στην περίπτωση του σχήματος 1.20δ, όπου το καταφθάνον βρίσκεται ακριβώς κατάπρυμα και τηρεί την ίδια με το καταφθανόμενο πορεία. Να μεταβάλλει πορεία προς τα δεξιά αν το καταφθάνον βρίσκεται στο αριστερό του ισχύο (σχ. 1.20ε) και προς τα αριστερά αν βρίσκεται στο δεξιό του ισχύο (σχ. 1.20στ) και η πορεία του είναι συγκλίνουσα, και να τηρήσει **παράλληλη πορεία** προς το καταφθάνον.

Είδαμε στην αμέσως προηγούμενη παράγραφο τους χειρισμούς τους οποίους υποχρεώνεται να κάνει το πλοίο που χειρίζεται κατά τη συνάντηση με άλλο. Εδώ έχουμε τις ενέργειες που υποχρεώνεται να κάνει το άλλο από τα δύο πλοία, δηλαδή το φυλασσόμενο (μη υπόχρεο). Και η υποχρέωση εδώ είναι σαφής, γιατί οι κανονισμοί ρητά επιτάσσουν ότι το πλοίο που δε χειρίζεται πρέπει να διατηρεί σταθερή την πορεία και ταχύτητά του. **Τα πλοία τα οποία πρέπει να διατηρούν σταθερή πορεία και ταχύτητα, είναι:**

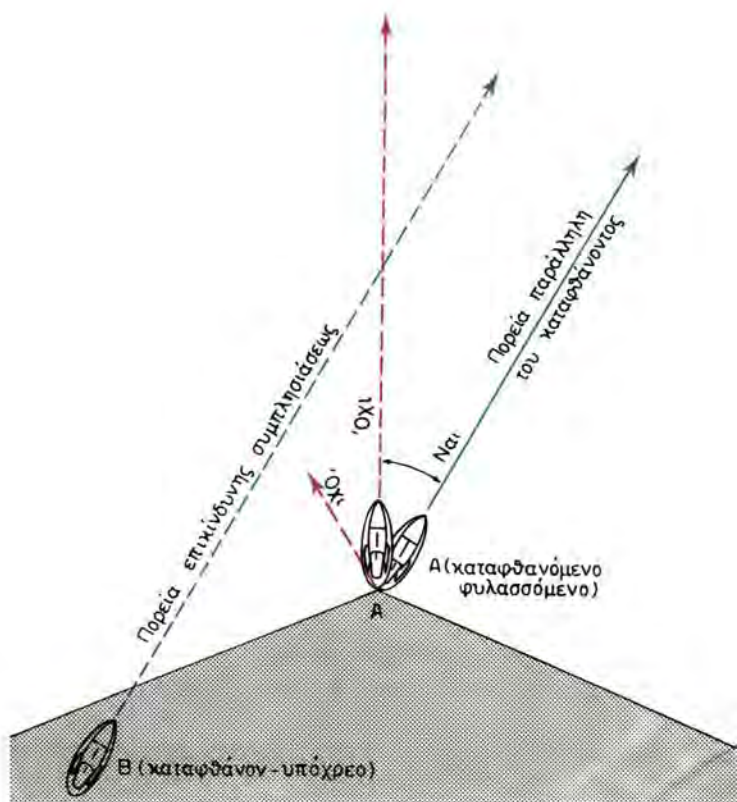
- Το ιστιοφόρο, που δέχεται τον άνεμο από τη δεξιά πλευρά και το υπήνεμο ιστιοφόρο πλοίο (σχ. 1.15α και 1.15β αντίστοιχα).
- Το καταφθανόμενο πλοίο (μηχανοκίνητο ή ιστιοφόρο) (σχ. 1.16α και 1.20α).
- Το μηχανοκίνητο πλοίο με διασταυρούμενη πορεία που βλέπει το άλλο μηχανοκίνητο πλοίο από την αριστερή του πλευρά (σχ. 1.18γ).
- Τα πλοία των ειδικών περιπτώσεων του επόμενου κανόνα 18.

Πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι η διατήρηση σταθερής πορείας και ταχύτητας αφορά πλοία «εν όψει αλλήλων», μηχανοκίνητα και ιστιοφόρα, και εφαρμόζεται όταν έχουμε συνάντηση μόνο δύο πλοίων. Στην πράξη είναι ενδεχόμενο ένα πλοίο να είναι συγχρόνως «υπόχρεο / φυλάσσον» για άλλο και πλοίο «φυλασσόμενο» για τρίτο. Κάθε πλοίο πρέπει να αποφεύγει την κατάσταση αυτή γιατί είναι αρκετά δυσάρεστη και δεν αντιμετωπίζεται από τους κανονισμούς. Επίσης οι ΔΚΑΣ δεσμεύουν πλοία που βρίσκονται μέσα σε απόσταση χειρισμού και



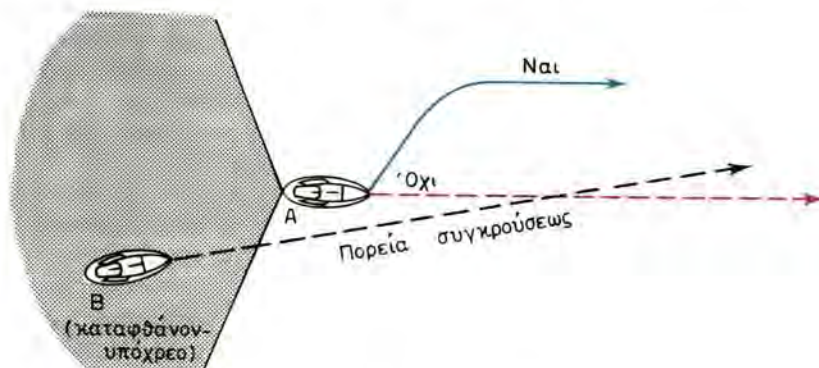
Σχήμα 1.20δ.

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



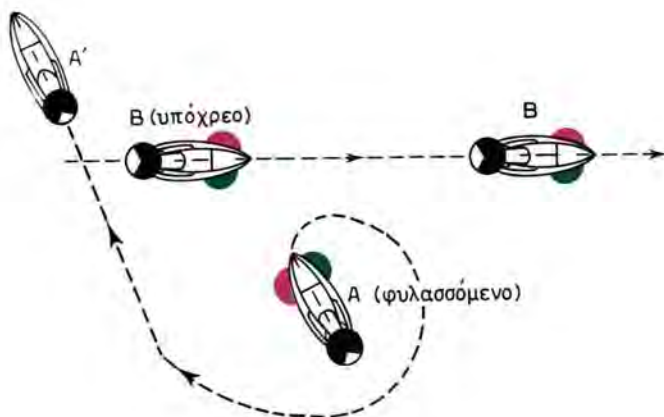
Σχήμα 1.20ε.

Χειρισμός εκ μέρους του φυλασσόμενου (καταφθάνομενου πλοίου), μεταβάλλοντας την πορεία σε παράλληλη με εκείνη του καταφθάνοντος.



Σχήμα 1.20στ.

Το καταφθάνον πλοίο B είναι ανοικτά από το δεξιό γοφό του καταφθάνομενου. Το καταφθάνομενο έχει τη δυνατότητα να πάρει πορεία παράλληλη με την πορεία του καταφθάνοντος, στρέφοντας δεξιά για να αποφύγει την επικίνδυνη συμπληρώση.



Σχήμα 1.20ζ.

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

όχι πλοία που βρίσκονται σε μεγαλύτερες αποστάσεις. Στην πράξη μπορούμε να πούμε ότι δεν δεσμεύονται πλοία που βρίσκονται σε αποστάσεις πάνω από τη ζώνη των 5-8 μιλίων.

Η διατήρηση σταθερής πορείας και ταχύτητας δεν αφορά πλοία που διαπιστώνουν τον κίνδυνο συγκρούσεως μόνο μέσω του radar χωρίς να βλέπουν το άλλο πλοίο.

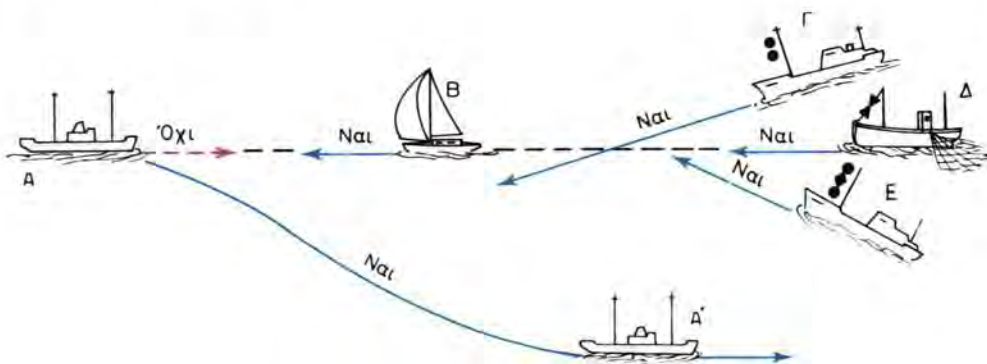
Όταν για οποιοδήποτε λόγο το φυλασσόμενο πλοίο (που είναι υποχρεωμένο να διατηρεί την πορεία και ταχύτητά του) βρεθεί τόσο κοντά στο άλλο πλοίο, ώστε η σύγκρουση να μην μπορεί να αποτραπεί με μόνο το χειρισμό του φυλάσσοντος πλοίου, τότε **οφείλει και το φυλασσόμενο να χειρίσει κατά τον καλύτερο τρόπο**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

Ειδικά το μηχανοκίνητο πλοίο, το οποίο χειρίζεται σε περίπτωση διασταυρώσεως πορειών, σύμφωνα με την παραπάνω διάταξη α', για να αποφύγει σύγκρουση με άλλο μηχανοκίνητο δεν πρέπει να αλλάζει πορεία προς τα αριστερά, εφόσον οι συνθήκες το επιτρέπουν, για να αποφύγει πλοίο που βρίσκεται στην αριστερή πλευρά του [καν. 17(γ)]. Όπως φαίνεται στο σχήμα 1.20γ τα δύο μηχανοκίνητα πλοία Α και Β θα συγκρουσθούν στις 10.05, αν διατηρήσουν σταθερές πορείες και ταχύτητες. Διαπιστώθηκε από το Α ότι το υπόχρεο πλοίο Β δεν χειρίζεται κατάλληλα. Το πλοίο Α μεταβάλλει πορεία 60° δεξιά και βλέπει ότι η σχετική διόπτρευση του Β αυξάνει. Πράγματι, την ώρα 10.08 θα περάσει από την πλώρη του Β και είναι ελεύθερο να επανέλθει στην αρχική του πορεία.

α) Μηχανοκίνητο πλοίο «εν πλώ» πρέπει να απομακρύνεται από την πορεία:

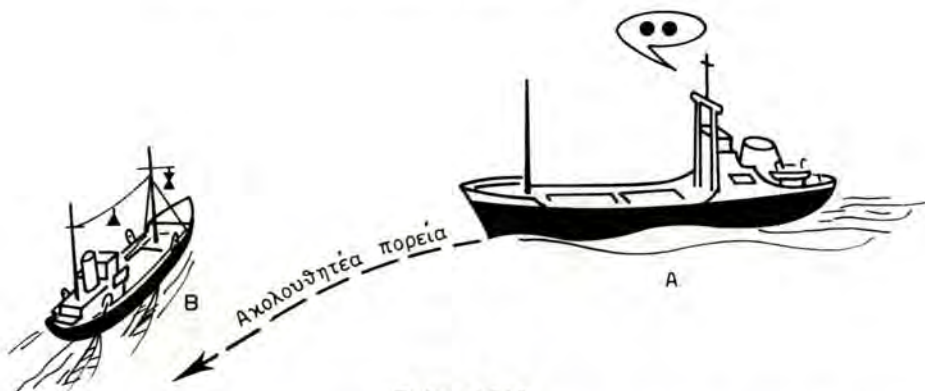
- i) Ακυβέρνητου πλοίου (σχ. 1.21α).
- ii) Πλοίου περιορισμένης ικανότητας χειρισμών (σχ. 1.21α).
- iii) Πλοίου που ασχολείται με την αλιεία (σχ. 1.21α και 1.21β).
- iv) Ιστιοφόρου πλοίου (σχ. 1.21α, 1.21γ και 1.21δ).

Στο σχήμα 1.21α το πλοίο Α είναι υποχρεωμένο να φυλάξει τα πλοία Β, Γ, Δ και Ε, που πλέουν με αντίθετη ή σχεδόν αντίθετη πορεία με το Α, λόγω της ειδικής κατηγορίας των πλοίων αυτών. Το πλοίο Α θα αλλάξει πορεία προς τα δεξιά, ενώ το καθένα από τα άλλα πλοία θα συνεχίσει με σταθερή πορεία και ταχύτητα ως προς το πλοίο Α. Στο σχήμα 1.21ε το πλοίο Β είναι κρατημένο. Όμως δεν επιτρέπεται να περιμένει να το φυλάξει το πλοίο Α, γιατί δεν υποχρεούται από τους κανονισμούς. Το πλοίο Β υποχρεούται να χειρίσει, γιατί η κράτηση των μηχανών δεν αποτελεί δικαιολογητικό μη συμμορφώσεως προς τους κανονισμούς.



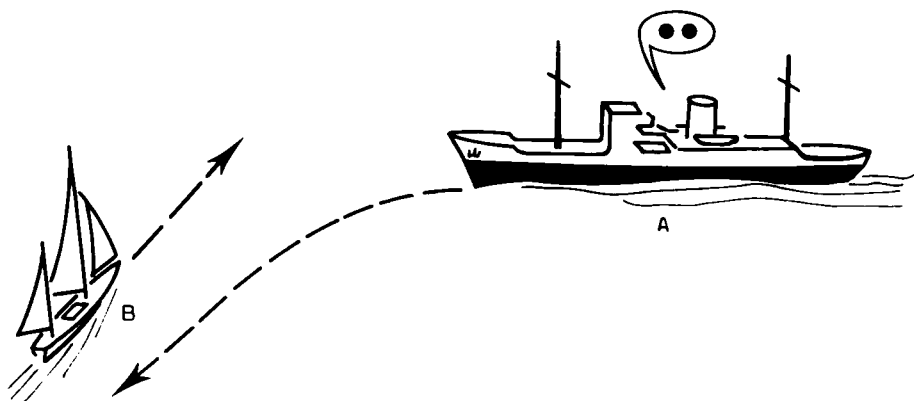
Σχήμα 1.21α.

Το μηχανοκίνητο Α φυλάει όλα τ' άλλα πλοία Β-Γ-Δ-Ε.



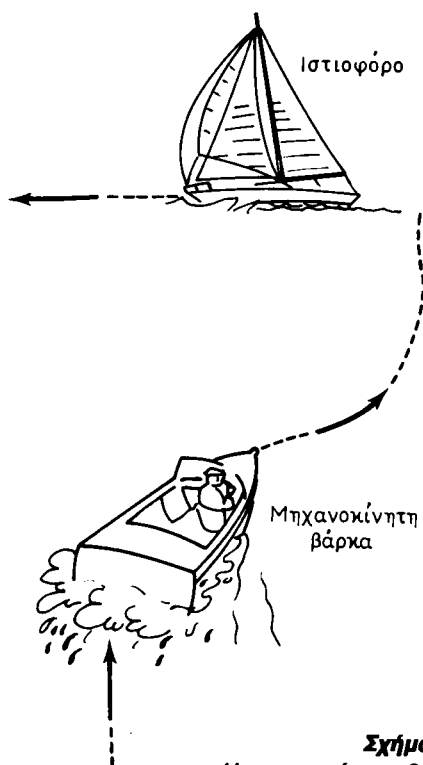
Σχήμα 1.21β.

Το πλοίο Α οφείλει να φυλάξει το Β που ψαρεύει. Γι' αυτό στρέφει αριστερά σφυρίζοντας δύο βραχεία.



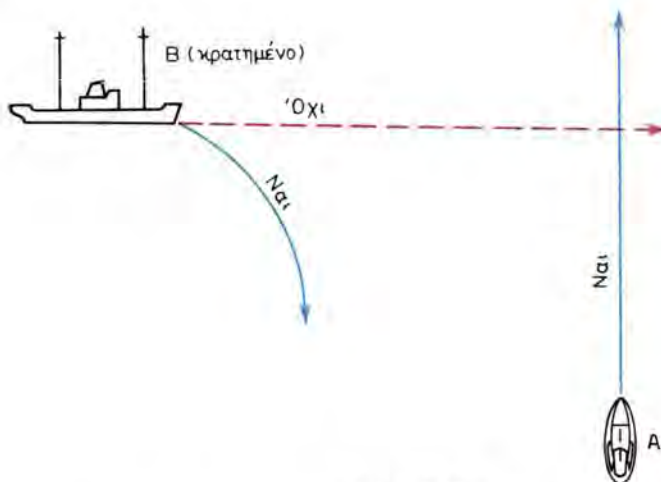
Σχήμα 1.21γ.

Το μηχανοκίνητο Α οφείλει να φυλάξει το ιστιοφόρο Β. Γι' αυτό στρέφει αριστερά σφυρίζοντας δύο θραχέα.



Σχήμα 1.21δ.

Η μηχανοκίνητη βάρκα απομακρύνεται από την πορεία του ιστιοφόρου.



Σχήμα 1.21ε.

Το μηχανοκίνητο πλοίο B που είναι κρατημένο δεν σημαίνει πως είναι και ακυβέρνητο. Γι' αυτό οφείλει να φυλάξει το A.

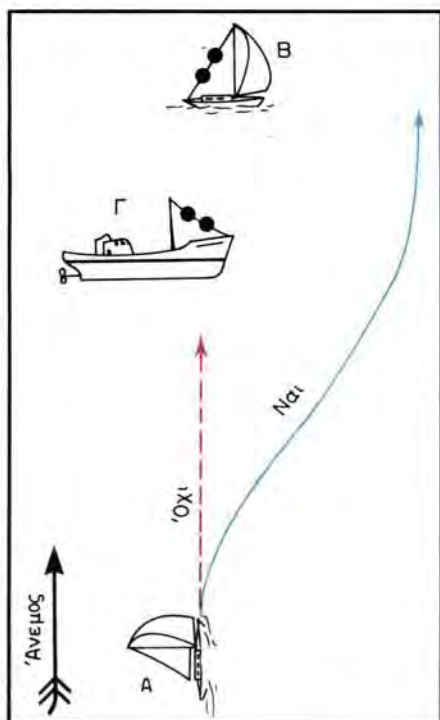
Το πλοίο που εκτελεί ρυμούλκηση δεν φυλάσσεται από το μηχανοκίνητο, παρά μόνο όταν είναι ανίκανο να παρεκκλίνει από την πορεία του και με την προϋπόθεση ότι θα επιδείχνει στην περίπτωση αυτή, εκτός από τους φανούς ή τα σχήματα του πλοίου που ρυμουλκεί, και τους φανούς ή τα σχήματα του πλοίου περιορισμένης ικανότητας χειρισμών. Όμως σε κάθε περίπτωση ρυμουλκήσεως το μηχανοκίνητο και τα άλλα πλοία πρέπει να κατανοούν τις δυσκολίες που αντιμετωπίζονται κατά τις συνήθειες ρυμουλκήσεις. Πολλές φορές δεν γίνεται αντιληπτή από το πλοίο που προσεγγίζει, η πραγματική κατάσταση του άλλου πλοίου, γιατί π.χ. δεν φαίνονται οι ειδικοί φανοί ή τα ειδικά σήματα που χαρακτηρίζουν την κατηγορία του. Έτσι, το φυλασσόμενο πρέπει να εκπέμπει το ηχητικό σήμα αμφιβολίας, που μπορεί να συμπληρωθεί με το ίδιο φωτεινό σήμα με φανό aldis, ώστε το υπόχρεο μηχανοκίνητο να αφυπνιστεί. Παρά το γεγονός ότι το μηχανοκίνητο φυλάει το ιστιοφόρο, τα μικρά ιστιοφόρα σκάφη αναψυχής, που συνήθως μεταβάλλουν πολύ εύκολα πορείες χωρίς να συνειδητοποιούν τα προβλήματα που δημιουργούν, πρέπει να γνωρίζουν ότι το μεγαλύτερο μηχανοκίνητο δεν μπορεί να μεταβάλλει συνεχώς πορείες για να τα φυλάξει. Γι' αυτό το λόγο, τα μικρά αυτά σκάφη πρέπει, όταν βλέπουν ότι το μεγάλο δεν χειρίζεται πολύ έγκαιρα, να χειριστούν εκείνα, για να αποφύγουν τη σύγκρουση.

β) Ιστιοφόρο πλοίο «εν πλώ» πρέπει να απομακρύνεται από την πορεία:

- i) Ακυβέρνητου πλοίου (σχ. 1.21στ).
- ii) Πλοίου περιορισμένης ικανότητας χειρισμών (σχ. 1.21ζ).
- iii) Πλοίου που ασχολείται με την αλιεία (σχ. 1.21η).

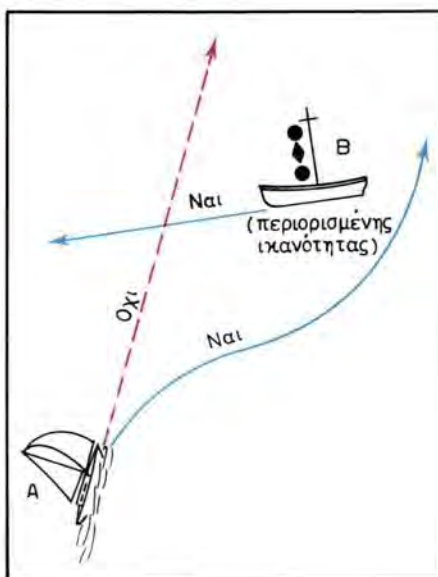
Διευκρινίζεται ότι το **ιστιοφόρο που χρησιμοποιεί συγχρόνως και μηχανή** (την ημέρα πρέπει να επιδείχνει το καλάθι, ενώ τη νύχτα να έχει αναμμένους τους φανούς του μηχανοκίνητου) δεν θεωρείται ιστιοφόρο, αλλά μηχανοκίνητο.

Όπως είπαμε στην πιο πάνω περίπτωση α', το ακυβέρνητο, για να φυλαχθεί



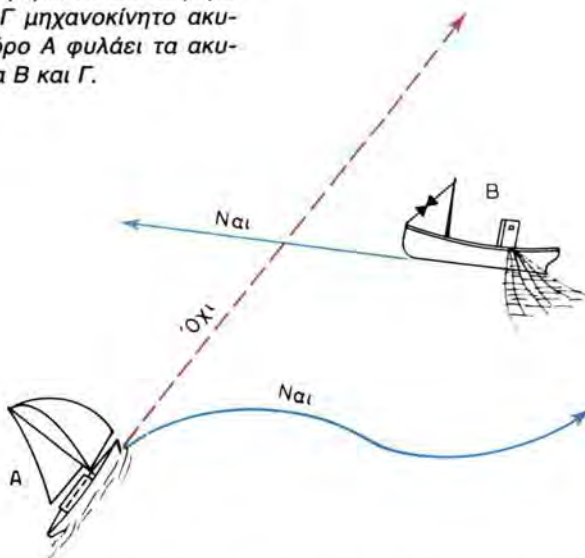
Σχήμα 1.21στ.

Το πλοίο Α είναι ιστιοφόρο, το Β ιστιοφόρο ακυθέρνητο και το Γ μηχανοκίνητο ακυθέρνητο. Το ιστιοφόρο Α φυλάει τα ακυθέρνητα Β και Γ.



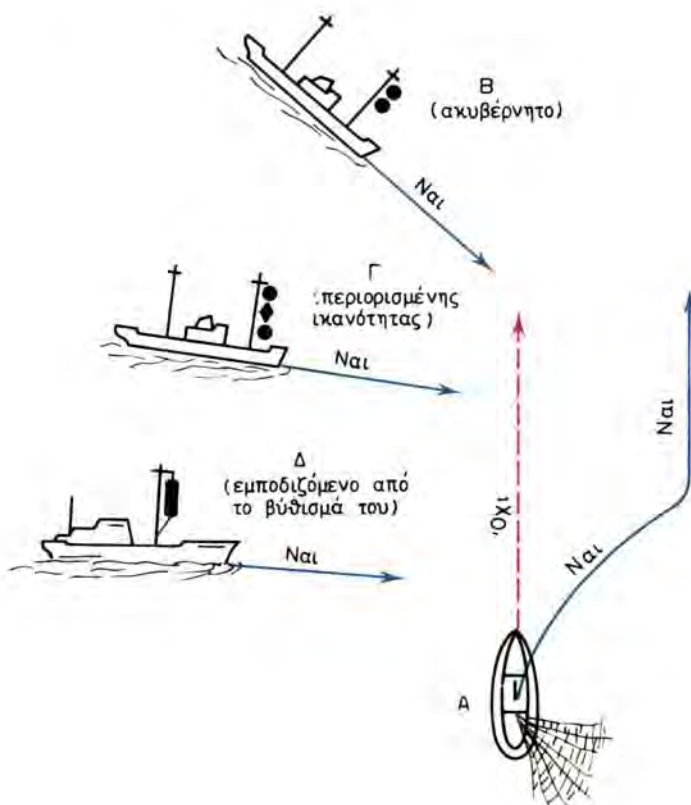
Σχήμα 1.21ζ.

Το ιστιοφόρο Α έχει υποχρέωση να φυλάει το πλοίο Β, που είναι περιορισμένης ικανότητας χειρισμών.



Σχήμα 1.21η.

Το ιστιοφόρο πλοίο Α έχει υποχρέωση να φυλάξει το Β, που ασχολείται με την αλιεία, ανεξάρτητα αν αυτό είναι μηχανοκίνητο ή ιστιοφόρο.



Σχήμα 1.210.

Το αλιευτικό που ψαρεύει, απομακρύνεται από την πορεία των πλοίων Β-Γ-Δ.

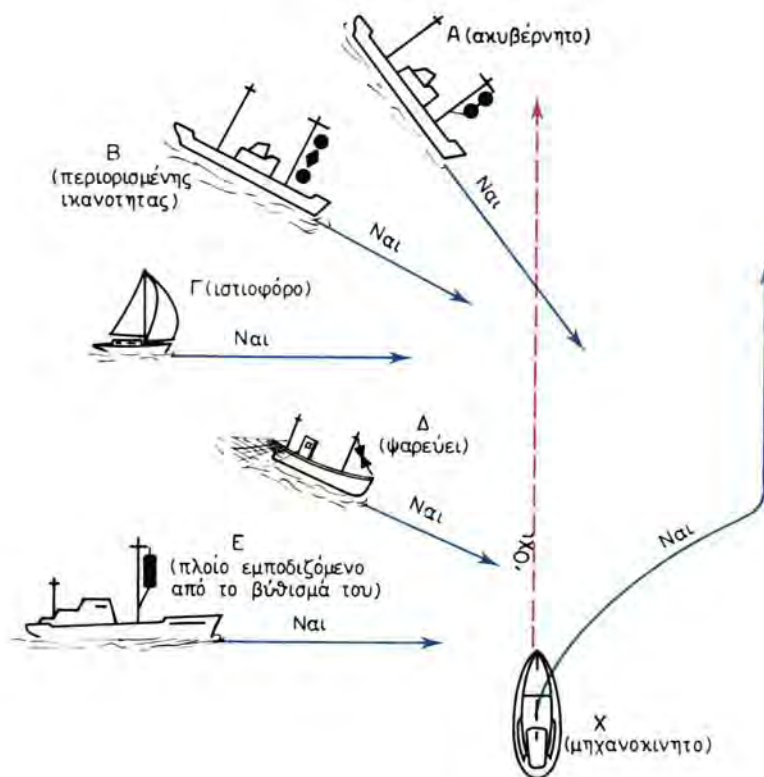
από το ιστιοφόρο, πρέπει να επιδείχνει τους φανούς ή τα σχήματα του ακυβέρνητου. Το μηχανοκίνητο «εν πλω», αλλά κρατημένο για οποιοδήποτε λόγο δεν είναι ακυβέρνητο και ούτε πρέπει να λογαριάζεται από τα πλοία που προσεγγίζουν ως ακυβέρνητο.

γ) Πλοίο «εν πλω» που ασχολείται με την αλιεία πρέπει να απομακρύνεται κατά το δυνατό, από την πορεία:

- Ακυβέρνητου πλοίου.
- Πλοίου περιορισμένης ικανότητας χειρισμών.

Στο σχήμα 1.210 το αλιευτικό Α που ψαρεύει υποχρεούται να απομακρύνεται από την πορεία του περιορισμένης ικανότητας χειρισμών, ακυβέρνητου πλοίου και του πλοίου που εμποδίζεται από το βύθισμά του (βλέπε και παρακάτω, περίπτωση δ').

δ) Πλοία που εμποδίζονται από το βύθισμά τους. Κάθε πλοίο, εκτός από τα ακυβέρνητα και τα πλοία περιορισμένης ικανότητας χειρισμών, πρέπει να αποφεύγει, εφόσον οι συνθήκες της συγκεκριμένης περιπτώσεως το επιτρέπουν, να παρακωλύει τον ασφαλή διάπλου πλοίου που εμποδίζεται από το βύθισμά



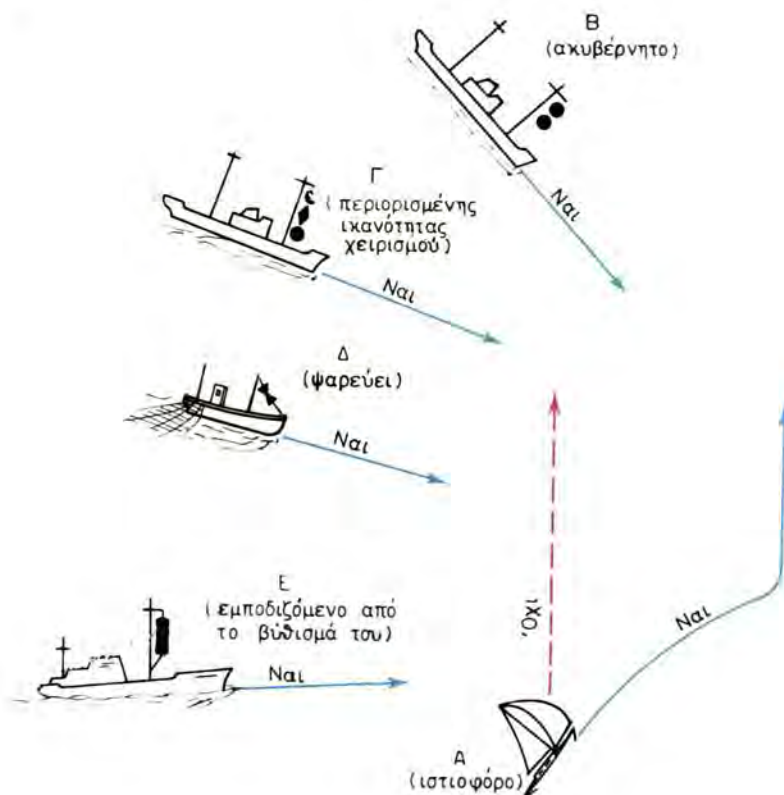
Σχήμα 1.21ι.

Το μηχανοκίνητο απομακρύνεται από την πορεία των πλοίων Α-Β-Γ-Δ-Ε.

του και επιδείχνει τα σήματα που προβλέπονται από τον κανόνα 28 (3 κόκκινοι κατακόρυφοι φανοί τη νύχτα ή κύλινδρος την ημέρα).

Στο σχήμα 1.21ι το μηχανοκίνητο Χ υποχρεούται να απομακρύνεται από την πορεία του ακυβέρνητου, του περιορισμένης ικανότητας χειρισμών, του πλοίου που ασχολείται με την αλιεία και του πλοίου που εμποδίζεται από το βύθισμά του. Ανεξάρτητα όμως από την υποχρέωση των άλλων πλοίων, το πλοίο που εμποδίζεται από το βύθισμά του πρέπει να ναυσιπλοεί με ιδιαίτερη προσοχή, έχοντας πλήρη επίγνωση ότι η περίπτωση του είναι ιδιόζουσα.

Το πλοίο που εμποδίζεται από το βύθισμά του, φυλάσσεται από το μηχανοκίνητο μόνο όταν οι συνθήκες της συγκεκριμένης περιπτώσεως το επιτρέπουν. Για το λόγο αυτό το εμποδιζόμενο από το βύθισμά του πρέπει να πλέει με ιδιαίτερη προσοχή και περισσότερο στις περιπτώσεις που έχει μεγάλη ταχύτητα, υπάρχουν πολλά πλοία στην περιοχή, το μηχανοκίνητο έχει μικρή ταχύτητα, καθώς και στις περιπτώσεις που υπάρχει δυσκολία αναγνώρισής τους κατά την ημέρα.



Σχήμα 1.21ια.

Το ιστιοφόρο Α υποχρεούται να απομακρύνεται από την πορεία ακυβέρνητου, περιορισμένης ικανότητας χειρισμών, του ψαράδικου και του πλοίου που εμποδίζεται από το βύθισμά του.

Το πλοίο που εμποδίζεται από το βύθισμά του φυλάσσεται από το ιστιοφόρο μόνο όταν οι συνθήκες το επιτρέπουν (σχ. 1.21ια). Επιβάλλεται για το πλοίο που εμποδίζεται από το βύθισμά του να πλέει με ιδιαίτερη προσοχή σε περιοχή που πλέουν ιστιοφόρα σκάφη, γιατί ενδέχεται αυτά να μην το αναγνωρίσουν έγκαιρα και να μη χειριστούν σύμφωνα με τους κανονισμούς. Έτσι, δικαιολογείται στις περιπτώσεις αυτές να τηρεί χαμηλή ασφαλή ταχύτητα. Επίσης ενδέχεται τα ιστιοφόρα να αντιμετωπίζουν πραγματική δυσχέρεια χειρισμού, π.χ. σε περίπτωση που επικρατεί ασθενής άνεμος ή νηνεμία, οπότε δεν μπορούν να μετακινηθούν αισθητά.

Το πλοίο που εμποδίζεται από το βύθισμά του φυλάγεται από το ασχολούμενο με την αλιεία μόνο όταν οι συνθήκες το επιτρέπουν. Είναι σύνηθες, το αλιευτικό όταν ψαρεύει, να μην μπορεί να φυλάξει το πλοίο που εμποδίζεται από το βύθισμά του. Αυτό σημαίνει ότι, αν οι συνθήκες του αλιευτικού δεν του επιτρέπουν να χειρίσει, τότε το πλοίο θα κάνει οτιδήποτε για να αποφύγει τη

σύγκρουση. Επιβάλλεται το πλοίο που εμποδίζεται από το βύθισμά του να πλέει με ιδιαίτερη προσοχή σε περιοχή που ψαρεύουν αλιευτικά σκάφη και στολίσκοι αλιευτικών, γιατί ενδέχεται τα σκάφη αυτά να μη μπορούν να αναγνωρίσουν έγκαιρα το πλοίο της κατηγορίας αυτής και για το λόγο αυτό να μη χειριστούν έγκαιρα. Έτσι δικαιολογείται τα πλοία αυτά να πλέουν με μειωμένη ασφαλή ταχύτητα. Οι αξιωματικοί των μεγάλων αυτών πλοίων πρέπει να έχουν υπόψη τους ότι, τα πληρώματα των αλιευτικών ενδέχεται να μη τα αναγνωρίσουν, καθώς επίσης και το γεγονός ότι τα αλιευτικά δεν μπορούν να μετακινούνται με ευχέρεια κατά τη διάρκεια των αλιευτικών τους εργασιών.

Ευθύνες μεταξύ πλοίων που δεν προβλέπεται βαθμός ευθύνης. Στην περίπτωση προσεγγίσεως δύο πλοίων προβληματικών κατηγοριών, μεταξύ των οποίων δεν καθορίζεται βαθμός ευθύνης, όταν υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως, κάθε πλοίο πρέπει να κάνει οποιαδήποτε ενέργεια με την οποία να αποφύγει τη σύγκρουση. Η περίπτωση αυτή αφορά τη συνάντηση πλοίου που εμποδίζεται από το βύθισμά του με πλοίο το οποίο είναι ακυβέρνητο ή περιορισμένης ικανότητας χειρισμών, για τα οποία από τους ΔΚΑΣ δεν καθορίζεται ποιο πλοίο θα φυλάσσει το άλλο όταν υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως.

Σύμφωνα με όσα είπαμε σε προηγούμενη παράγραφο, υπάρχει υποχρέωση των κινουμένων πλοίων να φυλάνε το **αγκυροβολημένο** (για την έννοια του αγκυροβολημένου, βλ. και παρακάτω).

ε) Υδροπλάνα. Όπως έχουμε εξηγήσει, τα προσθαλασσωμένα υδροπλάνα θεωρούνται ως πλοία κατά την εφαρμογή των ΔΚΑΣ. Το υδροπλάνο που πλέει στο νερό (προσθαλασσωμένο αεροσκάφος) πρέπει γενικά να τηρείται μακριά από όλα τα πλοία και να αποφεύγει την παρακώλυση της ναυσιπλοΐας τους. Στις περιπτώσεις όμως που δημιουργείται κίνδυνος συγκρούσεως, το υδροπλάνο πρέπει να συμμορφώνεται προς τους κανόνες χειρισμού και πλεύσεως του μέρους Β' των ΔΚΑΣ.

Τα **Hovercrafts** και τα **Hydrofoils** δεν θεωρούνται υδροπλάνα έστω και όταν δεν πλέουν συμβατικά (χωρίς εκτόπισμα). Αυτά θεωρούνται μηχανοκίνητα πλοία. Όμως από την κοινή ναυτική εμπειρία προκύπτει ότι τα σκάφη αυτά λόγω της μεγάλης ταχύτητας και εκπτώσεως, λόγω κυματισμού και ανέμου, πρέπει να χειρίζουν περισσότερο έγκαιρα. Ο λόγος άλλωστε που τα σκάφη αυτά επιδείχνουν και έναν αναλάμποντα φανό επιπλέον από τους φανούς του μηχανοκίνητου πλοίου, είναι να γίνονται αντιληπτά σε μεγαλύτερη απόσταση από τα άλλα πλοία.

Πέρα από τις προτεραιότητες και τις ευθύνες μεταξύ των πλοίων που αναφέραμε παραπάνω, σύμφωνα με τον κανόνα 18 (αρχική οδηγός φράση) έχουμε και διατάξεις των κανόνων **9** (στενοί δίαυλοι), **10** (συστήματα διαχωρισμού) και **13** (προσπέρασμα), που **κατισχύουν** εκείνων του κανόνα 18. Συγκεκριμένα διακρίνουμε τις παρακάτω περιπτώσεις:

- Πλοία κάτω των **20 m μήκους** και **ιστιοφόρα** δεν πρέπει να παρεμποδίζουν τον διάπλου πλοίου σε στενό δίαυλο ή σύστημα διαχωρισμού [καν. 9(β) και 10(ι)].
- Πλοία που **ψαρεύουν** δεν πρέπει να παρεμποδίζουν τον διάπλου κάθε άλλου πλοίου που ναυσιπλοεί σε στενό δίαυλο ή σύστημα διαχωρισμού [καν. 9(γ) και 10(θ)].

- **Το καταφθάνον πλοίο οφείλει να φυλάσσει το καταφθανόμενο σ' οποιαδήποτε κατηγορία και αν ανήκει το τελευταίο** (καν. 13).

Σύμφωνα μ' αυτά, τα πλοία της παραπάνω πρώτης κατηγορίας οφείλουν να φυλάσσουν το μηχανοκίνητο όταν τούτο είναι καταφθανόμενο. Επίσης τα ιστιοφόρα, αυτά που ασχολούνται με την αλιεία, και τα μηχανοκίνητα με μήκος μέχρι 20 m μέσα σε στενό δίαυλο ή σύστημα διαχωρισμού της κυκλοφορίας δεν πρέπει να παρακωλύουν τον ασφαλή διάπλου του μηχανοκινήτου, που κινείται κατά τον άξονα του διαύλου. Ακόμη τα πλοία της παραπάνω δεύτερης κατηγορίας οφείλουν να φυλάσσουν το ιστιοφόρο, όταν τούτο είναι καταφθανόμενο, ενώ το πλοίο που ψαρεύει οφείλει να μην παρεμποδίζει τον διάπλου ιστιοφόρου μέσα σε στενό δίαυλο ή σύστημα διαχωρισμού. Τέλος, τα πλοία της παραπάνω τρίτης κατηγορίας οφείλουν να φυλάσσουν το ασχολούμενο με την αλιεία, όταν τούτο είναι καταφθανόμενο. Επίσης το ασχολούμενο με την αλιεία δεν πρέπει να εμποδίζει τον ασφαλή διάπλου κάθε άλλου πλοίου που ναυσιπλοεί μέσα σε στενό δίαυλο ή σύστημα διαχωρισμού της κυκλοφορίας.

Προτεραιότητα στα λιμάνια. Όπως είναι γνωστό, στα κυριότερα λιμάνια της υδρογείου οι τοπικοί κανονισμοί, μεταξύ των άλλων, ρυθμίζουν και τα θέματα κινήσεως των πλοίων μέσα σ' αυτά. Κατά γενικό δε κανόνα, στους κανονισμούς αυτούς ισχύουν δύο βασικές αρχές. Κατά τη μία, **τα πλωτά μέσα των οποίων οι πορείες διασταυρώνουν τον άξονα εισόδου - εξόδου στο λιμάνι οφείλουν ν' απομακρύνονται** από την πορεία των πλοίων που εισπλέουν ή εκπλέουν από το λιμάνι, και ακολουθούν τον άξονα αυτού. Κατά την άλλη αρχή, **τα πλοία που εξέρχονται έχουν προτεραιότητα έναντι εκείνων που εισέρχονται στο λιμάνι.**

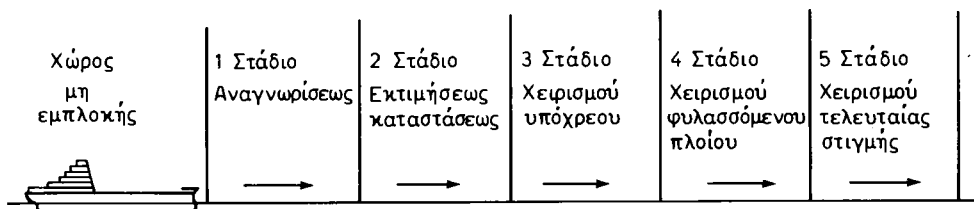
Επίσης, **τα πλοία που έχουν το ρεύμα από πρύμα έχουν προτεραιότητα** έναντι των πλοίων τα οποία έχουν το ρεύμα από πλώρα. Θα μπορούσαμε δε να υποστηρίξουμε ότι στη ναυτική πρακτική που ακολουθείται, συνηθίζεται να τηρούνται οι παραπάνω βασικές αρχές και στα λιμάνια εκείνα που δεν έχουν θεσπισθεί σχετικοί τοπικοί κανονισμοί.

Ακόμη, όλα τα πλοία που κινούνται στην περιοχή λιμανιού, καθώς και εκείνα που εισέρχονται ή εξέρχονται οφείλουν να συμμορφώνονται προς τις **οδηγίες ή εντολές του παράκτιου ή σηματοφορικού σταθμού** του λιμανιού, όπως καθορίζουν οι τοπικοί κανονισμοί. Σημειώνεται ότι οι οδηγίες ή εντολές δίνονται συνήθως μέσω VHF, ή και σημάτων που επαίρονται για το σκοπό αυτό.

1.22 Στάδια συναντήσεως πλοίων.

Ολοκληρώνοντας τους κανόνες χειρισμού και πλεύσεως πλοίων «εν όψει αλλήλων», δίνονται στη συνέχεια τα **βασικά στάδια** που μεσολαβούν κατά τη συνάντηση των πλοίων (σχ. 1.22).

1ο Στάδιο αναγνώρισεως. Από τη στιγμή που εντοπίζεται οπτικά ένα πλοίο στόχος, αρχίζει το πρώτο στάδιο της αναγνώρισεως. Ο εντοπισμός αυτός αποτελεί την πρώτη επαφή των δύο πλοίων. Κατά τεκμήριο το άλλο πλοίο βρίσκεται σ' απόσταση μεγαλύτερη από εκείνη που αρχίζει να δεσμεύει η εφαρμογή των ΔΚΑΣ. Στη φάση αυτή τα πλοία είναι ελεύθερα να χειρίζουν κατά βούληση,



Σχήμα 1.22.

Στάδια συναντήσεως πλοίων.

χωρίς ο χειρισμός του ενός πλοίου να δεσμεύει το χειρισμό του άλλου. Εδώ γίνεται βασικά η πρώτη **αναγνώριση** της εικόνας που παρουσιάζει το πλοίο. Προς τούτο, κατά την ημέρα έχουμε την κατεύθυνση της πλώρης και τη σιλουέτα – θα λέγαμε – του σκάφους και κατά τη νύχτα έχουμε τους φανούς ναυσιπλοΐας.

2ο Στάδιο εκτιμήσεως της καταστάσεως. Το στάδιο αυτό, που λογικά ακολουθεί το πρώτο, είναι χρονική περίοδος μέσα στην οποία γίνεται η διαπίστωση (εκτιμάται) κατά πόσο τα στοιχεία πλου (πορείες και ταχύτητες) ως έχουν οδηγούν σε μελλοντική σύγκρουση ή επικίνδυνη προσέγγιση των δύο πλοίων. Πρόκειται δηλαδή για την εκτίμηση των ενεργειών που πρέπει να γίνουν από το δικό μας πλοίο, ώστε ν' αποτραπεί κίνδυνος συγκρούσεως, όταν διαπιστωθεί ότι υπάρχει τέτοιος κίνδυνος. Σ' ορισμένες περιπτώσεις είναι δυνατό να συμπίψει χρονικά το στάδιο της εκτιμήσεως με εκείνο της αναγνώρισεως. Όταν π.χ. τα πλοία που προσεγγίζουν ακολουθούν παράλληλες ή αποκλίνουσες πορείες, γίνεται αντιληπτό αμέσως με την αναγνώριση ότι θα αντιπαρέλθουν σ' ασφαλή απόσταση μεταξύ τους. Με ποσοτικά κριτήρια, αυτή η απόσταση ασφαλείας δεν είναι εύκολο να προσδιορισθεί, γιατί εξαρτάται από τις συγκεκριμένες συνθήκες συναντήσεως των δύο πλοίων. Σε περίπτωση διασταυρώσεως πορειών στην ανοικτή θάλασσα μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι πέρα από τα 5 έως 8 μίλια.

3ο Στάδιο χειρισμού υπόχρεου πλοίου. Αν από τις διαδικασίες του σταδίου της εκτιμήσεως εκτιμηθεί ότι πράγματι οι πορείες και ταχύτητες των δύο πλοίων, όπως τηρούνται σταθερά, οδηγούν σε σύγκρουση, ακολουθεί λογικά το στάδιο του χειρισμού εκ μέρους του υπόχρεου πλοίου, ενώ το φυλασσόμενο οφείλει να τηρήσει σταθερή πορεία και ταχύτητα. Οι χειρισμοί δε που θ' αναληφθούν από το υπόχρεο πλοίο πρέπει να είναι σύμφωνοι με τους ΔΚΑΣ για να αποφευχθεί η σύγκρουση, αλλά και η επικίνδυνη προσέγγιση. Η απόσταση βέβαια από την οποία υποχρεούται να χειρίσει το υπόχρεο πλοίο δεν προσδιορίζεται, αφού εξαρτάται από διάφορους παράγοντες του πλου και βασικά από την ταχύτητα προσεγγίσεως των δύο πλοίων. Στην ανοικτή θάλασσα και σε περίπτωση διασταυρώσεως πορειών, η ελάχιστη απόσταση προσεγγίσεως θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι είναι περί τα 5 μίλια.

4ο Στάδιο χειρισμού φυλασσόμενου πλοίου. Το στάδιο αυτό ακολουθεί το χειρισμό του υπόχρεου πλοίου, όταν γίνεται φανερό ότι τούτο δεν συμμορφώνεται προς τους ΔΚΑΣ και υπάρχει φυσικά η απειλή του κινδύνου συγκρού-

σεως. Στη φάση αυτή μπορεί προαιρετικά να χειρίσει το φυλασσόμενο πλοίο, κατά τέτοιο τρόπο ώστε, με μόνο το δικό του χειρισμό ν' αποφύγει τον κίνδυνο. Στην ανοικτή θάλασσα και με διασταυρούμενες πορείες η ελάχιστη απόσταση προσεγγίσεως μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι περί τα 2 έως 3 μίλια. Σημειώνεται δε ότι, ο προαιρετικός αυτός χειρισμός του φυλασσόμενου πλοίου δεν θα είναι μεταβολή της πορείας προς τ' αριστερά, εφόσον βέβαια οι συνθήκες το επιτρέπουν.

5ο Στάδιο χειρισμού τελευταίας στιγμής. Το στάδιο αυτό ακολουθεί όταν, μετά την πιστή εφαρμογή των κανονισμών διαπιστωθεί με βεβαιότητα ότι δεν αποφεύγεται η σύγκρουση. Η ενέργεια στο στάδιο αυτό υπαγορεύεται αποκλειστικά και μόνο από τη ναυτική εμπειρία και ενδέχεται να μην είναι σύμφωνη με τις διατάξεις των ΔΚΑΣ. Όμως από τους κανονισμούς αυτούς κρίνεται ως δικαιολογημένη και δε χαρακτηρίζεται ως πταίσμα του πλοίαρχου. Με την προϋπόθεση βέβαια ότι θα είναι τεχνικά άρτια και θα έχει γίνει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Μπορούμε να ισχυρισθούμε μάλιστα ότι η κατά την προσέγγιση του άμεσου κινδύνου παρέκκλιση από τους ΔΚΑΣ είναι όχι μόνο **δικαιολογημένη** αλλά και **επιβεβλημένη**.

Θεωρείται ότι η παρέκκλιση αυτή από τους κανονισμούς αναφέρεται σε όλα τα πλοία είτε αυτά είναι υποχρεωμένα είτε όχι να χειριστούν για αποφυγή της συγκρούσεως ή άμεσου κινδύνου συγκρούσεως. Πότε ακριβώς είναι αναγκαία η μη πιστή εφαρμογή των διατάξεων των ΔΚΑΣ δεν προσδιορίζεται, γιατί αυτή εξαρτάται από πολλούς παράγοντες στην κάθε συγκεκριμένη περίπτωση. Η παρέκκλιση του πλοίαρχου από την τήρηση των κανονισμών δικαιολογείται μόνο για τον αναγκαίο χρόνο αποφυγής του άμεσου κινδύνου και δεν μπορεί να παραταθεί χρονικά. Ο πλοίαρχος δε μπορεί όποτε παραβαίνει τους ΔΚΑΣ να προβάλλει ως δικαιολογία το γεγονός ότι ενήργησε με τα καλύτερα κριτήρια και σύμφωνα με τις πιο καλές του ιδέες και σκέψεις, γιατί ακριβώς το αντίθετο απαιτείται από τους κανονισμούς. Επαναλαμβάνουμε ότι μία και μόνη δυνατότητα έχει ο πλοίαρχος να παραβεί τους ΔΚΑΣ: όταν εφαρμόζοντάς τους οδηγείται με βεβαιότητα σε σύγκρουση.

Ο χειρισμός της τελευταίας στιγμής ασφαλώς προβλέπεται από τον κανόνα 2 – της ναυτικής εμπειρίας – και τον κανόνα 17 ο οποίος μιλάει για το χειρισμό του φυλασσόμενου πλοίου (βλέπε παράγρ. 1.5 και παράγρ. 1.20).

1.23 Διαγωγή πλοίων υπό περιορισμένη ορατότητα.

Κανόνας 19: Γενικά η **ορατότητα** (visibility) στη θάλασσα μειώνεται λόγω ομίχλης, αχλύος, χιονιού, ραγδαίας βροχής, ή άλλων συνθηκών, όπως είναι ο καπνός, σε βιομηχανικές κυρίως περιοχές, οι αμμοθύελλες κοντά σε ερήμους κλπ. Η ομίχλη διακρίνεται στην απλή ομίχλη (fog), στην πυκνή ομίχλη (dense fog), όταν ευμεγέθη αντικείμενα δεν είναι ορατά από χίλια μέτρα και στην αχλύ (mist) όταν μπορούμε να διακρίνουμε σε απόσταση 1.000-2.000 m. Η ομίχλη που επικρατεί πάνω από τη θάλασσα ονομάζεται **θαλάσσια ομίχλη**.

Περιοχές ομίχλης. Λεπτομέρειες σε ότι αφορά τις ομίχλες που επικρατούν πάνω από τις θάλασσες μπορούν να αναζητηθούν στις πιο πολλές ναυτιλιακές

εκδόσεις, όπως είναι τα pilots (sailing directions), Ocean passage for the world, Pilot Charts κλπ. Σ' αυτές αναγράφονται περισσότερα στοιχεία για τις επικρατούσες ομίχλες γενικά και την ορατότητα σε ορισμένη περιοχή. Οι περιοχές στις οποίες επικρατούν συνήθως ομίχλες είναι η του Β. Ατλαντικού και κυρίως κοντά στην Νέα Γη ή των ακτών της Β. και ΒΔ. Ευρώπης, του Β. Ειρηνικού, κυρίως κοντά στις Αλεούτες και Ιαπωνικές νήσους κλπ.

Ορατότητα στην ομίχλη: Με τη χρησιμοποίηση του radar στη ναυσιπλοία, η εκτίμηση της ορατότητας σε ομίχλη, δεν αποτελεί δυσεπίλυτο πρόβλημα. Η παρατήρηση στην οθόνη του radar και η σύγχρονη οπτική παρατήρηση διευκολύνει στην ανεύρεση της μέγιστης αποστάσεως στην οποία θα παύσει να είναι ορατός ένας στόχος, ο οποίος απομακρύνεται ή από τον οποίο απομακρυνόμαστε, ή αντίθετα θα γίνει ορατός κατά την προσέγγισή του. Η ορατότητα σε ομίχλη εκφράζεται σε ναυτικά μίλια.

Δελτία ομίχλης: Από τις διεθνείς συμβάσεις υπάρχει υποχρέωση για τα συμβαλλόμενα κράτη να ενθαρρύνεται η συγκέντρωση μετεωρολογικών στοιχείων από τα πλοία που βρίσκονται στο πέλαγος και η ανταλλαγή τους μέσω Α/Τ μεταξύ των πλοίων της περιοχής πλου. Έτσι στην πράξη, έχει καθιερωθεί η μετάδοση σε απλή γλώσσα δελτίου ομίχλης (fog report), για την ενημέρωση των πλοίων της περιοχής, που είναι:

FOG REPORT

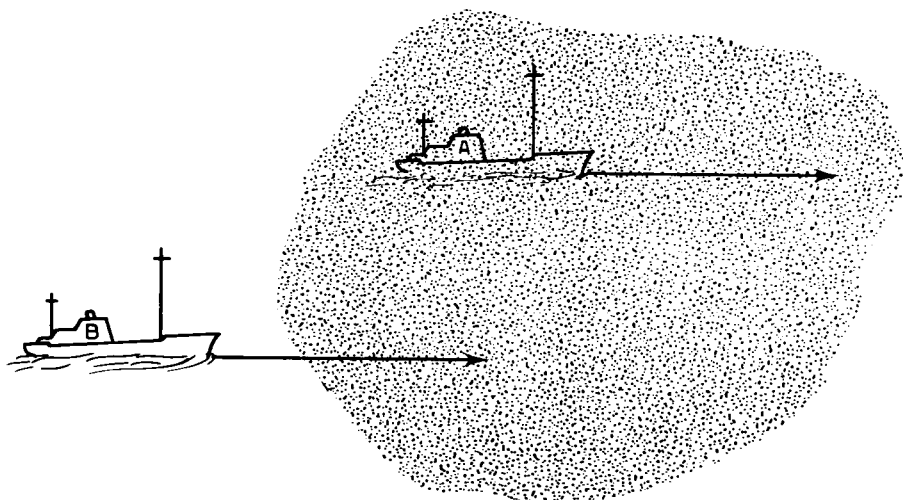
FROM: S.S. «OLYMPIC VALOUR», SVWE
TO: ALL SHIPS AROUND
ZONE TIME: 1630 JUNE 25
POSITION: LAT 44° 52' N LONG 126° 35' W
COURSE: 225°, SPEED: 10 KNOTS
DENSE FOG
MASTER

Είναι φανερό ότι τέτοιες πληροφορίες από πλοία που πλέουν σε ακτίνα 500 ν. μίλια περίπου, προσδιορίζουν επαρκώς την κατάσταση που επικρατεί στην περιοχή.

Κίνδυνοι σε ομίχλη. Κατά τον πλου σε ομίχλη, ο ναυτιλλόμενος έχει να αντιμετωπίσει δύο κατηγορίες κινδύνων:

- **Κίνδυνος προσάρξεως** του πλοίου, λόγω δυσχερειών προσδιορισμού του στίγματος. Με το πρόβλημα όμως αυτό ασχολείται η ναυσιπλοία.
- **Κίνδυνος συγκρούσεως** με πλοία που παραπλέουν στην περιοχή. Προς αποφυγή του κινδύνου συγκρούσεως προβλέπεται η υποχρέωση των πλοίων για την εκπομπή των ηχητικών σημάτων ομίχλης και η υποχρέωση χειρισμού των μηχανών. Εξάλλου ο πλους σε ομίχλη διευκολύνεται τα μέγιστα, όταν το πλοίο είναι εφοδιασμένο με συσκευή radar.

Εφαρμογή. Ο κανόνας 19 εφαρμόζεται σε πλοία τα οποία **δεν είναι** «εν όψει αλλήλων» και ναυσιπλοούν κάτω από συνθήκες περιορισμένης ορατότητας, είτε βρίσκονται μέσα είτε κοντά σε τέτοια περιοχή **[καν. 19(α)]**. Στο σχήμα 1.23α το πλοίο Α βρίσκεται μέσα σε περιοχή περιορισμένης ορατότητας, ενώ το πλοίο Β δεν έχει ακόμα εισέλθει μέσα σ' αυτή, αλλά ναυσιπλοεί κοντά στην ίδια περιοχή. Και για τα δύο αυτά πλοία έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του κανόνα 19 προς τις οποίες πρέπει να συμμορφωθούν.



Σχήμα 1.23α.

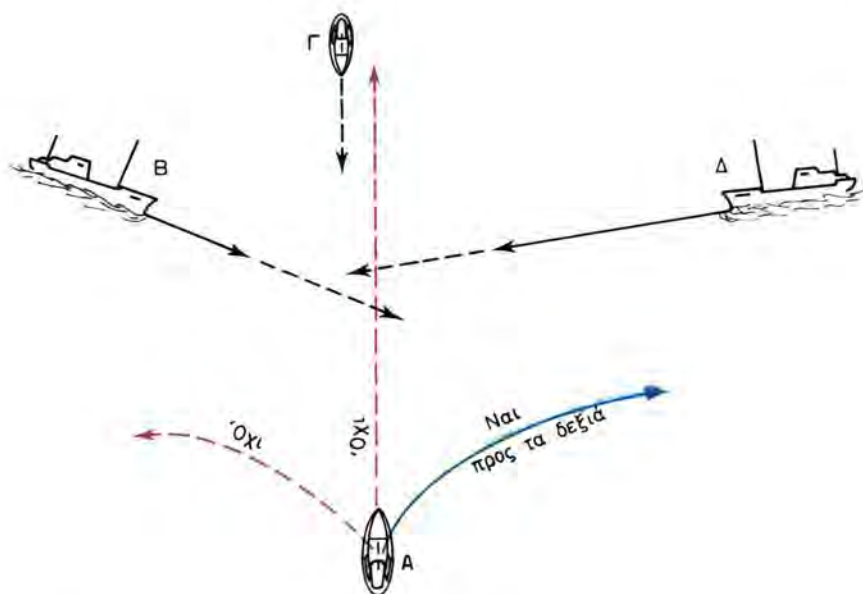
Ναυσιπλοία κάτω από συνθήκες περιορισμένης ορατότητας (μέσα ή κοντά στην περιοχή).

Ασφαλής ταχύτητα και ετοιμότητα μηχανών. Κάθε πλοίο πρέπει να πλέει με ασφαλή ταχύτητα, προσαρμοσμένη στις επικρατούσες συνθήκες και καταστάσεις της περιορισμένης ορατότητας. Το μηχανοκίνητο πλοίο πρέπει να έχει τις μηχανές του σε ετοιμότητα για άμεσο χειρισμό. Επίσης πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι κανόνες των ΔΚΑΣ που αφορούν την τήρηση φυλακής οπτήρα, τους κινδύνους συγκρούσεως και τους χειρισμούς αποφυγής συγκρούσεως, καθώς επίσης και τις διατάξεις που ισχύουν για τους στενούς διαύλους και τα συστήματα διαχωρισμού της κυκλοφορίας **[καν. 19(θ)].**

Επικρατούσες συνθήκες. Κάθε πλοίο πρέπει να λαμβάνει υπόψη και να εκτιμά τις συνθήκες που επικρατούν και τις καταστάσεις περιορισμένης ορατότητας, όταν συμμορφώνεται προς τους κανόνες που αναφέρονται στη διαγωγή πλοίων σε οποιαδήποτε κατάσταση ορατότητας του μέρους Β, τμήματος Ι, κανόνες 4-10 **[καν. 19(γ)].**

Εντοπισμός πλοίων μόνο με το radar. Σύμφωνα με την **παράγραφο δ** του κανόνα 19, κάθε πλοίο που επισημαίνει την παρουσία άλλου πλοίου με το radar, οφείλει να εκτιμήσει κατά πόσο υπάρχει περίπτωση επικίνδυνης προσεγγίσεως ή κινδύνου συγκρούσεως. Αν πράγματι συντρέχει τέτοια περίπτωση, το πλοίο πρέπει να χειρίσει προς αποφυγή συγκρούσεως αρκετά έγκαιρα. Όταν ο χειρισμός αυτός είναι μεταβολή πορείας **πρέπει να αποφεύγονται** κατά το δυνατό, τα ακόλουθα:

- i) **Μεταβολή πορείας προς τα αριστερά για πλοίο που βρίσκεται πλώρα από το εγκάρσιο, εκτός αν πρόκειται για καταφθάνόμενο πλοίο.**
- ii) **Μεταβολή πορείας προς την κατεύθυνση του άλλου πλοίου, εφόσον αυτό βρίσκεται στο εγκάρσιο ή πρύμα από το εγκάρσιο.**

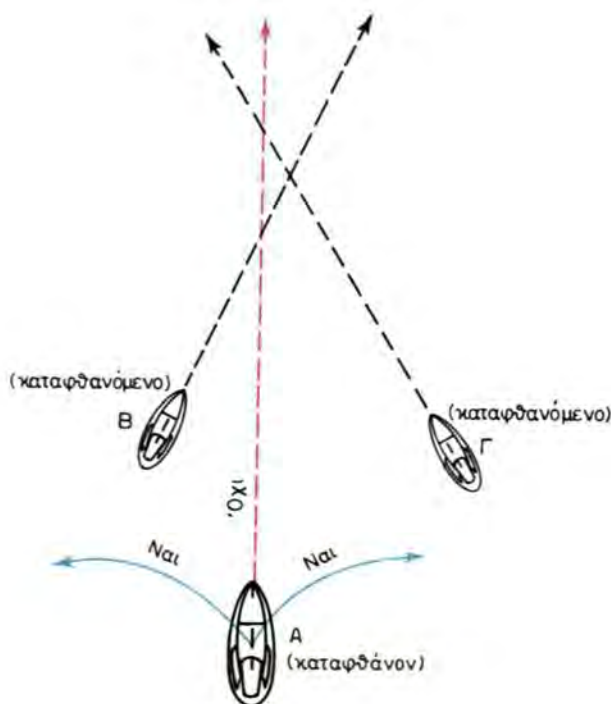


Σχήμα 1.236.

Αποφυγή μεταβολής πορείας προς τ' αριστερά, για πλοία / στόχους που βρίσκονται προς πλώρα του εγκάρσιου.

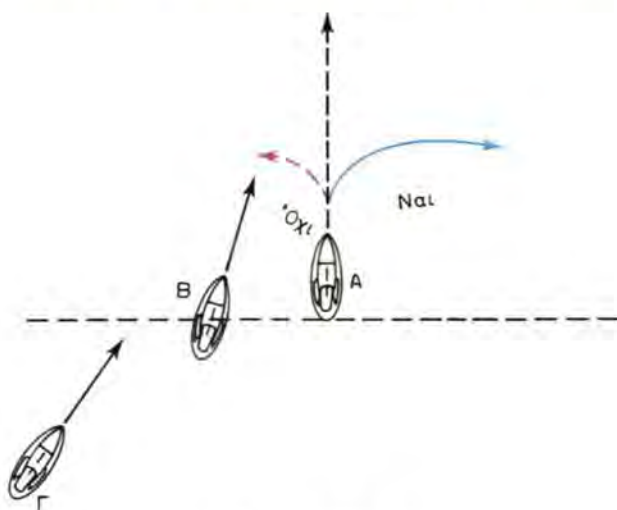
Όπως φαίνεται στο σχήμα 1.236 το πλοίο Α θα αποφεύγει να μεταβάλλει πορεία προς τα αριστερά γιατί τα πλοία Β, Γ και Δ βρίσκονται πλώρα από το εγκάρσιό του. Αν όμως πρόκειται για καταφθάνόμενο πλοίο μπορεί ν' αλλάξει πορεία προς τ' αριστερά, εφόσον οι περιστάσεις της συγκεκριμένης περιπτώσεως το επιτρέπουν (σχ. 1.23γ). Στο σχήμα 1.23δ το πλοίο Α αποφεύγει να αλλάξει πορεία προς την κατεύθυνση του άλλου πλοίου, όταν το άλλο βρίσκεται στο εγκάρσιο ή πρύμα από το εγκάρσιο. Τέλος στο σχήμα 1.23ε το πλοίο Α, ακολουθώντας την αρχική του πορεία, άκουσε κατά τη διεύθυνση του εγκάρσιου το σήμα ομίχλης πλοίου Β. Σκόπιμο είναι στην περίπτωση αυτή, το πλοίο Α να στρέψει κατά τρόπο, ώστε να φέρει το ηχητικό σήμα του πλοίου Β πρύμα από το εγκάρσιο της νέας του πορείας.

Ελάττωση ταχύτητας - ακινητοποίηση. Κάθε πλοίο που ακούει από φαινόμενη κατεύθυνση πλώρα του εγκάρσιου του το σήμα ομίχλης άλλου πλοίου, ή κάθε πλοίο που δεν μπορεί να αποφεύγει επικίνδυνη προσέγγιση με άλλο πλοίο που βρίσκεται πλώρα του εγκάρσιου του, πρέπει να ελαττώνει την ταχύτητά του στην ελάχιστη πηδαλιουχήσιμη. Αν είναι απαραίτητο, πρέπει να ακινητεί και σε κάθε περίπτωση να πλέει με εξαιρετική προσοχή μέχρις ότου περάσει ο κίνδυνος συγκρούσεως. Όλα αυτά δεν έχουν εφαρμογή στις περιπτώσεις που έχει εκτιμηθεί ότι δεν υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως **[καν. 19(ε)]**. Όπως φαίνεται στο σχήμα 1.23στ, εφόσον το πλοίο Α διαπιστώνει με υποτύπωση ή άλλο μέσο ότι το πλοίο Β δε δημιουργεί κίνδυνο συγκρούσεως, δεν υποχρεούται να ελαττώσει ταχύτητα ή να ακινητοποιηθεί.



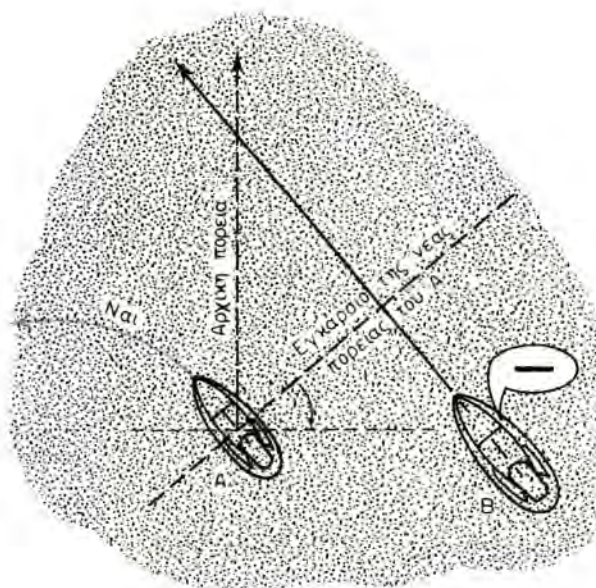
Σχήμα 1.23γ.

Το πιλότο Α ως καταφθάνον δε δεσμεύεται να μεταβάλλει πορεία, είτε προς τα δεξιά είτε προς τα αριστερά, για να φυλάξει τα καταφθανόμενα Β και Γ.



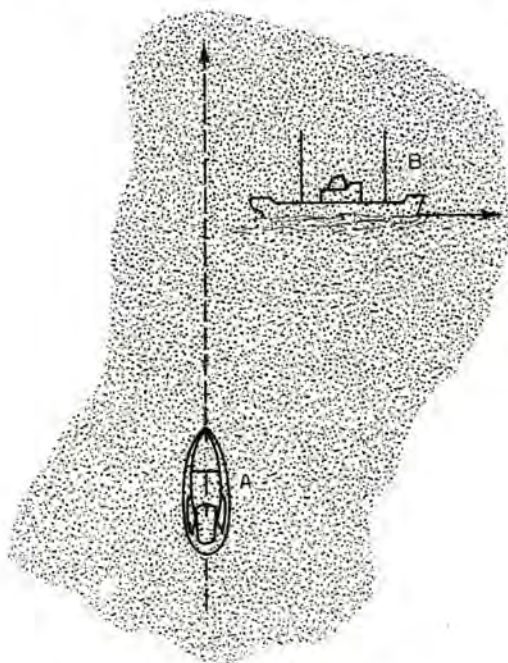
Σχήμα 1.23δ.

Αποφυγή μεταβολής πορείας προς τ' αριστερά από το καταφθάνόμενο Α.



Σχήμα 1.23ε.

Σήμα ομίχλης από το πλοίο Β, κατά τη διεύθυνση του εγκάρσιου του Α.



Σχήμα 1.23στ.

Διαπίστωση με υποτύπωση του Α ότι, δεν υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως. Τότε το Α δεν υποχρεούται να ελαττώσει ταχύτητα ή να ακινητοποιηθεί.

1.24 Εφαρμογή.

Κανόνας 20: Οι **κανόνες 20-31** που καθορίζουν τους φανούς και τα σχήματα, τα οποία υποχρεώνονται να επιδεικνύουν τα πλοία, **εφαρμόζονται** σε οποιοσδήποτε συνθήκες καιρού, θάλασσας, ορατότητας [**καν. 20(α)**]. Κατά συνέπεια, ισχυρισμός πλοιάρχου για μη συμμόρφωσή του προς τους κανόνες αυτούς λόγω περιορισμένης ορατότητας π.χ. δεν ευσταθεί, εκτός αν επικαλεσθεί **ανώτερη θία**.

Οι κανόνες που αφορούν τους φανούς εφαρμόζονται κατά τη νύκτα, δηλαδή από τη δύση μέχρι την ανατολή του ηλίου. Πρόκειται βέβαια για φαινόμενη δύση και ανατολή. Στο χρονικό αυτό διάστημα απαγορεύεται η επίδειξη άλλων φανών, οι οποίοι θα μπορούσαν να εκληφθούν ως φανοί που καθορίζονται από τους κανόνες αυτούς ή να επηρεάσουν την ορατότητα ή τα χαρακτηριστικά τους ή να παρενοχλήσουν την εκτέλεση κανονικής φυλακής γέφυρας [**καν. 20(β)**]. Σύμφωνα με αυτά, λευκά φώτα, π.χ. γιρλάντες, που φέρονται στο ύψος των εφιστίων, ή χρωματιστά φώτα στο ύψος των πλευρικών, πρέπει να αποφεύγονται γιατί ενδέχεται να προκαλέσουν σύγχυση στα άλλα πλοία. Ομοίως εξωτερικά φώτα προς πλώρα της γέφυρας πρέπει να αποφεύγονται, γιατί λόγω της ανταύγειάς τους εμποδίζουν την ορατότητα του οπτήρα. Επίσης πρέπει να αποφεύγονται αναμμένα φώτα μέσα στη γέφυρα γιατί εμποδίζουν την ορατότητα έξω από αυτή. Στην περίπτωση που είναι απαραίτητο να ανάψει φως στη γέφυρα, αυτό πρέπει να διαρκέσει όσο η εργασία και όχι περισσότερο. Το δωμάτιο χαρτών ή άλλοι χώροι που επικοινωνούν με τη γέφυρα και χρειάζονται φωτισμό, πρέπει να παραμένουν συνεχώς κλειστοί ή να έχουν πολύ χαμηλό φωτισμό.

Η προσαρμογή του ανθρώπινου ματιού στο σκοτάδι, όταν είχε συνηθίσει προηγουμένως σε φωτεινό χώρο, δεν γίνεται αμέσως. Η δυσκολία αυτή ενδέχεται να είναι επικίνδυνη σε μία κρίσιμη στιγμή, που θα απαιτηθεί μόλις βγούμε από το δωμάτιο χαρτών να χειρίσουμε αμέσως.

Φώτα στην ξηρά. Πολλές φορές όταν τα φώτα στην ξηρά (κυρίως πράσινα και κόκκινα) είναι κοντά στην ακτή ενδέχεται να προκαλέσουν σύγχυση στους ναυτιλλόμενους. Γι' αυτό με σχετική σύσταση της SOLAS συνιστάται τα συμβαλλόμενα κράτη να παίρνουν όσο είναι πρακτικά δυνατό μέτρα για το κανονικό της θέσεως, χρησιμοποιήσεως και εντάσεως των φωτών ξηράς στην περιοχή γειτονεύσεώς τους με εισόδους λιμανιών, ώστε να μην συγχέονται με τους φανούς ναυσιπλοΐας και να μην εμποδίζουν την ορατότητά τους. Σχετική απαγορευτική διάταξη προβλέπεται στην Ελλάδα από τους **κανονισμούς λιμένων**.

Οι φανοί που καθορίζονται από τους ΔΚΑΣ πρέπει να επιδεικνύονται και κατά τη διάρκεια της ημέρας (από ανατολή μέχρι τη δύση του ηλίου) όταν επικρατούν συνθήκες περιορισμένης ορατότητας [**καν. 20(γ)**]. Αυτό κρίνεται αναγκαίο

για το λόγο ότι με περιορισμένη ορατότητα την ημέρα, η διεισδυτικότητα των φώτων πορείας είναι μεγαλύτερη από ό,τι ο σκοτεινός όγκος της κατασκευής του πλοίου. Έτσι οι πιθανότητες εντοπισμού πλοίου με αναμμένα φώτα την ημέρα κάτω από συνθήκες περιορισμένης ορατότητας είναι πολύ μεγαλύτερες. Με την ίδια διάταξη του κανόνα αυτού παρέχεται η δυνατότητα αφής των φανών και κατά την ημέρα (ανατολή μέχρι δύση) και σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση εκτός από την περίπτωση περιορισμένης ορατότητας, όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο. Όταν π.χ. έχουμε καθολική νέφωση, όταν αναμένεται μπουρίνι, όταν παρουσιάζονται σωρειτομελανίτες, όταν λίγο πριν από τη δύση ή μετά την ανατολή έχουμε νεφοσκεπή ουρανό κλπ.

Οι κανόνες που αφορούν τα σχήματα τηρούνται κατά τη διάρκεια της ημέρας **[καν. 20(δ)]**. Όσες φορές δηλαδή απαιτείται από τους ΔΚΑΣ να γίνει εμφανής η κατάσταση ενός πλοίου (αγκυροβολημένο, προσαραγμένο κλπ.) κατά τη διάρκεια της ημέρας, η επίδειξη του προβλεπόμενου σχήματος είναι υποχρεωτική. Και φυσικά η παράλειψη αυτής της υποχρεώσεως συνεπάγεται παράβαση των διατάξεων των ΔΚΑΣ.

Η τοποθέτηση και οι τεχνικές λεπτομέρειες των φανών και σχημάτων που καθορίζονται από τους κανονισμούς, πρέπει να είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις του παραρτήματος Ι των ΔΚΑΣ **[καν. 20(δ)]** (βλέπε κείμενο ΔΚΑΣ, παράρτημα Ι).

1.25 Ορισμοί.

Κανόνας 21: Στον κανόνα 21 δίνονται οι ορισμοί, που αφορούν τους φανούς και τα σχήματα. Για να είναι σαφείς και ξεκάθαρες οι υποχρεώσεις των πλοίων, ανάλογα με την κατηγορία τους, η αποσαφήνιση και διευκρίνιση των διαφόρων όρων που συναντούμε μέσα στο κείμενο, γίνεται απόλυτα απαραίτητη. Παράλληλα όμως αποφεύγονται και οι συχνές επαναλήψεις. Οι ορισμοί αυτοί είναι:

α) Εφίστιος φανός. Είναι **λευκό φανάρι** εγκατεστημένο πάνω από τον κεντρικό διαμήκη άξονα του πλοίου. Φωτίζει χωρίς διακοπή τόξο ορίζοντα 225° και τοποθετείται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να φωτίζει ακριβώς τόξο από την πλώρη μέχρι $22^\circ,5$ πρύμα από το εγκάρσιο κάθε πλευράς του πλοίου. Στα πλοία τοποθετείται συνήθως στον ιστό ή στις κολώνες, ενώ στα μικρά σκάφη μπορεί να τοποθετηθεί και στο πάνω μέρος της υπερκατασκευής.

β) Πλευρικοί φανοί. Είναι ένα **πράσινο φανάρι στη δεξιά πλευρά** και ένα **κόκκινο φανάρι στην αριστερή πλευρά** του πλοίου. Το καθένα από αυτά φωτίζει χωρίς διακοπή τόξο ορίζοντα $112^\circ,5$ και τοποθετείται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να φωτίζει ακριβώς τόξο από την πλώρη μέχρι $22^\circ,5$ πρύμα από το εγκάρσιο της αντίστοιχης πλευράς. Η συνήθης θέση της φαναριέρας των πλευρικών φανών είναι στο ακρότατο σημείο των δύο πλευρών του πλοίου στα πτερύγια της γέφυρας ναυσιπλοΐας. Σε πλοία με μήκος μικρότερο από 20 m, οι πλευρικοί φανοί μπορούν να συνδυάζονται σ' ένα **σύνθετο (δίχρωμο)**, που τοποθετείται στον κεντρικό διαμήκη άξονα του πλοίου.

γ) Φανός κορώνης. Είναι **λευκό φανάρι** εγκατεστημένο πλησιέστερα προς την πρύμη όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό. Φωτίζει χωρίς διακοπή τόξο ορίζοντα 135° και τοποθετείται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να φωτίζει ακριβώς τόξο από τη πρύμη μέχρι $67,5^\circ$ προς κάθε πλευρά του πλοίου.

Τα παραπάνω φανάρια (εφίστιος ή εφίστιοι, πλευρικοί και κορώνης) ονομάζονται **φανοί ναυσιπλοίας** ή **πλοϊκά φώτα** ή **φώτα πορείας** ή **φανάρια της γραμμής** (navigating lights) για τα οποία μιλάμε και παρακάτω.

δ) Φανός ρυμουλκήσεως. Είναι **κίτρινο φανάρι** που έχει τα ίδια χαρακτηριστικά με το φανό κορώνης. Φωτίζει δηλαδή τόξο ορίζοντα 135° πρύμα ($67,5^\circ$ προς κάθε πλευρά του διαμήκη άξονα). Ο φανός αυτός, που καθιερώθηκε για πρώτη φορά στους ΔΚΑΣ, είναι αναγκαίος για την κυβέρνηση του ρυμουλκούμενου σκάφους. Γι' αυτό και τοποθετείται πάνω ακριβώς από το φανό κορώνης του πλοίου / ρυμουλκού.

ε) Περίθλεπτος φανός, ή φανός ορατός σε όλο τον ορίζοντα: Φωτίζει χωρίς διακοπή τόξο του ορίζοντα 360° . Ο περίθλεπτος φανός πρέπει να τοποθετείται ψηλά, σ' εμφανή θέση και να μη παρεμβάλλονται εμπόδια (ιστοί, γερανοί, μπίγκες κλπ.), ώστε να γίνεται ορατός από όλες τις κατευθύνσεις.

στ) Αναλάμπων φανός. Είναι φανάρι το οποίο εκπέμπει χωρίς διακοπή 120 τουλάχιστον αναλαμπές ανά λεπτό. Ο φανός αυτός καθιερώνεται για πρώτη φορά από τους ΔΚΑΣ και χρησιμεύει για την αναγνώριση των αεροστρώμων (hover - crafts) και υδροπτερύγων (hydrofoils) σκαφών. Ο μεγάλος αριθμός των αναλαμπών βοηθάει στην εύκολη αναγνώριση των σκαφών της κατηγορίας αυτής από μεγάλη απόσταση.

Τα **σήματα ημέρας** που χρησιμοποιούνται στα πλοία είναι **μαύρα**, διαφόρων σχημάτων και μεγεθών, όπως αυτά καθορίζονται στην **παράγραφο 6 του παραρτήματος Ι**.

1.26 Ορατότητα φανών.

Κανόνας 22: Σύμφωνα με τον κανόνα αυτό, η ελάχιστη φωτιστική ένταση των φανών, που καθορίζεται από το παράρτημα Ι - παράγραφος 8, πρέπει να είναι τέτοια, ώστε να είναι ορατοί στις ελάχιστες αποστάσεις, οι οποίες δίνονται παρακάτω σε ναυτικά μίλια και ανάλογα με το μήκος των πλοίων:

α) Για πλοία μήκους 50 m και πάνω.

- | | |
|---|------------|
| – Εφίστιος φανός | 6 ν. μίλια |
| – Πλευρικοί φανοί | 3 ν. μίλια |
| – Φανός κορώνης | 3 ν. μίλια |
| – Φανός ρυμουλκήσεως | 3 ν. μίλια |
| – Λευκός, κόκκινος, πράσινος ή κίτρινος περίθλεπτος φανός | 3 ν. μίλια |

β) Για πλοία μήκους 12-50 m.

- | | |
|---|------------|
| – Εφίστιος φανός | 5 ν. μίλια |
| – Εφίστιος, αν το μήκος του πλοίου είναι μικρότερο από 20 m | 3 ν. μίλια |

- Πλευρικοί φανοί 2 ν. μίλια
- Φανός κορώνης 2 ν. μίλια
- Λευκός, κόκκινος, πράσινος ή κίτρινος περίθλεπτος φανός 2 ν. μίλια

γ) Για πλοία μήκους μέχρι 12 m.

- Εφίστιος φανός 2 ν. μίλια
- Πλευρικοί φανοί 1 ν. μίλια
- Φανός κορώνης 2 ν. μίλια
- Φανός ρυμουλκήσεως 2 ν. μίλια
- Λευκός, κόκκινος, πράσινος ή κίτρινος περίθλεπτος φανός 2 ν. μίλια

δ) Για ημιθυσιμένα ή ρυμουλκούμενα αντικείμενα, ακανόνιστου σχήματος.

- Λευκός περίθλεπτος φανός 3 ν. μίλια

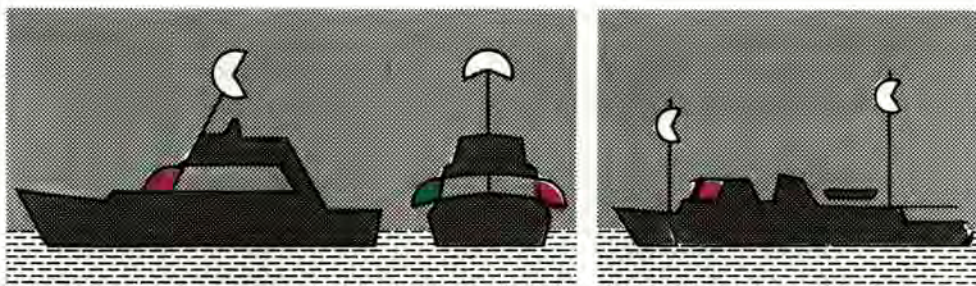
Η εμβέλεια αυτή αφορά τους φανούς πλοίων όλων των κατηγοριών, ανεξάρτητα αν πρόκειται για μηχανοκίνητα ή ιστιοφόρα, σε οποιαδήποτε κατάσταση και αν βρίσκονται. Σημειώνεται ότι η εμβέλεια αναφέρεται σε **μετεωρολογική ορατότητα 13 ναυτικών μιλίων** περίπου, δηλαδή σε σκοτεινή νύχτα με διαυγή ατμόσφαιρα. Έτσι, με σεληνόφως ή ανταύγεια φωτεινών τμημάτων του ορίζοντα, με φόντο παραλίες, πόλεις κλπ. και χωρίς διαυγή ατμόσφαιρα, τα ελάχιστα αυτά όρια της ορατότητας των φανών πιθανό να ελαττωθούν ακόμη περισσότερο.

1.27 Μηχανοκίνητα πλοία «εν πλώ».

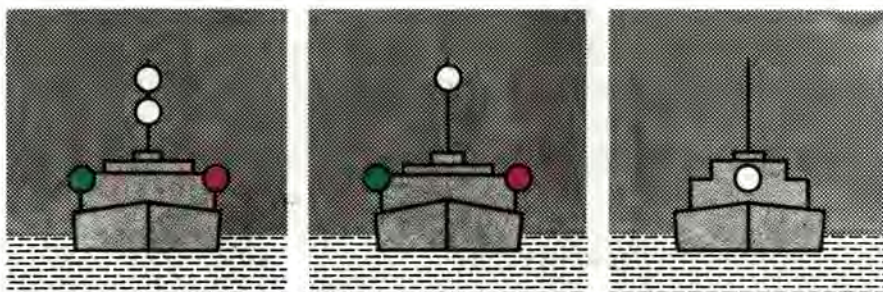
Κανόνας 23: α) Μηχανοκίνητο πλοίο «εν πλώ» θα επιδεικνύει:

- i) Έναν εφίστιο φανό προς πλώρα.
- ii) Δεύτερο εφίστιο φανό πιο πρύμνα και ψηλότερα από τον πλωριό.
- iii) Πλευρικούς φανούς (πράσινο και κόκκινο).
- iv) Φανό κορώνης.

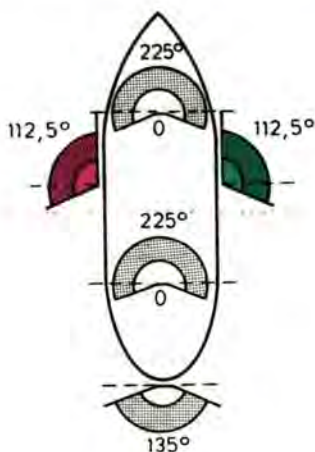
Αν το μήκος του μηχανοκίνητου πλοίου είναι **κάτω από 50 m ο δεύτερος εφίστιος φανός επιδεικνύεται προαιρετικά**. Σκοπός των δύο εφιστίων φανών είναι να δείχνουν κατά τη νύκτα την πορεία του πλοίου, ή και το μήκος του κατά προσέγγιση. Διευκρινίζεται ότι ο πλωριός εφίστιος φανός, έστω και αν αυτός είναι ο μοναδικός, τοποθετείται στο πλωριό τμήμα του σκάφους, δηλαδή από το μέσο του μήκους και προς πλώρα (σχ. 1.27α και 1.27β). Όπως είπαμε και σε προηγούμενα (παράγρ. 1.25) τα παραπάνω 5 ή 4 φανάρια του μηχανοκίνητου πλοίου «εν πλώ», δηλαδή εφίστιος ή εφίστιοι, πλευρικοί (πράσινος και κόκκινος) και φανός της κορώνης αποτελούν τους **φανούς ναυσιπλοίας**, ή **φώτα πορείας**, ή **φανάρια της γραμμής**, ή **πλοϊκά φώτα (navigating lights)** (σχ. 1.27γ). Τα σχήματα 1.27δ και 1.27ε παρουσιάζουν τις εικόνες φανών ναυσιπλοίας, εφιστίων και πλευρικών αντίστοιχα, με τα διαγράμματά τους. Αυτά ανάβουν και σβήνουν από τον αξιωματικό φυλακής γέφυρας. Σε περίπτωση διακοπής της ηλεκτρικής τροφοδοτήσεως ή βλάβης μιας λάμπας των φαναριών ηχεί

**Σχήμα 1.27α.**

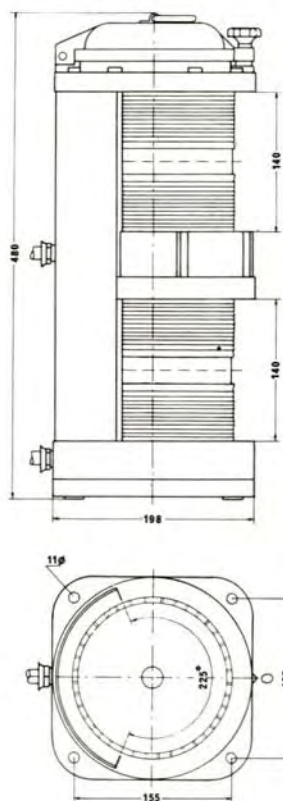
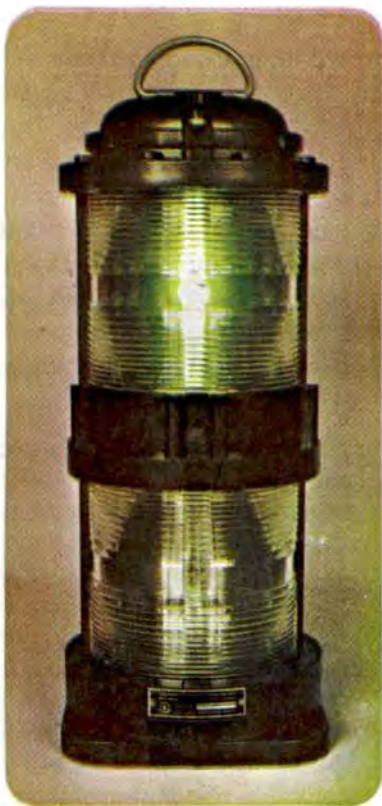
Μηχανοκίνητο πλοίο «εν πλω» τη νύκτα. Αριστερή εικόνα: με μήκος μικρότερο από 50 m, άποψη αριστερής πλευράς. Δεξιά εικόνα: με μήκος μεγαλύτερο από 50 m, άποψη αριστερής πλευράς.

**Σχήμα 1.27β.**

Μηχανοκίνητο «εν πλω» τη νύκτα: Αριστερή εικόνα: Με μήκος μεγαλύτερο από 50 m (το βλέπομε κατάπλωρα). Μεσαία εικόνα: Με μήκος μικρότερο από 50 m (το βλέπομε κατάπλωρα). Δεξιά εικόνα: Ανεξάρτητα από το μήκος του (το βλέπομε κατάπρυμα).

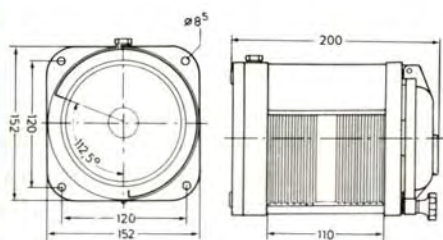
**Σχήμα 1.27γ.**

Αυτό είναι το πλοίο σου. Οι τομείς ορατότητας των φώτων πορείας προσδιορίζουν και τις υποχρεώσεις σου για τα παραπλέοντα πλοία.



Σχήμα 1.27δ.

Διπλός εφίστιος φανός (αριστερά) και διαγράμμάτα του (δεξιά).



Σχήμα 1.27ε.

Διπλοί πλευρικοί φανοί (αριστερά) και διαγράμμάτα τους (δεξιά).

βομβητής και σβήνει μικρό λαμπάκι, αντίστοιχο κάθε φαναριού, του ειδικού **πίνακα ελέγχου** που βρίσκεται στη γέφυρα. Έτσι, ο αξιωματικός φυλακής ενημερώνεται αμέσως και ενεργεί για την αποκατάσταση της βλάβης. Σημειώνεται ότι το **ηλεκτρικό κύκλωμα** των φανών ναυσιπλοίας τροφοδοτείται επίσης και από την **εφεδρική πηγή** λειτουργίας του πλοίου (βλέπε υποσημείωση).

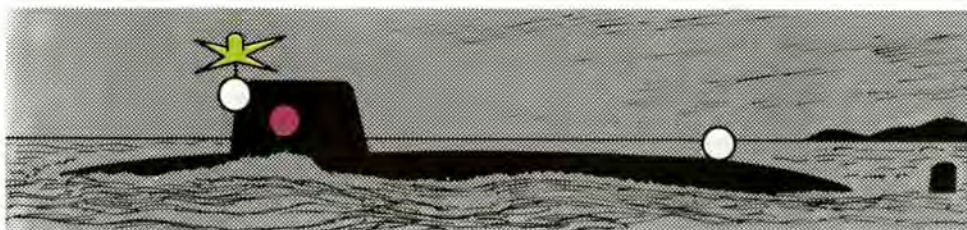
Οι απαιτήσεις του κανόνα 23 για τα φώτα πορείας των μηχανοκινήτων πλοίων που είναι «εν πλώ», ισχύουν και για τα **πολεμικά πλοία**, με την επιφύλαξη του κανόνα 1.3γ. Στην πράξη όμως τα πολεμικά πλοία μάχης (αντιτορπιλικά, κορβέτες, καταδρομικά κ.λπ.) επιδεικνύουν ανεξάρτητα από το μήκος τους έναν εφίστιο φανό στο μεγάλο ιστό του σκάφους, που από πλευράς διαμήκους θέσεως είναι πρύμνα από τους έγχρωμους πλευρικούς (σχ. 1.27στ).

β) Τα αερόστρωμνα (hover crafts) και **υδροπτέρυγα** (hydrofoils) τα οποία κινούνται χωρίς εκτόπισμα, υποχρεούνται να επιδεικνύουν τους φανούς της περιπτώσεως α ανάλογα με το μήκος τους, και **επιπρόσθετα ένα περίθλεπτο κίτρινο αναλάμποντα φανό**. Αν βέβαια κινούνται ως συμβατικά σκάφη (με εκτόπισμα) επιδεικνύουν τους φανούς του μηχανοκίνητου πλοίου, ανάλογα με το μήκος του, δηλαδή εφίστιο ή εφίστιους, δύο έγχρωμους πλευρικούς και φανό της κορώνης. Το σχήμα 1.27ζ δείχνει την εικόνα των φανών ναυσιπλοίας αεροσטרώνου (hover crafts) ή υδροπτερύγου (hydrofoils) πλοίου με μήκος μικρότερο από 50 m «εν πλώ» κατά τη νύκτα (σχ. 1.27η). Το σχήμα 1.27θ είναι αντίστοιχο του προηγούμενου, όταν το μήκος του σκάφους είναι μεγαλύτερο από 50 m.

Διευκρινίζεται ότι οι ΔΚΑΣ αναφέρονται μόνο στα αερόστρωμνα σκάφη. Όμως στην καθημερινή πρακτική της ναυσιπλοίας τα ίδια προβλήματα αποφυγής συγκρούσεως παρουσιάζονται και στα υδροπτέρυγα (ιπτάμενα, hydrofoils). Στην Ελλάδα τα πλοία αυτά με ιδιαίτερο εσωτερικό κανονισμό, υποχρεώνονται να επιδεικνύουν τον επιπρόσθετο κίτρινο αναλάμποντα φανό. Την ίδια πρακτική φαίνεται να ακολουθούν και άλλες χώρες στις οποίες κινούνται υδροπτέρυγα.

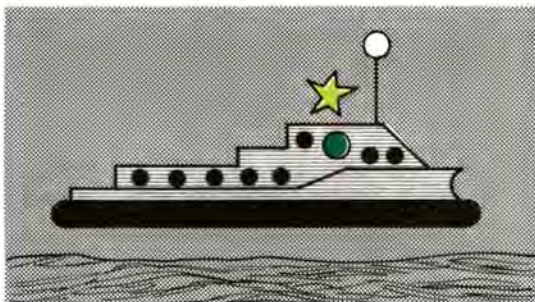
γ) Μικρά μηχανοκίνητα:

- i) **Μηχανοκίνητο πλοίο μήκους μικρότερου από 12 m** μπορεί να επιδεικνύει ένα **λευκό περίθλεπτο φανάρι** και τους **πλευρικούς** (πράσινο και κόκκινο), αντί για τους 4 φανούς ναυσιπλοίας που περιγράψαμε πιο πάνω στην περίπτωση α (σχ. 1.27ι).
- ii) **Μηχανοκίνητο πλοίο μήκους μικρότερου από 7 m και του οποίου η μέγιστη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τους 7 κόμβους**, μπορεί να επιδεικνύει ένα **λευκό περίθλεπτο φανάρι** – και πλευρικούς, αν τούτο είναι πρακτικά δυνατό – αντί για τους φανούς ναυσιπλοίας που περιγράψαμε πιο πάνω στην περίπτωση α (σχ. 1.27ι και 1.27ια). Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή των ΔΚΑΣ, οι μηχανοκίνητες βάρκες με μήκος μικρότερο από 7 m και εφόσον αναπτύσσουν ταχύτητα μεγαλύτερη από 7 κόμβους, υποχρεούνται να φέρουν κανονικά τους φανούς του μηχανοκίνητου πλοίου της αμέσως προηγούμενης περιπτώσεως γ(i), δηλαδή λευκό περίθλεπτο φανάρι και τους πλευρικούς.



Σχήμα 1.27στ.

Πολλές φορές τα υποβρύχια δείχνουν εκτός από τους άλλους φανούς και έναν αναλάμποντα κίτρινο φανό, για να αναγνωρίζονται ευκολότερα σε περιορισμένα νερά.



Σχήμα 1.27ζ.

Αερόστρωμνο πλοίο (hovercraft) κατά τη νύκτα «εν πλώ» (το βλέπουμε από τη δεξιά του πλευρά).



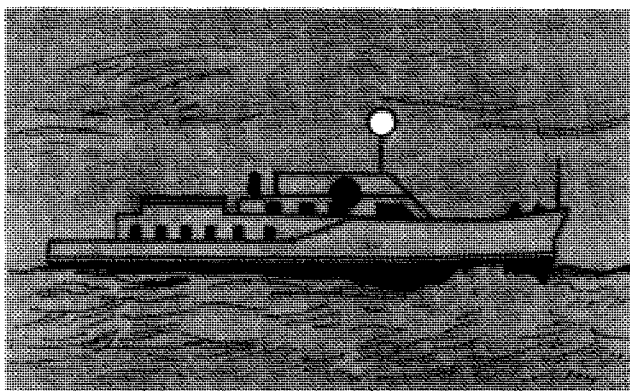
Σχήμα 1.27η.

Αερόστρωμνο (hovercraft) ή υδροπτέρυγο (hydrofoil) με μήκος μικρότερο από 50 m «εν πλώ» τη νύκτα. Αριστερή εικόνα: Άποψη πλώρης. Μεσαία εικόνα: Άποψη αριστερής πλευράς. Δεξιά εικόνα: Άποψη πρύμης.



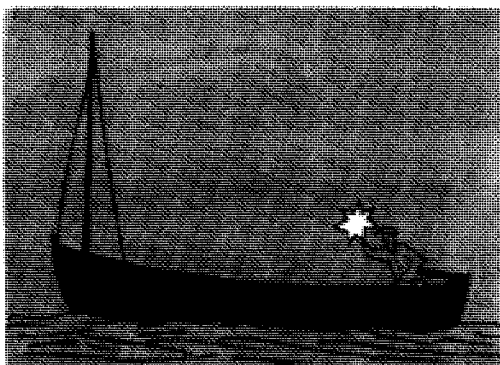
Σχήμα 1.27θ.

Αερόστρωμνο (hovercraft) ή υδροπτέρυγο (hydrofoil) με μήκος 50 m ή μεγαλύτερο, «εν πλώ» τη νύκτα. Αριστερή εικόνα: Άποψη πλώρης. Μεσαία εικόνα: Άποψη αριστερής πλευράς. Δεξιά εικόνα: Άποψη πρύμης.



Σχήμα 1.27i.

Μηχανοκίνητο μήκους μικρότερου των 12 m ή μήκους μικρότερου των 7 m και που η μέγιστη ταχύτητά του υπερβαίνει τους 7 κόμβους.



Σχήμα 1.27ia.

Μηχανοκίνητη θάρκα μικρότερη από 7 m, επιδεικνύει λευκό φανό, γιατί δεν είναι πρακτικά δυνατό να επιδείξει πλευρικό.

- iii) Ο εφίστιος ή ο περίθλεπτος λευκός φανός μηχανοκίνητου πλοίου μήκους μικρότερου από 12 m, μπορεί να μην είναι τοποθετημένος επί της κύριας διαμήκους γραμμής του σκάφους, αν τούτο δεν είναι πρακτικά δυνατό. Με την προϋπόθεση όμως ότι οι **πλευρικοί φανοί είναι σύνθετοι σ' ένα**, ο οποίος φέρεται επί της κύριας διαμήκους γραμμής του σκάφους ή είναι εγκατεστημένος όσο είναι πρακτικά δυνατό πλησιέστερα προς την κύρια διαμήκη γραμμή, όπως ο εφίστιος ή ο περίθλεπτος λευκός φανός. Σημειώνεται εδώ ότι, σύμφωνα με την παράγραφο 2(η) του παραρτήματος Ι των ΔΚΑΣ, παρέχεται η ευχέρεια σε σκάφη με μήκος μικρότερο των 20 m, οι πλευρικοί φανοί να είναι ενσωματωμένοι σ' ένα **σύνθετο δίχρωμο** (πράσινο και κόκκινο).

Υποσημείωση παραγράφου 1.27.

Ηλεκτρική τροφοδότηση φανών. Η τάση της ηλεκτρικής τροφοδοτήσεως των φανών ναυσιπλοίας είναι κατά προτίμηση μεταξύ 110 V και 220 V από την κύρια και βοηθητική πηγή ενέργειας του πλοίου. Σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της SOLAS '74 και με την εθνική μας νομοθεσία που αφορά τον εφοδιασμό των πλοίων με ναυτιλιακό εξοπλισμό, η κύρια πηγή τροφοδοτήσεως πρέπει να εξυπηρετεί και την τροφοδότηση των φανών ναυσιπλοίας, καθώς και του οπτικού και ακουστικού πίνακα ελέγχου που βρίσκεται στη γέφυρα του πλοίου.

Σε περίπτωση θλάθης της κύριας πηγής, προβλέπεται από τη SOLAS '74 [καν. 25, κεφ. 11(1)] για τα επιβατηγά πλοία, η συνεχής τροφοδότηση από την πηγή ενέργειας για 36 ώρες. Η εναλλαγή από την κύρια στη βοηθητική πηγή γίνεται αυτόματα σε περίπτωση θλάθης της κύριας πηγής. Σημειώνεται ότι η πηγή ενέργειας κινδύνου μπορεί να είναι είτε ηλεκτρογεννήτρια, είτε συστοιχία συσσωρευτών. Στα φορτηγά πλοία, σύμφωνα με τον κανόνα 26, κεφάλαιο 11(1) της SOLAS '74, η διάρκεια της τροφοδοτήσεως από την πηγή ενέργειας κινδύνου είναι 6 συνεχείς ώρες για πλοία άνω των 5.000 κοχ και 3 συνεχείς ώρες για πλοία κάτω των 5.000 κοχ.

Εφεδρικοί φανοί ναυσιπλοίας. Από την ελληνική νομοθεσία δεν προβλέπεται ρητά ο εφοδιασμός με αμοιούς φανούς ναυσιπλοίας. Αυτό το οποίο απαιτείται βέβαια είναι η ύπαρξη και δεύτερης πηγής τροφοδοτήσεως των φανών ναυσιπλοίας. Κατά συνέπεια και σύμφωνα με την αντίληψη αυτή:

- Αν τους ήδη τοποθετημένους φανούς ναυσιπλοίας μπορεί να τροφοδοτήσει η υπάρχουσα τάση και της κύριας και της βοηθητικής πηγής ενέργειας, δεν υπάρχει πρόβλημα εφοδιασμού με αμοιές λάμπες.
- Αν τους ήδη εγκατεστημένους φανούς δεν μπορεί να τους εξυπηρετήσει και η βοηθητική πηγή ενέργειας, δηλαδή στην περίπτωση που η βοηθητική πηγή δεν είναι ηλεκτρογεννήτρια αλλά συσσωρευτές, πράγματι απαιτείται και αμοιή ηλεκτρική λυχνία η οποία είτε θα είναι μόνιμα εγκατεστημένη, είτε θα είναι φορητή (μπαλαντζά).
- Αν όμως δεν υπάρχει εφεδρική πηγή ενέργειας ή η υπάρχουσα δεν έχει δυνατότητα εξυπηρετήσεως της συγκεκριμένης ανάγκης τροφοδοτήσεως των φανών ναυσιπλοίας, πράγματι θα ζητούνται αμοιές λάμπες πετρελαίου.

1.28 Ρυμούλκηση και ώθηση.

Κανόνας 24: Ο κανόνας 24 αναφέρεται στους φανούς και τα σχήματα που επιδεικνύονται από τα πλοία που ρυμουλκούν και από αυτά που ρυμουλκούνται. Διακρίνουμε την **κλασική ρυμούλκηση** ή **κατά παραγωγή** (εφελκυσμό) και την **πλευρική** ή **παράπλευρη** ρυμούλκηση. Στην πρώτη κατηγορία υπάγεται η κλασική περίπτωση ρυμουλκήσεως από την πρύμη (πρύμη ρουμουλκού - πλήρη ρυμουλκούμενου) και στη δεύτερη υπάγεται η ρυμούλκηση με πρόσδεση του ρυμουλκούμενου στην πλευρά του ρουμουλκού. Επίσης διακρίνουμε και την περίπτωση που το ρουμουλκό **ωθεί προς πλώρα** το ρυμουλκούμενο, δηλαδή η πλώρη του ρουμουλκού ωθεί την πρύμη του άλλου πλοίου.

Στη συνέχεια, όταν θα λέμε **μήκος ρυμουλκίου** θα εννοούμε το μήκος από την πρύμη του ρουμουλκού - πλοίου μέχρι και την πρύμη του τελευταίου των

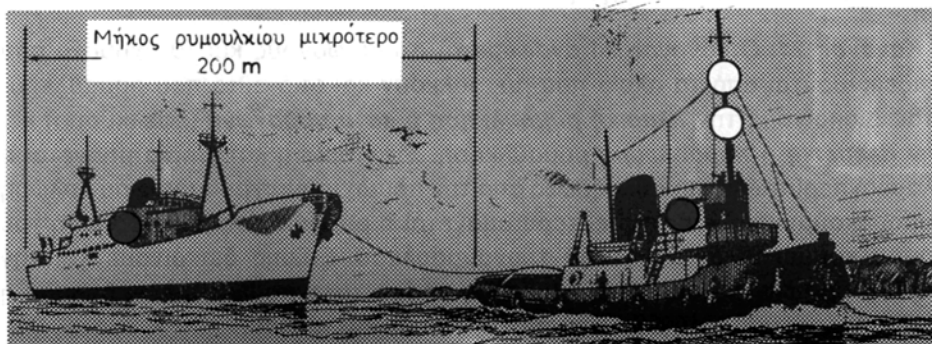
μουλκουμένων. Περιλαμβάνει δηλαδή το σχοινί ή την αλυσίδα ρυμουλκήσεως, αυξημένη κατά το μήκος του ενός ή περισσότερων ρυμουλκουμένων.

Ο κανόνας 24 διακρίνει τις εξής περιπτώσεις:

α) και δ) Μηχανοκίνητο πλοίο το οποίο ρυμουλκεί, επιδεικνύει:

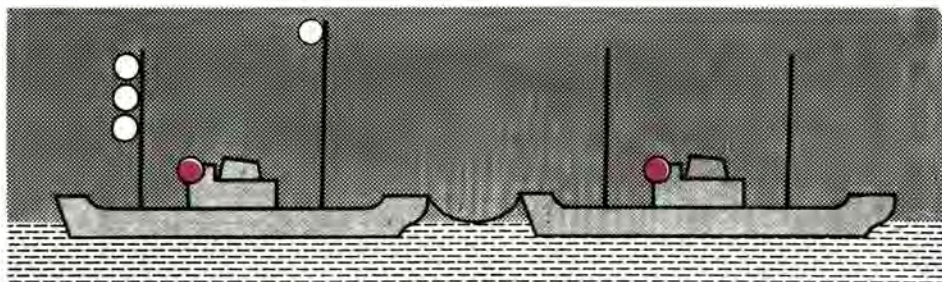
- i) **Δύο εφίστιους φανούς** προς πλώρα σε κατακόρυφη γραμμή. Όταν το μήκος του ρυμουλκίου υπερβαίνει τα 200 m οι **εφίστιοι γίνονται τρεις** σε κατακόρυφη γραμμή. Αν το μήκος του ρυμουλκούντος πλοίου υπερβαίνει τα 50 m επιδεικνύει και τον πρυμνίο εφίστιο φανό επιπλέον, όπως το μηχανοκίνητο πλοίο «εν πλω» του κανόνα 23α(ii).
- ii) **Πλευρικούς φανούς.**
- iii) **Φανό κορώνης.**
- iv) **Φανό ρυμουλκήσεως** σε κατακόρυφη γραμμή πάνω από το φανό κορώνης. Υπενθυμίζεται ότι ο φανός ρυμουλκήσεως έχει τα ίδια χαρακτηριστικά μ' εκείνο του φανού κορώνης (τόξο ορατότητας 135°). Στο σχήμα 1.28β δεν φαίνονται οι φανοί κορώνης και ρυμουλκήσεως, αφού η εικόνα παρουσιάζει τις δεξιές πλευρές των πλοίων. Στο ίδιο σχήμα το ρυμουλκό έχει μήκος μικρότερο από 50 m, γι' αυτό δεν επιδεικνύει πρυμνίο εφίστιο, τον οποίο μπορεί να επιδεικνύει προαιρετικά.
- v) Κατά την ημέρα, **ρομβοειδές σχήμα**, στο καταφανέστερο μέρος, όταν το μήκος του ρυμουλκίου υπερβαίνει τα 200 m. **Το σήμα ημέρας** του ρυμουλκούντος, όπως ονομάζεται, δεν είναι υποχρεωτικό να επιδεικνύεται προς πλώρα. Συνήθως υψώνεται σε καταφανές μέρος πάνω από τη γέφυρα.

Τα σχήματα 1.28α και 1.28β δείχνουν τις εικόνες μηχανοκίνητου πλοίου μήκους μικρότερου και μεγαλύτερου από 50 m, που ρυμουλκούν σε μήκος ρυμουλκίου μικρότερου και μεγαλύτερου από 200 m αντίστοιχα. Τέλος, ακολουθούν τα σχήματα 1.28γ ρυμουλκήσεως δύο ρυμουλκουμένων πλοίων και 1.28δ ρυμουλκήσεως κατά την ημέρα (για το σήμα ημέρας του ρυμουλκούμενου βλέπε παρακάτω).

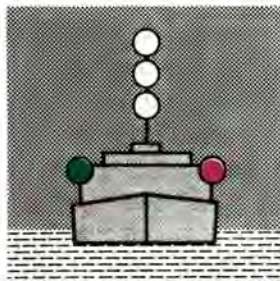


Σχήμα 1.28α.

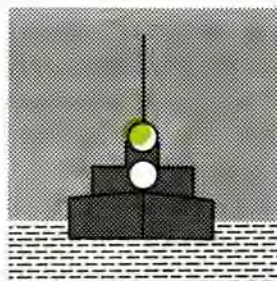
Ρυμούλκηση, με μήκος ρυμουλκίου μικρότερο από 200 m. Το μήκος του ρυμουλκού είναι μικρότερο από 50 m.



Άποψη αριστερής πλευράς

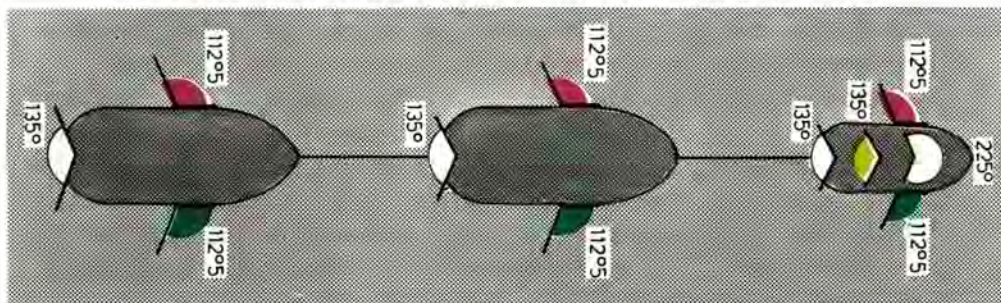


Άποψη πλώρης



Σχήμα 1.286.

Μηχανοκίνητο πλοίο με μήκος 50 m ή μεγαλύτερο, το οποίο ρυμουλκεί άλλο πλοίο με μήκος ρυμουλκίου μεγαλύτερο από 200 m (άποψη αριστερής πλευράς).



Σχήμα 1.28γ.

Ρυμούλκηση με δύο ρυμουλκούμενα.



Σχήμα 1.28δ.

Σήμα ημέρας (ρόμβος) ρυμουλκού και ρυμουλκούμενου, όταν το μήκος του ρυμουλκίου υπερβαίνει τα 200 m.



Σχήμα 1.28ε.

Ωθούν και ωθούμενο, όταν συνδέονται σαν ενιαία μονάδα.

β) Πλοίο που ωθεί και πλοίο που ωθείται προς πλώρα και είναι στερεά συνδεδεμένα σε **ενιαία μονάδα**, θεωρούνται ως ένα μηχανοκίνητο πλοίο και **επιδεικνύουν τα κανονικά φώτα πορείας του μηχανοκίνητου πλοίου** του κανόνα 23. Δηλαδή εφίστιο ή δύο εφίστιους ανάλογα με το συνολικό μήκος των πλοίων, πλευρικούς και φανό κορώνης. Δεν επιδεικνύει δε το φανό ρυμουλκήσεως (κίτρινο πρύμα). Η περίπτωση αυτή αναφέρεται κατά κανόνα σε ειδική συμπαγή μηχανική σύζευξη μεταξύ ρυμουλκού και ρυμουλκούμενου και συναντιέται συνήθως στη ρυμούλκηση φορτηγίδων μέσα σε λιμάνια και ποτάμια (σχ. 1.28ε). Συγκρίνοντας τα σήματα αυτής της κατηγορίας ρυμουλκήσεως μ' εκείνα της κλασικής, δηλαδή κατά παραγωγή – από την πρύμη του ρυμουλκού – βλέπομε ότι εδώ δεν επιδεικνύεται φανός ρυμουλκήσεως και σήμα ημέρας.

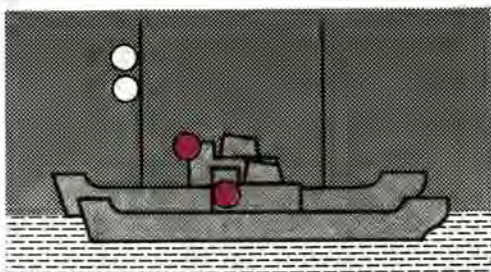
γ) και δ) Μηχανοκίνητο πλοίο που ωθεί προς πλώρα ή ρυμουλκεί παράπλευρα, χωρίς να αποτελεί ενιαία μονάδα με το ρυμουλκούμενο, επιδεικνύει:

- i) **Δύο εφίστιους φανούς** επί κατακόρυφης γραμμής [αντί του πλωριού εφίστιου του μηχανοκίνητου «εν πλώ» του κανόνα 23α(i)]. Αν το μήκος του υπερβαίνει τα 50 m επιδεικνύει και τρίτο εφίστιο φανό προς πρύμα σχετικά με τους πρώτους και ψηλότερα απ' αυτούς [καν. 24(δ)]. Δηλαδή στην περίπτωση αυτή επιδεικνύει επιπλέον των δύο εφιστίων και τον πρυμίο εφίστιο φανό του μηχανοκίνητου «εν πλώ» [καν. 23α(ii)].
- ii) **Πλευρικούς φανούς.**
- iii) **Φανό της κορώνης.**

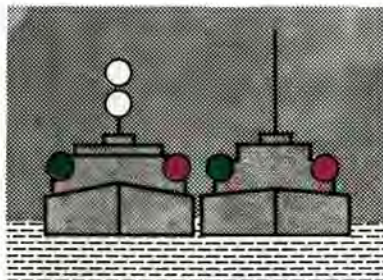
Όπως προκύπτει απ' αυτά το ρυμουλκό της κατηγορίας αυτής δεν επιδεικνύει το φανό ρυμουλκήσεως (κίτρινο). Το σχήμα 1.28στ δείχνει τις εικόνες παράπλευρης ρυμουλκήσεως και το σχήμα 1.28ζ την εικόνα ωθήσεως προς πλώρα που το ρυμουλκό δεν αποτελεί ενιαία μονάδα με το ρυμουλκούμενο.

ε) Ρυμουλκούμενο. Κάθε πλοίο ή αντικείμενο ρυμουλκούμενο – εκτός από εκείνα που αναφέρονται παρακάτω στην περίπτωση ζ – επιδεικνύουν (σχ. 1.28α, 1.28γ και 1.28δ):

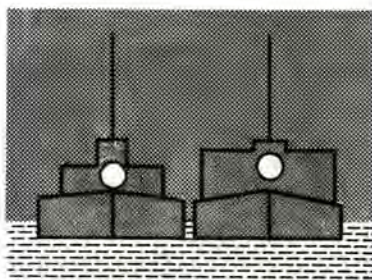
- i) Πλευρικούς φανούς.
- ii) Φανό της κορώνης.
- iii) Κατά την ημέρα, **ρομβοειδές σχήμα**, στο καταφανέστερο μέρος του



Άποψη αριστερής πλευράς



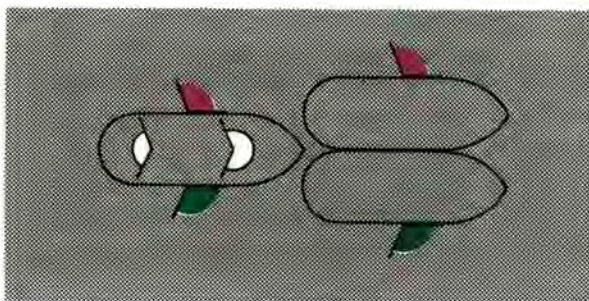
Άποψη πλώρης



Άποψη πρύμης

Σχήμα 1.28στ.

Μηχανοκίνητο πλοίο με μήκος μικρότερο από 50 m, ασχολούμενο με παράπλευρη ρυμούλκηση (από αριστερά).



Σχήμα 1.28ζ.

Ώθηση προς πλώρα, χωρίς ν' αποτελούν ενιαία μονάδα (ωθούντα και ωθούμενα πλοία).

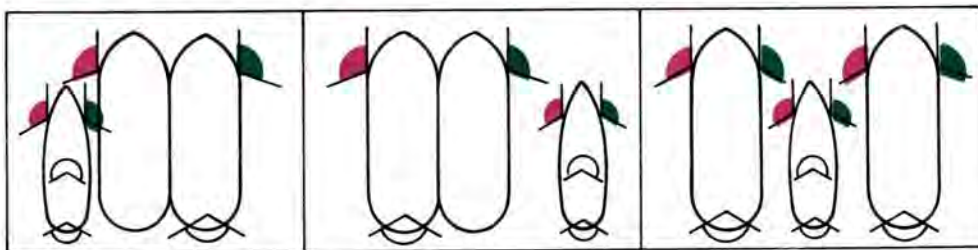
σκάφους, όταν το μήκος του ρυμουλκίου υπερβαίνει τα 200 m. Δηλαδή το σήμα ημέρας ρυμουλκού και ρυμουλκούμενου πλοίου είναι το ίδιο.

Διευκρινίζεται ότι η κατηγορία αυτή των ρυμουλκουμένων αφορά την **κατά παραγωγή ρυμούλκησης**, δηλαδή το ρυμουλκούμενο ρυμουλκείται από την πρύμη του ρυμουλκού. Σε περίπτωση ρυμουλκήσεως περισσότερων του ενός πλοίων, το καθένα από τα ρυμουλκούμενα υποχρεούται να επιδεικνύει τους

φανούς του ρυμουλκούμενου (σχ. 1.28γ). Επίσης το τελευταίο των ρυμουλκούμενων επιδεικνύει το σήμα ημέρας όταν το μήκος του ρυμουλκίου υπερβαίνει τα 200 m (σχ. 1.28δ) (βλέπε παρακάτω περίπτωση η).

στ) Ρυμουλκούμενα παράπλευρα και ωθούμενα. Προϋπόθεση της περιπτώσεως αυτής είναι ότι οποιοσδήποτε αριθμός πλοίων ρυμουλκούμενων παράπλευρα ή ωθούμενων κατά ομάδα **φωτίζονται σαν ένα πλοίο** (σχ. 1.28ε). Με την προϋπόθεση αυτή του ενιαίου φωτισμού ως ένα πλοίο, η διάταξη της περιπτώσεως στ διακρίνει δύο υπο-περιπτώσεις:

- i) Πλοίο που ωθείται προς πλώρα χωρίς να αποτελεί μέρος μιας ενιαίας μονάδας, επιδεικνύει τους **πλευρικούς φανούς** στην πλωριά άκρη του. Στο σχήμα 1.28ζ τα δύο πλοία που ωθούνται προς πλώρα θεωρούνται και φωτίζονται σαν ένα πλοίο. Έτσι, επιδεικνύουν μόνο, το μεν δεξιό τον πράσινο πλευρικό φανό, το δε αριστερό τον πλευρικό κόκκινο φανό.
- ii) Πλοίο που ρυμουλκείται παράπλευρα επιδεικνύει το **φανό κορώνης** και τους **πλευρικούς φανούς** στην πλωριά άκρη του. Όπως είπαμε στην αρχή, τα περισσότερα του ενός ρυμουλκούμενα προς την πλευρά κατά ομάδα φωτίζονται ως ένα πλοίο. Κατά συνέπεια στην παράπλευρη ρυμούλκηση δύο ή περισσότερων πλοίων, τα ρυμουλκούμενα μπορεί να είναι συνδεδεμένα είτε προς τις δύο πλευρές του ρυμουλκού είτε όλα μαζί προς τη μία πλευρά. Στην περίπτωση που έχουμε αμφίπλευρη ρυμούλκηση (δεξιά και αριστερά) τα δύο ρυμουλκούμενα δεν αποτελούν ομάδα. Γι' αυτό το καθένα από αυτά φέρει το φανό κορώνης και τους δύο πλευρικούς του στο πλωριό μέρος. Όταν όμως τα δύο ή περισσότερα ρυμουλκούμενα είναι προς τη μία πλευρά, τότε αποτελούν ομάδα και αν είναι όλα προς τη δεξιά πλευρά, το ακραίο δεξιά επιδεικνύει το πράσινο και το ακραίο αριστερά το κόκκινο, ενώ αν όλα είναι προς την αριστερή πλευρά, το ακραίο αριστερά επιδεικνύει το κόκκινο και το ακραίο δεξιά το πράσινο. Το σχήμα 1.28η δείχνει τρεις πιθανές περιπτώσεις παράπλευρης ρυμούλκησης. Γενικά, η απαίτηση του κανόνα αυτού, για την τοποθέτηση των πλευρικών φανών ρυμουλ-



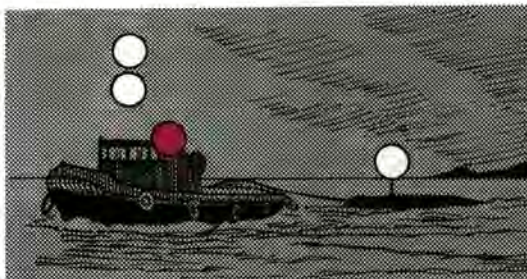
Σχήμα 1.28η.
Παράπλευρη ρυμούλκηση ομάδας πλοίων.

κουμένων παράπλευρα, δεν εφαρμόζεται συνήθως στην πράξη, πλην των περιπτώσεων παράπλευρης ρυμουλκίσεως φορτηγίδων κυρίως χωρίς αυτόνομη πρόωση σε ποτάμια, λιμάνια κ.λπ.

ζ) Ημιβυθισμένο σκάφος ακανόνιστου σχήματος ή αντικείμενο, ή συνδυασμός τέτοιων σκαφών ή ρυμουλκουμένων αντικειμένων επιδεικνύουν:

- i) Αν το πλάτος του είναι μικρότερο από 25 m, ένα **Λευκό περίθλεπτο φανάρι**, επί ή πλησίον του πλωριού άκρου και **δεύτερο λευκό περίθλεπτο φανάρι**, επί ή πλησίον του πρυμνίου άκρου, εκτός αν αυτά τα πλοίαρια δεν απαιτείται να επιδεικνύουν φανό επί ή πλησίον του πλωριού άκρου.
- ii) Αν το πλάτος του είναι 25 m ή μεγαλύτερο, **δύο επιπρόσθετα λευκά περίθλεπτα φανάρια** επί ή πλησίον των ακροτάτων σημείων του πλάτους του.
- iii) Αν υπερβαίνει τα 100 m σε μήκος, επιπρόσθετο **Λευκό περίθλεπτο φανάρι**, μεταξύ των φαναριών των παραπάνω περιπτώσεων i και ii, κατά τέτοιο τρόπο ώστε η απόσταση μεταξύ των φαναριών να μην υπερβαίνει τα 100 m.
- iv) **Κατά την ημέρα, ένα πολυεδρικό σχήμα** επί ή πλησίον του ακρότατου πρυμνίου σημείου του τελευταίου σκάφους ή ρυμουλκούμενου αντικειμένου. Αν δε το μήκος του ρυμουλκίου υπερβαίνει τα 200 m, ένα **επιπρόσθετο πολυεδρικό σχήμα**, εκεί που μπορεί να γίνει ορατό κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο και εγκατεστημένο όσο γίνεται πρακτικά δυνατό προς πλώρα.

η) Αδυναμία συμμορφώσεως ρυμουλκουμένων. Όπου, συνεπεία οποιασδήποτε επαρκούς αιτίας, είναι πρακτικά αδύνατο για ένα ρυμουλκούμενο πλοίο ή αντικείμενο να επιδεικνύει τους φανούς που καθορίζονται πιο πάνω για την κατηγορία του (περιπτώσεις ε ή ζ), **πρέπει να παίρνονται όλα τα δυνατά μέτρα προς φωτισμό** του ρυμουλκούμενου πλοίου ή αντικειμένου, ή τουλάχιστον προς επισήμανση της παρουσίας τέτοιου αφώτιστου σκάφους ή αντικειμένου (σχ. 1.28θ). Πρακτική αδυναμία για τη μη επίδειξη των φανών του ρυμουλκού-



Σχήμα 1.28θ.

Ρυμουλκό (μήκους μικρ. 50 m) που ρυμουλκεί έμφορτο ασκό (ημιβυθισμένο) με μήκος ρυμουλκίου μικρότερο από 200 m.

μενου έχομε συνήθως στις περιπτώσεις ανεπάνδρωτων πλοίων ή αντικειμένων. Όμως και σ' αυτές, η τοποθέτηση ενός λευκού φανού, συνήθως **λάμπας λαδιού**, στην πλώρη και ενός στην πρύμη είναι η ελάχιστη σήμανση κατά τη νύκτα. Η χρήση κατευθυνόμενου προβολέα από το ρυμουλκό προς φωτισμό του ρυμουλκούμενου αποτελεί καλή πρακτική. Και η σήμανση αυτή είναι υποχρεωτική, όχι μόνο όταν το ρυμουλκούμενο είναι πλοίο, αλλά και άλλο πλωτό αντικείμενο, όπως είναι οι πλωτοί γερανοί, φορτηγίδες, δράγονες (ασκοί) και ακόμη ρυμουλκούμενοι κορμοί δέντρων. Διευκρινίζεται τέλος ότι τα ρυμουλκούμενα της περιπτώσεως αυτής αφορούν την κλασική ρυμούλκηση, δηλαδή τα ρυμουλκούμενα από την πρύμη του ρυμουλκού.

θ) Αδυναμία συμμορφώσεως ρυμουλκούντος. Όταν λόγω οποιασδήποτε σοβαρής αιτίας, είναι πρακτικά αδύνατο για ένα πλοίο, που δεν ασχολείται συνήθως με ρυμουλκήσεις (μη επαγγελματικό ρυμουλκό), να επιδεικνύει τα φώτα που καθορίζονται πιο πάνω για την κατηγορία του (περιπτώσεις α ή γ), δεν απαιτείται να επιδεικνύει τους φανούς εκείνους, όταν ασχολείται με ρυμούλκηση άλλου πλοίου, **που βρίσκεται σε κίνδυνο ή σε ανάγκη βοήθειας**. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να παίρνονται όλα τα δυνατά μέτρα για να δείχνεται η φύση της σχέσεως μεταξύ του ρυμουλκούντος και του ρυμουλκούμενου πλοίου, όπως επιβάλλεται από τον κανόνα 36 (σήματα για την προσέγκυση της προσοχής), ιδιαίτερα για το φωτισμό του ρυμουλκίου.

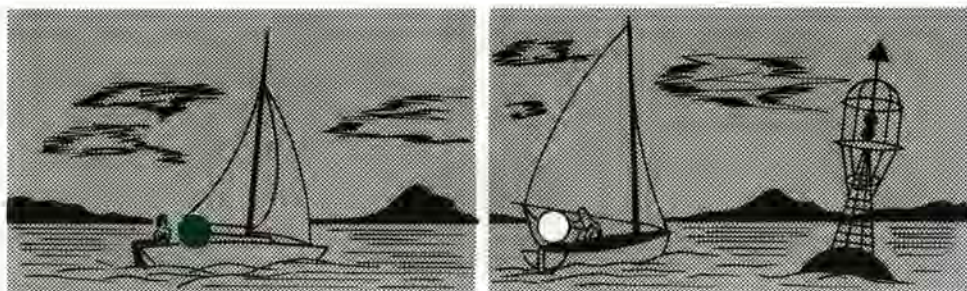
1.29 Ιστιοφόρα πλοία «εν πλω» και κωπήλατα.

Κανόνας 25: Ιστιοφόρο πλοίο που βρίσκεται «εν πλω» επιδεικνύει τους **πλευρικούς φανούς** και το **φανό κορώνης** (σχ. 1.29α) [**καν. 25(α)**].

Σε ιστιοφόρο πλοίο με μήκος μικρότερο από 20 m επιτρέπεται να συνδυάζονται οι φανοί αυτοί σ' έναν σύνθετο **τρίχρωμο** (κόκκινο, λευκό, πράσινο) ο οποίος τοποθετείται στην κορυφή του ιστού ή κοντά σ' αυτή, οπουδήποτε είναι το πιο καταφανές σημείο [**καν. 25(β)**].

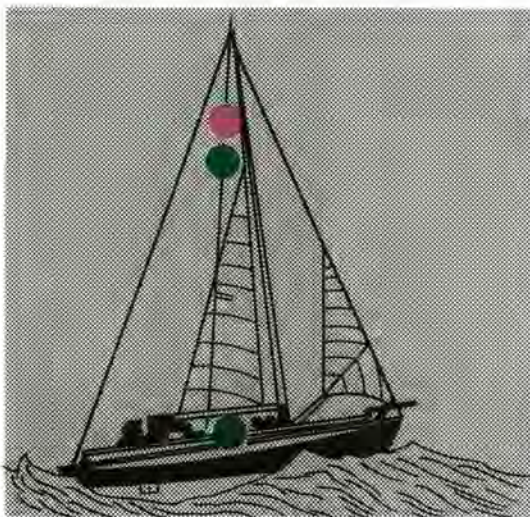
Επιπρόσθετα, μπορεί να επιδεικνύει στην κορυφή του ιστού ή κοντά σ' αυτή, οπουδήποτε είναι το πιο καταφανές σημείο (ώστε να μην εμποδίζεται η θέα από τους ιστούς και τα ιστία) δύο περίθλεπτους φανούς σε κατακόρυφη γραμμή (τον ένα κάτω από τον άλλο), από τους οποίους ο ανώτερος είναι **κόκκινος** και ο κατώτερος **πράσινος**. Οι φανοί αυτοί δεν επιτρέπεται να επιδεικνύονται μαζί με το σύνθετο τρίχρωμο φανό (σχ.1.29β) [**καν. 25(γ)**].

Ιστιοφόρο πλοίο με μήκος κάτω από 7 m, επιδεικνύει τους φανούς που περιγράψαμε παραπάνω (πλευρικούς και κορώνης ή σύνθετο τρίχρωμο) εφόσον αυτό είναι πρακτικά δυνατό. Διαφορετικά οφείλει να έχει **πρόχειρη ηλεκτρική λάμπα**, ή αναμμένο φανάρι (λάμπα) λευκού φωτός και να το επιδεικνύει αρκετά έγκαιρα για να αποφύγει τυχόν σύγκρουση (σχ. 1.29γ) [**καν. 25δ(ι)**]. Όταν λέμε ηλεκτρική λάμπα εννοούμε ηλεκτρικό φως που παράγεται, είτε με



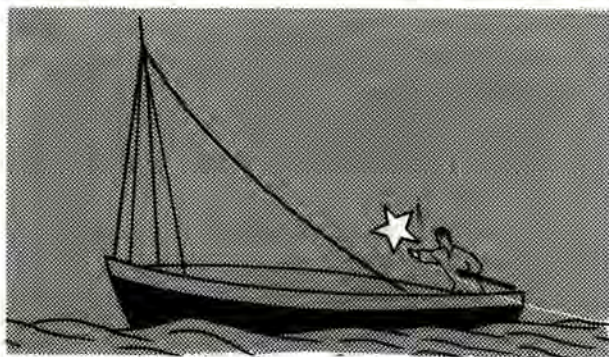
Σχήμα 1.29α.

Ιστιοφόρα που βρίσκονται «εν πλω» τη νύκτα, επιδεικνύοντας τη δεξιά πλευρά (αριστερό σκάφος) και την πρύμη (δεξιό σκάφος).



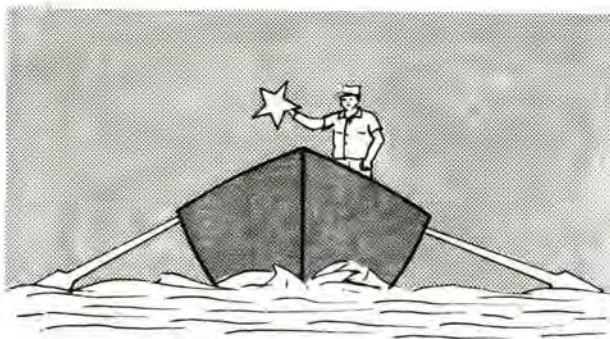
Σχήμα 1.29β.

Ιστιοφόρο κατά τη νύκτα «εν πλω» επιδεικνύει επιπρόσθετους περίθλεπτους φανούς.



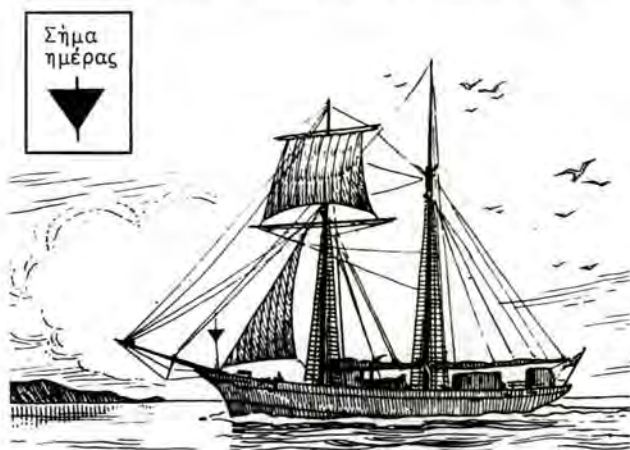
Σχήμα 1.29γ.

Ιστιοφόρα βάρκα «εν πλω» τη νύκτα με μήκος μικρότερο από 7 m, επιδεικνύει πρόχειρη λάμπα.



Σχήμα 1.29δ.

Κωπήλατο σκάφος που επιδεικνύει πρόχειρη λάμπα.



Σχήμα 1.29ε.

Σύμφωνα με τον κανόνα 25(ε) πλοίο που ταξιδεύει με πανιά και χρησιμοποιεί συγχρόνως και μηχανή, οφείλει να επιδεικνύει το ειδικό σήμα ημέρας (κώνος με την κορυφή προς τα κάτω).

καλωδιακή σύνδεση με την πηγή ενέργειας (μπαταρία), είτε με φορητό ηλεκτρικό φακό (με στήλες). Το πρόχειρο αναμμένο φανάρι αφορά συνήθως τη λάμπα λαδιού ή πετρελαίου (λάμπα θυέλλης) που πρέπει πάντοτε να υπάρχει στο σκάφος.

Κωπήλατο σκάφος μπορεί προαιρετικά να επιδεικνύει τους φανούς που έχουν καθορισθεί για τα ιστιοφόρα πλοία. Διαφορετικά, όταν δηλαδή δεν συμμορφώνεται προς αυτά, οφείλει να έχει **πρόχειρη ηλεκτρική λάμπα**, ή αναμμένο φανάρι λευκού φωτός και να το επιδεικνύει αρκετά έγκαιρα για να αποφεύγεται τυχόν σύγκρουση [**καν. 25δ(ii)**] (σχ. 1.29δ).

Διευκρινίζεται ότι, σε κάθε κωπήλατη βάρκα όπως και σε κάθε ιστιοφόρο πρέπει να υπάρχει είτε ένας φορητός ηλεκτρικός φανός ή μία λάμπα λαδιού. Δεδομένου ότι στις μικρές κωπήλατες βάρκες δεν επιβαίνουν επαγγελματίες

ναυτικοί και γιατί δεν μπορούν εύκολα να κατανοήσουν την ανάγκη της έγκαιρης επιδείξεως του φανού, επιβάλλεται οι αξιωματικοί των μεγάλων πλοίων να επιτηρούν με περισσότερη προσοχή το πλωριό τμήμα του ορίζοντα, ώστε έγκαιρα να αντιμετωπίζουν τέτοια σκάφη και ν' αποφεύγουν να περνούν σε μικρή απόσταση. Αυτό γιατί, αν την τελευταία στιγμή εντοπίσουν ένα τέτοιο φως προς την πλώρη, είναι δύσκολο να χειριστούν, ώστε να περάσουν σε απόσταση ασφαλείας.

Πλοίο που **προωθείται με τη βοήθεια ιστίων, όταν χρησιμοποιεί συγχρόνως και μηχανικό μέσο προώσεως**, επιδεικνύει κατά την ημέρα προς πλώρα και στο πιο καταφανές σημείο **κωνικό σχήμα** (σήμα ημέρας), με την κορυφή προς τα κάτω (σχ. 1.29ε) [καν. 25(ε)]. Δεν προβλέπεται όμως και ειδικό φανάρι για χρήση τη νύκτα. Έτσι, τη νύκτα θεωρείται από τα άλλα πλοία ως μηχανοκίνητο ή ιστιοφόρο, ανάλογα με τα φανάρια που επιδεικνύει. Είναι αυτονόητο ότι, εφόσον το σκάφος δεν επιδεικνύει κατά την ημέρα το κωνικό σχήμα, εκλαμβάνεται από τα πλοία που παραπλέουν ως ιστιοφόρο.

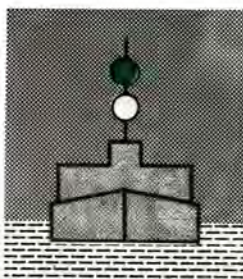
1.30 Αλιευτικά πλοία.

Κανόνας 26: Οι φανοί και τα σχήματα, που πρέπει να επιδεικνύουν τα πλοία που ασχολούνται με την αλιεία, καθορίζονται από τον κανόνα 26 των ΔΚΑΣ. Ο κανόνας αυτός διακρίνει την αλιεία σε δύο κατηγορίες: με γρίπο και χωρίς γρίπο. Αλιεία με γρίπο νοείται η έλξη, μέσω του νερού, γρίπου (τράτας) ή άλλης συσκευής που χρησιμοποιείται ως μέσο αλιείας.

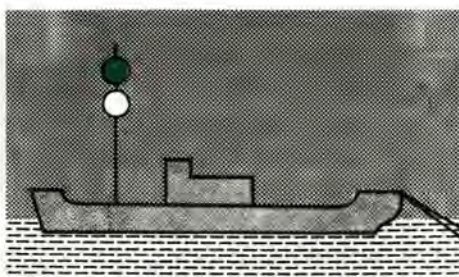
α) και ε) Εφαρμογή. Κάθε πλοίο που ασχολείται με την αλιεία και για όσο χρόνο ψαρεύει – είτε βρίσκεται «εν πλω» είτε στην άγκυρα – θα επιδεικνύει **μόνο τους φανούς και τα σχήματα που καθορίζονται στον παρόντα κανόνα** [καν. 26(α)]. Πλοία τα οποία **δεν ασχολούνται με την αλιεία** απαγορεύεται να επιδεικνύουν τους φανούς και τα σχήματα των αλιευτικών, όπως καθορίζονται αυτά στον κανόνα 26 των ΔΚΑΣ. Τα πλοία αυτά υποχρεούνται να επιδεικνύουν τους φανούς και τα σχήματα που καθορίζονται για κάθε άλλη κατηγορία [καν. 26(ε)].

β) Αλιεία με γρίπο. Όταν πλοίο εκτελεί αλιεία με γρίπο (τράτα) θα επιδεικνύει:

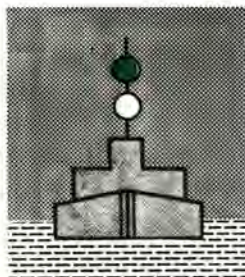
- i) **Δύο φανούς** περίθλεπτους (ορατούς καθ' όλο τον ορίζοντα) επί κατακόρυφης γραμμής, ο ένας κάτω από τον άλλο, από τους οποίους ο ανώτερος είναι **πράσινος** και ο κατώτερος **λευκός**.
- ii) Έναν **εφίστιο** φανό προς πρύμα και ψηλότερα από τον πράσινο περίθλεπτο. Αν το μήκος του αλιευτικού πλοίου είναι **μικρότερο από 50 m**, ο φανός αυτός επιδεικνύεται **προαιρετικά**.
- iii) **Πλευρικούς** (πράσινο και κόκκινο) και **φανό κορώνης**, επιπρόσθετα των παραπάνω φανών, όταν προχωρεί στο νερό. Οι εικόνες των σχημάτων 1.30α, 1.30β και 1.30γ δείχνουν τα παραπάνω σήματα.



Άποψη πρύμνης



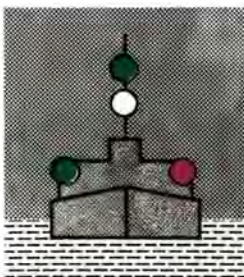
Άποψη αριστερής πλευράς



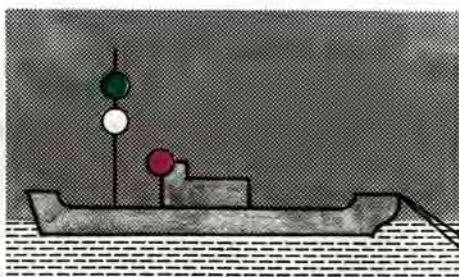
Άποψη πλώρης

Σχήμα 1.30α.

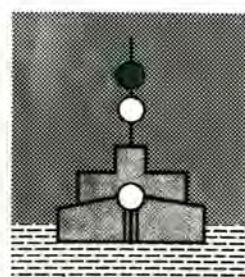
Πλοίο που ασχολείται με την αλιεία χρησιμοποιώντας τράτα (γρίπο), έχει μήκος μικρότερο από 50 m και δεν κινείται στο νερό.



Άποψη πλώρης



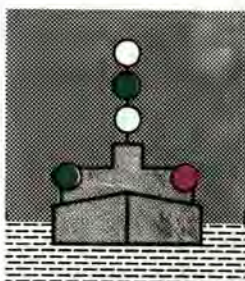
Άποψη αριστερής πλευράς



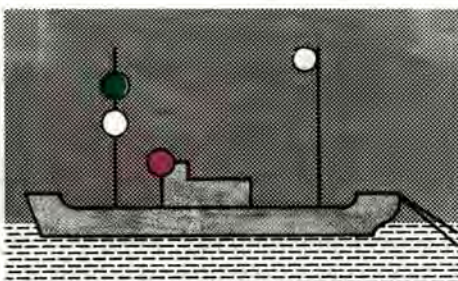
Άποψη πρύμνης

Σχήμα 1.30β.

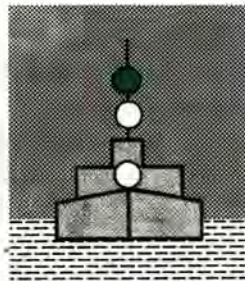
Πλοίο που ασχολείται με την αλιεία χρησιμοποιώντας τράτα (γρίπο), έχει μήκος μικρότερο από 50 m και κινείται στο νερό.



Άποψη πλώρης



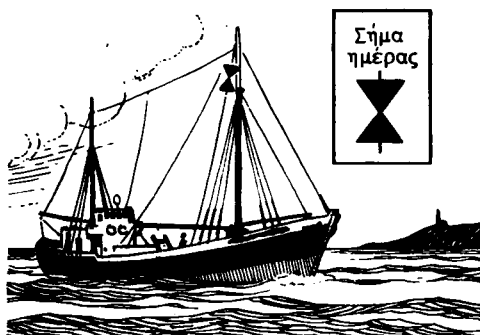
Άποψη αριστερής πλευράς



Άποψη πρύμνης

Σχήμα 1.30γ.

Πλοίο που ασχολείται με την αλιεία χρησιμοποιώντας τράτα (γρίπο), έχει μήκος μεγαλύτερο από 50 m και κινείται στο νερό.



Σχήμα 1.30δ.

Πλοίο μεγαλύτερο από 20 m, ψαρεύοντας με γρίπο ή χωρίς γρίπο αλλά το έκταμμα των εργαλείων δεν υπερβαίνει τα 150 m.



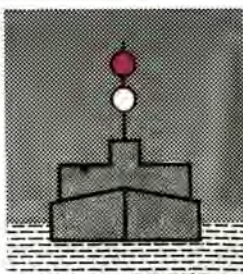
Σχήμα 1.30ε.

Πλοίο μικρότερο των 20 m, ψαρεύοντας με γρίπο ή χωρίς γρίπο αλλά το έκταμμα των εργαλείων δεν υπερβαίνει τα 150 m.

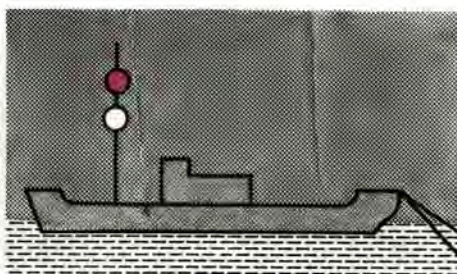
Κατά την ημέρα, αντί των πιο πάνω φανών επιδεικνύει το σήμα ημέρας, το οποίο αποτελείται από **δύο κωνικά σχήματα**, με ενωμένες τις κορυφές τους, επί κατακόρυφης γραμμής, το ένα πάνω από το άλλο (σχ. 1.30δ). Όταν το μήκος του αλιευτικού πλοίου είναι **μικρότερο από 20 m**, μπορεί αντί του σχήματος αυτού να επιδεικνύει ένα **καλάθι** (σχ. 1.30ε). Όπως γίνεται φανερό, το πλοίο του σχήματος 1.30δ θα μπορούσε να ήταν και μήκους μικρότερου των 20 m. Στην περίπτωση αυτή το σήμα ημέρας θα ήταν προαιρετικό.

γ) Αλιεία χωρίς γρίπο. Πλοίο που ασχολείται με την αλιεία χωρίς γρίπο, επιδεικνύει:

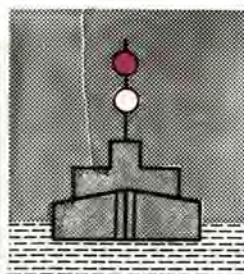
- i) **Δύο φανούς** περίθλεπτους (ορατούς καθ' όλο τον ορίζοντα) επί κατακόρυφης γραμμής, ο ένας κάτω από τον άλλο, από τους οποίους ο ανώτερος είναι **κόκκινος** και ο κατώτερος **λευκός**.
- ii) Ένα **λευκό φανό** περίθλεπτο (ορατό καθ' όλο τον ορίζοντα) προς την κατεύθυνση του εκτάματος, όταν το οριζόντιο έκταμα (καλούμο) των αλιευτικών εργαλείων εκτείνεται περισσότερο από 150 m από το σκάφος.
- iii) **Πλευρικούς** (πράσινο και κόκκινο) και **φανό κορώνης**, επιπρόσθετα των παραπάνω φανών, όταν προχωρεί στο νερό. Τα σχήματα 1.30στ και 1.30ζ δείχνουν αλιεία χωρίς γρίπο, με οριζόντιο έκταμα εργαλείων μικρότερο των 150 m και με κινούμενο ή όχι το αλιευτικό αντίστοιχα. Τα σχήματα 1.30η και 1.30θ απεικονίζουν πλοία που ασχολούνται με την αλιεία, χρησιμοποιώντας δίκτυα εκτός τράτας. Το οριζόντιο έκταμα (καλούμο) των αλιευτικών εργαλείων εκτείνεται πέρα από 150 m από κάθε πλοίο και τα σκάφη κινούνται ή όχι στο νερό.



Άποψη πρύμνης



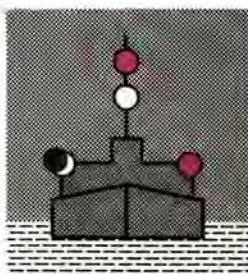
Άποψη αριστερής πλευράς



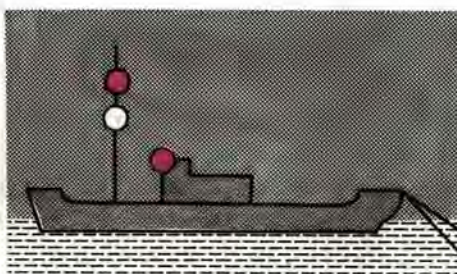
Άποψη πλώρης

Σχήμα 1.30στ.

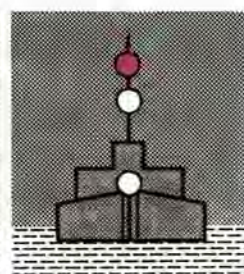
Πλοίο που ασχολείται με την αλιεία χρησιμοποιώντας δίκτυα, εκτός τράτας, με οριζόντιο έκταμμα εργαλείων μικρότερου των 150 m. Το πλοίο δεν κινείται στο νερό.



Άποψη πλώρης



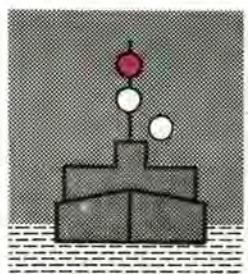
Άποψη αριστερής πλευράς



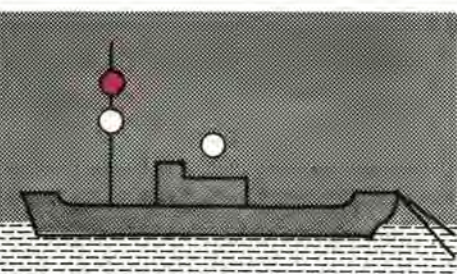
Άποψη πρύμνης

Σχήμα 1.30ζ.

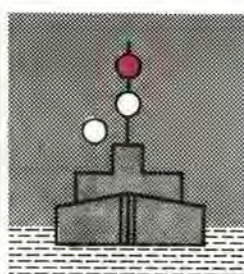
Πλοίο που ασχολείται με την αλιεία χρησιμοποιώντας δίκτυα, εκτός τράτας και με οριζόντιο έκταμμα εργαλείων μικρότερου των 150 m. Το πλοίο κινείται στο νερό.



Άποψη πρύμνης



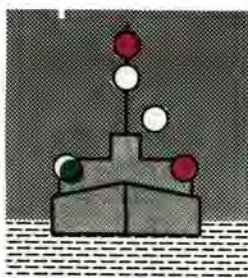
Άποψη αριστερής πλευράς



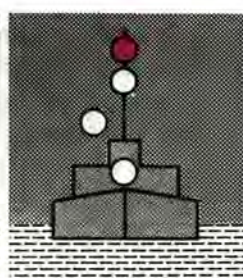
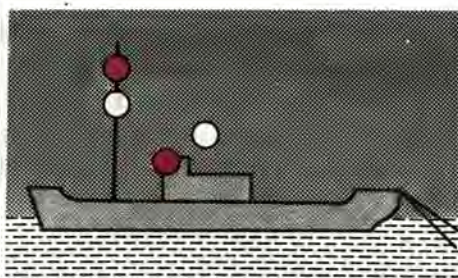
Άποψη πλώρης

Σχήμα 1.30η.

Αλιεία χωρίς τράτα, έκταμμα μεγαλύτερο των 150 m και το πλοίο δεν κινείται.



Άποψη πλώρης



Άποψη πρύμης

Σχήμα 1.30θ.

Αλιεία χωρίς τράτα, έκταμμα μεγαλύτερο των 150 m και το πλοίο κινείται.

**Σχήμα 1.30ι.**

Αλιεία χωρίς τράτα από αλιευτικό μήκους 20 m και πάνω, με έκταμμα μεγαλύτερο των 150 m.

**Σχήμα 1.30ια.**

Αλιεία χωρίς τράτα από αλιευτικό μήκους κάτω των 20 m, με έκταμμα μεγαλύτερο από 150 m.

Κατά την ημέρα, αντί των φανών της παραπάνω περιπτώσεως, επιδεικνύει το σήμα ημέρας, το οποίο αποτελείται από **δύο κωνικά σχήματα**, με ενωμένες τις κορυφές τους, επί κατακόρυφης γραμμής, το ένα πάνω από το άλλο (σχ. 1.30δ). Όταν το μήκος του αλιευτικού πλοίου είναι **μικρότερο από 20 m**, μπορεί αντί του σχήματος αυτού να επιδεικνύει ένα **καλάθι** (σχ. 1.30ε). Επίσης, όταν το οριζόντιο **έκταμμα** των αλιευτικών εργαλείων εκτείνεται περισσότερο από 150 m από το σκάφος – αντί του λευκού περιθλεπτού φανού της πιο πάνω περιπτώσεως ii – επιδεικνύει επιπλέον και **ένα κώνο** με την κορυφή του προς τα πάνω και προς την κατεύθυνση του εκτάματος. Η εικόνα του σχήματος 1.30ι δείχνει πλοίο μήκους 20 m και πάνω, που ασχολείται με την αλιεία χρησιμοποιώντας δίκτυα εκτός τράτας, όπου το οριζόντιο έκταμμα (καλούμο) των αλιευτικών εργαλείων του εκτείνεται πέρα από 150 m από το πλοίο, ανεξάρτητα αν κινείται ή όχι στο νερό. Επίσης το σχήμα 1.30ια παριστάνει παρόμοια περίπτωση, με τη διαφορά ότι το μήκος του πλοίου είναι μικρότερο από 20 m.

δ) Προαιρετικά και πρόσθετα σήματα αλιευτικών. Ανεξάρτητα από τους παραπάνω φανούς, όταν τα αλιευτικά ψαρεύουν πολύ κοντά μεταξύ τους ή ψαρεύουν κατά ομάδες, μπορούν επιπρόσθετα να επιδεικνύουν και τα σήματα του παραρτήματος II των ΔΚΑΣ. Εξάλλου ο *διεθνής κώδικας σημάτων* για τα αλιευτικά προβλέπει τα παρακάτω σήματα με την ερμηνεία τους:

- «**G**»: σέρνω τα δίχτυα.
- «**P**»: τα δίχτυα μου έχουν περιπλακεί στο θυθό.
- «**I**»: ρίχνω τα δίχτυα.

Τα αλιευτικά πλοία μπορούν να χρησιμοποιήσουν φωτεινά ή ηχητικά σήματα κατά την προσέγγιση άλλου πλοίου για να του *επισύρουν την προσοχή*, σύμφωνα με τον *κανόνα 36*.

1.31 Πλοία ακυβέρνητα, ή πλοία περιορισμένης ικανότητας χειρισμών.

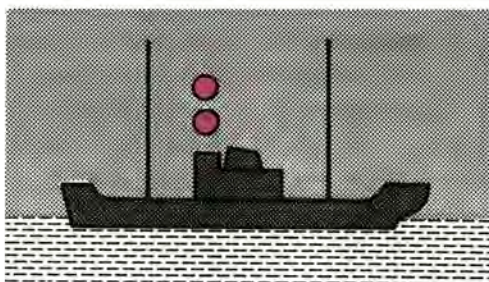
Κανόνας 27: Ο κανόνας 27 εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία, τα οποία όταν είναι ακυβέρνητα υποχρεούνται να επιδεικνύουν μόνο τους φανούς και τα σχήματα, που καθορίζονται από αυτόν τον κανόνα.

α) Όπως έχομε εξηγήσει στον κανόνα 3στ, ο όρος «*ακυβέρνητο πλοίο*» (vessel not under command) αναφέρεται σε εκείνο το πλοίο που, λόγω κάποιας εξαιρετικής περιστάσεως, αδυνατεί να χειρίσει όπως απαιτείται από τους διεθνείς κανονισμούς και να απομακρυνθεί έτσι από την πορεία άλλου πλοίου. Κατά τον κανόνα 27α το ακυβέρνητο πλοίο επιδεικνύει:

- i) **Δύο κόκκινους φανούς**, περίθλεπτους (ορατούς καθ' όλο τον ορίζοντα) επί κατακόρυφης γραμμής, τον ένα κάτω από τον άλλο, στο πιο καταφανές μέρος του σκάφους όταν δεν κινείται (σχ. 1.31α).
- ii) **Πλευρικούς φανούς** (πράσινο και κόκκινο) και το **φανό κορώνης**, επί πλέον από τους παραπάνω κόκκινους φανούς, όταν κινείται στο νερό (σχ. 1.31β).
- iii) **Κατά την ημέρα, δύο σφαίρες** (μπάλες ακυβερνησίας) τη μια κάτω από την άλλη, ή παρόμοια σχήματα, επί κατακόρυφης γραμμής, στο πιο καταφανές μέρος του σκάφους (σχ. 1.31γ).

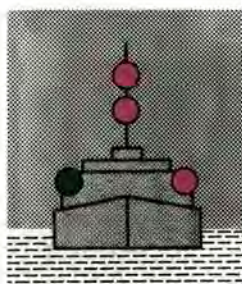
Συνήθως τα φανάρια και οι μπάλες ακυβερνησίας τοποθετούνται επάνω από τη γέφυρα ναυσιπλοΐας. Οι μπάλες είναι μαύρου χρώματος, για να είναι ορατές από μεγάλη απόσταση.

β) Πλοίο περιορισμένης ικανότητας χειρισμών (vessel restricted in her ability to manoeuvre). Θεωρείται κάθε πλοίο που από τη φύση της εργασίας του περιορίζεται στην ικανότητά του να χειρίζεται, όπως απαιτούν οι κανόνες και αδυνατεί για το λόγο αυτό να απομακρυνθεί από την πορεία άλλου πλοίου [καν. 3(ζ)]. Στην κατηγορία αυτή υπάγονται (και όχι περιοριστικά) τα πλοία που ασχολούνται: Με τον ανεφοδιασμό στο πέλαγος ή τη διεκπεραίωση προσώπων – εφοδίων – φορτίου σε άλλο πλοίο στο πέλαγος. Με την τοποθέτηση, συντήρηση,

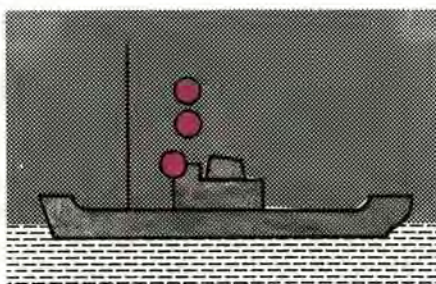


Σχήμα 1.31α.

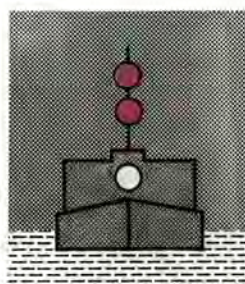
Ακυβέρνητο πλοίο που δεν κινείται στο νερό.



Άποψη πλώρης



Άποψη αριστερής πλευράς



Άποψη πρύμης

Σχήμα 1.31β.

Ακυβέρνητο πλοίο που κινείται στο νερό.

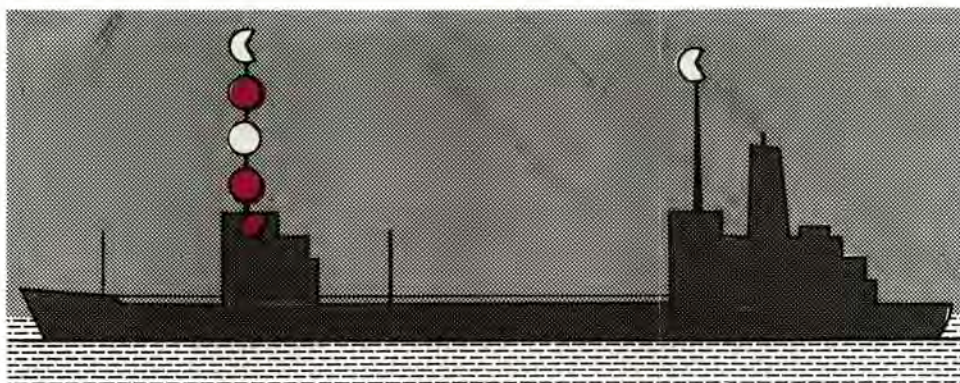


Σχήμα 1.31γ.

Ακυβέρνητο υπερωκεάνειο την ημέρα.

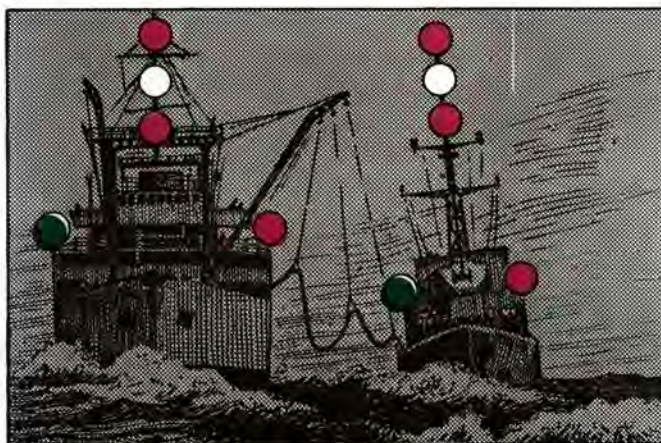
ανέλκυση ναυτιλιακού βοηθήματος, υποβρύχιου καλωδίου, αγωγού, με υποβρύχια ή υδρογραφικές επιχειρήσεις, με προσνήωση και απονήωση αεροσκαφών, με επιχειρήσεις ναρκαλιείας και με επιχειρήσεις ρυμουλκήσεως, που περιορίζουν σοβαρά τη δυνατότητα χειρισμών. Κατά τον κανόνα 27(β) τα πλοία αυτά, εκτός από τα ναρκαλιευτικά, για τα οποία μιλάμε πιο κάτω, επιδεικνύουν:

- i) **Τρεις φανούς περίθλεπτους** (ορατούς καθ' όλο τον ορίζοντα) επί κατακόρυφης γραμμής, τον ένα κάτω από τον άλλο, στο πιο καταφανές μέρος του σκάφους. Ο ανώτερος και κατώτερος από τους φανούς αυτούς είναι **κόκκινοι** και ο μεσαίος **λευκός** (σχ. 1.31δ).
- ii) Ένα ή δύο **επίσπιους φανούς** – ανάλογα με το μήκος τους – **πλευρικούς φανούς** (πράσινο και κόκκινο) και το **φανό κορώνης**, επί πλέον από τους παραπάνω τρεις περίθλεπτους, όταν κινείται στο νερό (σχ. 1.31ε και 1.31στ).



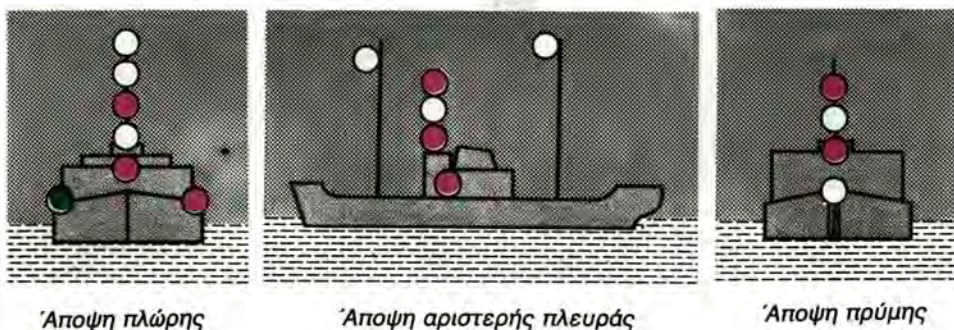
Σχήμα 1.31δ.

Τοποθέτηση, ανέλκυση, συντήρηση ναυτιλιακού βοηθήματος. Το πλοίο κινείται.



Σχήμα 1.31ε.

Ανεφοδιασμός «εν πλω». Το πλοίο κινείται στο νερό και το μήκος του είναι μικρότερο από 50 m.



Σχήμα 1.31στ.

Πλοίο περιορισμένης ικανότητας χειρισμών που κινείται στο νερό και το μήκος του είναι μεγαλύτερο από 50 m.



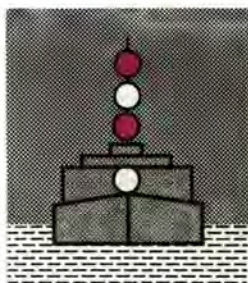
Σχήμα 1.31ζ.

Πλοίο περιορισμένης ικανότητας χειρισμών την ημέρα, ανεξάρτητα αν κινείται ή όχι στο νερό.

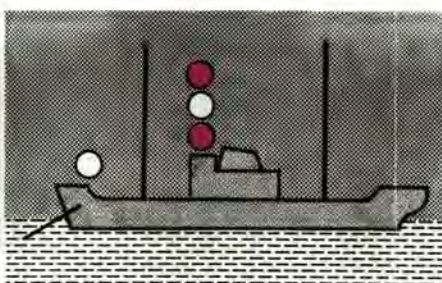
iii) **Κατά την ημέρα, τρία σχήματα** επί κατακόρυφης γραμμής, το ένα κάτω από το άλλο στο πιο καταφανές μέρος του σκάφους. Από τα σχήματα αυτά το ανώτερο και κατώτερο είναι σφαιρικά (μπάλες) και το μεσαίο ρομβοειδές (σχ. 1.31ζ).

iv) **Αγκυροβολημένο πλοίο περιορισμένης ικανότητας χειρισμών** εκτός από τους φανούς ή σχήματα των παραπάνω περιπτώσεων i και ii, φέρει και το **φανό - φανούς ή σχήμα αγκυροβολίας** του κανόνα 30 ανάλογα με το μήκος του (σχ. 1.31η, 1.31θ και 1.31ι).

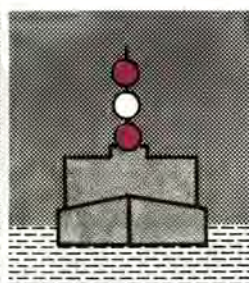
γ) **Ρυμουλκώμενο πλοίο περιορισμένης ικανότητας χειρισμών.** Κάθε μηχανοκίνητο πλοίο που ασχολείται με επιχείρηση ρυμουλκώσεως κατά τρόπο που περιορίζει σοβαρά την ικανότητα του ρυμουλκούντος και του ρυμουλκούμενου να αποκλίνουν από την πορεία τους, επιδεικνύουν, εκτός από τους φανούς και τα σχήματα που καθορίζονται για την κατηγορία τους [καν. 24(α)], και τους φανούς ή σχήματα των παραπάνω περιπτώσεων β(i) και β(ii). Δηλαδή επιδεικνύουν τους **φανούς και σχήματα του ρυμουλκούντος και επί πλέον τους φανούς και σχήματα πλοίου περιορισμένης ικανότητας χειρισμών** (σχ. 1.31ια, 1.31ιβ και 1.31ιγ). Διευκρινίζεται ότι εφόσον την ίδια δυσκολία χειρισμών αντι-



Άποψη πλώρης



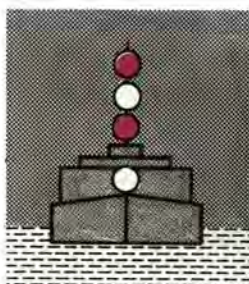
Άποψη αριστερής πλευράς



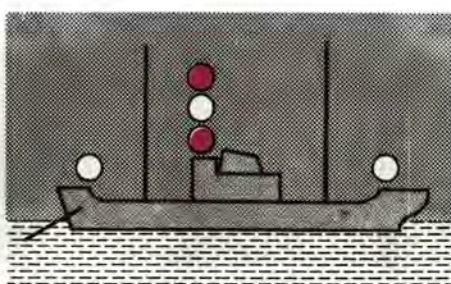
Άποψη πρύμης

Σχήμα 1.31η.

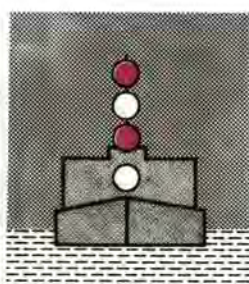
Πλοίο περιορισμένης ικανότητας χειρισμών με μήκος μικρότερο από 50 m και αγκυροβολημένο.



Άποψη πλώρης



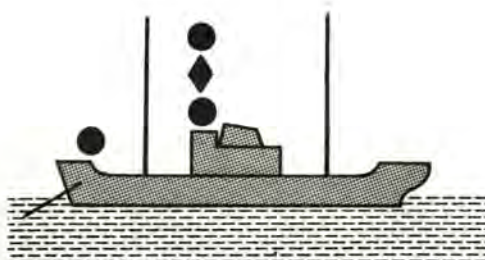
Άποψη αριστερής πλευράς



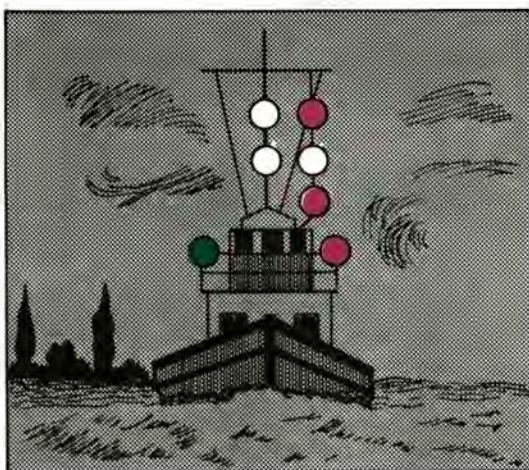
Άποψη πρύμης

Σχήμα 1.31θ.

Πλοίο περιορισμένης ικανότητας χειρισμών με μήκος 50 m ή μεγαλύτερο και αγκυροβολημένο.

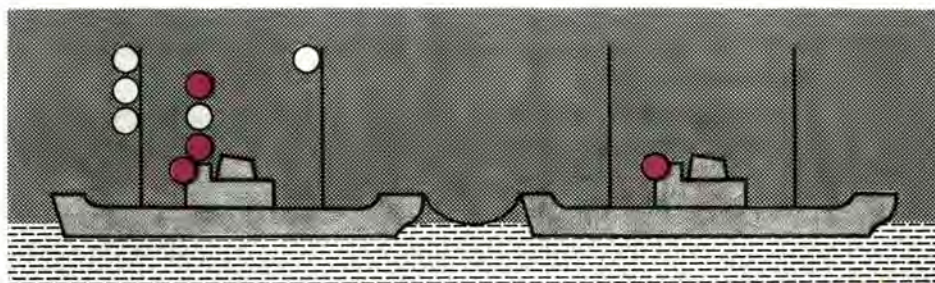
**Σχήμα 1.31ι.**

Πλοίο περιορισμένης ικανότητας χειρισμών αγκυροβολημένο την ημέρα.



Σχήμα 1.31α.

Μηχανοκίνητο πλοίο μικρότερο από 50 m ασχολούμενο με ρυμούλκηση και ανίκανο να παρεκκλίνει από την πορεία του, με μήκος ρυμουλκίου μικρότερο από 200 m.



Άποψη αριστερής πλευράς



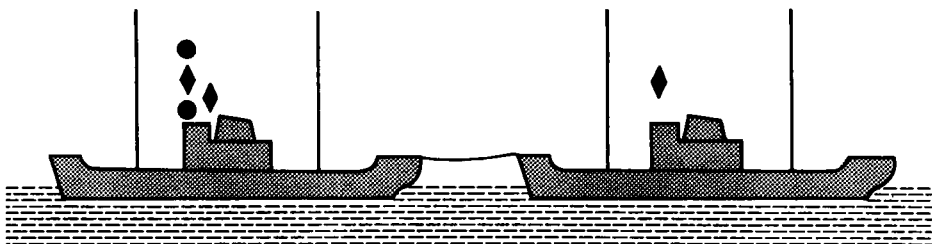
Άποψη πλώρης



Άποψη πρύμης

Σχήμα 1.31β.

Μηχανοκίνητο πλοίο μήκους 50 m ή μεγαλύτερο, που ασχολείται με τη ρυμούλκηση και ανίκανο να παρεκκλίνει από την πορεία του, με μήκος ρυμουλκίου μεγαλύτερο από 200 m.



Σχήμα 1.31ιγ.

Μηχανοκίνητο πλοίο που ασχολείται με ρυμούλκηση και ανίκανο να παρεκκλίνει από την πορεία του (σήματα ημέρας). Μήκος ρυμουλκίου μεγαλύτερο των 200 m.

μετωπίζει και το ρυμουλκούμενο σκάφος, δικαιολογείται και αυτό να επιδεικνύει τα ίδια. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι οι περιπτώσεις που δικαιολογούν την επίδειξη των φανών είναι η ρυμούλκηση μέσα σε στενό διάυλο, σε περιορισμένα νερά, σε συστήματα διαχωρισμού της κυκλοφορίας, όταν πνέει σφοδρός άνεμος και επικρατεί μεγάλος κυματισμός κλπ.

δ) Πλοίο ασχολούμενο με υποβρύχιες εκσκαφές ή εργασίες, όταν περιορίζεται η ικανότητά του να χειρίσει, επιδεικνύει τους φανούς και τα σχήματα που καθορίζονται στις πιο πάνω περιπτώσεις β(i), β(ii) και β(iii). Όταν όμως υπάρχει εμπόδιο, **επιδεικνύουν επιπλέον:**

- i) Κατά τη νύκτα **δύο κόκκινους φανούς** περιθλεπτους και κατά την ημέρα **δύο σφαίρες**, επί κατακόρυφης γραμμής, προς ένδειξη της πλευράς προς την οποία υπάρχει εμπόδιο.
- ii) Κατά τη νύκτα, **δύο πράσινους φανούς** περιθλεπτους και κατά την ημέρα **δύο ρομβοειδή σχήματα** επί κατακόρυφης γραμμής προς ένδειξη της πλευράς από την οποία μπορεί να διέλθει άλλο πλοίο (σχ. 1.31δ).

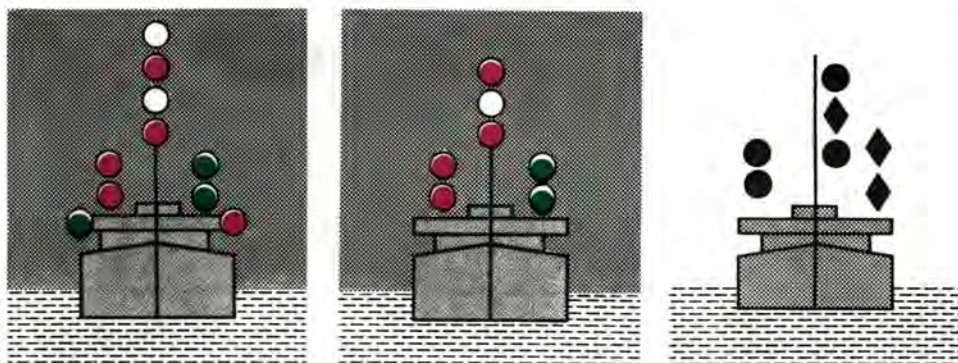
Συνολικά δηλαδή ένα τέτοιο πλοίο επιδεικνύει:

Κατά τη νύχτα

- 1η ομάδα φανών: κόκκινο - λευκό - κόκκινο (περιορισμένης ικανότητας χειρισμών).
- 2η ομάδα φανών: κόκκινο - κόκκινο (ακυβέρνητου/εμποδίου).
- 3η ομάδα φανών: πράσινο - πράσινο (δυνατότητα διελεύσεως).
- 4η ομάδα φανών: φώτα πορείας (εφόσον κινείται).

Κατά την ημέρα

- 1η ομάδα σχημάτων: σφαίρα - ρόμβος - σφαίρα.
 - 2η ομάδα σχημάτων: σφαίρα - σφαίρα.
 - 3η ομάδα σχημάτων: ρόμβος - ρόμβος.
- iii) Όταν ένα τέτοιο πλοίο είναι **αγκυροβολημένο** επιδεικνύει τους φανούς και τα σχήματα των πιο πάνω περιπτώσεων i και ii και όχι τους φανούς και τα σχήματα αγκυροβολημένου πλοίου του κανόνα 30.



Άποψη πλώρης - κινούμενο Άποψη πλώρης - μη κινούμενο Άποψη πλώρης - σήματα ημέρας

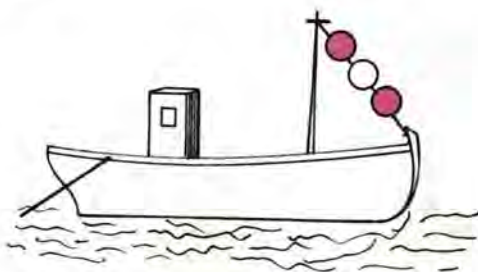
Σχήμα 1.31δ.

Πλοίο που ασχολείται με υποβρύχιες εκσκαφές ή εργασίες και περιορίζεται στην ικανότητά του να χειρίζεται.

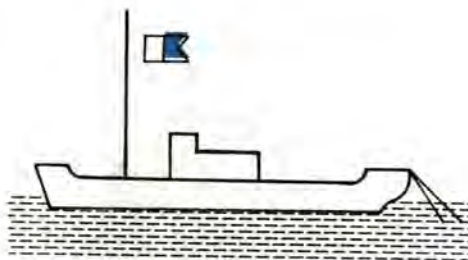
Διευκρινίζεται ότι οι τρεις κατακόρυφοι φανοί και τα τρία κατακόρυφα σχήματα πρέπει να φέρονται κατά το δυνατόν πλησιέστερα προς το διαμήκη κεντρικό άξονα του πλοίου. Αντίθετα, οι δύο κατακόρυφοι κόκκινοι και οι δύο κατακόρυφοι πράσινοι φανοί καθώς και τα δύο σφαιρικά και ρομβοειδή σχήματα φέρονται κατά το δυνατόν πλησιέστερα προς την πλευρά του πλοίου, για να είναι περισσότερο εμφανής ο σκοπός τους. Εφόσον τα αγκυροβολημένα πλοία της κατηγορίας αυτής δεν επιδεικνύουν τους πρόσθετους δύο κόκκινους και δύο πράσινους φανούς ή τα δύο σφαιρικά και τα ρομβοειδή σχήματα, υποχρεούνται να επιδεικνύουν και τους κανονικούς φανούς και σχήματα των αγκυροβολημένων πλοίων.

ε) Όταν το μέγεθος του πλοίου που ασχολείται με **καταδυτικές εργασίες** καθιστά αδύνατη πρακτικά την επίδειξη όλων των φανών και σχημάτων που καθορίζονται στην παραπάνω περίπτωση δ, επιδεικνύονται τα ακόλουθα:

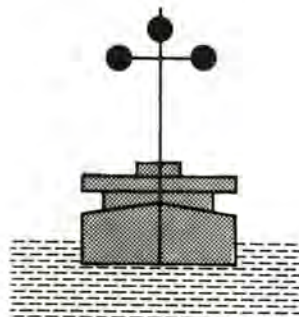
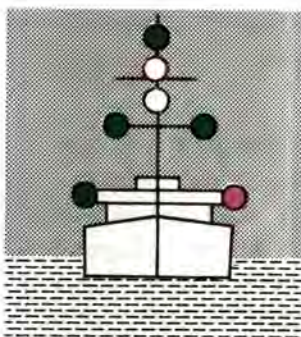
- i) Τρεις φανοί περιθλεπτοι σε κατακόρυφη γραμμή και σε θέση απ' όπου να μπορούν να γίνουν ορατοί κατά τον καλύτερο τρόπο. Ο ανώτατος και κατώτατος από τους φανούς αυτούς είναι **κόκκινοι** και ο μεσαίος **λευκός**. Δηλαδή επιδεικνύουν τους φανούς της παραπάνω περιπτώσεως β(i), πλοίου περιορισμένης ικανότητας (σχ. 1.31ε).
- ii) Κατά την ημέρα, **μία άκαμπτη σημαία** πανομοιότυπης της σημαίας «Α» του διεθνούς κώδικα σημάτων, ύψους όχι μικρότερου του 1 m. Θα πρέπει δε να λαμβάνονται μέτρα για να εξασφαλίζεται ότι αυτή θα είναι ορατή απ' όλες τις κατευθύνσεις (σχ. 1.31στ). Όπως είναι γνωστό η σημαία «Α» κατά το διεθνή κώδικα σημάτων σημαίνει «έχω δύτη υπό την επιφάνεια της θάλασσας, να τηρείσθε σε μεγάλη απόσταση από εμένα, πλέοντας αργά».

**Σχήμα 1.31ιε.**

Μικρό πλοίο, ασχολούμενο με καταδυτικές εργασίες.

**Σχήμα 1.31ιστ.**

Καταδυτικές εργασίες, επίδειξη άκαμπτης σημαίας (Α).

**Σχήμα 1.31ιζ.**

Πλοίο που ασχολείται σε επιχείρηση ναρκαλιείας (νύκτα-αριστερή εικόνα, ημέρα-δεξιά εικόνα).

Οι καταδυτικές εργασίες είναι συνήθεις σε περιοχές λιμενικών εγκαταστάσεων, υποβρυχίων αγωγών κλπ. και εκτελούνται από μικρά σκάφη που διαθέτουν εγκαταστάσεις παροχής αέρα σε δύτες με σκάφανδρο. Δικαιολογείται όμως η επίδειξη του σήματος «Α» και σε περιπτώσεις δυτών με αυτόνομες αναπνευστικές συσκευές, οι οποίοι εργάζονται σε ορισμένο σημείο του βυθού και παρακολουθούνται από σκάφος. Το γεγονός ότι το σκάφος αυτό δεν μπορεί να μετακινηθεί από τη θέση αυτή δικαιολογεί την επίδειξη της σημαίας «Α».

στ) Ναρκαλιευτικά. Κάθε πλοίο ασχολούμενο με επιχειρήσεις ναρκαλιείας, επί πλέον των φανών που καθορίζονται για μηχανοκίνητο πλοίο στον κανόνα 23 (φώτα πορείας), ή των φανών ή σχημάτων που καθορίζονται για αγκυροβολημένο πλοίο στον κανόνα 30 κατά περίπτωση, επιδεικνύει **τρεις περίθλεπτους πράσινους φανούς ή τρεις σφαίρες**. Ένας από τους φανούς αυτούς ή τα σχήματα επιδεικνύεται πλησίον της κορυφής του πλωριού ιστού και ένας σε κάθε άκρη της κεραίας του πλωριού ιστού. Οι φανοί αυτοί ή τα σχήματα δείχνουν ότι **είναι επικίνδυνο για ένα άλλο πλοίο να προσεγγίσει** λιγότερο από

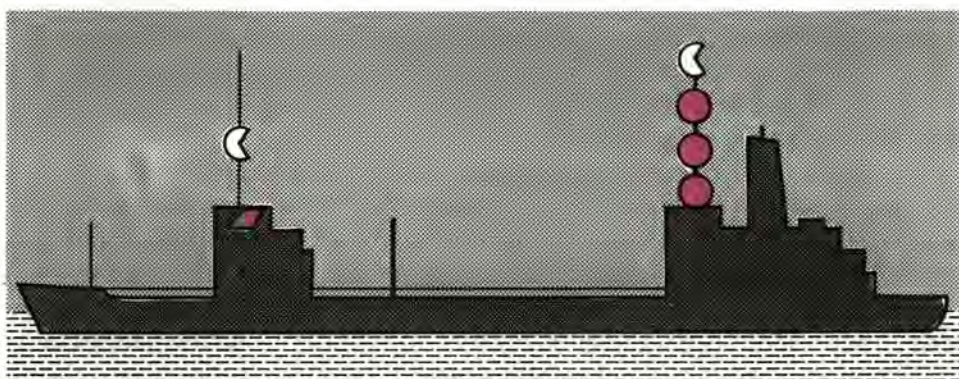
1.000 m από το ναρκαλιευτικό (σχ. 1.31ιζ). Αν τα πλοία της κατηγορίας αυτής είναι **αγκυροβολημένα**, επιδεικνύουν τους φανούς και τα σχήματα του αγκυροβολημένου πλοίου, ανάλογα με το μήκος τους (καν. 30).

ζ) Μικρά πλοία. Ακυβέρνητα και πλοία περιορισμένης ικανότητας χειρισμών, που έχουν μήκος μικρότερο από 12 m δεν υποχρεώνονται να επιδεικνύουν τους φανούς και τα σχήματα που καθορίζονται στον κανόνα αυτό. Μπορούν όμως να χρησιμοποιούν σήματα για την προσέλκυση της προσοχής, σύμφωνα με τον κανόνα 36. Εξαιρούνται όσα ασχολούνται με καταδυτικές εργασίες.

η) Σημασία σημάτων. Οι φανοί και τα σχήματα ακυβερνησίας και περιορισμένης ικανότητας χειρισμών **δεν αποτελούν σήματα πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο** και ζητάει βοήθεια. Είναι σήματα που δηλώνουν αδυναμία του πλοίου να παρεκκλίνει από την πορεία του. Το πλοίο νομιμοποιείται να επιδείξει τα σήματα αυτά μόνο όταν βρίσκεται σε πραγματική αδυναμία να θέσει υπό έλεγχο τις κινήσεις του. Αποτελεί παράβαση η αδικαιολόγητη επίδειξη των σημάτων αυτών, κυρίως σε περιορισμένα νερά ή έξω από λιμάνια, για φύλαξη από τα άλλα πλοία.

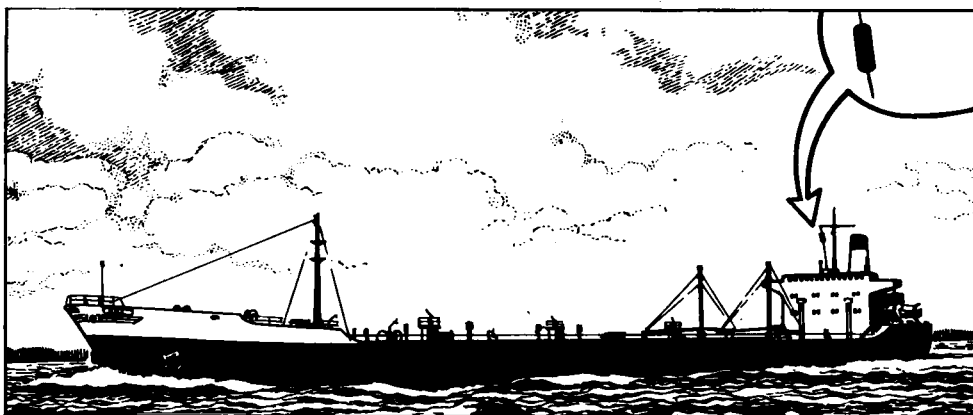
1.32 Πλοία εμποδιζόμενα από το βύθισμά τους.

Κανόνας 28: Υπενθυμίζεται ότι «πλοίο εμποδιζόμενο από το βύθισμά του» σημαίνει μηχανοκίνητο πλοίο, το οποίο περιορίζεται σοβαρά στην ικανότητά του να παρεκκλίνει από την πορεία που ακολουθεί, λόγω του βυθίσματός του σε σχέση με το βάθος του νερού. Τα πλοία της κατηγορίας αυτής οφείλουν να επιδεικνύουν εκτός από τους φανούς ναυσιπλοΐας (καν. 23) και **τρία κόκκινα φανάρια**, σε κατακόρυφη γραμμή, ή ένα **κυλινδρικό σχήμα** στο πιο εμφανές μέρος του σκάφους (σχ. 1.32α και 1.32β).



Σχήμα 1.32α.

Πλοίο εμποδιζόμενο από το βύθισμά του, κατά τη νύκτα, μήκους μεγαλύτερου από 50 m.



Σχήμα 1.326.

Σήμα ημέρας πλοίου εμποδιζόμενου από το βύθισμά του.

Από τους ΔΚΑΣ δεν καθορίζεται ούτε το βύθισμα ενός πλοίου ούτε το βάθος της θάλασσας κάτω από την τρόπιδα προκειμένου να χαρακτηριστεί αυτό ως «πλοίο εμποδιζόμενο από το βύθισμά του». Παρά την απουσία τέτοιου κριτηρίου το θέμα ρυθμίζεται πολλές φορές με **εθνικούς τοπικούς κανονισμούς των παρακτίων κρατών**. Για παράδειγμα, στα στενά Μαλάκκα της Σιγκαπούρης έχει καθορισθεί ότι πλοία που διαπλέουν τα στενά αυτά με βύθισμα πάνω από 15 m χαρακτηρίζονται ως «πλοία εμποδιζόμενα από το βύθισμά τους». Επίσης ορισμένες θαλάσσιες οδοί που έχουν μεγάλο βάθος, σε σχέση με τη γειτονική θαλάσσια περιοχή και παρουσιάζουν αυξημένη κυκλοφορία, έχουν χαρακτηριστεί από τον IMO ως «πορείες βαθέων υδάτων» (deep water routes) (βλέπε κεφ. 2). Οι πορείες αυτές σημαίνονται στους χάρτες με ειδικά θέλη και συνιστώνται για πλοία μεγάλου βυθίσματος. Αναφέρεται π.χ. ότι στη Βόρεια θάλασσα και τη Βαλτική οι πορείες βαθέων υδάτων συνιστώνται για πλοία άνω των 40.000 τόννων. Δηλαδή, το στοιχείο προσδιορισμού εδώ δεν είναι μόνο το βάθος της θάλασσας σε σχέση με το βύθισμα, αλλά και το εύρος της διαπλεύσιμης ζώνης σε σχέση με το μέγεθος του πλοίου.

Τα σήματα νύκτας πλοίου εμποδιζόμενου από το βύθισμά του επιδεικνύονται σε συνδυασμό με τους φανούς ναυσιπλοίας του μηχανοκίνητου πλοίου «εν πλω» (καν. 23). Δεν επιδεικνύονται δε όταν το πλοίο αυτό είναι αγκυροβολημένο. Η επίδειξη όμως των σημάτων αυτών δεν δημιουργεί υπέρ αυτού προνόμιο «μη υπόχρεου πλοίου» του κανόνα 16, αλλά την υποχρέωση των άλλων πλοίων να μην παρακωλύουν τον ασφαλή διάπλου, όπως ορίζει ο κανόνας 18δ(i). Για να απολαμβάνουν όμως τα πλοία της κατηγορίας αυτής την πιο πάνω μεταχείριση, οφείλουν να επιδεικνύουν τα σήματα του κανόνα 18 και να ναυσιπλοούν με ιδιαίτερη προσοχή, έχοντας πλήρη επίγνωση της **ιδιάζουσας περιπτώσεώς τους**, όπως ορίζει ο κανόνας 18δ(iii).

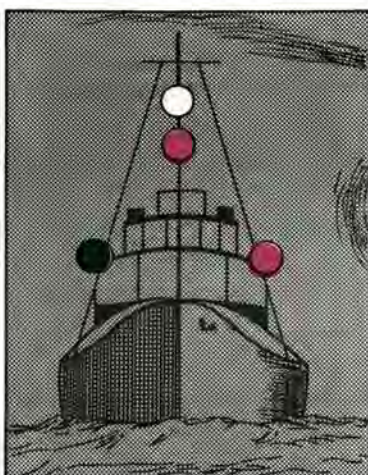
1.33 Πλοηγίδες.

Κανόνας 29: Ως πλοηγίδες ή πιλοτίνες (pilot-boats or vessels) χαρακτηρίζονται τα σκάφη που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά των πλοηγών από τους πλοηγικούς σταθμούς των λιμανιών στα πλοία και το αντίθετο. Τα σκάφη αυτά κινούνται απευθείας μεταξύ πλοηγικού σταθμού και πλοίων που πρόκειται να πλοηγηθούν ή είναι αγκυροβολημένα στο πέλαγος. Επίσης μπορεί να είναι «εν πλω» μεγάλα μηχανοκίνητα πλοία (μάνες, pilot-vessels) έξω από τα λιμάνια μεγάλης ναυτιλιακής κινήσεως, απ' όπου μοιράζουν τους πλοηγούς στα πλοία με μικρότερα σκάφη-πιλοτίνες.

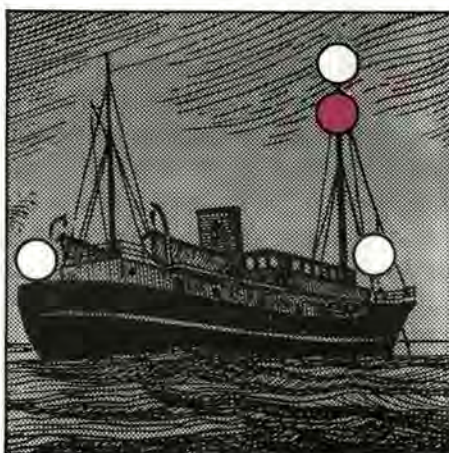
α) Κάθε πλοίο που ασχολείται με **υπηρεσία πλοηγήσεως** (πλοηγίδα) οφείλει να επιδεικνύει:

- i) Δύο φανούς περίθλεπτους σε κατακόρυφη γραμμή, τον ένα κάτω από τον άλλο, στην κορυφή ή κοντά στην κορυφή του ιστού, από τους οποίους ο ανώτερος είναι **λευκός** και ο κατώτερος **κόκκινος**.
- ii) Εφόσον η πλοηγίδα είναι «εν πλω», επί πλέον **πλευρικούς** και **φανό κορώνης** (σχ. 1.33α).
- iii) Εφόσον η πλοηγίδα είναι **αγκυροβολημένη**, εκτός από τους φανούς της παραπάνω περιπτώσεως i, το φανό ή φανούς ή σχήματα του αγκυροβολημένου πλοίου (καν. 30) (σχ. 1.33β).

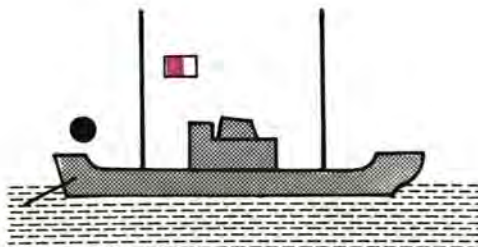
Κατά την ημέρα, εφόσον η πλοηγίδα βρίσκεται σε υπηρεσία υψώνει τη **σημαία «Η»** του διεθνούς κώδικα σημάτων που σημαίνει «έχω πλοηγό επί του πλοίου» (σχ. 1.33γ). Στην πράξη συνηθίζεται να αναγράφεται στις πλοηγίδες εξωτερικά αλλά και στις δύο πλευρές τους η λέξη «PILOT». Διευκρινίζεται ότι



Σχήμα 1.33α.
Πλοηγίδα σε υπηρεσία «εν πλω».



Σχήμα 1.33β.
Πλοηγίδα / σταθμός σε υπηρεσία, αγκυροβολημένη και με μήκος 50 m ή μεγαλύτερο.



Σχήμα 1.33γ.

Πλοηγίδα σε υπηρεσία, αγκυροβολημένη κατά την ημέρα.

τα σήματα των πλοηγίδων (2 περίθλεπτοι + H) επιδεικνύονται και από τις μηχανοκίνητες και τις ιστιοφόρες πλοηγίδες.

β) Όταν η πλοηγίδα **δεν βρίσκεται σε υπηρεσία**, επιδεικνύει αποκλειστικά και μόνο τους φανούς και τα σχήματα που προβλέπονται για τα πλοία του ίδιου μήκους. Γενικά η πλοηγίδα θεωρείται ότι βρίσκεται σε υπηρεσία, όταν μεταφέρει πλοηγό σε πλοίο, όταν επιστρέφει στη βάση της ή ακόμη όταν ακολουθεί το πλοίο για να παραλάβει και πάλι τον πλοηγό.

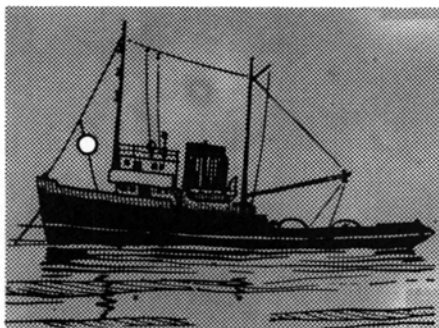
Ευρεία είναι σήμερα η **χρήση VHF** από τις πλοηγίδες για την άμεση επικοινωνία τους με τους πλοηγικούς σταθμούς και τα πλοία. Επίσης, οι πλοηγίδες για να προσελκύσουν την προσοχή των πλοίων που προσεγγίζουν, μπορούν να χρησιμοποιούν οποιοδήποτε φωτεινό σήμα (καν. 36). Συνήθως χρησιμοποιούν προβολέα με τη δέσμη του να κατευθύνεται στη γέφυρα του άλλου πλοίου ή και φωτεινά **σήματα Morse**.

1.34 Πλοία αγκυροβολημένα και προσαραγμένα.

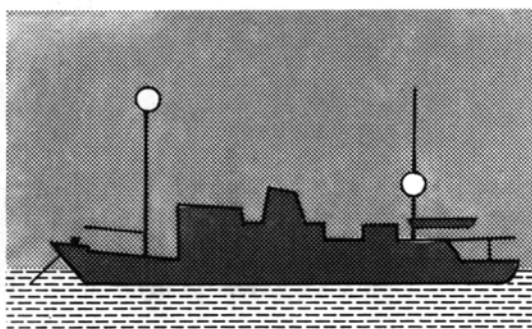
Κανόνας 30: Οι κανονισμοί δεν περιέχουν κατά θετική διατύπωση ορισμό «αγκυροβολημένου πλοίου». Είναι γεγονός ότι η ακριβής έννοια του όρου «αγκυροβολημένο» έχει γίνει αντικείμενο αμφισβητήσεων. Από τον ορισμό του κανόνα 3θ συνάγεται ότι η έννοια του «αγκυροβολημένου» πλοίου είναι αντίθετη προς τον όρο «εν πλω» και διαφέρει επίσης από την έννοια του όρου «προσαραγμένο πλοίο». Έτσι, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι **αγκυροβολημένο** θεωρείται το πλοίο το οποίο επιπλέει, έχει δεσμό με το στερεό υλικό της γης (θυθό), ο οποίος όμως δεσμός είναι διάφορος από την πρόσδεση του πλοίου στην ακτή, καθώς επίσης και διάφορος από την προσάραξη.

α) Κάθε πλοίο αγκυροβολημένο (anchored vessel) οφείλει να φέρει στο πιο καταφανές μέρος:

- i) **Λευκό φανό** περίθλεπτο, ορατό καθ' όλο τον ορίζοντα, ή **μια σφαίρα** κατά την ημέρα, στο πλώριό τμήμα του σκάφους. Συνήθως τοποθετείται στο μικρό ιστό της πλώρης (σαντάρδο) ή στο κοράκι ή και στο πρότονο (στράλι).

**Σχήμα 1.34α.**

Αγκυροβολημένο πλοίο με μήκος
50 m ή μικρότερο.

**Σχήμα 1.34β.**

Αγκυροβολημένο πλοίο με μήκος
μεγαλύτερο από 50 m.

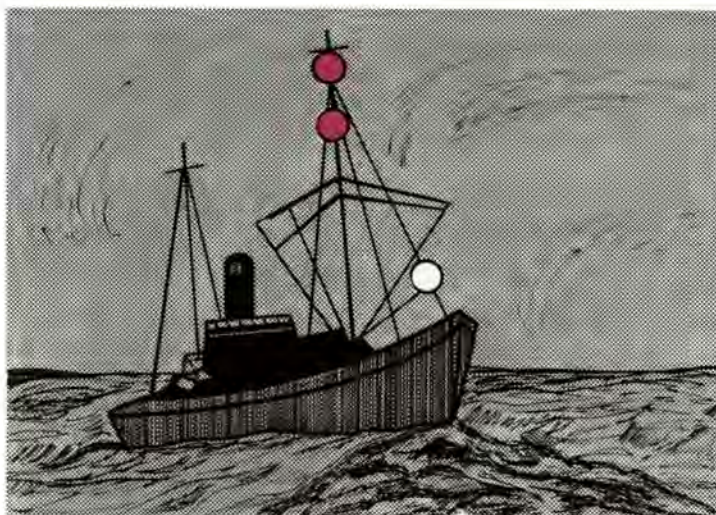
**Σχήμα 1.34γ.**

Αγκυροβολημένο πλοίο ανεξάρτητα από το μήκος του δείχνει το ίδιο σήμα ημέρας.

- ii) **Δεύτερο λευκό φανό** περίθλεπτο, ορατό καθ' όλο τον ορίζοντα, στην πρύμνη ή κοντά σ' αυτή και σε ύψος χαμηλότερο του πλωριού φανού. Σ' αντίθεση δηλαδή με τους εφίστιους, ο πλωριός φανός αγκυροβολίας τοποθετείται ψηλότερα από τον πρυμίο (σχ. 1.34α).

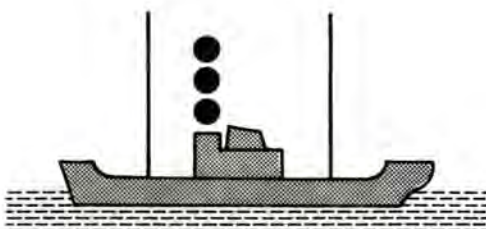
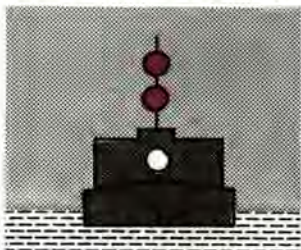
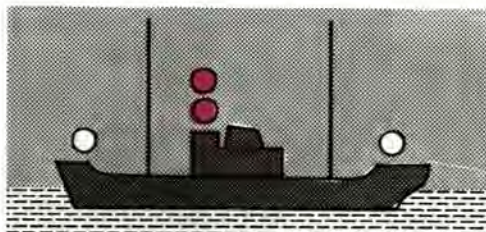
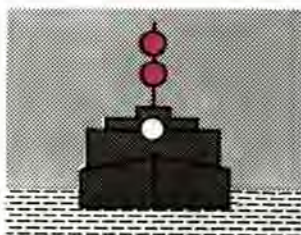
θ) Όταν το μήκος του πλοίου είναι **μικρότερο από 50 m**, ο δεύτερος πρυμικός φανός αγκυροβολίας φέρεται **προαιρετικά**. Στην περίπτωση αυτή το μοναδικό φανάρι αγκυροβολίας επιδεικνύεται στο πιο καταφανές μέρος του σκάφους (σχ. 1.34β και 1.34γ).

γ) Φώτα εργασίας. Κάθε πλοίο αγκυροβολημένο μπορεί προαιρετικά και κάθε πλοίο μήκους μεγαλύτερου των 100 m οφείλει να χρησιμοποιεί και τα φώτα εργασίας που βρίσκονται στη διάθεσή του, για φωτισμό των καταστρωμάτων



Σχήμα 1.34δ.

Προσαραγμένο πλοίο με μήκος μικρότερο από 50 m.



Σχήμα 1.34ε.

• Προσαραγμένο πλοίο με μήκος 50 m ή μεγαλύτερο.

του. Τέτοια φώτα είναι τα φώτα φορτίου (cargo lights), ο φωτισμός των χώρων ενδιαίτησεως, γιρλάντες επιβατηγών πλοίων κλπ.

δ) Κάθε πλοίο προσαραγμένο (vessel aground), οφείλει να φέρει τους φανούς που καθορίζονται στις παραπάνω περιπτώσεις α ή β και **επιπλέον στο πιο καταφανές μέρος του σκάφους:**

- i) **Δύο κόκκινους φανούς** περίθλεπτους, επί κατακόρυφης γραμμής (σχ. 1.34δ και 1.34ε).



Σχήμα 1.34στ.

Προσαραγμένο πλοίο την ημέρα, ανεξάρτητα από το μήκος του.

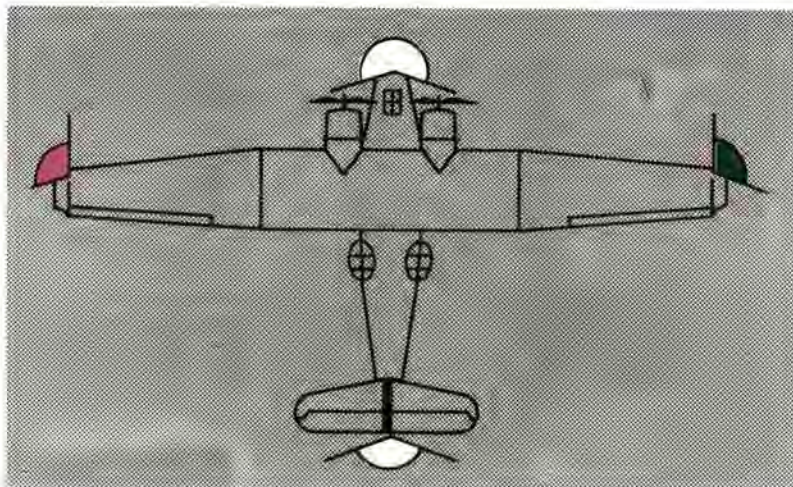
ii) **Τρεις σφαίρες** (μπάλες) επί κατακόρυφης γραμμής (σχ. 1.34στ).

ε) Πλοία με μήκος μικρότερο από 7 m, εφόσον είναι αγκυροβολημένα όχι μέσα ή πλησίον στενού διαύλου, θαλάσσιου διαδρόμου ή αγκυροβολίου ή όπου ναυσιπλοούν συνήθως άλλα πλοία **δεν υποχρεούνται να φέρουν** τους φανούς ή το σχήμα που καθορίζονται παραπάνω στις περιπτώσεις α και β. Αντίθετα, όταν τα πλοία της κατηγορίας αυτής βρίσκονται αγκυροβολημένα στις πιο πάνω περιοχές έχουν υποχρέωση να επιδεικνύουν τους φανούς και τα σχήματα αγκυροβολίας.

στ) Πλοία μήκους μικρότερου των 12 m, όταν προσαράξουν, **δεν υποχρεούνται** να επιδεικνύουν τους φανούς ή τα σχήματα των προσαραγμένων πλοίων, των περιπτώσεων δ(i) και δ(ii).

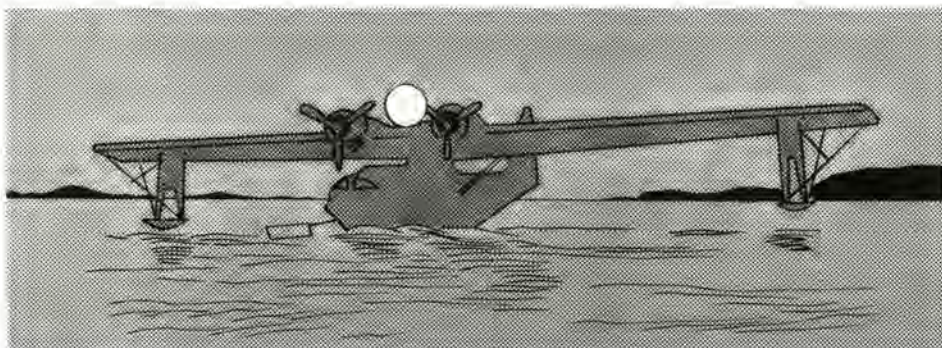
1.35 Υδροπλάνα.

Κανόνας 31: Τα υδροπλάνα, **εφόσον είναι πρακτικά αδύνατο** να επιδεικνύουν τους φανούς και τα σχήματα που προβλέπονται για τα πλοία κάθε κατηγορίας του μέρους Γ' των ΔΚΑΣ, οφείλουν να επιδεικνύουν κατά το δυνατό παρόμοιους φανούς και σχήματα και κατά το δυνατό στις πλησιέστερες θέσεις. Σύμφωνα με αυτά, τα «εν πλω» υδροπλάνα επιδεικνύουν έναν εφίστιο φανό στο πλωριό τμήμα της ατράκτου και τους πλευρικούς φανούς στα ακροπτερύγα (πράσινο δεξιά και κόκκινο αριστερά) και το φανό κορώνης στην πρυμιά άκρη της ατράκτου. Στο σχήμα 1.35α οι θέσεις των φανών και τα χαρακτηριστικά τους είναι παρόμοια με εκείνα του μηχανοκινήτου πλοίου. Στο σχήμα 1.35β η θέση του φαναριού και τα χαρακτηριστικά του είναι παρόμοια με εκείνα του φανού αγκυροβολίας του μηχανοκινήτου πλοίου.



Σχήμα 1.35α.

Φανοί ναυσιπλοΐας υδροπλάνου όταν θαλασσοπορεί.



Σχήμα 1.35β.

Φανός αγκυροβολίας υδροπλάνου προσδεμένου σε τσαμαδούρα (θεωρείται αγκυροβολημένο).

ΜΕΡΟΣ Δ': ΗΧΗΤΙΚΑ ΚΑΙ ΦΩΤΕΙΝΑ ΣΗΜΑΤΑ

1.36 Ορισμοί.

Κανόνας 32: Το μέρος Δ' των διεθνών κανονισμών περιλαμβάνει τους κανόνες 32 έως 37, οι οποίοι αναφέρονται στα ηχητικά και φωτεινά σήματα που εκπέμπουν τα πλοία, τόσο όταν βρίσκονται «εν όψει αλλήλων» και εκτελούν χειρισμούς, όσο και όταν πλέουν σε περιορισμένη ορατότητα. Ο **κανόνας 32**

περιέχει τους βασικούς εννοιολογικούς **ορισμούς** που αφορούν στον τρόπο παραγωγής ηχητικών σημάτων καθώς και στο χαρακτηρισμό τους, ως εξής:

α) Η λέξη **σειρήνα** (σφυρίκτρα) (whistle - blast) σημαίνει οποιαδήποτε ηχητική συσκευή που είναι ικανή να παράγει τα σφυρίγματα (συριγμούς) που καθορίζονται και η οποία συμμορφούται προς τις προδιαγραφές του παραρτήματος III των ΔΚΑΣ.

β) Ο όρος **βραχύς συριγμός** σημαίνει σφύριγμα διάρκειας ενός περίπου δευτερολέπτου (1 sec).

γ) Ο όρος **μακρός συριγμός** σημαίνει σφύριγμα διάρκειας τεσσάρων έως έξι δευτερολέπτων (4-6 sec).

Σημειώνεται ότι όλα τα ηχητικά σήματα, τόσο σε καλή, όσο και περιορισμένη ορατότητα εκδηλώνονται με βραχεία και μακρά σφυρίγματα.

Στις **ατμοσφυρίκτρες** ο ήχος παράγεται με ατμό, που βγαίνει από κυκλικό στενό στόμιο και χτυπάει τα χείλη ενός σωλήνα (κυλινδρικού σχήματος), κατάλληλης διατομής, ο οποίος βρίσκεται σε ορισμένη απόσταση πάνω από το στόμιο. Ο επιθυμητός τόνος και η ένταση του ήχου επιτυγχάνεται με ρύθμιση της πιέσεως και είναι ανάλογος με το μήκος του σωλήνα. Σε ορισμένους τύπους ατμοσφυρίκτρων χρησιμοποιούνται δύο σωλήνες-κύλινδροι που αποτελούν τη **διπλή ατμοσφυρίκτρα**. Οι ατμοσφυρίκτρες τροφοδοτούνται με ατμό απευθείας από τον κύριο λέβητα ή το βοηθητικό ατμαγωγό σωλήνα. Η σωλήνωση διακόπτεται σε σημείο της διακλαδώσεως που είναι κοντά στη γέφυρα κατά το δυνατό, έτσι ώστε να είναι δυνατή η διακοπή του ατμού όταν η σφυρίκτρα πρόκειται να παραμείνει ανοικτή για οποιοδήποτε λόγο. Το άνοιγμα της βαλβίδας παροχής ατμού γίνεται με ένα συρματόσχοινο ή άλλη ειδική διάταξη μοχλών που καταλήγουν στη γέφυρα σε ειδική λαβή ή μοχλό. Ο ατμός που παρέχεται στη σφυρίκτρα πρέπει να είναι ξηρός, ώστε να παράγεται ο κατάλληλος ήχος και να μη ραντίζεται το κατάστρωμα με νερό.

Οι **σφυρίκτρες αέρα** λειτουργούν όπως και οι ατμοσφυρίκτρες, με τη διαφορά ότι αντί για ατμό χρησιμοποιείται πεπιεσμένος αέρας. Οι **σειρήνες** με τις οποίες εφοδιάζονται συνήθως τα πολεμικά πλοία, λειτουργούν με ηλεκτρισμό.

1.37 Όργανα παραγωγής ηχητικών σημάτων.

Κανόνας 33: Ο κανόνας 33 καθορίζει τα όργανα παραγωγής ηχητικών σημάτων με τα οποία πρέπει να είναι εφοδιασμένο κάθε πλοίο, ανάλογα με το μήκος του, ως εξής:

α) Κάθε πλοίο μήκους 12 m και πάνω οφείλει να είναι εφοδιασμένο με μία **σφυρίκτρα** (σειρήνα) και μία **καμπάνα - κουδούνι** (bell). Αν το μήκος του πλοίου είναι 100 m ή μεγαλύτερο, οφείλει να είναι εφοδιασμένο επιπλέον και με ένα **κύμβαλο** (taψί, gong). Ο τόνος και ο ήχος του κυμβάλου πρέπει να είναι τέτοιοι, ώστε να μη συγχέονται με εκείνους της καμπάνας. Οι προδιαγραφές για τη

σφυρίκτρα, την καμπάνα και το κύμβαλο προσδιορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ των κανονισμών. Μπορούν να αντικατασταθούν με άλλα όργανα που εκπέμπουν σήματα με τα αντίστοιχα χαρακτηριστικά, αλλά με την προϋπόθεση ότι θα είναι δυνατή πάντοτε η χειροκίνητη παραγωγή των ηχητικών σημάτων που απαιτούνται.

β) Κάθε πλοίο με μήκος μικρότερο από 12 m δεν είναι υποχρεωμένο να φέρει τις ηχητικές συσκευές που καθορίζονται παραπάνω. Στην περίπτωση όμως αυτή υποχρεώνεται να είναι εφοδιασμένο με άλλα μέσα παραγωγής ηχητικού σήματος επαρκούς εντάσεως. Τα μικρά σκάφη γενικά είναι εφοδιασμένα με φορητή **σφυρίκτρα** (κόρνα) που λειτουργεί με αέρα ή είναι εφοδιασμένα με ηχητικό κέρασ (μπουρού).

Φανοί σημάτων. Όργανα παραγωγής φωτεινών σημάτων δεν προβλέπονται από τον κανόνα 33. Σύμφωνα με τον κανονισμό 11, του κεφαλαίου V της διεθνούς συμβάσεως SOLAS: «Όλα τα πλοία κοχ 150 και πάνω, όταν εκτελούν διεθνείς πλόες, υποχρεούνται να φέρουν ένα **φανό σημάτων ημέρας** καλής αποδόσεως, ο οποίος δεν θα τροφοδοτείται αποκλειστικά μόνο από την κύρια ηλεκτρική ενέργεια του πλοίου». Πρόκειται δηλαδή για το **φορητό προβολέα σημάτων (aldis)**, ο οποίος πρέπει να λειτουργεί και με συσσωρευτές. Εξάλλου το ΠΔ 192/80, με το οποίο καθορίζεται ο ναυτιλιακός εξοπλισμός των πλοίων, ανάλογα με την κατηγορία τους, εκτός από τον προβολέα aldis, τα πλοία υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα και με:

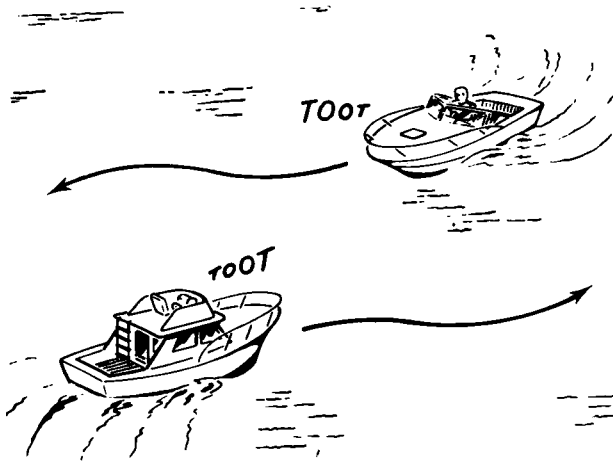
- Ένα **προβολέα σημάτων και έρευνας**, που είναι μόνιμα εγκατεστημένος σε κατάλληλο σημείο της γέφυρας και τροφοδοτείται από την κύρια ηλεκτρική ενέργεια του πλοίου.
- Ένα **φανό σημάτων Morse**, περίθλεπτο (βλέπε παράρτημα Ι.12 ΔΚΑΣ).

1.38 Σήματα χειρισμών και προειδοποιήσεως.

Κανόνας 34: Ο κανόνας 34 αναφέρεται στα ηχητικά και φωτεινά σήματα που πρέπει να εκπέμπουν τα πλοία κατά την εκτέλεση χειρισμών, για να δηλώσουν την παρουσία τους, όταν **βρίσκονται «εν όψει αλλήλων»**.

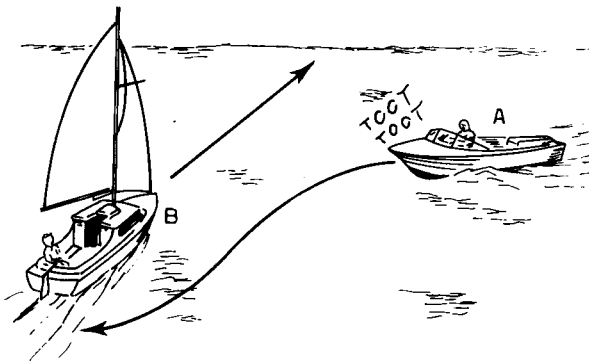
α) Ηχητικά σήματα χειρισμών. Κάθε κινούμενο μηχανοκίνητο πλοίο, που εκτελεί χειρισμούς, οι οποίοι προβλέπονται ή απαιτούνται από τους κανόνες αυτούς, οφείλει να γνωστοποιεί τους χειρισμούς του με τα ακόλουθα σήματα της σφυρίκτρας του⁽¹⁾:

- Ένα **βραχύ σφυρίγμα (• E)**, που σημαίνει «αλλάζω την πορεία μου προς τα δεξιά» (στρέφω δεξιά) (σχ. 1.17δ και 1.18γ). Στο σχήμα 1.38α και τα δύο μικρά μηχανοκίνητα πλοία δηλώνουν ότι καθένα στρέφει δεξιά.
- Δύο **βραχεία σφυρίγματα (• • I)**, που σημαίνουν «αλλάζω την πορεία μου προς τα αριστερά» (στρέφω αριστερά) (σχ. 1.21γ). Στο σχήμα 1.21β το μηχανοκίνητο Α οφείλει να απομακρυνθεί από την πορεία του αλιευτικού Β (ψαρεύει με δίχτυα εκτός τράτας, και με έκταμα μεγαλύτερο από 150 m).



Σχήμα 1.38α.

Συνήθης χειρισμός και σήμανσή του δύο μικρών αντιπλεόντων μηχανοκινήτων σκαφών.



Σχήμα 1.38β.

Συνήθης χειρισμός και σήμανσή του μικρών σκαφών αναψυχής (μηχανοκίνητου και ιστιοφόρου).

Έτσι, μεταβάλλει πορεία προς τα αριστερά, εκπέμποντας δύο βραχεία σφυρίγματα. Στο σχήμα 1.38β το πλοίο Α στρέφει προς τα αριστερά και σημαίνει την κίνησή του με τη σφυρίκτρα.

- **Τρία βραχεία σφυρίγματα (• • • S)**, που σημαίνουν «εκτελώ χειρισμό αναποδίσεως» (κάνω ανάποδα) (σχ. 1.38γ). Στο σχήμα το μηχανοκίνητο Α αναποδίζει (κάνει ανάποδα) για να φυλάξει το Β. Έτσι, μαζί με το χειρισμό αυτό εκπέμπει και 3 βραχεία σφυρίγματα.

θ) Φωτεινά σήματα χειρισμών. Οποιοδήποτε πλοίο μπορεί να συμπληρώνει τα παραπάνω ηχητικά σήματα και με φωτεινά σήματα, τα οποία θα επαναλαμβάνονται κατάλληλα κατά τη διάρκεια εκτελέσεως των χειρισμών (σχ. 1.38δ και 1.38ε). Τα φωτεινά αυτά σήματα αντιστοιχούν στα ηχητικά, με τη διαφορά ότι αντί για σφυρίγματα έχομε **αναλαμπές** (flashes) με την αντίστοιχη σημασία τους: μία αναλαμπή (**• E**) «στρέφω δεξιά», δύο αναλαμπές (**• • I**) «στρέφω αριστερά», τρεις αναλαμπές (**• • • S**) «κάνω ανάποδα» (σχ. 1.38στ). Η **διάρκεια κάθε αναλαμπής** είναι 1 sec περίπου και το χρονικό διάλειμμα μεταξύ δύο αναλαμπών διαρκεί επίσης 1 sec (σχ. 1.38δ). Ο χρόνος μεταξύ δύο διαδοχικών σημάτων δεν πρέπει να είναι μικρότερος από 10 sec. Ο φανός που χρησιμοποιείται για φωτεινά σήματα, εφόσον είναι εγκατεστημένος, πρέπει να είναι λευκός, περιθλεπτος, ορατός από απόσταση 5 μιλίων τουλάχιστον και σύμφωνος προς τις απαιτήσεις του παραρτήματος Ι των ΔΚΑΣ.

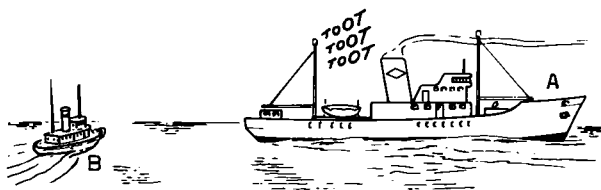
γ) Σήματα προσπεράσματος σε στενό δίαυλο. Κατ' αρχήν μέσα σε στενούς διαύλους ή θαλάσσιους διαδρόμους ισχύουν οι κανόνες χειρισμού και πλεύσεως του κανόνα 9. Πλοίο που προτίθεται να προσπεράσει άλλο «εν όψει αλλήλων» μέσα σε στενό δίαυλο ή θαλάσσιο διάδρομο οφείλει να γνωστοποιεί την πρόθεσή του με τα ακόλουθα ηχητικά σήματα με τη σφυρίκτρα:

- **Δύο μακρά** σφυρίγματα ακολουθούμενα από **ένα βραχύ** (**— — • G**) που σημαίνουν «προτίθεμαι να σας προσπεράσω από δεξιά σας» (σχ. 1.12στ).
- **Δύο μακρά** σφυρίγματα ακολουθούμενα από **δύο βραχεία** (**— — • • Z**) που σημαίνουν «προτίθεμαι να σας προσπεράσω από αριστερά σας» (σχ. 1.12ζ).

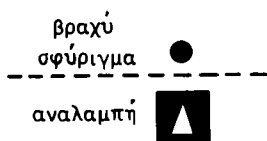
Πλοίο που πρόκειται να προσπερασθεί από άλλο μέσα σε στενό δίαυλο ή θαλάσσιο διάδρομο οφείλει να γνωστοποιεί (αντισημαίνει) τη συγκατάθεσή του με το ακόλουθο ηχητικό σήμα: Ένα μακρό - ένα βραχύ - ένα μακρό - ένα βραχύ σφύριγμα (**— • — • C = confirm**) (σχ. 1.12στ και 1.12ζ).

δ) Σήμα αμφιβολίας. Αν πλοία που βρίσκονται «εν όψει αλλήλων» προσεγγίζουν και για οποιοδήποτε λόγο παρανοεί το ένα τις προθέσεις του άλλου ή αμφιβάλλει κατά πόσο η ενέργεια που εκτελεί το άλλο πλοίο είναι επαρκής για την αποφυγή συγκρούσεως, τότε το πλοίο που αμφιβάλλει οφείλει να γνωστοποιεί αμέσως την αμφιβολία του αυτή, εκπέμποντας 5 τουλάχιστον βραχεία και ταχεία σφυρίγματα (**• • • • •**) με τη σφυρίκτρα του. Το ίδιο σήμα είναι δυνατό να συμπληρωθεί με φωτεινό σήμα με 5 τουλάχιστον βραχείες και ταχείες αναλαμπές (quick flashes) που επαναλαμβάνονται. Μ' άλλα λόγια, 5 ή περισσότερα βραχεία και ταχεία σφυρίγματα σημαίνουν: **«Εκφράζω την αμφιβολία μου ως προς το τι προτίθεστε να πράξετε. Γιατί δεν ακολουθείτε τους διεθνείς κανονισμούς προς αποφυγή συγκρούσεων».**

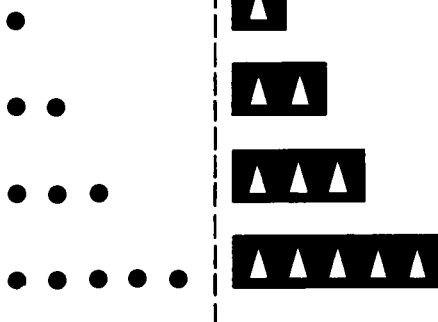
Στο σχήμα 1.12ε το αλιευτικό Α (ψαρεύει με τράτα, ή δίχτυα με έκταμα μικρότερο από 150 m) οφείλει να αποφύγει να διασταυρώσει το δίαυλο κάθετα [καν. 9(δ)], ώστε να μην εμποδίζει το μηχανοκίνητο Β. Για τον αντικανονικό χειρισμό του Α διαμαρτύρεται το πλοίο Β με 5 βραχεία σφυρίγματα. Στο σχήμα

**Σχήμα 1.38γ.**

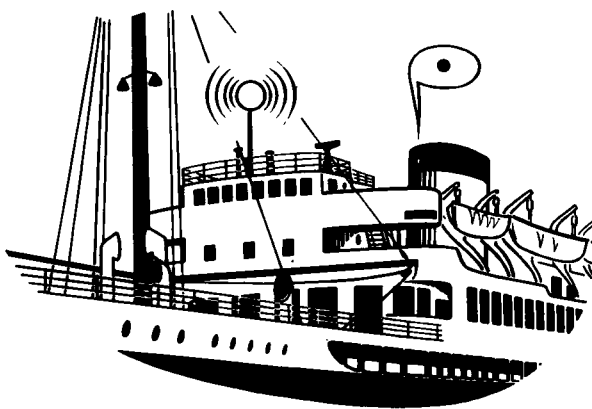
Το πλοίο Α κάνει ανάποδα. Υποχρεούται να προειδοποιήσει το πλοίο Β με τη σφυρίκτρα.

**Σχήμα 1.38δ.**

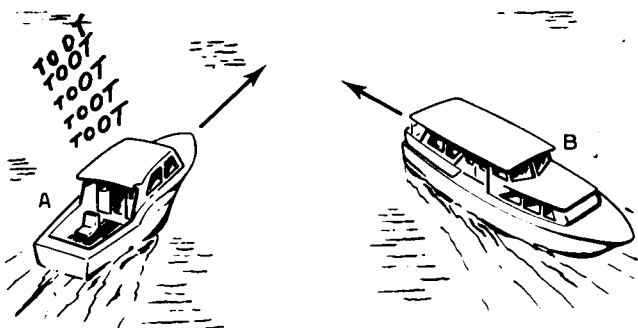
Αναλαμπή (κάτω) φωτεινού σήματος και βραχύ σφύριγμα (πάνω) ηχητικού σήματος.

**Σχήμα 1.38ε.**

Αντίστοιχα ηχητικά (αριστερά) και φωτεινά (δεξιά) σήματα μεταξύ πλοίων «εν όψει αλήλων».

**Σχήμα 1.38στ.**

Στροφή δεξιά, που σημαίνεται μ' ένα βραχύ σφύριγμα και συμπληρώνεται με μια αναλαμπή.



Σχήμα 1.38ζ.

Κίνηση ανάποδα του πλοίου B και σήμα αμφιβολίας του πλοίου A.

1.38ζ το μηχανοκίνητο πλοίο B χειρίζει ανάποδα, ενώ το A σφυρίζει 5 βραχεία σφυρίγματα, για να εκφράσει την αμφιβολία του ως προς τις προθέσεις του B, που χειρίζει προφανώς επικίνδυνα.

ε) Σήμα καμπής διαύλου. Πλοίο, που πλησιάζει σε καμπή ή περιοχή διαύλου ή θαλάσσιου διαδρόμου, όπου είναι δυνατό να κρύβονται άλλα πλοία από παρεμβαλλόμενο εμπόδιο, οφείλει να εκπέμπει ένα μακρό σφύριγμα (— T). Το πλοίο που ακούει το σήμα αυτό και προσεγγίζει πίσω από την καμπή ή πίσω από το εμπόδιο αντιστημαίνει επίσης με ένα μακρό σφύριγμα (— T) (σχ. 1.12η). Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή ενδέχεται να μην βρίσκονται τα πλοία «εν όψει αλλήλων», αφού είναι δυνατό να παρεμβάλλεται εμπόδιο, οπότε το ένα πλοίο δεν είναι οπτικά αντιληπτό από το άλλο.

στ) Χρήση της μιας σφυρίκτρας. Στην περίπτωση που στο πλοίο έχουν εγκατασταθεί δύο σφυρίκτρες και απέχουν περισσότερο από 100 m, πρέπει να χρησιμοποιείται μόνο η μία απ' αυτές για την εκπομπή των παραπάνω σημάτων χειρισμού. Προφανώς, η απαγόρευση της χρησιμοποίησής των δύο σειρήνων επιβάλλεται για τεχνητούς και πρακτικούς λόγους. Στις μικρές αποστάσεις ο ήχος φθάνοντας στο κοντινό πλοίο από διαφορά αποστάσεως 100 m μπορεί να εκληφθεί ότι ανήκει σε διαφορετικό σήμα. Εξάλλου, αν τα χαρακτηριστικά του ήχου των δύο σειρήνων είναι διαφορετικά (ένταση, τόνος κλπ.) ενδέχεται να δημιουργηθεί σύγχυση ως προς την ταυτότητα του ίδιου πλοίου σε περιορισμένη ορατότητα (βλέπε και παρακάτω).

Επαναλαμβάνεται εδώ ότι: Τα ηχητικά και φωτεινά σήματα χειρισμών και προειδοποιήσεως **εκπέμπονται μόνο όταν τα πλοία βρίσκονται «εν όψει αλλήλων»**. Εξαιρέση αποτελεί η παραπάνω περίπτωση ε, όπου μπορεί να μην βρίσκονται «εν όψει αλλήλων», λόγω εμποδίου που παρεμβάλλεται ενδεχομένως. Τα σήματα αυτά φαίνονται στο συγκεντρωτικό πίνακα, που ακολουθεί. Στον πίνακα αυτόν, τα γράμματα του λατινικού αλφαβήτου σε παρενθέσεις αντιπροσωπεύουν τα αντίστοιχα του μορσικού του διεθνούς κώδικα σημάτων.

Ηχητικά και φωτεινά σήματα χειρισμών και προειδοποιήσεως

Κατηγορία πλοίου που το εκπέμπει	Τύπος σήματος	Περιγραφή σήματος	Σημασία σήματος	Κανόνας
1. Μηχανοκίνητο «εν πλω»	• (E)	1 βραχύ σφύριγμα ή και με αναλαμπή	Μεταβάλλω την πορεία μου προς τα δεξιά (στρέφω δεξιά)	34(α.θ)
2. Μηχανοκίνητο «εν πλω»	•• (I)	2 βραχεία σφυρίγματα ή και με αναλαμπές	Μεταβάλλω την πορεία μου προς τ' αριστερά (στρέφω αριστερά)	34(α.θ)
3. Μηχανοκίνητο «εν πλω»	••• (S)	3 βραχεία σφυρίγματα ή και με αναλαμπές	Εκτελώ χειρισμό αναποδίσεως (κάνω ανάποδα)	34(α.θ)
4. Όλα τα πλοία	•••••	5 βραχεία σφυρίγματα τουλάχιστον ή και με αναλαμπές	Σήμα αμφιβολίας: «εκφράζω την αμφιβολία μου για το τι σκοπεύετε να κάνετε, γιατί δεν ακολουθείτε τους κανονισμούς προς αποφυγήν συγκρούσεων»;	34(δ)
5. Πλοίο μέσα σε στενό διάυλο, καταφθάνον	— — • (G)	2 μακρά και 1 βραχύ σφύριγμα	Έχω πρόθεση να σας προσπεράσω από δεξιά	34(γ)
6. Πλοίο μέσα σε στενό διάυλο, καταφθάνον	— — • • (Z)	2 μακρά και 2 βραχεία σφυρίγματα	Έχω πρόθεση να σας προσπεράσω από αριστερά	34(γ)
7. Πλοίο που προσεγγίζει καμπή ή περιοχή διαύλου - αντιστημαίνον	— (T)	1 μακρύ σφύριγμα	Δηλώνω παρουσία και τηρώ τη δεξιά πλευρά του διαύλου	34(ε)
8. Καταφθανόμενο σε διάυλο ή αλλού	— • — • (C)	1 μακρύ 1 βραχύ 1 μακρύ 1 βραχύ σφύριγμα	Συγκατάθεση καταφθανόμενου για προσπέρασμα από το καταφθάνον	34(γ)
9. Όλα τα πλοία	Διάφορα	μη προβλεπόμενα από ΔΚΑΣ	Επισύρω την προσοχή σας	36

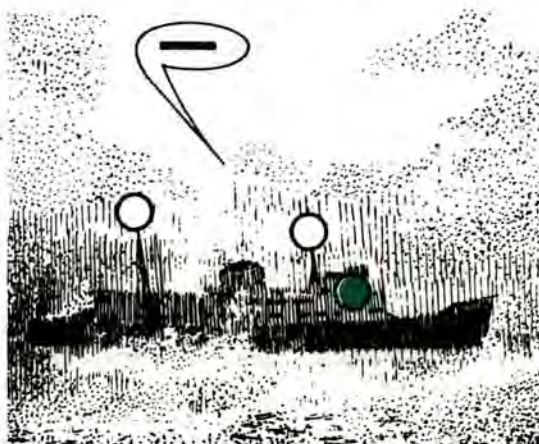
(1) Λόγω της σπουδαιότητας των σημάτων αυτών, οι ναυτικοί έχουν πάντα κατά νου τον ακόλουθο πρακτικό κανόνα: «Ο αριθμός του γράμματος —α— που περιέχεται σε καθεμιά από τις λέξεις δεξιά — αριστερά — ανάποδα, αντιστοιχεί σε ισάριθμα βραχεία σφυρίγματα».

1.39 Ηχητικά σήματα σε περιορισμένη ορατότητα.

Κανόνας 35: Τα ηχητικά σήματα που υποχρεούται να εκπέμπει κάθε πλοίο σε περιορισμένη ορατότητα, ή όταν πλέει κοντά σε περιοχή περιορισμένης ορατότητας, κατά την ημέρα ή κατά τη νύκτα, καθορίζονται αποκλειστικά από τον κανόνα 35 των ΔΚΑΣ. Τα σήματα αυτά εκπέμπονται ανεξάρτητα αν τα πλοία είναι εφοδιασμένα ή όχι με συσκευή radar. Απαιτείται ιδιαίτερη **προσοχή**, γιατί η έννοια των σημάτων που εκπέμπονται σε περιορισμένη ορατότητα είναι διαφορετική από την έννοια που έχει το ίδιο σήμα όταν τα πλοία βρίσκονται «εν όψει αλλήλων». Επίσης, ενώ τα ηχητικά σήματα των πλοίων «εν όψει αλλήλων» εκπέμπονται μόνο κατά τις συναντήσεις τους, τα ηχητικά σήματα σε περιορισμένη ορατότητα εκπέμπονται ανεξάρτητα από το αν υπάρχουν ή όχι στην περιοχή του πλου άλλα πλοία. Από τον κανόνα δεν καθορίζεται η πυκνότητα της ομίχλης, ή γενικά η απόσταση ελάχιστης ορατότητας, λόγω της οποίας το πλοίο υποχρεούται να εκπέμπει τα ηχητικά σήματα ομίχλης. Σύμφωνα με την παράγραφο γ' του παραρτήματος ΙΙΙ, τα ηχητικά σήματα πρέπει να **ακούγονται σε απόσταση δύο μιλίων**. Έτσι, αν ελαττωθεί η ορατότητα στα δύο μίλια, το πλοίο υποχρεούται οπωσδήποτε να εκπέμπει τα ηχητικά σήματα ομίχλης. Σε ορισμένες περιπτώσεις η ακουστικότητα υπερβαίνει τα 2 μίλια, π.χ. λόγω ευνοϊκού ανέμου. Γι' αυτό η εκπομπή είναι αναγκαία και για ορατότητα μεγαλύτερη από δύο μίλια.

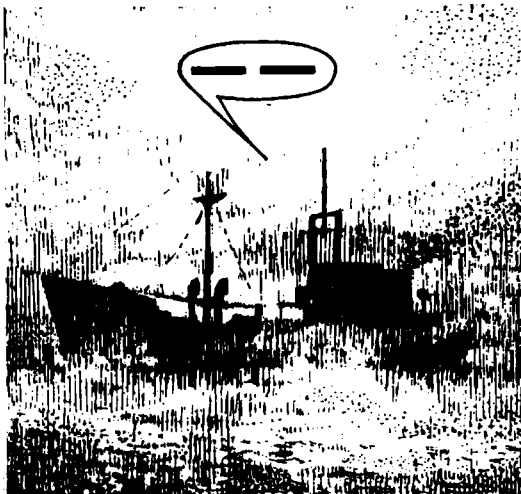
Μέσα σε περιοχή ή κοντά σε περιοχή περιορισμένης ορατότητας, κατά την **ημέρα** ή κατά τη **νύκτα**, τα πλοία υποχρεούνται να εκπέμπουν ειδικά ηχητικά σήματα, τα οποία, ανάλογα με την κατάσταση που βρίσκονται, πρέπει να τα χρησιμοποιούν ως ακολούθως:

α) Κάθε μηχανοκίνητο πλοίο που κινείται, εκπέμπει **ένα μακρό** σφύριγμα (— *T*), κατά διαλείμματα όχι μεγαλύτερα από 2 min (σχ. 1.39α).



Σχήμα 1.39α.

Μηχανοκίνητο «εν πλω» που κινείται σε περιορισμένη ορατότητα.



Σχήμα 1.396.

Μηχανοκίνητο «εν πλω» αλλά κρατημένο σε ομίχλη.

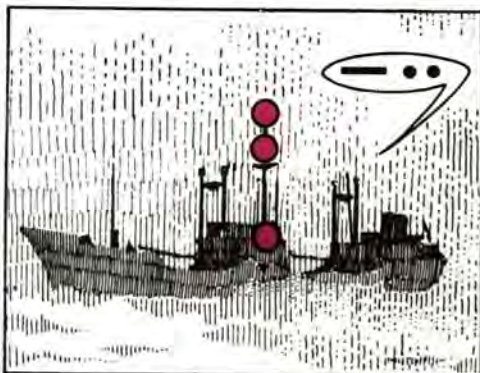
β) Κάθε μηχανοκίνητο πλοίο που δεν κινείται, αλλά δεν είναι και αγκυροβολημένο, εκπέμπει **δύο μακρά** σφυρίγματα (— — *M*), κατά διαλείμματα όχι μεγαλύτερα από 2 min. Τα σφυρίγματα διαχωρίζονται με διάλειμμα 2 sec (σχ. 1.396).

Τα σύγχρονα πλοία διαθέτουν **αυτόματες σφυρίκτρες**. Έτσι με ρυθμιζόμενο διακόπτη εκπέμπονται τα ειδικά για κάθε κατάσταση του πλοίου ηχητικά σήματα ομίχλης. Για το κινούμενο μηχανοκίνητο π.χ. έχουμε διάρκεια εκπομπής 5 sec και παύσεως 55 sec ($5 + 55 = 1 \text{ min}$).

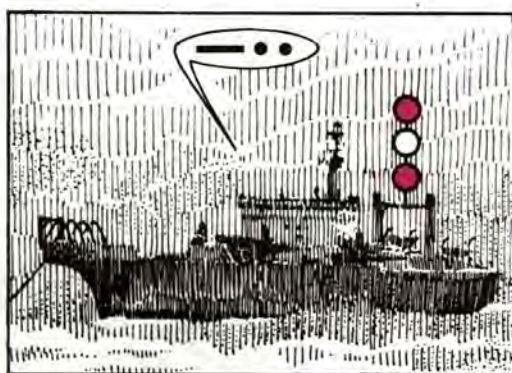
γ) Κάθε πλοίο ακυβέρνητο – περιορισμένης ικανότητας χειρισμών – εμποδιζόμενο από το βύθισμά του – ιστιοφόρο – αλιευτικό που ψαρεύει — ασχολούμενο με ρυμούλκηση ή ώθηση, εκπέμπει 3 διαδοχικά σφυρίγματα, δηλαδή μακρό ακολουθούμενο από 2 βραχεία (— • • *D*), κατά διαλείμματα όχι μεγαλύτερα από 2 min (σχ. 1.39γ έως 1.39ζ). Τα πλοία των κατηγοριών αυτών δεν εκπέμπουν τα σήματα των παραπάνω περιπτώσεων α και β.

δ) Κάθε αγκυροβολημένο πλοίο που ψαρεύει, καθώς και κάθε πλοίο **περιορισμένης ικανότητας χειρισμών**, που εκτελεί τις εργασίες του «επ' αγκύρα» δεν εκπέμπει τα σήματα του αγκυροβολημένου, αλλά εκείνα που καθορίζονται αμέσως πιο πάνω στην περίπτωση γ. Εκπέμπει δηλαδή το «*D*» (— • •).

ε) Κάθε ρυμουλκούμενο πλοίο, ή το τελευταίο μόνο από τα ρυμουλκούμενα, όταν ρυμουλκούνται περισσότερα από ένα, και εφόσον είναι επανδρωμένο, εκπέμπει **4 διαδοχικά σφυρίγματα**, δηλαδή **ένα μακρό** ακολουθούμενο από **3 βραχεία**, κατά διαλείμματα όχι μεγαλύτερα των 2 min (— • • • *B*). Αν είναι



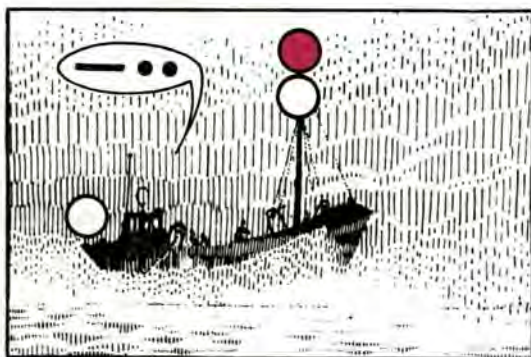
Σχήμα 1.39γ.
Ακυβέρνητο πλοίο σε ομίχλη.



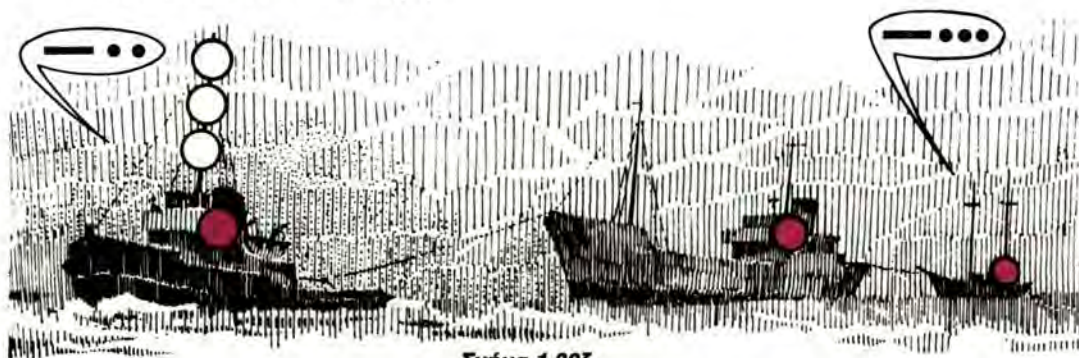
Σχήμα 1.39δ.
Πλοίο περιορισμένης ικανότητας χειρισμών
(ποντίζει καλώδια) σε ομίχλη.



Σχήμα 1.39ε.
Ιστιοφόρο «εν πλω» σε ομίχλη.



Σχήμα 1.39στ.
Αλιευτικό που ψαρεύει σε ομίχλη.



Σχήμα 1.39ζ.
Ρουμούλκηση σε περιορισμένη ορατότητα.

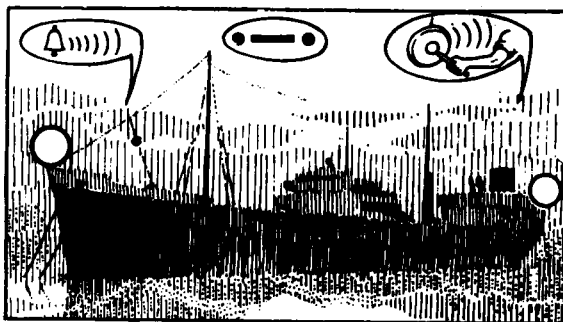
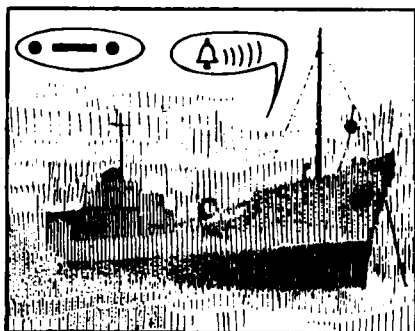
πρακτικά δυνατό, το σήμα αυτό πρέπει να εκπέμπεται αμέσως μετά από το σήμα του ρυμουλκούντος (σχ. 1.39ζ).

στ) Κάθε πλοίο που ωθεί και ωθούμενο πλοίο προς πλώρα, εφόσον συνδέονται στερεά σαν μια **ενιαία μονάδα**, θεωρούνται ως ένα μηχανοκίνητο πλοίο και εκπέμπει τα ηχητικά του σήματα, δηλαδή ένα μακρό σφύριγμα, όταν κινείται, και δύο μακρά σφυρίγματα, όταν είναι κρατημένο.

ζ) Αγκυροβολημένα. Κάθε αγκυροβολημένο πλοίο οφείλει να κρούει την **καμπάνα** γρήγορα για 5 sec περίπου κατά διαλείμματα όχι μεγαλύτερα από 1 min. Όταν το μήκος του πλοίου είναι μεγαλύτερο από 100 m η καμπάνα κρούεται στην πλώρη και αμέσως μετά κρούεται γρήγορα το **κύμβαλο** (gong) για 5 sec περίπου, στην πρύμη του σκάφους. Κάθε αγκυροβολημένο πλοίο σε κατάσταση ομίχλης έχει τη δυνατότητα να εκπέμπει επιπρόσθετα **τρία διαδοχικά σφυρίγματα**, δηλαδή ένα βραχύ, ένα μακρό και ένα βραχύ (**• — • R**), για να ειδοποιεί για τη θέση του πλοίου που προσεγγίζει, αλλά και για το ενδεχόμενο συγκρούσεως (σχ. 1.39η και 1.39θ).

η) Προσαραγμένα. Κάθε πλοίο προσαραγμένο οφείλει να κρούει την **καμπάνα** γρήγορα για 5 sec περίπου, κατά διαλείμματα όχι μεγαλύτερα από 1 min. Όταν το μήκος του πλοίου είναι μεγαλύτερο από 100 m κρούεται και **καμπάνα** και **κύμβαλο** (gong). Στην περίπτωση αυτή, η καμπάνα κρούεται στην πλώρη και αμέσως μετά κρούεται γρήγορα το κύμβαλο για 5 sec περίπου στην πρύμη του σκάφους (σχ. 1.39ι). Πριν και μετά από την ταχεία κρούση της καμπάνας το προσαραγμένο πλοίο οφείλει επίσης να κρούει την καμπάνα **χωριστά και ευδιάκριτα τρεις φορές**. Ανεξάρτητα με όλα τα παραπάνω ηχητικά σήματα, το προσαραγμένο πλοίο μπορεί να εκπέμπει επιπρόσθετα με τη σφυρίκτρα **ένα ανάλογο ηχητικό σήμα**.

θ) Μικρά πλοία. Κάθε πλοίο με μήκος μικρότερο από 12 m δεν υποχρεούται να εκπέμπει τα ηχητικά σήματα που προβλέπονται σε κάθε περίπτωση. Εφόσον

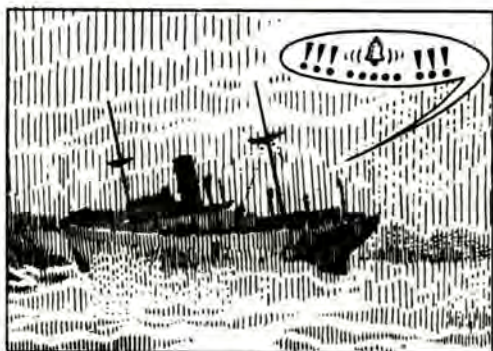


Σχήμα 1.39η.

Αγκυροβολημένο πλοίο μήκους μικρότερου των 100 m.

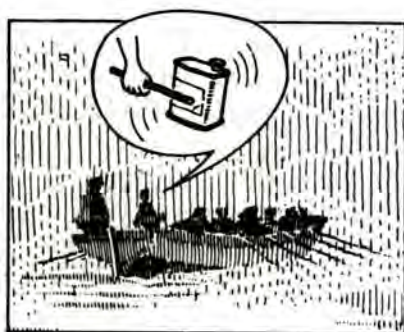
Σχήμα 1.39θ.

Αγκυροβολημένο πλοίο μήκους μεγαλύτερου των 100 m.



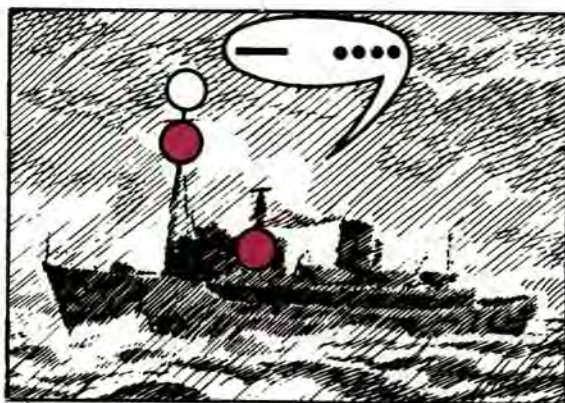
Σχήμα 1.39i.

Προσαραγμένο πλοίο, σε περιορισμένη ορατότητα.



Σχήμα 1.39ia.

Κωπήλατη θάρκα ή πλοίο γενικά μήκους μικρότερου των 12 m. Κρούει συνήθως μεταλλικό κενό δοχείο.



Σχήμα 1.39ib.

Πλοηγίδα σε υπηρεσία, «εν πλω» που κινείται σε περιοχή περιορισμένης ορατότητας.

όμως δεν εκπέμπει τα σήματα αυτά, οφείλει να εκπέμπει άλλο ηχητικό σήμα (π.χ. κρούει κενό μεταλλικό δοχείο) με επαρκή ένταση κατά χρονικά διαλείμματα όχι μεγαλύτερα από 2 min (σχ. 1.39ia).

ι) **Πλοηγίδα.** Η πλοηγίδα που βρίσκεται σε υπηρεσία εκπέμπει τα ηχητικά σήματα που προβλέπονται για τα μηχανοκίνητα πλοία. Επί πλέον μπορεί να εκπέμπει **σήμα ταυτότητας**, το οποίο αποτελείται από **τέσσερα θραχέα σφυρίγματα**, δηλαδή • • • • Η (σχ. 1.39ib).

Επαναλαμβάνεται εδώ ότι, τα ηχητικά σήματα του κανόνα 35 εκπέμπονται μόνο όταν τα πλοία βρίσκονται σε περιορισμένη ορατότητα. Τα σήματα αυτά φαίνονται στο συγκεντρωτικό **πίνακα** που ακολουθεί. Στον πίνακα αυτό τα γράμματα του λατινικού αλφαβήτου σε παρενθέσεις αντιπροσωπεύουν τα αντίστοιχα σήματα του μορσικού διεθνούς κώδικα σημάτων.

α/α	Κατηγορία πλοίου	Τύπος σήματος	Περιγραφή σήματος	Χρονικό διάλειμμα εκπομπής	Μέσο εκπομπής	Κανόνας ΔΚΑΣ	Παρατηρήσεις
1	– Μηχανοκίνητο κινούμενο – Ωθούν και ωθούμενο συνδεόμενα ως μια μονάδα	— (Π)	Ένα μακρό σφύριγμα	ανά 2 min	σφυρίκτρα	35 (α) 35 (στ)	Το ένα μακρό σφύριγμα επαναλαμβάνεται το θραδύτερο ανά 2 min
2	– Μηχανοκίνητο που ακινητεί – Ωθούν και ωθούμενο συνδεόμενα ως μια μονάδα	— — (Μ)	Δύο μακρά σφυρίγματα	ανά 2 min	σφυρίκτρα	35 (θ) 35 (στ)	Τα δύο μακρά σφυρίγματα επαναλαμβάνονται το θραδύτερο ανά 2 min
3	– Ακυθέρνιη – Περιουριαιμένης ικανότητας χειρισμών Τοποθετήσεως, συντηρήσεως ή αφαιρέσεως ναυπηλακού βοηθήματος, υποβρύχιου καλώδιου ή αγωγού Ασχολούμενο σε επιχειρήσεις ελέγχου θυθού ή εκβαθύνσεως καθώς και υδρογραφικές ή υποθρύχιες επιχειρήσεις Ασχολούμενο με τον ανεφοδιασμό ή τη διαπεραιώση προσώπων, εφροδίων ή φορτίου στο πέλαγος Ασχολούμενο με την απονήωση ή προσνήωση αεροσκαφών	— • • (D)	Ένα μακρό σφύριγμα ακουλούμενο από δύο θραχέα σφυρίγματα	ανά 2 min	σφυρίκτρα	35 (γ) 35 (δ)	Τα τρία σφυρίγματα επαναλαμβάνονται το θραδύτερο ανά 2 min

(συνεχίζεται)

	Ασχολούμενο σε επιχειρήσεις ναρκαλείας								
	Ασχολούμενο σε επιχείρηση ρυμουλκήσεως που εμποδίζει σοβαρά και το ρυμουλκός και το ρυμουλκούμενο να παρεκκλίνουν από την πορεία τους								
	- Εμποδιζόμενο από το θύισμά του - Ιστιοφόρο - Ασχολούμενο με την αλιεία - Ασχολούμενο με τη ρυμουλκήση ή την ώθηση άλλου πλοίου - Αγκυροβολημένο που ψαρεύει - Περιορισμένης ικανότητας χειρισμών «επ' αγκύρα»	— ● ● (D)	Ένα μακρό σφύριγμα ακουλούμενο από δύο βραχεία σφυρίγματα	ανά 2 min	σφυρίκτρα	35 (γ) 35 (δ)	Τα τρία σφυρίγματα επαναλαμβάνονται το θραδύτερο ανά 2 min		
4	Ρυμουλκούμενο ή το τελευταίο μόνο των ρυμουλκούμενων	— ● ● ● (B)	Ένα μακρό σφύριγμα ακουλούμενο από τρία βραχεία	ανά 2 min		35 (ε)			
5	Αγκυροβολημένο με μήκος μικρότερο από 100 m	 ● — ● ● (R)	Ταχείς κωδωνισμοί (καμπανιές) επί 5 sec Ένα βραχύ, ένα μακρό, ένα βραχύ σφύριγμα (προαιρετικά)	ανά 1 min	καμπάνα	35 (ζ)	Η καμπάνα δεν απαιτείται να κρούεται σε συγκεκριμένο μέτρος του πλοίου. Η εκπομπή του R (● — ●) με τη σφυρίκτρα είναι προαιρετική και μόνο όταν παρυσιάζεται άλλο πλοίο για να το ειδοποιήσει για τη θέση του και για το ενδεχόμενο της συγκρούσεως		

(συνεχίζεται)

6	Αγκυροβολημένο σε μήκος μεγαλύτερο από 100 m	  	Ταχείς κωδωνισμοί (καμπανιές) επί 5 sec Κρούσεις του ταψιού επί 5 sec Ένα βραχύ, ένα μακρό, ένα βραχύ σφύριγμα	ανά 1 min ανά 1 min	καμπάνα ταψί (κύμβαλο)	35(ζ)	Η καμπάνα κρούεται στο πλευρικό μέρος του πλοίου Το ταψί (κύμβαλο) κρούεται στο πρυμναίο μέρος του σκάφους και αμέσως μετά την κρούση της καμπάνας Η εκπομπή του R (●—●) με τη σφυρίχτρα είναι προαιρετική και μόνο όταν πλησιάζει άλλο πλοίο για να το ειδοποιήσει για τη θέση του και για το ενδεχόμενο της συγκρούσεως
7	Προσαραγμένο με μήκος μικρότερο από 100 m	  	Τρεις ευδιάκριτοι κωδωνισμοί (με την καμπάνα) Ταχείς κωδωνισμοί επί 5 sec Τρεις ευδιάκριτοι κωδωνισμοί (με την καμπάνα) Δεν προβλέπεται	ανά 1 min Δεν προβλέπεται	καμπάνα σφυρίχτρα	35 (η)	Η καμπάνα δεν απαιτείται να κρούεται σε συγκεκριμένο μέρος του πλοίου Το προσαραγμένο μπορεί να εκπέμπει και ένα ανάλογο σήμα με τη σφυρίχτρα: συνήθως το σήμα αυτό είναι το «U» (●●—) που σημαίνει «διευθύνεσθε προς κίνδυνο»

(συνεχίζεται)

8	Προσαραγμένο με μήκος μεγαλύτερο από 100 m	!!! 	Τρεις ευδιάκριτοι κωδωνισμοί. Ταχείς κωδωνισμοί επί 5 sec (με την καμπάνα). Τρεις ευδιάκριτοι κωδωνισμοί Κρούσεις του ταψιού επί 5 sec Δεν προβλέπεται	ανά 1 min	καμπάνα ταψί (κύμβαλο) σφυρίκτρα	35 (ζ) 35 (ζ) 35 (ζ) 35 (ζ)	Η καμπάνα κρούεται στο πλω- ριό μέρος του πλοίου Η κρούση του ταψιού (κυμ- βάλου) γίνεται μόνο εφόσον α- πατείται, δηλαδή όταν πλησιά- ζει άλλο πλοίο, το κύμβαλο κρούεται στο πριμίο μέρος του πλοίου και αμέσως μετά την κρούση της καμπάνας. Το προσαραγμένο μπορεί επι- προσθέτως να εκπέμπει με τη σφυρίκτρα ένα ανάλογο σήμα, συνήθως το σήμα αυτό είναι το «U» (● ● —) που σημαίνει «διευθύνεσθε προς κίνδυνο»
9	Με μήκος μικρότερο από 12 m		ηχητικό σήμα με επαρκή έν- ταση	ανά 2 min	- Δεν προ- βλέπεται - Συνήθως κενό με- ταλλικό δοχείο	35 (η)	Εφόσον έχει τη δυνατότητα μπορεί να εκπέμπει τα σήματα τα προβλεπόμενα για πλοία μή- κους 12-100 m, το ηχητικό σή- μα επαρκούς εντάσεως είναι το ίδιο για όλες τις καταστάσεις στις οποίες βρίσκεται το πλοίο, δηλαδή ανεξάρτητα αν αυτό εί- ναι στο πέλαγος ή αγκυροβο- λημένο ή προσαραγμένο

(συνεχίζεται)

10	Πλοηγίδα σε υπηρεσία ανε- ξάρτητα από το μήκος της: — Κινούμενη — Ακίνητη — Αγκυροβολημένη	— (T) — (M) 	Ένα μακρό σφύριγμα Δύο μακρά σφυ- ρίγματα Κρούση της κα- μπάνας επί 5 sec	ανά 2 min ανά 2 min ανά 1 min	σφυρίκτρα σφυρίκτρα καμπάνα	35 (θ) 35 (θ) 35 (θ)	Τα σήματα πλοηγίδων αφορούν και στις μηχανοκίνητες και στις ιστιοφόρες πλοηγίδες
	Πλοηγίδα σε υπηρεσία ανε- ξάρτητα αν είναι κινούμενη, ακίνητη ή αγκυροβολημένη	• • • • (H)	Τέσσερα θρα- χέα σφυρίγματα	Δεν προ- βλέπεται	σφυρίκτρα	35 (θ)	Τα σήματα ταυτότητας «H» (• • • •) των πλοηγίδων είναι προαιρετικά. Συνήθως εκ- πέμπεται όταν η πλοηγίδα πλη- σιάζει το πλοίο για την απο-επι- θίβαση του πλοηγού

1.40 Σήματα προσελκύσεως της προσοχής.

Κανόνας 36: Σύμφωνα με τον κανόνα αυτό, αν είναι αναγκαία η προσέλκυση της προσοχής άλλου πλοίου, κάθε πλοίο μπορεί να εκπέμπει **φωτεινά ή ηχητικά σήματα**, τα οποία όμως δεν θα είναι δυνατόν να εκληφθούν από παραδρομή ως οποιοδήποτε από τα σήματα που προβλέπονται μέσα στο κείμενο των κανονισμών. Διαφορετικά, το πλοίο έχει τη δυνατότητα να κατευθύνει τη φωτεινή δέσμη του **προβολέα** του προς την κατεύθυνση του κινδύνου έτσι, ώστε να μην ενοχλείται το άλλο πλοίο.

Κάθε φως που χρησιμοποιείται για την προσέλκυση της προσοχής άλλου πλοίου πρέπει να είναι τέτοιο ώστε, να μην μπορεί να εκληφθεί **από λάθος σαν οποιοδήποτε βοήθημα στη ναυσιπλοία**. Επίσης πρέπει να αποφεύγονται υψηλής ισχύος αναλάμποντες ή περιστρεφόμενοι φανοί, όπως π.χ. **φανοί περιπολικών** (strobe lights).

Η χρησιμοποίηση των σημάτων αυτών δικαιολογείται μόνο στις περιπτώσεις κατά τις οποίες, μολονότι χρησιμοποιήθηκαν όλα τα σήματα που προβλέπονται από τους ΔΚΑΣ, δεν επήλθε το αναμενόμενο αποτέλεσμα. Τα σήματα αυτά πρέπει να θεωρηθεί ότι είναι πρόσκαιρης φύσεως για την αντιμετώπιση συγκεκριμένης έκτακτης καταστάσεως και όχι μόνιμα για διαρκή επίδειξη. Αυτά δεν είναι σήματα με καθορισμένα χαρακτηριστικά, εγκεκριμένα από τις Αρχές. Αποτελούν αυτόβουλη ενέργεια του πλοιάρχου, που κρίνεται αναγκαία κατά τη συγκεκριμένη στιγμή, κάτω από τις πραγματικές συνθήκες που αντιμετωπίζει το πλοίο, για να προσελκύσει την προσοχή του άλλου. Τονίζεται και πάλι η ανάγκη να μην επέλθει σύγχυση με άλλα σήματα των ΔΚΑΣ και ιδιαίτερα με εκείνα του κινδύνου. Ορισμένοι πλοίαρχοι π.χ. χρησιμοποιούν μερικές φορές «συνεχή ήχο» με τη σφυρίκτρα, παρά το γεγονός ότι το σήμα αυτό αποτελεί σήμα κινδύνου. Η χρήση του προβολέα πρέπει να θεωρηθεί αναγκαία στην περίπτωση, κατά την οποία, παρά τη χρησιμοποίηση των φωτεινών ή ηχητικών σημάτων για την προσέλκυση της προσοχής, το άλλο πλοίο εξακολουθεί να προχωρεί σε επικίνδυνη πορεία. Στην περίπτωση αυτή, **η κατεύθυνση της δέσμης στη γέφυρα του άλλου** πλοίου πολλές φορές αποδεικνύεται αποτελεσματική για την αφύπνιση του αξιωματικού φυλακής.

Οποιαδήποτε τα σήματα προσελκύσεως της προσοχής **δεν είναι σήματα κινδύνου**, για τα οποία μιλάει το άρθρο 37 των ΔΚΑΣ και το παράρτημα IV αυτών.

1.41 Σήματα κινδύνου.

Κανόνας 37 και παράρτημα IV: Ο κανόνας 37 και το παράρτημα IV των διεθνών κανονισμών αναφέρονται στα σήματα κινδύνου των πλοίων. Όταν **πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο και ζητά βοήθεια**, πρέπει να χρησιμοποιεί ή να επιδεικνύει τα σήματα τα οποία καθορίζονται στο παράρτημα IV των ΔΚΑΣ. Ο κίνδυνος επομένως δεν είναι απαραίτητο να προέρχεται μόνο από σύγκρουση για να έχουν εφαρμογή τα σήματα κινδύνου. Εφαρμόζονται άσχετα από την

αιτία από την οποία προέρχεται ο κίνδυνος στο πλοίο⁽¹⁾. Τα σήματα κινδύνου εκπέμπονται κατά την κρίση του πλοιάρχου ως προς το είδος και τη συχνότητα εκπομπής. Η κρίση για τη χρησιμοποίηση ενός ή περισσότερων σημάτων εναπόκειται στον πλοίαρχο. Ανάλογα με την κατηγορία τους, τα πλοία υποχρεούνται να εφοδιασθούν με ορισμένα μέσα για την παραγωγή ή επίδειξη των σημάτων κινδύνου.

⁽¹⁾ **SOLAS '74, κεφ. V, κανονισμός 10: Σήματα κινδύνου, υποχρεώσεις και διαδικασίες:**

«(α) Ο πλοίαρχος παντός πλοίου ευρισκομένου «εν πλω» όστις λαμβάνει σήμα εξ οιασδήποτε πηγής ότι πλοίοι ή αεροσκάφος ή σωστικών μέσων αυτών ευρίσκεται εν κινδύνω, υποχρεούται να πλεύση ολοταχώς προς βοήθειαν των εν κινδύνω προσώπων, ειδοποιών ταύτα, εάν είναι δυνατόν, περί τούτου. Εάν δεν δύναται να πράξη τούτο ή εάν λόγω των ειδικών συνθηκών εις την περίπτωση ταύτην, δεν θεωρηθή εύλογον ή αναγκαίον να προστρέξει εις βοήθειάν των, οφείλει να καταχωρήση εις το ημερολόγιον τον λόγον διά τον οποίον δεν προστρέχει εις βοήθειαν των κινδυνευόντων προσώπων.

(β) Ο πλοίαρχος πλοίου ευρισκομένου εν κινδύνω, αφ' ού συνεννοηθή, όσον τούτο είναι δυνατόν, μετά των πλοιάρχων των πλοίων άτινα απήνησαν εις την υπ' αυτού γενομένην επίκλησιν βοήθειας, έχει το δικαίωμα να επιτάξη, εν ή πλείονα εκ των πλοίων τούτων τα οποία θεωρεί τα πλέον ικανά να παράσχουν βοήθειαν και ο πλοίαρχος ή οι πλοίαρχοι του πλοίου ή των πλοίων των επιταχθέντων έχουν καθήκον να συμμορφωθούν προς την επίταξιν, εξακολουθούντες να πλέουν ολοταχώς προς βοήθειαν των κινδυνευόντων προσώπων.

(γ) Ο πλοίαρχος πλοίου τινός απαλλάσσεται της υποχρεώσεως της επιβαλλομένης υπό της παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού, εάν πληροφορηθή ότι εν ή περισσότερα πλοία εκτός του ιδιού του έχουν επιταχθεί και έχουν συμμορφωθεί προς την επίταξιν.

(δ) Ο πλοίαρχος πλοίου τινός απαλλάσσεται της υποχρεώσεως της επιβαλλομένης υπό της παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού, και εάν το πλοίο του έχη επιταχθεί από της υποχρεώσεως της επιβαλλομένης υπό της παραγράφου (β) του παρόντος κανονισμού, εάν ειδοποιηθή υπό των κινδυνευόντων προσώπων, ή από τον πλοίαρχον ετέρου πλοίου το οποίον κατέφθασε τα πρόσωπα ταύτα, ότι η βοήθεια δεν είναι πλέον αναγκαία.

(ε) Αι διατάξεις του παρόντος κανονισμού δεν αντιτίθενται προς την Διεθνήν Σύμβασιν περί ενοποιήσεως κανόνων τινών αφορώντων την Βοήθειαν και την Διάσωσιν εν Θαλάσση, την υπογραφείσαν εν Βρυξέλλαις την 23ην Σεπτεμβρίου 1910, ιδιαιτέρως προς την υποχρέωσιν διά παροχήν βοήθειας την επιβαλλομένην υπό του άρθρου 11 της Συμβάσεως ταύτης» [βλέπε και παράγρ. 6.2(η)].

Εξάλλου, **το άρθρο 11 της διεθνούς συμβάσεως των Βρυξελλών 1910 «θαλάσσια αρωγή και ναυαγιάρεση»** ρητά ορίζει: «Κάθε πλοίαρχος υποχρεούται σε παροχή αρωγής προς κάθε πρόσωπο, **ακόμα και στον εχθρό**, που βρέθηκε στη θάλασσα με κίνδυνο απώλειας, εφόσον μπορεί να πράξει τούτο χωρίς σοβαρό κίνδυνο του πλοίου του, του πληρώματος και των επιβατών του». Σχετικές δε κυρώσεις προβλέπονται από τον κυρωτικό νόμο της συμβάσεως αυτής ΓΩΠΣΤ/1922 [βλέπε και παράγρ. 6.2(θ)].

Σχετικές διατάξεις της εθνικής μας νομοθεσίας για τη βοήθεια εκείνων που κινδυνεύουν στη θάλασσα είναι: Κοινός Ποινικός Κώδικας, άρθρο 307 – Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 240 – Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 227 – και το διάταγμα της 15-12-1836 «περί αστυνομίας της εμπορικής ναυτιλίας», άρθρο 102 (βλέπε και παράγρ. 6.2).

Σύμφωνα με την **παράγραφο 1 του παραρτήματος IV**, τα ακόλουθα σήματα, όταν χρησιμοποιούνται ή επιδεικνύονται μαζί ή χωριστά, καταδεικνύουν **κίνδυνο και ανάγκη βοήθειας**:

α) Πυροβολισμός ή άλλο εκρηκτικό σήμα που εκπέμπεται κατά χρονικά διαλείμματα ενός περίπου πρώτου λεπτού (σχ. 1.41α). Από τους κανονισμούς δεν προβλέπεται ο εφοδιασμός των πλοίων με πυροβόλο όπλο ή άλλο μηχανισμό εκπομπής εκρηκτικού σήματος. Κατά συνέπεια πρόκειται για σήματα περιστασιακής φύσεως, που εκπέμπονται μόνο εφόσον κατά σύμπτωση υπάρχουν τα μέσα εκπομπής τους στο πλοίο. Τα σήματα αυτά λόγω χρησιμοποίησής τους περιορίζονται μόνο σε περιπτώσεις που το πλοίο που κινδυνεύει βρίσκεται κοντά στην ξηρά ή κοντά σε άλλα πλοία.

β) Συνεχής ήχος, που παράγεται από οποιαδήποτε συσκευή παραγωγής σημάτων ομίχλης (σχ. 1.41β). Η παραγωγή συνεχούς ήχου είναι δυνατή μόνο με τη σφυρίκτρα ομίχλης, με την οποία είναι υποχρεωμένα να εφοδιάζονται όλα τα πλοία με μήκος πάνω από 12 m. Είναι πολύ εύχρηστη η μέθοδος της γνωστοποίησής του κινδύνου με την εκπομπή συνεχούς ήχου με τη σφυρίκτρα του πλοίου. Ιδιαίτερα χρησιμοποιείται σε λιμάνια, διαύλους και γενικά σε περιοχές όπου η κυκλοφορία είναι πυκνή και σε κάθε περίπτωση κοντά στις ακτές. Χρησιμοποιείται όχι μόνο όταν κινδυνεύει το πλοίο, αλλά κι όταν ακόμη κινδυνεύει άνθρωπος που πρέπει να μεταφερθεί από το πλοίο, ανεξάρτητα αν αυτό δεν κινδυνεύει.

γ) Σκυταλίδες (rockets) ή βολίδες (shells) που εκτοξεύουν κόκκινα αστέρια και που πυροδοτούνται διαδοχικά κατά συχνά χρονικά διαστήματα (σχ. 1.41γ). Ανάλογα με την κατηγορία τους, τα πλοία εφοδιάζονται με τις ακόλουθες φωτοβολίδες αστέρων:

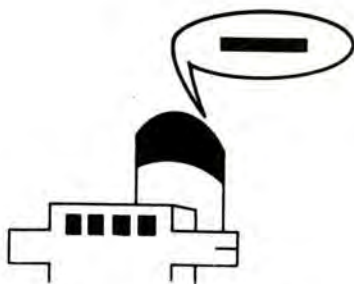
- Επιβατηγά διεθνών πλόων και φορτηγά πάνω από 500 κοχ διεθνών πλόων, με 12 φωτοβολίδες.
- Επιβατηγά εσωτερικού, φορτηγά κάτω από 500 κοχ που εκτελούν πλόες εξωτερικού και φορτηγά πάνω από 500 κοχ πλόων εσωτερικού, με 6 φωτοβολίδες.

Οι φωτοβολίδες είναι τριετούς ισχύος και φυλάγονται μέσα σε υδατοστεγές κιβώτιο.

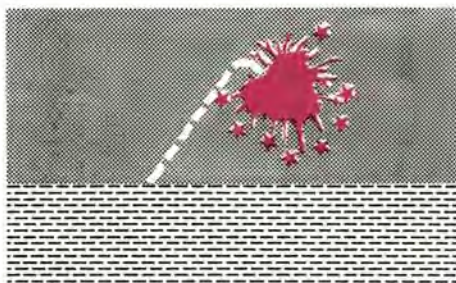
δ) Σήμα που εκπέμπεται με τον ασύρματο τηλεγράφο (A/T) ή οποιοδήποτε άλλο σύστημα σημάτων και το οποίο αποτελείται από την ομάδα **SOS** (• • • — — — • • •) του μορσικού κώδικα (σχ. 1.41δ). Στις περιπτώσεις που το πλοίο δεν είναι εφοδιασμένο με συσκευή A/T το SOS μπορεί να εκπέμπεται με ηχητικό σήμα, με τη σφυρίκτρα του πλοίου ή με φωτεινό σήμα (φανός aldis ή φανός σημάτων Morse που είναι εγκατεστημένος στον ιστό του πλοίου). Με συσκευή A/T εφοδιάζονται τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες και τα φορτηγά που είναι πάνω από 1600 κοχ και εκτελούν επίσης διεθνείς πλόες. Τα πλοία που φέρουν συσκευές A/T επανδρώνονται με ραδιοτηλεγραφήτη. Το σήμα κινδύνου εκπέμπεται στους **500 kHz**. Με φανό σημάτων Morse και φανό aldis εφοδιάζονται όλα τα πλοία, εκτός από αυτά που εκτελούν τοπικούς πλόες. Σημειώνεται ότι η ομάδα SOS μεταβιβάζεται ως ένα σήμα.



Σχήμα 1.41α.
Βολές πυροβόλου.



Σχήμα 1.41β.
Συνεχής ήχος με τη σφυρίκτρα.



Σχήμα 1.41γ.
Σκυταλίδες ή βολίδες που εκτοξεύουν
κόκκινα αστέρια.



Σχήμα 1.41δ.
Σήμα κινδύνου SOS με Α/Τ.

ε) **Σήμα**, που εκπέμπεται με το ραδιοηλέφωνο R/T ή το VHF και αποτελείται από τη λέξη **MAYDAY**. Υποχρεούνται να εφοδιασθούν με συσκευή R/T τα φορτηγά πλοία 250 ως 1600 κοχ και όλα τα επιβατηγά, εκτός από αυτά που εκτελούν τοπικούς πλόες. Τα πλοία τα εφοδιασμένα με συσκευή R/T δεν επανδρώνονται με ραδιοηλεγραφητή. Τις συσκευές αυτές τις χειρίζεται ο ίδιος ο πλοίαρχος, ο οποίος πρέπει να διαθέτει πιστοποιητικό χειριστή R/T. Το ραδιο-

τηλεφωνικό σήμα κινδύνου MAYDAY εκπέμπεται στους **2182 χιλιόκυκλους** (kHz) και με το VHF στο **δίαυλο 16**. Το σήμα κινδύνου MAYDAY δείχνει ότι το πλοίο ή αεροσκάφος ή άλλο όχημα στη θάλασσα βρίσκεται κάτω από την απειλή μεγάλου και επικείμενου κινδύνου και ζητάει επείγουσα βοήθεια.

στ) Το σήμα κινδύνου NC του διεθνούς κώδικα σημάτων (σχ. 1.41ε). Το σήμα NC επιδεικνύεται με τις σημαίες «N» και «C» του διεθνούς κώδικα σημάτων και εκπέμπεται με τη μέθοδο των φωτεινών αναλαμπών (— • — • — •) του μορσικού κώδικα. Για τα μικρά σκάφη που στερούνται τηλεπικοινωνιακών μέσων, η ύπαρξη των σημάτων NC αλλά και της εγκαταστάσεως για μορσικές αναλαμπές είναι απόλυτα αναγκαία.

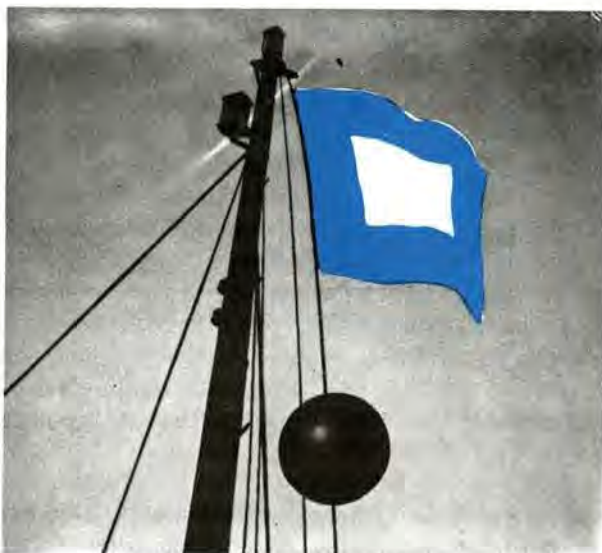
ζ) Σήμα μεγάλης αποστάσεως που αποτελείται από τετράγωνη σημαία, η οποία έχει πάνω ή κάτω από αυτή μία μπάλα ή άλλο αντικείμενο όμοιο με μπάλα (σχ. 1.41στ και 1.41ζ). Μετά τη γενική χρήση του ραδιοτηλεφώνου και του VHF, το σήμα μεγάλης αποστάσεως οπωσδήποτε έχει περιπέσει σε αχρηστία. Όμως τα μικρά σκάφη που στερούνται τηλεπικοινωνιακών μέσων πρέπει να έχουν πάντοτε πρόχειρη την επίδειξη του σήματος αυτού, του οποίου η χρήση ενδέχεται να αποδειχθεί σωτήρια σε ώρα ανάγκης.

η) Φλόγες στο πλοίο, όπως είναι φλόγες από καιγόμενο δοχείο πίσσας, πετρελαίου κλπ. (σχ. 1.41η). Απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή κατά τη χρήση φλόγας μέσα στο πλοίο, γιατί ο κίνδυνος πυρκαγιάς είναι οπωσδήποτε μεγάλος. Λογικά αναμένεται χρήση φλογών μόνο εφόσον έχουν εξαντληθεί όλα τα άλλα σήματα γνωστοποιήσεως του κινδύνου χωρίς θετικό αποτέλεσμα. Πρέπει όμως να τονισθεί ότι η ύπαρξη φλόγας, όπως είναι μέσα σε δοχείο με μικρή ποσότητα πετρελαίου και στουπιά, δημιουργεί μια έντονα φωτιζόμενη εστία που εύκολα γίνεται αντιληπτή στον ορίζοντα και δημιουργεί στα παραπλέοντα πλοία την ανησυχία και τη βεβαιότητα της υπάρξεως κινδύνου.

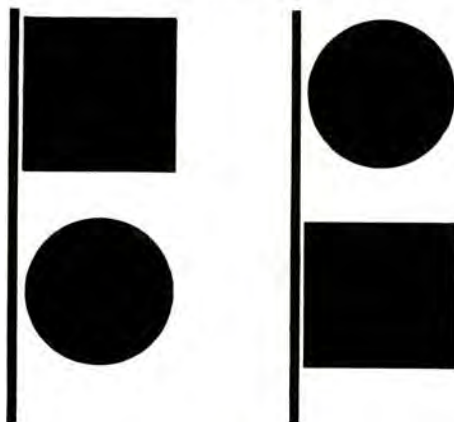


Σχήμα 1.41ε.

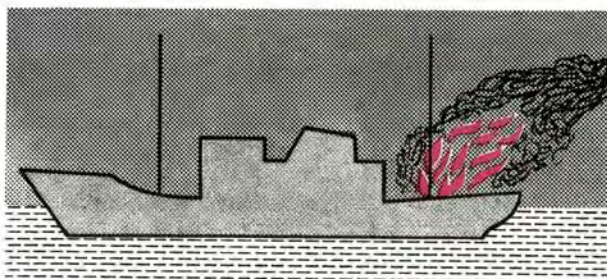
Σήμα κινδύνου της ομάδας NC του διεθνούς κώδικα σημάτων.



Σχήμα 1.41στ.
Σήμα μεγάλης αποστάσεως.



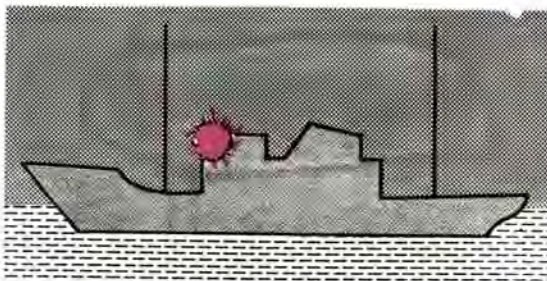
Σχήμα 1.41ζ.
Σήμα μεγάλης αποστάσεως. Η μπάλα μπορεί να είναι πάνω ή κάτω από τη σημαία.



Σχήμα 1.41η.
Φλόγες πάνω στο κατάστρωμα.



Σχήμα 1.41θ.
Φωτοβολίδα αλεξιπτώτου.



Σχήμα 1.41ι.
Βεγγαλικό χεριού.

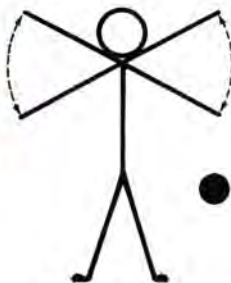
θ) Σκυταλίδες - φωτοβολίδα (rocket parachute flare) με **αλεξιπτώτο** ή βεγγαλικό χεριός (hand flare) που παράγουν κόκκινο φως (σχ. 1.41θ και 1.41ι). Οι ακόλουθες κατηγορίες πλοίων εφοδιάζονται με φωτοβολίδες αλεξιπτώτου και βεγγαλικά χεριού.

- Τα επιβατηγά διεθνών πλόων, φορτηγά διεθνών πλόων πάνω από 500 κοχ και αλιευτικά που επεκτείνουν τα ταξίδια τους έξω από τη Μεσόγειο, με 12 φωτοβολίδες και 12 βεγγαλικά.
- Τα επιβατηγά εσωτερικού, τα φορτηγά κάτω από 500 κοχ ανεξάρτητα από τους πλόες, τα φορτηγά πάνω από 500 κοχ εσωτερικού, με 6 φωτοβολίδες και 12 βεγγαλικά χεριού.
- Οι σωσίβιες θάρκες εφοδιάζονται με 4 φωτοβολίδες αλεξιπτώτου και 6 βεγγαλικά χεριού.
- Οι σωσίβιες σχεδίες εφοδιάζονται με 2 φωτοβολίδες αλεξιπτώτου και 6 βεγγαλικά χεριού.

Οι φωτοβολίδες και τα βεγγαλικά είναι τριετούς ισχύος και τοποθετούνται μέσα σε υδατοστεγές δοχείο.

ι) Σήμα καπνού (smoke signal) που αναπέμπει καπνό χρώματος πορτοκαλί (σχ. 1.41ια). Τα καπνογόνα περιέχονται μέσα σε μικρό δοχείο που επιπλέει στην επιφάνεια της θάλασσας και εκπέμπει καπνό για 15 min. Τα επιβατηγά και φορτηγά πλοία υποχρεούνται να έχουν δεξιά και αριστερά στη γέφυρα, προσαρμοσμένα στο κυκλικό σωσίβιο, από ένα καπνογόνο. Οι σωσίβιες θάρκες εφοδιάζονται με δύο καπνογόνα που επιπλέουν.

ια) Βραδεία (κατ' επανάληψη) ύψωση και χαμήλωση των βραχιόνων, που είναι εκτεταμένοι στις δύο πλευρές (σχ. 1.41ιβ). Στα μικρά πλοία και σκάφη αναψυχής που ενδεχομένως να μην υπάρχει η δυνατότητα για οποιοδήποτε λόγο να χρησιμοποιούν ή να επιδεικνύουν άλλα σήματα κινδύνου, η μέθοδος αυτή για μικρές αποστάσεις είναι πολύ χρήσιμη. Η μέθοδος θεωρείται περισσότερο αποτελεσματική όταν αυτός που εκπέμπει το σήμα με τους βραχίονες βρίσκεται σε καταφανή θέση του σκάφους, κινεί τα χέρια του σε αργό ρυθμό και στο κάθε χέρι του κρατά είτε σημαία (παντιερόλι) ή ακόμη ένα τεμάχιο ξύλου κατά



Σχήμα 1.41α.

Σήμα καπνού (καπνογόνο).

Σχήμα 1.41β.

Κατ' επανάληψη ύψωση και χαμήλωση των χεριών είναι σήμα κινδύνου.

τρόπο, ώστε να γίνονται οι κινήσεις των χεριών ορατές από μεγαλύτερη απόσταση.

ιβ) Το σήμα συνεγέρσεως (alarm signal) με τον ασύρματο τηλεγράφο. Το σήμα συνεγέρσεως με τον Α/Τ αποτελείται από 12 παύλες που εκπέμπονται σε 1 min. Η διάρκεια κάθε παύλας είναι 4 sec που χωρίζονται μεταξύ τους από 1 sec. Το σήμα συνεγέρσεως παράγεται αυτόματα από τη συσκευή εκπομπής του **αυτόματου σήματος κινδύνου** (auto keying device). Το σήμα συνεγέρσεως διεγείρει τον αυτόματο δέκτη του σήματος συνεγέρσεως (auto - alarm) με τον οποίο είναι εφοδιασμένα τα πλοία. Έτσι, το σήμα ακούγεται από τα πλοία σε ώρες που ο ραδιοτηλεγραφητής δεν εκτελεί φυλακή.

ιγ) Το σήμα συνεγέρσεως (alarm signal) με το ραδιοτηλέφωνο. Το ραδιοτηλεφωνικό σήμα συνεγέρσεως εκπέμπεται σε δύο τόνους εναλλακτικά κατά περιόδους 30 μέχρι 60 sec. Το σήμα αυτό εκπέμπεται αυτόματα από τη συσκευή αυτόματης εκπομπής του ραδιοτηλεφωνικού σήματος συνεγέρσεως. Αυτό διεγείρει τον αυτόματο δέκτη του ραδιοτηλεφωνικού σήματος συνεγέρσεως με το οποίο είναι εφοδιασμένα τα πλοία.

ιδ) Σήματα ανάγκης που μεταδίδονται από φορητούς ραδιοφάρους εντοπισμού θέσεως (Emergency Position Indicating Radio Beacon - **EPIRB**). Πρόκειται για συσκευή μικρού μεγέθους και βάρους, στεγανή, που μπορεί να επιπλέει στην επιφάνεια της θάλασσας. Είναι ανθεκτική σε μεγάλες συγκρούσεις. Χρησιμοποιείται για τον εντοπισμό επιζώντων ναυαγών από πλοία, αεροσκάφη, ελικόπτερα και τις υπηρεσίες διασώσεως με ραδιογωνιομέτρηση. Λειτουργεί αυτόματα όταν ριχθεί στη θάλασσα ή όταν τεθεί στη θέση «ON» ο ειδικός διακόπτης. Μέχρι σήμερα δεν είναι υποχρεωτικός ο εφοδιασμός των πλοίων με τη συσκευή EPIRB.

ιε) Εγκεκριμένα σήματα μεταβιβαζόμενα με συστήματα ραδιοτηλεπικοινωνίας.

Συμφωνα με την **παράγραφο 2 του παραρτήματος IV**, απαγορεύεται η χρήση ή επίδειξη οποιουδήποτε από τα σήματα κινδύνου για άλλο σκοπό εκτός από τη σήμανση του κινδύνου και την ανάγκη βοήθειας. Επίσης απαγορεύεται και η

χρήση άλλων σημάτων που ενδέχεται να εκληφθούν ως σήματα κινδύνου⁽¹⁾.

Σύμφωνα με την **παράγραφο 3 του παραρτήματος IV**, σε ότι αναφέρεται στην πλήρη κατανόηση και χρήση των σημάτων κινδύνου, αλλά και τη δυνατότητα παροχής αποτελεσματικής βοήθειας σ' αυτούς που κινδυνεύουν στη θάλασσα, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

- Ο **διεθνής κώδικας σημάτων** σε ό,τι αφορά την εκπομπή και λήψη των σημάτων κινδύνου, αλλά και σημάτων που είναι συναφή με κίνδυνο και κατάσταση ανάγκης είναι πολύ χρήσιμος. Γιατί διευκολύνει στη συνεννόηση με το πλοίο που κινδυνεύει με τις μεθόδους της ορατής συνεννοήσεως (έγχρωμα σημεία / σημαίες και φωτεινά σήματα / αναλαμπές), αλλά και με τα ηχητικά, ραδιοτηλεγραφικά και ραδιοτηλεφωνικά σήματα. Διευκολύνουν τα σήματα ενός και δύο γραμμάτων με τα οποία αποδίδονται βασικές έννοιες και καθοριστικές καταστάσεις, που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου και τους κινδύνους.
- Το **εγχειρίδιο έρευνας και διασώσεως εμπορικών πλοίων MERSAR** προβλέπει τις ενέργειες του πλοίου σε κίνδυνο και τις ενέργειες των αρωγών πλοίων. Το πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο και έχει ανάγκη από βοήθεια εκπέμπει το σήμα κινδύνου, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από το κεφάλαιο «σήματα κινδύνου εκπεμπόμενα από πλοία».

Επίσης σύμφωνα με την ίδια διάταξη, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και τα ακόλουθα **σήματα**:

α) Σήμα αναγνώρισεως από αέρα. Αποτελείται από ορθογώνιο σχήμα από καραβόπανο, χρώματος έντονου πορτοκαλί, με κυκλικά και τετράγωνα κομμάτια. Είναι κατάλληλο για την αναγνώριση από τα αεροσκάφη (σχ. 1.41ιγ).

β) Σημειωτής με θαφή. Πρόκειται περί ειδικής έγχρωμης χημικής ουσίας που ρίχνεται στην επιφάνεια της θάλασσας για την ευδιάκριτη επισήμανση της περιοχής εκείνης, προς διευκόλυνση του έργου έρευνας και διασώσεως (SAR).

Σήματα Διασώσεως. Ο πίνακας που ακολουθεί περιέχει τα σήματα διασώσεως όπως προβλέπονται από το **διεθνή κώδικα σημάτων** και τη διεθνή σύμβαση **SOLAS '74**, κεφάλαιο V, κανονισμός 16.



Σχήμα 1.41ιγ.

Σήμα κινδύνου για την αναγνώριση από αεροσκάφη.

⁽¹⁾ **SOLAS '74, κεφ. V, κανονισμός 9: Κακή χρήση σημάτων κινδύνου:**

Απαγορεύεται σε όλα τα πλοία και τα αεροσκάφη η χρήση διεθνούς σήματος κινδύνου, εκτός από την περίπτωση που αποσκοπεί να δείξει ότι ένα πλοίο ή αεροσκάφος βρίσκεται σε κίνδυνο. Επίσης απαγορεύεται η χρήση σήματος, το οποίο μπορεί να συγχισθεί προς διεθνές σήμα κινδύνου.

Σήματα Διασώσεως

Απαιτήσεις σταθμών ή ναυτικών μονάδων διασώσεως σε σήματα προερχόμενα από πλοίο ή άτομο που κινδυνεύει

ΣΗΜΑΤΑ ΔΙΑ
ΒΡΑΧΙΟΝΩΝ

ΦΩΤΕΙΝΑ
ΣΗΜΑΤΑ

ΑΛΛΑ
ΣΗΜΑΤΑ

ΣΗΜΑΣΙΑ

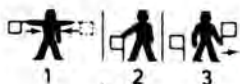
Σήματα για καθοδήγηση μικρών σκαφών μεταφερόντων ναυαγούς για αποβίβαση στην ξηρά.

Σήματα ημέρας	 Κατακόρυφη κίνηση λευκής σημαίας ή βραχιόνων	 ή εκτόξευση σήματος πράσινου αστερά	ή σηματοδότηση του γράμματος Κ του κώδικα με φωτιστική ή ηχητική συσκευή	Αυτή είναι η καλύτερη θέση για αποβίβαση
Σήματα νύκτας	 Κατακόρυφη κίνηση λευκού φωτός ή πυρσού	 ή εκτόξευση σήματος πράσινου αστερά	ή σηματοδότηση του γράμματος Κ του κώδικα με φωτιστική ή ηχητική συσκευή	

Για ένδειξη της ακολουθητέας πορείας μπορεί να χρησιμοποιηθεί σταθερό λευκό φως ή πυρσός, τοποθετημένος σε χαμηλότερο επίπεδο και σε ευθεία γραμμή με τον παρατηρητή.

Σήματα ημέρας	 Οριζόντια κίνηση λευκής σημαίας ή βραχιόνων με έκταση οριζοντίως	 ή εκτόξευση σήματος ερυθρού αστερά	ή σηματοδότηση του γράμματος S του κώδικα με φωτιστική ή ηχητική συσκευή	Η αποβίβαση εδώ είναι εξαιρετικά επικίνδυνη
Σήματα νύκτας	 Οριζόντια κίνηση λευκού φωτός ή πυρσού	 ή εκτόξευση σήματος ερυθρού αστερά	ή σηματοδότηση του γράμματος S του κώδικα με φωτιστική ή ηχητική συσκευή	

(συνεχίζεται)

Σήματα
ημέρας

- 1) Οριζόντια κίνηση λευκής σημαίας ακολουθούμενη από:
- 2) Την έμπηξη της λευκής σημαίας στο έδαφος και
- 3) τη μεταφορά άλλης λευκής σημαίας προς την υποδεικνυόμενη διεύθυνση



- 1) ή εκτόξευση κατακόρυφου σήματος ερυθρού αστέρα και
- 2) ενός σήματος λευκού αστέρα προς τη διεύθυνση της καλύτερης θέσεως αποβιβάσεως

1) ή σηματοδότηση του γράμματος S (●●●) του κώδικα ακολουθούμενου από το γράμμα R (●—●) αν υπάρχει καλύτερη θέση αποβιβάσεως δεξιότερα της ακολουθούμενης πορείας από τη λέμβο των ναυαγών

2) ή σηματοδότηση του γράμματος S (●●●) του κώδικα ακολουθούμενου από το γράμμα L (●—●●) αν υπάρχει καλύτερη θέση αποβιβάσεως αριστερότερα της ακολουθούμενης πορείας από τη λέμβο των ναυαγών

Η αποβίβαση εδώ είναι εξαιρετικά επικίνδυνος. Ευνοϊκότερη θέση αποβιβάσεως βρίσκεται στην υποδεικνυόμενη διεύθυνση

Σήματα
νύκτας

- 1) Οριζόντια κίνηση λευκού φωτός ή πυρσού
- 2) ακολουθούμενης από την τοποθέτηση του λευκού φωτός ή του πυρσού επάνω στο έδαφος και τη μεταφορά άλλου λευκού φωτός ή πυρσού προς την υποδεικνυόμενη διεύθυνση



- 1) ή εκτόξευση κατακόρυφου σήματος ερυθρού αστέρα και
- 2) ενός σήματος λευκού αστέρα προς τη διεύθυνση της καλύτερης θέσεως αποβιβάσεως

1) ή σηματοδότηση του γράμματος S (●●●) του κώδικα ακολουθούμενου από το γράμμα R (●—●) αν υπάρχει καλύτερη θέση αποβιβάσεως δεξιότερα της ακολουθούμενης πορείας από τη λέμβο των ναυαγών

2) ή σηματοδότηση του γράμματος S (●●●) του κώδικα ακολουθούμενου από το γράμμα L (●—●●) αν υπάρχει καλύτερη θέση αποβιβάσεως αριστερότερα της ακολουθούμενης πορείας από τη λέμβο των ναυαγών

(συνεχίζεται)

Σήματα χρησιμοποιούμενα σε συσχέτισμό με τη χρησιμοποίηση παρακτιών μέσων διασώσεως

Σήματα ημέρας				Γενικά: καταφατικός Ειδικά: σχοινί ρουκέτας κρατείται. Ένουργος τροχίλος προσδέθηκε – Ρύμα προσδέθηκε Άνθρωπος βρίσκεται μέσα στο σωσίβιο συσκευής – έλξετε
Σήματα νύκτας				
Σήματα ημέρας				
Σήματα νύκτας				Γενικά: αρνητικός Ειδικά: χαλαρώστε – Κράτει έλξη

(συνεχίζεται)

Σήματα
ημέραςΣήματα πορ-
τοκαλί καπνούή συνδυασμένο φωτει-
νό και ηχητικό σήμα
(βροντήφως) αποτε-
λούμενο από 3 απλά
σήματα εκτοξευόμενα
κατά διαστήματα ενός
λεπτού περίπουΣας επιση-
μάνουμε, θα
σας παρα-
σχεθεί βοή-
θεια όσο το
δυνατό τα-
χύτερα (επα-
νάληψη τέ-
τοιου σήμα-
τος θα έχει
την ίδια ση-
μασία)Σήματα
νύκταςΡουκέτα λευκού αστέ-
ρα, αποτελούμενη από
3 απλά σήματα εκτο-
ξευόμενη κατά διαστή-
ματα ενός λεπτού περί-
που

Στην ανάγκη, τα σήματα της ημέρας μπορούν να εκπέμπονται τη νύκτα και τα σήματα της νύκτας την ημέρα.

Σήματα χρησιμοποιούμενα από αεροσκάφη έρευνας και διασώσεως για καθοδήγηση πλοίων για παροχή βοήθειας σε αεροσκάφος, πλοίο ή άτομο που βρίσκεται σε κίνδυνο.

ΧΕΙΡΙΣΜΟΙ ΑΠΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ

ΣΗΜΑΣΙΑ

 1) Το αεροσκάφος κά- νει έναν τουλάχιστον κύκλο γύρω από το πλοίο	 2) Το αεροσκάφος δια- σταυρώνει σε χαμηλό ύψος την πορεία του πλοίου από πλήρη αυ- ξάνοντας και μειώνον- τας το θόρυβο των κι- νητήρων ή μεταβάλ- λοντας το θήμα των ε- λίκων	 3) Κατευθύνεται προς τη διεύθυνση την ο- ποία πρέπει να λάβει το πλοίο	Το αεροσκά- φος κατευ- θύνει το πλοίο προς αεροσκάφος ή άλλο πλοίο που κιν- δυνεύει. (Ε- πανάληψη τέτοιων ση- μάτων θα έ- χει την ίδια σημασία)
 Διασταυρώνει σε χαμηλό ύψος το ίχνος του πλοίου κοντά στην πρύμη αυξά- νοντας και μειώνοντας το θόρυβο των κινητήρων ή μεταβάλλοντας το θήμα των ελίκων			Η βοήθεια του πλοίου δεν χρειάζε- ται πλέον. (Επανάληψη τέτοιων ση- μάτων θα έ- χει την ίδια σημασία)

1.42 Απαλλαγές.

Κανόνας 38: Ο κανόνας 38 αναφέρεται στις *προθεσμίες συμμορφώσεως προς τις νέες κατασκευαστικές απαιτήσεις* των διεθνών κανονισμών προς αποφυγή συγκρούσεων. Η κανονισμοί αυτοί (του 1972), που ισχύουν διεθνώς από την 15η Ιουλίου 1977, προβλέπουν κατασκευαστικές και τοποθετικές προδιαγραφές, διαφορετικές από αυτές που προέβλεπαν οι ΔΚΑΣ που ίσχυαν μέχρι και την 14 Ιουλίου 1977. Όπως ήταν φυσικό, τα πλοία που έχουν κατασκευαστεί ή βρίσκονταν στο στάδιο κατασκευής μέχρι την ημερομηνία εκείνη θα φέρουν φανούς που δεν θα είναι σύμφωνοι με τις απαιτήσεις των νέων κανονισμών. Το ίδιο ισχύει και για τη συμμόρφωση των πλοίων αυτών ως προς τις συσκευές παραγωγής ηχητικών σημάτων. Το όλο πρόβλημα που δημιουργήθηκε το αντιμετωπίζει ο κανόνας 38 των ΔΚΑΣ, ο οποίος με ορισμένα κριτήρια παρέχει προθεσμίες συμμορφώσεως ή ακόμη και οριστικές απαλλαγές (βλέπε καν. 38).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

1.43 Παραρτήματα Διεθνών Κανονισμών.

Παράρτημα Ι: Τοποθετήσεις και τεχνικές λεπτομέρειες φανών και σχημάτων.

Το μέρος Γ΄ των κανονισμών, που αναφέρεται στους φανούς και τα σχήματα συμπληρώνεται από το παράρτημα Ι, το οποίο όπως δείχνει και ο τίτλος του καθορίζει τις τοποθετήσεις και τις τεχνικές προδιαγραφές των σημάτων αυτών. Η επεξήγηση των διατάξεων του παραρτήματος αυτού δίνεται στα σχόλια του Β΄ τόμου του βιβλίου (βλέπε παράρτημα Ι ΔΚΑΣ).

Παράρτημα ΙΙ: Πρόσθετα σήματα για αλιευτικά πλοία αλιεύοντα πολύ πλησίον μεταξύ τους.

Ο κανόνας 26 των κανονισμών, που αναφέρεται στους φανούς και τα σχήματα των αλιευτικών πλοίων (παράγρ. 1.30), συμπληρώνεται με το παράρτημα ΙΙ. Όπως δείχνει και ο τίτλος του, καθορίζει τα πρόσθετα σήματα, και συγκεκριμένα τους πρόσθετους φανούς, που επιδεικνύουν τα αλιευτικά όταν ψαρεύουν πολύ κοντά μεταξύ τους. Η επεξήγηση των διατάξεων του παραρτήματος αυτού δίνεται στα σχόλια του Β΄ τόμου του βιβλίου (βλέπε παράρτημα ΙΙ ΔΚΑΣ).

Παράρτημα ΙΙΙ: Τεχνικές λεπτομέρειες συσκευών ηχητικών σημάτων.

Το μέρος Δ΄ των κανονισμών, που αναφέρεται στα ηχητικά σήματα, συμπληρώνεται με το παράρτημα ΙΙΙ. Όπως δείχνει και ο τίτλος του, καθορίζει τις τεχνικές προδιαγραφές των συσκευών παραγωγής των ηχητικών σημάτων. Η επεξήγηση των διατάξεων του παραρτήματος αυτού δίνεται στα σχόλια του Β΄ τόμου του βιβλίου (βλέπε παράρτημα ΙΙΙ ΔΚΑΣ).⁽¹⁾

(1) Το τελευταίο, παράρτημα ΙV, των Διεθνών Κανονισμών αναφέρεται στα σήματα κινδύνου, τα οποία ήδη αναπτύχθηκαν στην παράγραφο 1.41 (κανόνας 37).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΠΟΡΕΙΟΓΡΑΦΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

2.1 Πορειογράφηση πλοίων.

Σε ορισμένες περιπτώσεις δημιουργείται συμφόρηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας κατά την προσέγγιση των πλοίων στα λιμάνια και τους διαύλους των περιοχών αυτών. Η συμφόρηση αυτή και, κυρίως, όταν στις περιοχές επικρατεί ομίχλη, καταλήγει συχνά σε συγκρούσεις πλοίων με τα τραγικά αποτελέσματά τους, γιατί και αυτή η εφαρμογή των διεθνών κανονισμών προς αποφυγή συγκρούσεως δεν εξυπηρετεί πάντοτε την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, λόγω του περιορισμένου θαλάσσιου χώρου, του μεγάλου μεγέθους και της αυξημένης ταχύτητας των πλοίων. Δημιουργήθηκε λοιπόν, η ανάγκη αποφυγής του ρεύματος πλοίων που αντιπλέουν και της διασταυρώσεως των πορειών τους, με την εφαρμογή της πρακτικής του διαχωρισμού των πορειών αφίξεως - αναχωρήσεως από ένα λιμάνι, ή των πορειών είσπλου - έκπλου σε περιορισμένα νερά.

Έτσι καλλιεργήθηκε με την πάροδο του χρόνου η ανάγκη καθιερώσεως ειδικών πορειών και θαλασσίων διαδρόμων, για να περιορισθούν, αν όχι να εξαλειφθούν, τα ναυτικά ατυχήματα, τόσο για λόγους ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, όσο και για λόγους προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Με άλλα λόγια άρχισε σταδιακά η εφαρμογή της αρχής της **πορειογραφήσεως των πλοίων**, που αποβλέπει στο διαχωρισμό της θαλάσσιας κυκλοφορίας, ώστε να επιτυγχάνεται συνεχής ροή κυκλοφορίας και ελάττωση του κινδύνου συγκρούσεων ή προσaráξεων, κυρίως σε περιοχές με πυκνή θαλάσσια κυκλοφορία, σε περιοχές όπου συγκλίνουν οι πορείες, περιοχές που πρέπει να αποφεύγονται κλπ.

Διευκρινίζεται ότι η πορειογράφηση πλοίων, για την οποία γίνεται λόγος στο κεφάλαιο αυτό, δεν έχει σχέση με την **καιρική πορειογράφηση**, δηλαδή την τεχνική για την καλύτερη δυνατή εκμετάλλευση όλων των μετεωρολογικών και ωκεανογραφικών πληροφοριών, ώστε να επιτυγχάνεται το συντομότερο και ασφαλέστερο ταξίδι του πλοίου μεταξύ δύο τόπων της υδρογείου.

Σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της διεθνούς και εθνικής μας νομοθεσίας ο **Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός** (International Maritime Organization, **ΙΜΟ**) αναγνωρίζεται ως το μοναδικό διεθνές όργανο για την υιοθέτηση και εγκαθίδρυση συστημάτων διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας.

2.2 Νομοθεσία.

Η υποχρεωτική πορειογράφηση πλοίων απέκτησε νομική υπόσταση αφότου οι διατάξεις που αναφέρονται σ' αυτήν περιλήφθηκαν στα διεθνή κείμενα των κρατών. Κατ' αρχήν έχουμε τη διεθνή σύμβαση SOLAS 1974 και τους COLREG 1972. Οι κανονισμοί αυτοί αποτελούν εθνικό δίκαιο όλων σχεδόν των μεγάλων ναυτιλιακών χωρών. Η Ελλάδα που συμμετέχει στον IMO ως υπολογίσιμη ναυτιλιακή δύναμη, έχει κυρώσει τις παραπάνω διεθνείς συμβάσεις και έχει εκδώσει και άλλα νομοθετήματα με τα οποία θεσπίζει την υποχρεωτική εφαρμογή των συστημάτων διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας. Συγκεκριμένα οι διατάξεις που συνιστούν το νομοθετικό πλαίσιο της πορειογραφήσεως είναι οι εξής:

α' Διεθνής σύμβαση SOLAS, 1974: κεφάλαιο V «ασφάλεια ναυσιπλοΐας - κανονισμός 8 «πορειογράφηση» (Routeing)».

β' Διεθνείς κανονισμοί COLREGS 1972: κανόνας 1(δ) «εφαρμογή» - κανόνας 3(ζ) «Γενικοί ορισμοί» - κανόνας 10 «συστήματα διαχωρισμού της κυκλοφορίας» - κανόνας 18(δ) «ευθύνες μεταξύ των πλοίων». Σημειώνεται ότι οι COLREGS 1972 τέθηκαν σε ισχύ με το ΠΔ 94/77.

γ' Ν.Δ. 93/74: κύρωση διεθνούς συμβάσεως «περί Διεθνών Κανονισμών προς αποφυγή Συγκρούσεων στη θάλασσα, 1972».

δ' ΠΔ 624/82 (ΦΕΚ 125 Α'/7.10.82): Με το νομοθέτημα αυτό έγιναν αποδεκτά τα συστήματα διαχωρισμού της κυκλοφορίας, τα οποία είχαν υιοθετηθεί από τον IMO μέχρι την εποχή εκείνη.

Υποχρεώσεις ναυτιλλομένων: Η χρησιμοποίηση των συστημάτων διαχωρισμού της κυκλοφορίας δεν είναι υποχρεωτική. Εναπόκειται στην κρίση του πλοιάρχου να αποφασίσει αν θα χρησιμοποιήσει ή όχι ένα τέτοιο σύστημα, αφού σταθμίσει τις συνθήκες και περιστάσεις του συγκεκριμένου πλου. Έτσι, ο ναυτιλλόμενος μπορεί να αγνοήσει τα συστήματα και να πλεύσει κατά βούληση, αποφεύγοντας όμως να διέλθει διά μέσου αυτών. Σε περίπτωση όμως που υποχρεωθεί εκ των πραγμάτων να αποφασίσει να διαπλεύσει περιοχή που καλύπτεται από συστήματα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας **υποχρεούται να τηρήσει αυστηρά τις διατάξεις του κανόνα 10 και τις ναυτιλιακές οδηγίες, όπως περιγράφονται αυτές στην έκδοση «Ships ' Routeing» και τις ναυτιλιακές εκδόσεις.** Οι βασικές αυτές αρχές των συστημάτων διαχωρισμού της κυκλοφορίας ισχύουν ανάλογα και για τα λοιπά συστήματα πορειογραφήσεως.

Παραβάσεις - κυρώσεις: Η παράβαση των γενικών αρχών ναυσιπλοΐας μέσα στα συστήματα πορειογραφήσεως και των σχετικών διατάξεων της διεθνούς και εθνικής νομοθεσίας τιμωρείται ποινικά - διοικητικά (πρόστιμο) - πειθαρχικά, όπως προβλέπεται από τη νομοθεσία αυτή.

2.3 Έκδοση «Ships ' Routeing».

Το έτος 1978 ο IMO κυκλοφόρησε ειδική έκδοση (βιβλίο) με τον τίτλο **«SHIPS ' ROUTING»** - πορειογράφηση πλοίων - η οποία περιέχει όλα τα θέματα που σχετίζονται με την πορειογράφηση καθώς και λεπτομερή ανάλυση των

συστημάτων διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας κατά γεωγραφική περιοχή. Σημειωτέον ότι τα συγκεκριμένα αυτά συστήματα έχουν προηγουμένως υιοθετηθεί από τις κυβερνήσεις των διαφόρων κρατών και αποτελούν εσωτερικό τους δίκαιο. Το περιεχόμενο της εκδόσεως έχει διακριθεί σε πέντε τμήματα ως εξής:

Part A: «General Provisions on Ships' Routeing».

Γενικές διατάξεις για την πορειογράφηση πλοίων (υιοθέτηση συστημάτων, συστάσεις εφαρμογής, διαδικασίες και ευθύνες κυβερνήσεων - σκοποί - ορολογία, σύμβολα - μέθοδοι - σχεδίαση και γενικές αρχές πορειογραφήσεως.

Part B: «Traffic Separation Schemes».

Συστήματα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, που έχουν υιοθετηθεί από τον IMO μέχρι σήμερα, κατά γεωγραφική περιοχή. Στα συστήματα αυτά εφαρμόζονται οι διατάξεις του κανόνα 10 των Διεθνών Κανονισμών, όπως έχομε εξηγήσει σε προηγούμενα (βλέπε και παράγρ. 1.13).

Part C: «Deep Water Routes».

Θαλάσσιοι διάδρομοι μεγάλων βαθών, για την εξασφάλιση συνθηκών ασφαλούς ναυσιπλοΐας, στα μεγάλα – κατά κανόνα – πλοία που εμποδίζονται από το βύθισμά τους. Όπως είναι γνωστό, η κατηγορία αυτή των πλοίων έχει ειδική μεταχείριση - προνόμιο, θα λέγαμε, από τον κανόνα 18(δ).

Part D: «Areas to be Avoided».

Περιοχές που πρέπει ν' αποφεύγονται, από πλοία ορισμένων κατηγοριών. Για τις περιοχές αυτές ο IMO έχει εκδόσει σχετικές συστάσεις.

Part E: «Other Routeing Measures».

Θαλάσσιοι διάδρομοι διπλής κατευθύνσεως (Two-Way Routes). Σε ορισμένες περιοχές, όπου η ναυσιπλοΐα είναι επικίνδυνη ή παρουσιάζει δυσκολίες, έχει καθιερωθεί κυκλοφορία διπλής κατευθύνσεως για την ασφαλή διέλευση των πλοίων. Άλλο μέτρο πορειογραφήσεως είναι οι συνιστώμενες κατευθύνσεις της κυκλοφοριακής ροής (recommended directions of traffic flow).

Από τον IMO συνιστάται, οι εθνικές υδρογραφικές υπηρεσίες των χωρών να απεικονίζουν στους χάρτες που εκδίδουν τα συστήματα διαχωρισμού της κυκλοφορίας. Το ίδιο ισχύει και για την ενημέρωση των Ναυτιλιακών Οδηγιών (πλοηγών). Για το λόγο αυτό θεωρείται βέβαιο ότι οι ναυτιλλόμενοι έχουν σήμερα στη διάθεσή τους τους ναυτικούς χάρτες και πλοηγούς με πλήρη απεικόνιση των πορειών και των συστημάτων διαχωρισμού της κυκλοφορίας. Επειδή τα συστήματα αυτά επεκτείνονται συνεχώς και σε άλλες προβληματικές περιοχές της υδρογείου, εκδίδονται από τον IMO **συμπληρωματικά αριθμημένα τεύχη «Amendments»** προς ενημέρωση των ναυτιλλομένων μέσω της εκδόσεως «Ships' Routeing».

Οποσδήποτε η έκδοση «Ships' Routeing» αποτελεί σήμερα πολύτιμο βοήθημα στη γέφυρα κάθε πλοίου. Η αποδοχή από τους πλοιάρχους και η πιστή εφαρμογή των συστημάτων πορειογραφήσεως που έχουν υιοθετηθεί, ή πρόκειται να υιοθετηθούν στο μέλλον, από τον IMO, είναι βέβαιο ότι αποβαίνει προς όφελος της ασφάλειας των πλοίων τους και της ναυσιπλοΐας, γενικότερα. Για την

καλύτερη κατανόηση, χρήση και πλήρη αξιοποίηση των πληροφοριών που παρέχονται στην επίσημη έκδοση «Ships ' Routeing» (κείμενα, χάρτες, κλπ.), το πρώτο μέρος του βιβλίου (part A') περιλαμβάνει τις γενικές διατάξεις για την πορειογράφηση πλοίων (General Provisions on Ships ' Routeing). Οι διατάξεις αυτές, που συνιστούν τις **θασικές γνώσεις της πορειογραφήσεως**, επεξηγούνται με πλήρη ανάπτυξη και έμφαση σ' εκείνες που ενδιαφέρουν άμεσα τους πλοιάρχους (σκοποί, ορολογία, σύμβολα, μέθοδοι, χρήση). Ακολουθεί η περιγραφή των τεσσάρων υιοθετημένων συστημάτων πορειογραφήσεως.

2.4 Σκοποί.

Η βασική διάταξη της παραγράφου 1 του μέρους Α' της εκδόσεως «Ships ' Routeing» αναφέρεται στους **σκοπούς (objectives)** της πορειογραφήσεως. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή σκοπός της πορειογραφήσεως πλοίων είναι η **βελτίωση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας** σε περιοχές όπου αυτή συγκλίνει ή όπου η πυκνότητα κυκλοφορίας είναι μεγάλη ή όπου η ελευθερία της ναυτιλιακής κινήσεως εμποδίζεται (περιορισμένος διαπλεύσιμος χώρος, συμβολή δέσμης πορειών προς το ίδιο σημείο, εμπόδια ναυσιπλοΐας, περιορισμένα βάθη, δυσμενείς μετεωρολογικές συνθήκες κλπ.), ώστε να έχουμε περιορισμό, αν όχι εξάλειψη ναυτικών ατυχημάτων, συγκρούσεων κατά κύριο λόγο και προσaráξεων ή προσκρούσεων κατά δεύτερο λόγο.

Οι ακριβείς **επί μέρους σκοποί** κάθε συγκεκριμένου συστήματος πορειογραφήσεως εξαρτώνται από τις ιδιαίτερα επικίνδυνες περιστάσεις, τις οποίες πρέπει να εξυπηρετήσει το σύστημα αυτό. Οι σκοποί αυτοί μπορεί να περιλαμβάνουν όλους ή μερικούς από τους ακόλουθους στόχους:

- α) Διαχωρισμός αντιθέτων ρευμάτων κυκλοφορίας έτσι, ώστε να μειώνονται οι πιθανότητες αντιθέτων συναντήσεων.
- β) Μείωση κινδύνων **συγκρούσεων** μεταξύ των πλοίων των οποίων διασταυρώνονται οι πορείες τους και κινούνται μέσα σε καθιερωμένες λωρίδες κυκλοφορίας.
- γ) Απλοποίηση της κυκλοφοριακής ροής σε περιοχές όπου **συγκλίνουν δέσμες πορειών**.
- δ) Οργάνωση ασφαλούς ροής κυκλοφορίας σε περιοχές **έρευνας ή εκμεταλλεύσεως** υποθαλασσιών πηγών ενέργειας.
- ε) Οργάνωση ασφαλούς ροής κυκλοφορίας μέσα ή γύρω από περιοχές όπου **η ναυσιπλοΐα των πλοίων ή ορισμένων τύπων πλοίων, είναι επικίνδυνη ή μη επιθυμητή**.
- στ) Μείωση **κινδύνου προσaráξεων**, μέσω ειδικής καθοδηγήσεως των πλοίων σε περιοχές όπου τα βάθη είναι άγνωστα ή επικίνδυνα.
- ζ) Καθοδήγηση της κυκλοφορίας μακριά από **περιοχές αλιείας** (πάγκων κλπ.) ή οργάνωση της κυκλοφορίας διά μέσου τέτοιων περιοχών.

2.5 Ορολογία.

Για την υποβοήθηση των ναυτιλλομένων στην ευχερέστερη εισαγωγή και στην ταχύτερη κατανόηση και χρήση των πληροφοριών (χαρτών - κειμένων)

που αναφέρονται στην πορειογράφηση των πλοίων χρησιμοποιούνται ορισμένοι *όροι* και *ορισμοί* (definitions). Η *γνώση της επίσημης αυτής* ορολογίας, που έχει καθιερωθεί από τον IMO (βλέπε Ships ' Routeing, Part A', paragraph 2), είναι απόλυτα αναγκαία για κάθε πλοίαρχο, γιατί δίνει τη δυνατότητα ερμηνείας των σχετικών οδηγιών που περιέχονται στην έκδοση «Ships ' Routeing», ναυτικούς χάρτες και ναυτιλιακές οδηγίες (πλοηγούς). Οι όροι και ορισμοί αυτοί είναι:

Routeing system (σύστημα πορειογραφήσεως). Είναι οποιοδήποτε σύστημα ή μιας δέσμης πορειών ή και μέτρο πορειογραφήσεως, που αποσκοπεί στον περιορισμό του κινδύνου ναυτικών ατυχημάτων. Περιλαμβάνει συστήματα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας, διαδρόμους διπλής κατευθύνσεως, συνιστώμενες πορείες, κυκλοστρεφείς κόμβους, περιοχές που πρέπει να αποφεύγονται, ζώνες παράκτιας κυκλοφορίας, παρακαμπτήριους διαδρόμους, περιοχές προφυλάξεως και θαλάσσιες οδούς μεγάλων θαθών.

Traffic separation scheme (σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας). Είναι το σύστημα πορειογραφήσεως με το οποίο διαχωρίζεται η θαλάσσια κυκλοφορία αντιθέτων ή σχεδόν αντιθέτων κατευθύνσεων. Χρησιμοποιούνται σε ζώνη ή γραμμή διαχωρισμού, λωρίδες κυκλοφορίας ή άλλα μέσα.

Separation zone or line (ζώνη ή γραμμή διαχωρισμού). Είναι η ζώνη ή γραμμή που διαχωρίζει τις λωρίδες κυκλοφορίας των πλοίων αντίθετης ή σχεδόν αντίθετης κατευθύνσεως ή που διαχωρίζει μία λωρίδα κυκλοφορίας από τη ζώνη παράκτιας κυκλοφορίας που γειτονεύει.

Traffic lane (λωρίδα κυκλοφορίας). Είναι περιοχή με σαφώς καθορισμένα όρια, μέσα στην οποία καθιερώνεται κυκλοφορία προς μία μόνο κατεύθυνση. Φυσικά εμπόδια στα οποία περιλαμβάνονται και εκείνα που σχηματίζουν ζώνες διαχωρισμού, μπορούν να συνιστούν οριοθετική γραμμή.

Roundabout (κυκλοστρεφής κόμβος ή παρακαμπτήριος διάδρομος). Είναι μέτρο πορειογραφήσεως, το οποίο αποτελείται από ένα σημείο διαχωρισμού ή από μια κυκλική ζώνη διαχωρισμού και μια κυκλική λωρίδα κυκλοφορίας με σαφή καθορισμένα όρια. Η κυκλοφορία μέσα στον κυκλοστρεφή κόμβο θαίνει κατά φορά αντίθετη από εκείνη των δεικτών του ρολογιού γύρω από το σημείο ή τη ζώνη διαχωρισμού.

Inshore traffic zone (ζώνη παράκτιας κυκλοφορίας). Είναι μέτρο πορειογραφήσεως το οποίο αποτελείται από μια καθορισμένη περιοχή μεταξύ του προς την ξηρά ορίου συστήματος διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας και της παρακείμενης ακτής. Προορίζεται αποκλειστικά για τοπική κυκλοφορία ή όπου τοπικοί ειδικοί κανόνες δυνατό να έχουν εφαρμογή.

Two-way route (διάδρομος διπλής κατευθύνσεως). Είναι θαλάσσιος διάδρομος διπλής κατευθύνσεως σε περιοχή με σαφή καθορισμένα όρια, μέσα στην οποία θεσπίζεται κυκλοφορία διπλής κατευθύνσεως που αποσκοπεί στην πρόβλεψη ασφαλούς διελεύσεως των πλοίων σε νερά όπου η ναυσιπλοΐα είναι δύσκολη ή επικίνδυνη.

Recommended track (συνιστώμενη πορεία). Είναι ακολουθητέα πορεία ή δέσμη πορειών που έχει εξετασθεί ειδικά κατά τρόπο ώστε να παρέχει όσο το δυνατόν περισσότερη ασφάλεια από κινδύνους. Κατά μήκος αυτής συνιστάται να πλέουν τα πλοία.

Deep water route (θαλάσσιος διάδρομος μεγάλων βαθών). Έχει σαφή καθορισμένα όρια και έχει ελεγχθεί με επιμέλεια και ακρίβεια για την καθαρότητα του θαλάσσιου βυθού. Από πλευράς εξάρσεων και υποβρυχίων εμποδίων είναι απαλλαγμένη, όπως φαίνεται στο χάρτη.

Precautionary area (περιοχή προφυλάξεως). Είναι μέτρο πορειογραφήσεως το οποίο περιλαμβάνει μία περιοχή με σαφή καθορισμένα όρια, μέσα στην οποία τα πλοία πρέπει να ναυσιπλοούν με ιδιαίτερη προσοχή. Μέσα στην περιοχή αυτή μπορεί να συνιστάται η κατεύθυνση της κυκλοφοριακής ροής.

Area to be avoided (περιοχή που πρέπει να αποφεύγεται). Είναι μέτρο πορειογραφήσεως, το οποίο περιλαμβάνει μια περιοχή με σαφή καθορισμένα όρια, μέσα στην οποία η ναυσιπλοία είτε είναι ιδιαίτερα επικίνδυνη, είτε είναι εξαιρετικά σημαντική για την αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων. Πρέπει να αποφεύγεται από όλα τα πλοία ή από πλοία ορισμένων κατηγοριών.

Established direction of traffic flow (καθιερωμένη κατεύθυνση της κυκλοφοριακής ροής). Είναι υπόδειγμα ροής της κυκλοφορίας, που δείχνει την κατεύθυνση της κινήσεως της κυκλοφορίας, όπως έχει αυτή καθιερωθεί μέσα σ' ένα σύστημα διαχωρισμού κυκλοφορίας.

Recommended direction of traffic flow (συνιστώμενη κατεύθυνση της κυκλοφοριακής ροής). Είναι υπόδειγμα ροής της κυκλοφορίας. Δείχνει μια συνιστώμενη κίνηση της κυκλοφορίας, κατά κατευθύνσεις σ' ένα σύστημα πορειογραφήσεως, μέσα στο οποίο είναι ανεφάρμοστη ή μη αναγκαία η υιοθέτηση μιας καθιερωμένης κατευθύνσεως ροής της κυκλοφορίας.

2.6 Σύμβολα.

Για την απεικόνιση των λεπτομερειών των συστημάτων πορειογραφήσεως στους ναυτικούς χάρτες χρησιμοποιούνται τα **σύμβολα** (symbols) που συνθέτουμε ο αρμόδιος Διεθνής Υδρογραφικός Οργανισμός (International Hydrographic Organization). Τα σύμβολα αυτά είναι τυπωμένα έγχρωμα στους ναυτικούς χάρτες και κατά προτίμηση ροζ (magenta) ή πορφυρά/μωβ και μάλιστα σε απαλές αποχρώσεις, ώστε να μη καλύπτονται οι ναυτιλιακές πληροφορίες. Τα σύμβολα αυτά περιλαμβάνονται στην επίσημη έκδοση «Ships' Routeing» προς ενημέρωση των ενδιαφερομένων. Πάντως επιτρέπεται στις χώρες να χρησιμοποιούν και δικά τους σύμβολα στους χάρτες που εκδίδουν οι αρμόδιες Υπηρεσίες τους. Σημειώνεται ότι δευτερεύοντα στοιχεία πορειογραφήσεως και συστημάτων διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας, π.χ. αριθμοί που δείχνουν κατευθύνσεις κυκλοφορίας, διαστάσεις, αποστάσεις από τις ακτές κλπ., δεν απεικονίζονται σε ναυτικούς χάρτες αν αυτό δεν κρίνεται αναγκαίο. Όμως τέτοια στοιχεία μπορεί να παρέχονται σε ναυτιλιακές οδηγίες (πλοηγούς) από τις υδρογραφικές υπηρεσίες. Οι αριθμοί που μνημονεύονται σε κάθε χάρτη είναι αριθμοί εκδόσεων του Βρετανικού Ναυαρχείου (British Admiralty Charts) εκτός αν ορίζεται διαφορετικά.

Τα σύμβολα πορειογραφήσεως που έχουν καθιερωθεί από τον IMO και περιλαμβάνονται στην έκδοση του «Ships' Routeing» παρατίθενται στον πίνακα που ακολουθεί:

Σύμβολα απεικονίσεως λεπτομερειών συστημάτων πορειογραφίσεως

Σημασία (Οι αριθμοί στις παρενθέσεις αναφέρονται στις παρατηρήσεις που ακολουθούν τον πίνακα)	Σχηματική παράσταση	Περιγραφή
1) Εξωτερικά όρια λωρίδων κυκλοφορίας και διαδρόμων διπλής κατεύθυνσεως.		Διακεκομμένη γραμμή. Σύμβολο γενικά που χρησιμοποιείται για χάραξη ναυτιλιακών ορίων.
2) Ζώνη διαχωρισμού (οποιοδήποτε σχήματος) (1), (2).		Η ζώνη επισημαίνεται με κατάλληλο χρώμα, αρκετά ανοικτό, ώστε να μην αποκρύπτονται υδρογραφικές λεπτομέρειες.
3) Γραμμή διαχωρισμού (2).		Χρωματιστή γραμμή πλάτους 3 mm τουλάχιστον.
4) Εξωτερικό όριο κυκλοστρεφούς κόμβου, ή περιοχής προφυλάξεως (3).		Διακεκομμένη γραμμή. Σύμβολο γενικά που χρησιμοποιείται για χάραξη θαλασσίων ορίων.
5) Κέντρο κυκλοστρεφούς κόμβου, χωρίς ζώνη διαχωρισμού εσωτερικά.		Κύκλος από παχιά γραμμή διαμέτρου 3 mm τουλάχιστον.
6) Τόξα που δείχνουν καθιερωμένη κατεύθυνση της κυκλοφοριακής ροής (4).		Τόξα αρκετά ανοικτού χρώματος, τοποθετημένα και σχεδιασμένα κατά τρόπο, ώστε να δείχνουν γενική κατεύθυνση της κυκλοφοριακής ροής.

(συνεχίζεται)

Σημασία (Οι αριθμοί στις παρενθέσεις αναφέρονται στις παρατηρήσεις που ακολουθούν τον πίνακα)	Σχηματική παράσταση	Περιγραφή
7) Τόξα που δείχνουν τη συνιστώμενη κατεύθυνση της κυκλοφοριακής ροής (ορισμένες κατηγορίες πλοίων μπορούν να εξαιρεθούν) (4).		Διακεκομμένα τόξα ανοικτού χρώματος, τοποθετημένα και σχεδιασμένα κατά τρόπο, ώστε να δείχνουν γενική συνιστώμενη κατεύθυνση της κυκλοφοριακής ροής.
8) Όρια περιοχών που πρέπει να αποφεύγονται από πλοία ορισμένων κατηγοριών (5), (6).		Γραμμή που αποτελείται από μια σειρά σημείων σχήματος «T», τα οποία έχουν μακριά την οριζόντια και κοντή την κατακόρυφη γραμμή και τα οποία δείχνουν την περιοχή που αναφέρονται. Μέσα στην περιοχή μπορεί να αναγραφεί κατάλληλη σημείωση.
9) Συνιστώμενη δέσμη πορειών που βασίζεται σε σύστημα καθορισμένων σημείων (7).		Μονή συνεχής γραμμή, μαύρη ή έγχρωμη, στην οποία παρεμβάλλονται κεφαλές τόξων κατά κανονικά διαστήματα, είτε μονά, για να δείξουν δέσμη μονής κατεύθυνσης, είτε κατ' αντίθετα ζεύγη, για να δείξουν δέσμη διπλής κατεύθυνσης.
10) Συνιστώμενη δέσμη πορειών που δεν βασίζεται σε σύστημα καθορισμένων σημείων (7).		Μονή διακοπτόμενη γραμμή, μαύρη ή έγχρωμη, στην οποία παρεμβάλλονται κεφαλές τόξων κατά κανονικά διαστήματα, είτε μονά, για να δείξουν δέσμη μονής κατεύθυνσης, είτε κατ' αντίθετα ζεύγη, για να δείξουν δέσμη διπλής κατεύθυνσης.

(συνεχίζεται)

Σύμβολα απεικονίσεως λεπτομερειών συστημάτων πορειογραφήσεως

Σημασία (Οι αριθμοί στις παρενθέσεις αναφέρονται στις παρατηρήσεις που ακολουθούν τον πίνακα)	Σχηματική παράσταση	Περιγραφή
11) Εξωτερικό όριο θαλάσσιου διαδρόμου μεγάλων βαθών.		Διακοπτόμενη γραμμή. Σύμβολο γενικά χρησιμοποιούμενο για χάραξη ναυτιλιακών ορίων.
12) Θαλάσσιος διάδρομος μεγάλων βαθών, όπου απεικονίζονται και τα δυο εξωτερικά της όρια.		Διακοπτόμενες γραμμές και η σύντηξη DW, που παρεμβάλλεται κατά κανονικά διαστήματα μεταξύ των γραμμών.
13) Θαλάσσιος διάδρομος μεγάλων βαθών, που βασίζεται σε καθορισμένα σημεία (9)		Μονή συνεχής γραμμή στην οποία παρεμβάλλονται κεφαλές τόξων σε κανονικά διαστήματα, είτε μονά, για να δείξουν διάδρομο μονής κατευθύνσεως είτε κατ'αντίθετα ζεύγη, για να δείξουν διάδρομο διπλής κατευθύνσεως. Η σύντηξη DW παρεμβάλλεται σε κανονικά διαστήματα, κατά μήκος της συνεχούς γραμμής.
14) Θαλάσσιος διάδρομος μεγάλων βαθών που δεν βασίζεται σε καθορισμένα σημεία (8), (9).		Μονή διακοπτόμενη γραμμή, στην οποία παρεμβάλλονται κεφαλές τόξων κατά κανονικά διαστήματα, είτε μονά, για να δείξουν διάδρομο μονής κατευθύνσεως, είτε κατ'αντίθετα ζεύγη, για να δείξουν οδό διπλής κατευθύνσεως. Η σύντηξη DW παρεμβάλλεται, επίσης, κατά κανονικά διαστήματα, κατά μήκος της διακοπτόμενης γραμμής.

Παρατηρήσεις.

- 1) Στα σημεία όπου η κυκλοφορία διακόπτεται από φυσικά εμπόδια (νησιά, αβαθή κ.λπ.) μπορεί να παραλείπεται η παράσταση της ζώνης διαχωρισμού.
- 2) Χρησιμοποιείται επίσης για την επισήμανση ορίων μεταξύ λωρίδας κυκλοφορίας και παρακείμενης ζώνης παράκτιας κυκλοφορίας.
- 3) Η διακοπτόμενη γραμμή που παριστάνει τα εξωτερικά όρια κυκλοστρεφούς κόμβου μπορεί να διακόπτεται στα σημεία που συναντώνται οι λωρίδες κυκλοφορίας και ο κυκλοστρεφής κόμβος. Το ίδιο μπορεί να γίνει αν θεωρείται αναγκαίο για περιοχές προφυλάξεως.
- 4) Κατά προτίμηση τα τόξα τοποθετούνται σε σχηματισμό ζικ-ζακ ή διασκορπισμένα αντί σε ευθεία γραμμή.
- 5) Στους ναυτικούς χάρτες μπορεί να σημειώνονται παρατηρήσεις, σχετικά με συνθήκες αποφυγής (κατηγορίες και μεγέθη πλοίων, επικίνδυνα μεταφερόμενα φορτία κ.λπ.). Οι σχετικές σημειώσεις πρέπει να καταχωρίζονται και στις ναυτιλιακές οδηγίες (pilots).
- 6) Το σύμβολο αυτό χρησιμοποιείται επίσης για να δείχνει τα όρια περιοχών έρευνας και εκμεταλλεύσεως σε ανοικτή θάλασσα, στην οποία η ναυσιπλοία μπορεί να είναι επικίνδυνη.
- 7) Είναι σύνθηδες χαρακτηριστικό των συνιστωμένων πορειών, που παρατηρείται κοντά στις ακτές. Κύριο σκοπό έχει να υποβοηθεί τα πλοία να αποφεύγουν αβαθή παρά να ρυθμίζει κίνηση πλοίων. Στις περιπτώσεις αυτές απεικονίζονται στο χάρτη συνήθως με μαύρο χρώμα.
- 8) Σε περίπτωση που το ελάχιστο βάθος κατά μήκος θαλάσσιου διαδρόμου DW θεωρείται επικίνδυνο, αυτό παρεμβάλλεται με τη σύντμηση κοντά της. Αν τα επικίνδυνα βάθη στα όρια του θαλάσσιου διαδρόμου DW δεν εξετάζονται τακτικά και επιβεβαιώνονται από μια αρμόδια Αρχή, δεν μπορούν να απεικονισθούν σε ναυτικό χάρτη. Τα ελάχιστα βάθη, τα οποία λαμβάνονται κατόπιν επιμελημένης έρευνας του θαλάσσιου διαδρόμου DW, είναι εμφανή σε σημείωση των βυθομετρήσεων που έχουν επιλεγεί και απεικονίζονται στους χάρτες κανονικά. Σε ορισμένες περιπτώσεις μια «παρατήρηση» στο ναυτικό χάρτη δίνει πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τις εργασίες έρευνας.
- 9) Τα σύμβολα με τους αριθμούς 13 και 14 στον πίνακα είναι όμοια με εκείνα των συνιστωμένων πορειών (βλέπε σύμβολα 9 και 10) με την προσθήκη της συντμήσεως DW. Ιδιαίτερα στους διαδρόμους διπλής κατευθύνσεως τα πλοία μεγάλου βυθίσματος, σπάνια μπορούν να συμμορφώνονται αυστηρά με τη μονή κεντρική γραμμή. Γι' αυτό το λόγο προτιμότερο είναι, η πορεία σε θαλάσσιους διαδρόμους μεγάλων βαθών, αν δείχνεται στους ναυτικούς χάρτες με το σύμβολο 12, το οποίο δείχνει με ευκρίνεια την έκταση της περιοχής που έχει χαρτογραφηθεί με επιμέλεια και έχει ελεγχθεί από πλευράς εξάρσεων του βυθού ή υποβρυχίων εμποδίων.

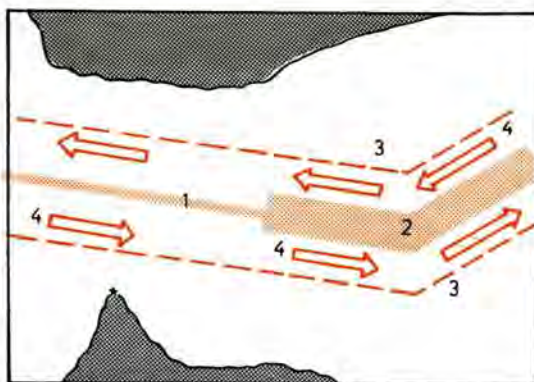
2.7 Μέθοδοι.

Στην παράγραφο 7 των γενικών διατάξεων της επίσημης εκδόσεως του IMO «Ships' Routing», part A, αναφέρονται οι **μέθοδοι** (methods) που χρησιμοποιούνται στα διάφορα συστήματα πορειογραφήσεως προς διαχωρισμό της θαλάσσιας κυκλοφορίας. Οι μέθοδοι αυτές είναι:

α) Γραμμή και ζώνη διαχωρισμού. Στη μέθοδο αυτή ο διαχωρισμός της κυκλοφορίας γίνεται με ζώνη και γραμμή διαχωρισμού (σχ. 2.7α). Πλοία που πλέουν με αντίθετες ή σχεδόν αντίθετες πορείες συνιστάται να τηρούνται στο δεξιό της γραμμής ή της ζώνης. Τα εξωτερικά όρια ενός τέτοιου συστήματος είναι τα ίδια με τα εξωτερικά όρια των ζωνών. Τα τόξα δείχνουν την κατεύθυνση της κυκλοφοριακής ροής που έχει καθιερωθεί. Η χρήση ζωνών προτιμάται έναντι των γραμμών. Στους στενούς όμως διαύλους και στα περιορισμένα νερά, αντί για τη ζώνη διαχωρισμού μπορεί να υιοθετηθεί γραμμή διαχωρισμού, έτσι ώστε και η κυκλοφορία να διαχωρίζεται και να αφήνεται ευρύτερος διαπλεύσιμος χώρος. Γραμμή διαχωρισμού αντί για ζώνη μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί στις περιοχές εκείνες, όπου διασταυρώνεται η κυκλοφορία και επιδιώκεται η δημιουργία ομαλής κυκλοφορίας.

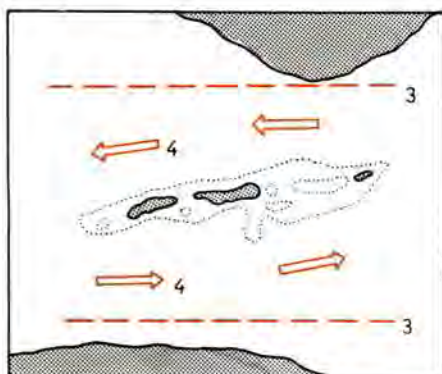
β) Φυσικά εμπόδια. Η μέθοδος αυτή χρησιμοποιείται σε περιοχές όπου υπάρχουν φυσικά εμπόδια, όπως είναι νησιά, ύφαλοι, αβαθή ή ναυάγια, που περιορίζουν την ελεύθερη κίνηση και περιέχουν ένα φυσικό διαχωρισμό για τα αντίθετα ρεύματα της κυκλοφοριακής κινήσεως (σχ. 2.7β).

γ) Ζώνες παράκτιας κυκλοφορίας. Με τη μέθοδο αυτή ο διαχωρισμός της διερχόμενης ή τοπικής κυκλοφορίας γίνεται μέσω των ζωνών παράκτιας κυκλοφορίας. Σημειώτέον ότι η ζώνη παράκτιας κυκλοφορίας παρεμβάλλεται μεταξύ της παρακείμενης ακτής και εξωτερικού ορίου του συστήματος που βρίσκεται προς την πλευρά της ξηράς (σχ. 2.7γ). Μέσα στη ζώνη της παράκτιας κυκλοφο-



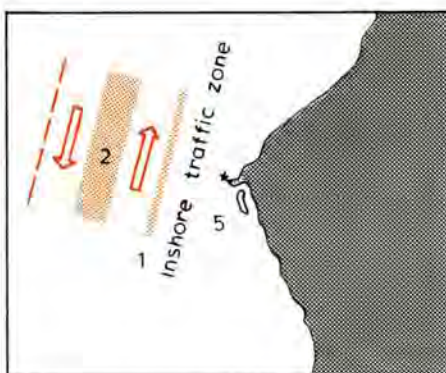
Σχήμα 2.7α.

Διαχωρισμός της κυκλοφορίας με γραμμή και ζώνη διαχωρισμού: 1) Γραμμή διαχωρισμού. 2) Ζώνη διαχωρισμού. 3) Εξωτερικά όρια συστήματος. 4) Τόξα που δείχνουν κύρια κυκλοφοριακή κατεύθυνση.



Σχήμα 2.76.

Διαχωρισμός κυκλοφορίας με φυσικά εμπόδια: 3) Εξωτερικά όρια συστήματος. 4) Τόξα που δείχνουν κύρια κυκλοφοριακή ροή.



Σχήμα 2.7γ.

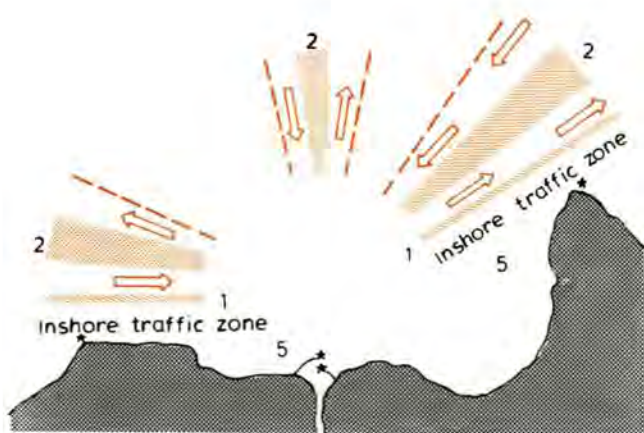
Εσωτερική ζώνη παράκτιας κυκλοφορίας (5).

ρίας τα πλοία μπορούν να πλέουν προς οποιαδήποτε κατεύθυνση. Σε περιοχές σημαντικής ακτοπλοϊκής κινήσεως, θεωρήθηκε ως λύση που προαγάγει την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, η υιοθέτηση ζωνών παράκτιας κυκλοφορίας. Αυτό έχει ως σκοπό την τήρηση της τοπικής ακτοπλοϊκής ναυτιλιακής κινήσεως μακριά από συστήματα διαχωρισμού της κυκλοφορίας, τα οποία χρησιμοποιούνται από τη διερχόμενη κυκλοφορία. Η κυκλοφορία στις ζώνες αυτές διαχωρίζεται από παρακείμενα συστήματα διαχωρισμού της κυκλοφορίας με ζώνες ή γραμμές διαχωρισμού.

δ) Διαχωρισμός με τομείς σε εστιακά σημεία. Οποσδήποτε έχουν μεγάλη σημασία τα συστήματα διαχωρισμού της κυκλοφορίας στις προσεγγίσεις **εστιακών σημείων ή περιορισμένων περιοχών**, όπου έχουμε σύγκλιση δέσμης πορειών πλοίων, προερχομένων από διάφορες κατευθύνσεις. Ως εστιακά σημεία (focal points) μπορούν να θεωρηθούν τα σημεία προσεγγίσεως σε λιμένες, οι σταθμοί πλοηγών μέσα στη θάλασσα, σημεία όπου τοποθετούνται σημαντήρες ή φαρόπλοια προσγεωλώσεως, είσοδοι σε διαύλους, διώρυγες, εκβολές ποταμών, στενά κ.λπ. Ο αριθμός των ζωνών κυκλοφορίας των πλοίων, οι διαστάσεις καθώς και οι κατευθύνσεις τους εξαρτώνται, κατά κανόνα, από τον όγκο της τοπικής κυκλοφορίας (σχ. 2.7δ).

ε) Εστιακά σημεία που συναντώνται σε συστήματα διαχωρισμού. Το μέτρο πορειογραφίσεως, που χρησιμοποιείται σε περιοχές εστιακών σημείων (focal points) ή συμπτώσεων και διασταυρώσεως πορειών, μπορεί να επιλεγεί με μια από τις ακόλουθες μεθόδους, οι οποίες θεωρούνται οι πιο κατάλληλες:

- ι) **Κυκλοστρεφείς κόμβοι.** Στα σημεία συναντήσεως συνιστωμένων δεσμών πορειών η κυκλοφορία οργανώνεται έτσι, ώστε να ανταποκρίνεται στα συστήματα κυκλικής μορφής, γνωστά ως **κυκλοστρεφείς κόμβοι** (roundabouts). Τα πλοία καθοδηγούνται να πλέουν σε κυκλική τρο-

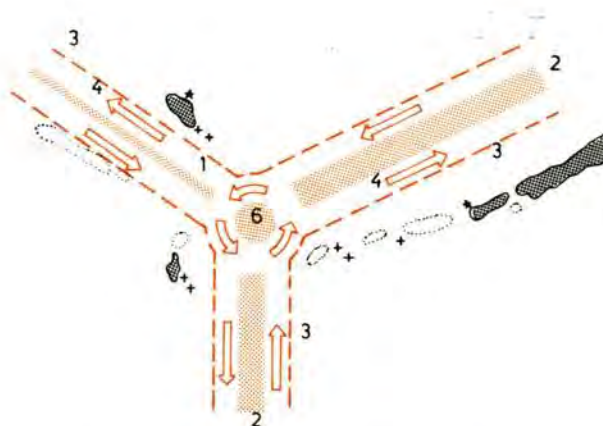


Σχήμα 2.7δ.

Διαχωρισμός των συστημάτων της κυκλοφορίας που γειτονεύουν κατά τομείς σε πρόσεγγισεις ναυτιλιακών κόμβων.

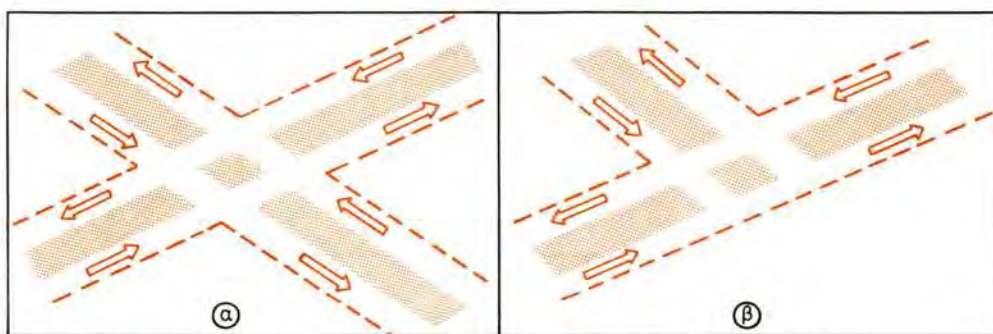
χιά, αντίθετη με την κίνηση των δεικτών του ρολογιού, γύρω από καθορισμένο σημείο ή γύρω από κυκλική ζώνη διαχωρισμού, ώσπου να φθάσουν στα σημεία στροφής, όπου τάσσονται πλέον στην κανονική τους πορεία. Η ακτίνα «κυκλοστρεφών κόμβων» εξαρτάται από τις τοπικές συνθήκες, αν και γενικά αποφεύγονται κυκλικές τροχιές μεγάλης διάρκειας. Αν ο θαλάσσιος χώρος που διατίθεται είναι επαρκής, συνιστάται κυκλική ζώνη διαχωρισμού της κυκλοφορίας, που αποσκοπεί στο να τηρεί τα πλοία σε απόσταση μεταξύ τους. Είναι επίσης σκόπιμη, όπου οι συνθήκες επιτρέπουν, η εγκαθίδρυση συστημάτων «κυκλοστρεφών κόμβων» γύρω από τσαμαδούρες, φαρόπλοια ή αντικείμενα επισημασμένα (σχ. 2.7ε).

- ii) **Συμπτώσεις πορειών.** Η μέθοδος αυτή χρησιμοποιείται σε σημεία συναντήσεως ή διασταυρώσεως των πορειών δύο πλοίων [σχ. 2.7στ(α)]. Επίσης χρησιμοποιείται όταν έχουμε μοναδική σύμπτωση [σχ. 2.7στ(β)]. Τα τόξα που δείχνουν την κατεύθυνση της κυκλοφοριακής ροής τίθενται μέσα στις λωρίδες των συναντωμένων συστημάτων. Η ζώνη διαχωρισμού διακόπτεται στο σημείο συναντήσεως των θαλασσίων λωρίδων διαχωρισμού ή μπορεί να αντικατασταθεί με μια γραμμή διαχωρισμού, για να υπογραμμισθεί η σωστή μέθοδος διασταυρώσεως της κυκλοφορίας με την αλλαγή από το ένα σύστημα στο άλλο.
- iii) **Περιοχές προφυλάξεως.** Όταν υπάρχει διασταύρωση ή σύμπτωση πορειών, είναι καλύτερο να καταλήγουν αυτές μακριά από τα σημεία συναντήσεώς τους, ώστε να μπορεί να καθιερωθεί μια περιοχή προφυλάξεως, η οποία και θα υπογραμμίζει τον κίνδυνο στη ναυσιπλοΐα. Οι λωρίδες κυκλοφορίας καταλήγουν κοντά στο σημείο συναντήσεως και αντικαθίστανται από μια περιοχή προφυλάξεως με κέντρο το σημείο



Σχήμα 2.7ε.

Κυκλοστρεφής κόμβος: 1) Γραμμή διαχωρισμού. 2) Ζώνη διαχωρισμού. 3) Εξωτερικά όρια συστήματος. 4) Τόξα που δείχνουν κατεύθυνση κυκλοφορίας. 6) Κυκλική ζώνη διαχωρισμού.

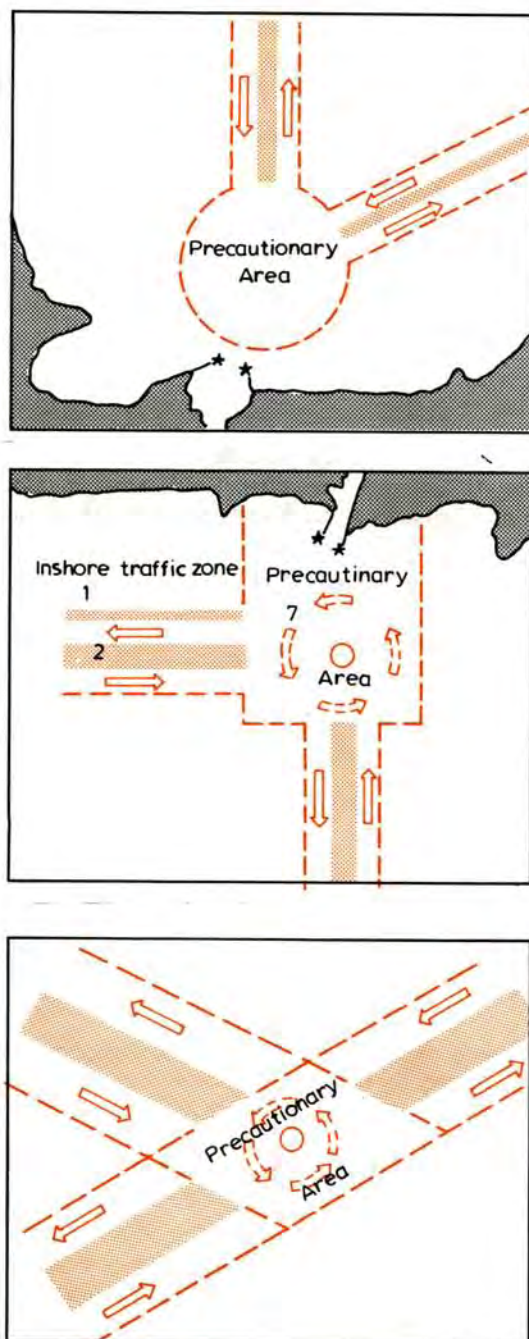


Σχήμα 2.7στ.

Συμβολές: α) Διαχωρισμός της κυκλοφορίας σε διασταύρωση πορειών. β) Διαχωρισμός της κυκλοφορίας σε μια σύμπτωση.

αυτό. Μια κατεύθυνση κυκλοφοριακής ροής μπορεί να συσταθεί γύρω από ένα εστιακό σημείο με φορά αντίθετη από τη φορά των δεικτών του ρολογιού (σχ. 2.7ζ).

στ) Άλλες μέθοδοι διαχωρισμού. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε περιοχές ειδικών συνθηκών ναυσιπλοΐας ή όπου η ναυσιπλοΐα είναι δύσκολη ή επικίνδυνη. Συνήθως χρησιμοποιούνται τέτοιες μέθοδοι στους θαλάσσιους διαδρόμους μεγάλων βαθών (deep water routes), στις περιοχές όπου πρέπει να αποφεύγονται (areas to be avoided), στους διαδρόμους διπλής κατευθύνσεως (two-way routes) και στις συνιστώμενες δέσμες πορειών (recommended traces).



Σχήμα 2.7ζ.

Περιπτώσεις διαχωρισμού σε περιοχές προφυλάξεως.

2.8 Χρήση συστημάτων πορειογραφήσεως.

Σχετικά με τη χρήση των συστημάτων πορειογραφήσεως, που πρέπει να έχουν υπόψη τους οι ναυτιλλόμενοι, παραθέτομε τις βασικές αρχές, όπως αυτές περιγράφονται στην οικεία παράγραφο του part A' της εκδόσεως «Ships' Routing».

α) Τα συστήματα πορειογραφήσεως προορίζονται να χρησιμοποιούνται κατά την **ημέρα** και τη **νύκτα** με όλες τις καιρικές συνθήκες, σε περιοχές ελεύθερες από πάγους ή με συνθήκες πάγων, όπου δεν απαιτούνται έκτακτοι ελιγμοί ή βοήθεια παγοθραυστικών.

β) Τα συστήματα πορειογραφήσεως πρέπει να χρησιμοποιούνται απ' όλα τα πλοία, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά. Σημειώνεται ότι κατά τη σχεδίαση της πορειογραφήσεως λαμβάνεται σοβαρά υπόψη η ανάγκη για επαρκή βάθη κάτω από την τρόπιδα. Έτσι, υπολογίζονται τα βάθη που αναγράφονται στο χάρτη της περιοχής, η πιθανότητα μεταβολών στο βυθό από την τελευταία χαρτογράφηση, καθώς και η επίδραση των μετεωρολογικών και παλιρροιακών συνθηκών στα βάθη.

γ) Πλοίο που ναυσιπλοεί μέσα ή κοντά σ' ένα σύστημα διαχωρισμού της κυκλοφορίας που έχει υιοθετηθεί από τον IMO, πρέπει να συμμορφώνεται με τον **κανόνα 10** των ΔΚΑΣ, προς το σκοπό ελαχιστοποίησης της εξελίξεως του κινδύνου συγκρούσεως με άλλο πλοίο. Οι λοιποί κανόνες των ΔΚΑΣ εφαρμόζονται σε όλες τις περιπτώσεις. Ιδιαίτερα δε οι **κανόνες χειρισμού και πλεύσεως**, αν εκτιμηθεί ότι υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως με άλλο πλοίο.

δ) Στα **σημεία συναντήσεως** της κυκλοφοριακής ροής από διάφορες κατευθύνσεις, πραγματικός διαχωρισμός της κυκλοφορίας δεν είναι στην πράξη δυνατός, καθώς τα πλοία ενδέχεται να διασχίζουν τους διαδρόμους (διασταυρώνουν τις πορείες) ή να μεταβάλλουν πορεία. Γι' αυτό, τα πλοία πρέπει να πλέουν με ιδιαίτερη προσοχή σε τέτοιες περιοχές και να γνωρίζουν ότι, όταν κινούνται κατά μήκος ενός διαδρόμου πλεύσεως, δεν έχουν ειδική προνομιακή μεταχείριση ή το δικαίωμα φυλάξεώς τους.

ε) **Διάδρομος βαθέων υδάτων** (deep water route). Προορίζεται για χρήση από πλοία, τα οποία λόγω του βυθίσματός τους πρέπει να χρησιμοποιήσουν ένα τέτοιο θαλάσσιο διάδρομο. Η διερχόμενη κυκλοφορία, για την οποία δεν έχει εφαρμογή η διάταξη αυτή, πρέπει να αποφεύγει τη χρήση διαδρόμων βαθέων υδάτων, όσο είναι αυτό πρακτικά δυνατό.

στ) **Περιοχές προφυλάξεως** (precautinary areas). Πρέπει να αποφεύγονται από τα διερχόμενα πλοία, τα οποία δεν χρησιμοποιούν τα συστήματα διαχωρισμού της κυκλοφορίας ή των διαδρόμων βαθέων υδάτων ή δεν προσεγγίζουν ή εξέρχονται από γειτονικά λιμάνια.

ζ) Σε διαδρόμους διπλής κατευθύνσεως, συμπεριλαμβανομένων και των διαδρόμων διπλής κατευθύνσεως βαθέων υδάτων, τα πλοία πρέπει να τηρούν, όσο είναι αυτό πρακτικά δυνατό, τη **δεξιά πλευρά**.

η) **Τα θέλη** που είναι τυπωμένα στους χάρτες σε συνδυασμό με τα συστήματα πορειογραφήσεως δείχνουν τη γενική κατεύθυνση της καθιερωμένης ή συνιστώμενης κυκλοφορίας ροής. Τα πλοία δεν είναι υποχρεωμένα να τηρούν πιστά πορείες κατά μήκος των βελών αυτών.

θ) Το σήμα «YG» (You appear not to be complying with the traffic separation Scheme), προβλέπεται για ανάλογη χρήση.

ι) Οι χάρτες που απεικονίζουν τα συστήματα πορειογραφήσεως στην επίσημη έκδοση του IMO (Ships ' Routeing) εξυπηρετούν επεξηγηματικούς και πληροφοριακούς σκοπούς μόνο και **δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται για ναυσιπλοία**. Οι ναυτιλλόμενοι πρέπει να συμβουλευούνται τους ενημερωμένους ναυτικούς χάρτες και εκδόσεις.

ια) Τα γεωγραφικά στίγματα που δίνονται στις περιγραφές των συστημάτων πορειογραφήσεως είναι ακριβείας $\pm 0^{\circ},05$ και οι διοπτεύσεις $\pm 0^{\circ},5$. Τα στίγματα αυτά είναι διορθωμένα στους χάρτες που χρησιμοποιούν την ίδια γεωδαιτική στάθμη (chart datum), όπως δείχνουν τα υπομνήματα χαρτών. Χάρτες εκδόσεως άλλων υδρογραφικών γραφείων, ενδέχεται να χρησιμοποιούν διαφορετική στάθμη χάρτου, όπως επίσης και νεώτερες εκδόσεις των ιδίων χαρτών του βιβλίου που κυκλοφόρησαν, μετά την υιοθέτηση του συγκεκριμένου, συστήματος πορειογραφήσεως.

2.9 Συστήματα διαχωρισμού κυκλοφορίας.

Όπως αναφέρθηκε, η έκδοση Ships ' Routeing, περιγράφει στο μέρος Β' τα **συστήματα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας (traffic separation schemes)** στις περιοχές της υδρογείου, όπου έχουν καθιερωθεί τέτοια συστήματα. Ένα τέτοιο σύστημα διαχωρίζει την κυκλοφορία που ακολουθεί αντίθετες ή σχεδόν αντίθετες κατευθύνσεις, χρησιμοποιώντας ζώνη ή γραμμή διαχωρισμού λωρίδων κυκλοφορίας ή άλλων μέσων.

Τα συστήματα διαχωρισμού της κυκλοφορίας, που έχουν υιοθετηθεί από τον IMO, ταξινομούνται κατά τμήματα σε γεωγραφικές περιοχές ως εξής:

Section	I: BALTIC SEA
»	II: WESTERN EUROPEAN WATERS
»	III: MEDITERRANEAN AND BLACK SEA
»	IV: INDIAN OCEAN AND ADJACENT WATERS
»	V: SOUTH-EAST ASIA
»	VI: AUSTRALIA
»	VII: NORTH AMERICA, PACIFIC COAST
»	VIII: SOUTH AMERICA, PACIFIC COAST
»	IX: WESTERN NORTH ATLANTIC OCEAN
»	X: GULF OF MEXICO AND CARIBBEIAN SEA
»	XI: ASIA, PACIFIC COAST

Για κάθε τμήμα/section των παραπάνω γεωγραφικών περιοχών διατίθεται στην αρχή από ένας γενικός **ευρετηριακός χάρτης/index chart**, στον οποίο απεικονίζονται οι επί μέρους περιοχές που καλύπτονται από σύστημα διαχωρισμού της κυκλοφορίας για τη συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή. Έτσι, ανάλογα με το ταξίδι, είναι εύκολο στο ναυτιλλόμενο να αναζητήσει τις σχετικές πληροφορίες **για το σύστημα που πρόκειται να διαπλεύσει**.

Στη συνέχεια παρατίθενται μερικά συστήματα διαχωρισμού της κυκλοφορίας με τις σχετικές πληροφορίες, όπως ακριβώς περιγράφονται στην έκδοση Ships ' Routeing (part B).

Part B

OFF SOMMERS ISLAND

(Reference chart: British Admiralty 2264)

Description of the traffic separation scheme

The traffic separation scheme Off Sommers Island consists of four parts:

Part I:

- (a) A roundabout with a circular traffic separation zone of half a mile in diameter is centred at the following geographical position:
 - (1) $60^{\circ}11'.5\text{ N.}, \quad 27^{\circ}46'.2\text{ E.}$
- (b) A circular traffic lane, one-and-a quarter miles wide, is established around the circular separation zone.

Part II:

- (a) A separation zone, half a mile wide, is centred upon the following geographical positions:
 - (2) $60^{\circ}07'.7\text{ N.}, \quad 27^{\circ}32'.6\text{ E.}$
 - (3) $60^{\circ}10'.4\text{ N.}, \quad 27^{\circ}42'.2\text{ E.}$
- (b) A traffic lane, one mile wide, is established on each side of the traffic separation zone.
- (c) A separation line connects the following geographical positions:
 - (4) $60^{\circ}10'.4\text{ N.}, \quad 27^{\circ}42'.2\text{ E.}$
 - (5) $60^{\circ}10'.6\text{ N.}, \quad 27^{\circ}43'.5\text{ E.}$
- (d) A traffic lane, one-and-a-quarter miles wide, is established on each side of the separation line and the outside limits of the traffic lanes are extended to intersect with the outside limit of the roundabout.

Part III:

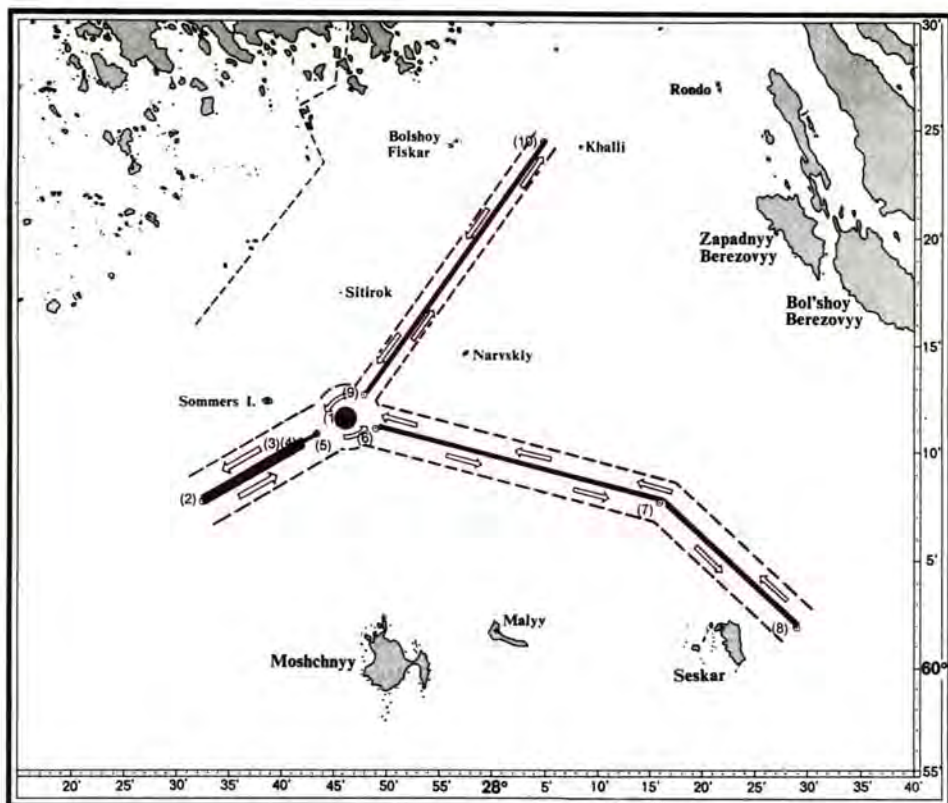
- (a) A separation line connects the following geographical positions:
 - (6) $60^{\circ}11'.1\text{ N.}, \quad 27^{\circ}49'.0\text{ E.}$
 - (7) $60^{\circ}07'.7\text{ N.}, \quad 28^{\circ}16'.1\text{ E.}$
 - (8) $60^{\circ}01'.9\text{ N.}, \quad 28^{\circ}29'.0\text{ E.}$
- (b) A traffic lane, one mile wide, is established on each side of the separation line and the outside limits of the traffic lanes are extended to intersect with the outside limit of the roundabout.

Part IV:

- (a) A separation line connects the following geographical positions:
 - (9) $60^{\circ}12'.8\text{ N.}, \quad 27^{\circ}47'.8\text{ E.}$
 - (10) $60^{\circ}24'.5\text{ N.}, \quad 28^{\circ}05'.0\text{ E.}$
- (b) A traffic lane, half a mile wide, is established on each side of the separation line and the outside limits of the traffic lanes are extended to intersect with the outside limit of the roundabout.

Note:

The roundabout serves the purpose of facilitating manoeuvring in the area where traffic to and from Leningrad, Vyborg and the Western Baltic meets.



OFF SOMMERS ISLAND - AU LARGE DE L'ILE SOMMERS

IN THE STRAIT OF DOVER AND ADJACENT WATERS

Note: See "Recommendations on navigation through the English Channel and the Dover Strait" in Part F. (Reference charts: British Admiralty 2450, March 1979 edition; 2451, August 1977 edition; 1610, February 1977 edition; 2675, March 1979 edition.)

Note:

These charts are based on Ordnance Survey of Great Britain (1936) Datum.

Description of the traffic separation scheme

- (a) A separation zone, one mile wide, is centred upon the following geographical positions:

(1) 51°28'.00 N., 2°07'.10 E.	(2) 51°25'.60 N., 2°03'.50 E.
-------------------------------	-------------------------------
- (b) A separation line connects the following geographical positions:

(3) 51°25'.60 N., 2°03'.50 E.	(4) 51°23'.00 N., 1°59'.20 E.
-------------------------------	-------------------------------
- (c) A separation zone is bounded by lines connecting the following geographical positions:

(5) 51°23'.20 N., 1°58'.80 E.	(8) 51°16'.50 N., 1°52'.40 E.
(6) 51°22'.73 N., 1°59'.70 E.	(9) 51°22'.40 N., 1°57'.60 E.
(7) 51°22'.00 N., 1°58'.50 E.	
- (d) A separation line connects the following geographical positions:

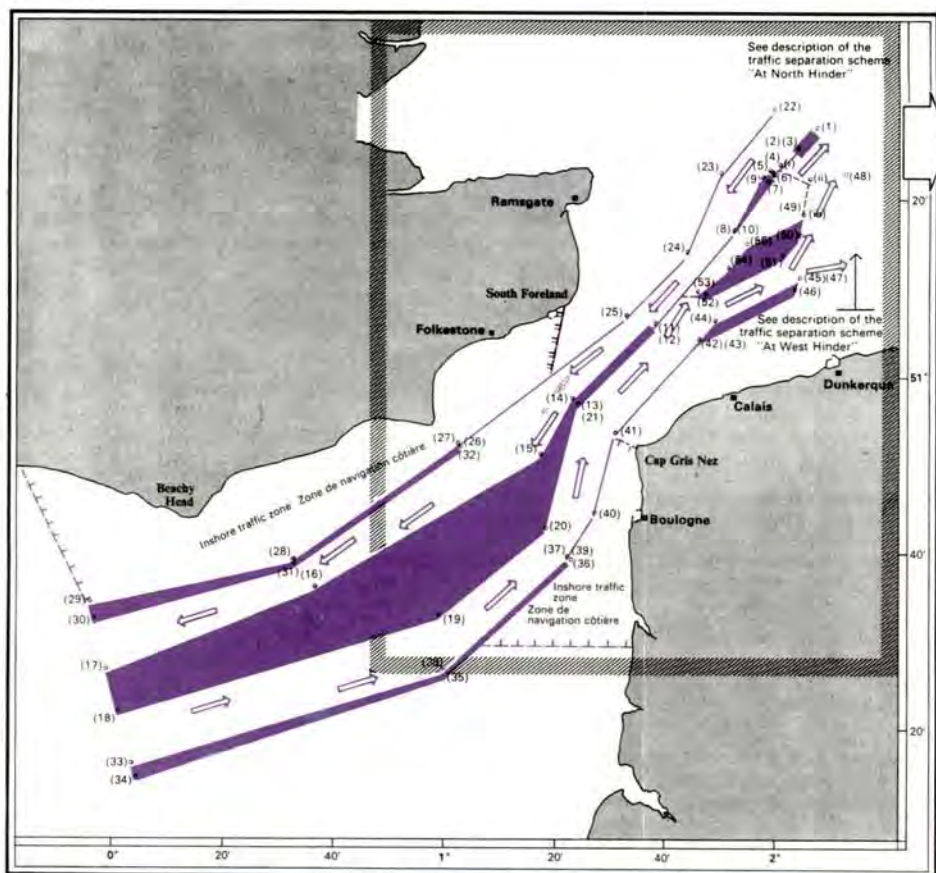
(10) 51°16'.50 N., 1°52'.40 E.	(11) 51°06'.10 N., 1°38'.20 E.
--------------------------------	--------------------------------

- (e) A separation zone, one mile wide, is centred upon the following geographical positions:
 (12) 51°06'.10 N., 1°38'.20 E. (13) 50°57'.20 N., 1°23'.60 E.
- (f) A separation zone is bounded by lines connecting the following geographical positions:
 (14) 50°57'.55 N., 1°23'.10 E. (18) 50°22'.08 N., 0°01'.00 E.
 (15) 50°51'.10 N., 1°17'.30 E. (19) 50°32'.67 N., 0°57'.83 E.
 (16) 50°33'.33 N., 0°36'.60 E. (20) 50°42'.83 N., 1°18'.40 E.
 (17) 50°26'.87 N., 0°01'.00 W. (21) 50°56'.83 N., 1°24'.13 E.
- (g) A traffic lane for south-westbound traffic is established between the separation zones/lines described in paragraphs (a), (b), (c), (d), (e) and (f) above, and the following separation lines/zones:
 a separation line connecting the following geographical positions:
 (22) 51°30'.40 N., 2°00'.00 E. (25) 51°06'.90 N., 1°31'.00 E.
 (23) 51°23'.00 N., 1°50'.00 E. (26) 50°52'.25 N., 1°02'.75 E.
 (24) 51°14'.10 N., 1°44'.10 E.
 a separation zone bounded by lines connecting the following geographical positions:
 (27) 50°52'.43 N., 1°02'.55 E. (30) 50°32'.67 N., 0°03'.40 W.
 (28) 50°39'.33 N., 0°32'.60 E. (31) 50°38'.87 N., 0°32'.80 E.
 (29) 50°34'.60 N., 0°04'.20 W. (32) 50°52'.05 N., 1°02'.95 E.
- (h) A traffic lane for north-eastbound traffic is established between the separation zones/lines described in paragraphs (a); (b), (c), (d), (e) and (f) above and the following separation zones/lines:
 a separation zone bounded by lines connecting the following geographical positions:
 (33) 50°16'.30 N., 0°03'.40 E. (36) 50°39'.25 N., 1°22'.73 E.
 (34) 50°14'.45 N., 0°04'.20 E. (37) 50°39'.65 N., 1°22'.30 E.
 (35) 50°26'.33 N., 1°00'.30 E. (38) 50°26'.90 N., 1°00'.00 E.
 a separation line connecting the following geographical positions:
 (39) 50°39'.45 N., 1°22'.50 E. (41) 50°53'.60 N., 1°30'.80 E.
 (40) 50°44'.50 N., 1°27'.00 E. (42) 51°04'.30 N., 1°46'.00 E.
 a separation zone bounded by the following geographical positions:
 (43) 51°04'.30 N., 1°46'.00 E. (45) 51°11'.20 N., 2°04'.20 E.
 (44) 51°06'.40 N., 1°49'.00 E. (46) 51°09'.81 N., 2°03'.23 E.
 an uncharted line representing the junction of the scheme with the adjacent scheme "AT WEST HINDER" and joining the following geographical positions:
 (47) 51°11'.20 N., 2°04'.20 E. (48) 51°22'.80 N., 2°12'.40 E.
 a separation zone is established within this lane as described in (i) below.
- (i) A separation zone is bounded by the lines connecting the following geographical positions:
 (49) 51°18'.40 N., 2°04'.80 E. (53) 51°09'.72 N., 1°45'.72 E.
 (50) 51°16'.00 N., 2°04'.30 E. (54) 51°12'.32 N., 1°51'.14 E.
 (51) 51°13'.68 N., 2°01'.10 E. (55) 51°15'.02 N., 1°54'.51 E.
 (52) 51°09'.32 N., 1°47'.21 E.
- (j) A deep water route forming part of the north-eastbound traffic lane between the separation zone described in paragraph (i) above and the separation zone/line described in paragraphs (c) and (d) above has been established between the latitude of 51°09'.70 N. and a line connecting the following geographical positions:
 (i) 51°23'.82 N., 2°00'.62 E. (iii) 51°18'.40 N., 2°04'.80 E.
 (ii) 51°22'.30 N., 2°05'.80 E.

Inshore traffic zones

The area between the outer boundary of the traffic separation scheme and the English coast which lies between a line drawn in a direction of 180° from South Foreland lighthouse and a line drawn in a direction of 332° from position 50°34'.60 N., 0°04'.20 W. (position (29) above) to the coast is designated as an inshore traffic zone.

The area between the outer boundary of the traffic separation scheme and the French coast which lies between a line connecting Cap Gris-Nez lighthouse to position 50°53'.60 N., 1°30'.80 E. (position (41) above) and parallel of latitude of 50°30' N. is designated as an inshore traffic zone.



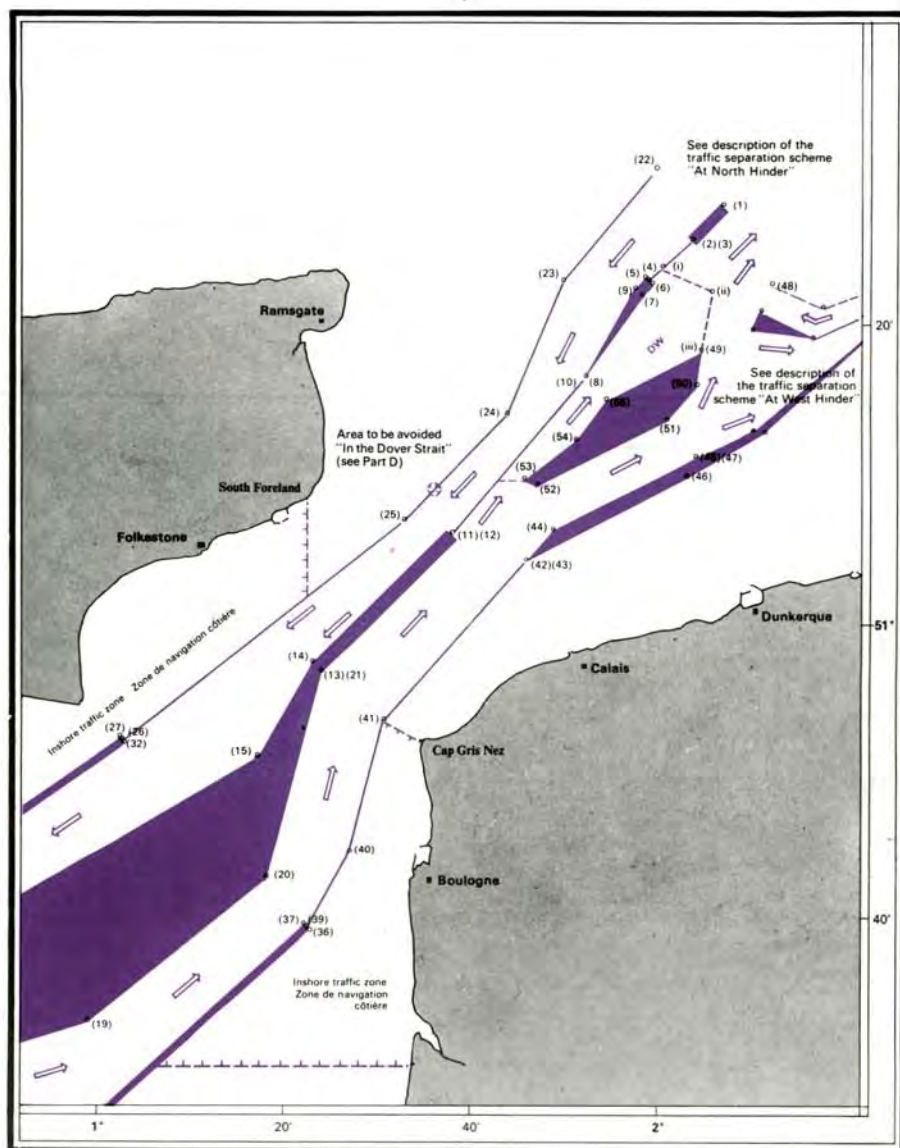
**IN THE STRAIT OF DOVER AND ADJACENT WATERS
DANS LE PAS DE CALAIS ET LES EAUX ADJACENTES**

WARNINGS

1. A deep water route forming part of the north-eastbound traffic lane is established to the north-west of the Sandettie Bank and masters considering the use of this route should take into account the proximity of traffic using the south-westbound lane.
2. The main traffic lane for north-eastbound traffic lies to the south-east of the Sandettie Bank and shall be followed by all such vessels as can safely navigate therein having regard to their draught.
3. In the area of the deep water route east of the separation line vessels are recommended to avoid overtaking.

Note:

It is important that ships passing through the Dover Strait listen to the appropriate VHF broadcasts by the Channel Navigation Information Service which provide information concerning traffic, navigation and visibility conditions in the Strait.



IN THE STRAIT OF DOVER AND ADJACENT WATERS
DANS LE PAS DE CALAIS ET LES EAUX ADJACENTES

OFF TUSKAR ROCK

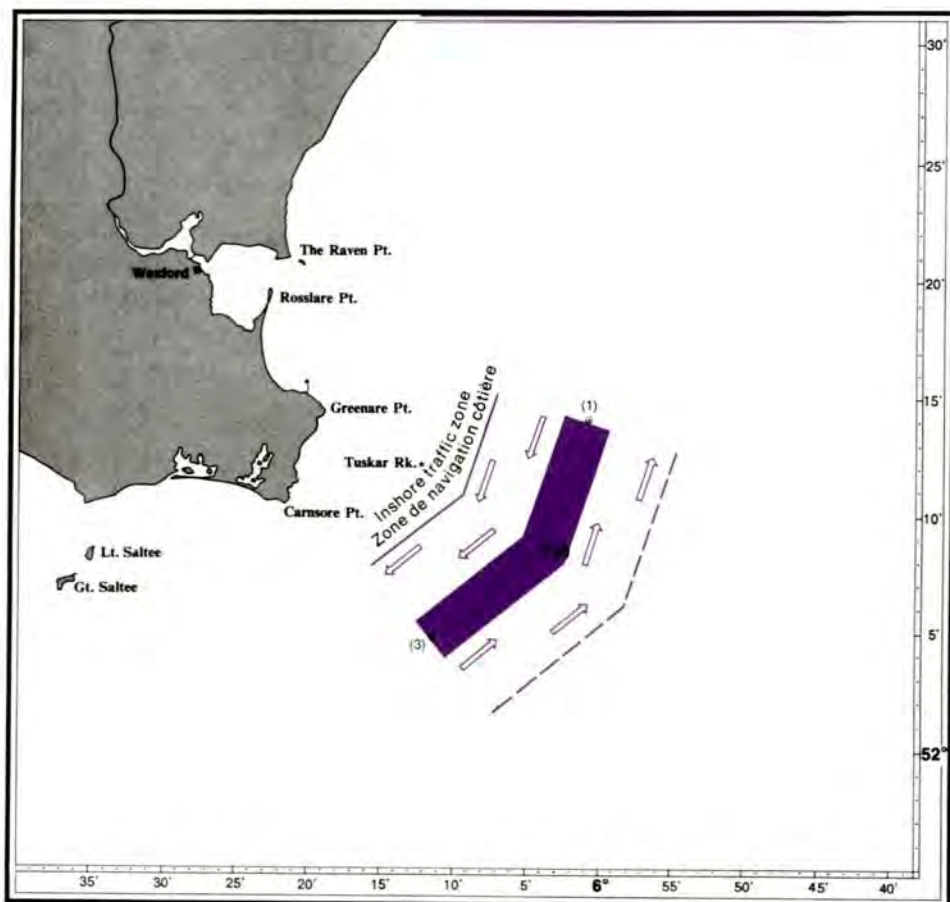
(Reference chart: British Admiralty 1410)

Description of the traffic separation scheme

- (a) A separation zone, two miles wide, is centred upon the following geographical positions:
- | | | | |
|----------------------------------|----------------------------|----------------------------------|----------------------------|
| (1) $52^{\circ}14'.0\text{ N.},$ | $6^{\circ}00'.8\text{ W.}$ | (3) $52^{\circ}04'.7\text{ N.},$ | $6^{\circ}11'.5\text{ W.}$ |
| (2) $52^{\circ}08'.5\text{ N.},$ | $6^{\circ}03'.8\text{ W.}$ | | |
- (b) A traffic lane, three miles wide, is established on each side of the separation zone.

Inshore traffic zone

The area between Tuskar Rock and the landward boundary of the traffic separation scheme is designated as an inshore traffic zone.



OFF TUSKAR ROCK – AU LARGE DE TUSKAR ROCK

IN THE STRAIT OF GIBRALTAR

(Reference charts: British Admiralty 142 and Spanish Hydrographic Office 105)

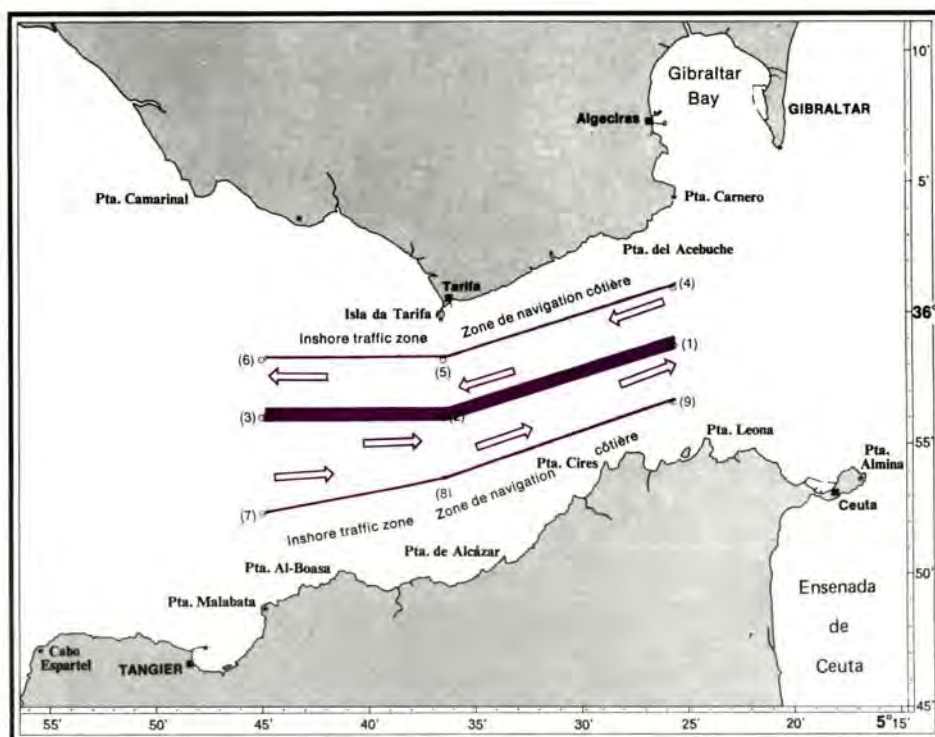
Note: These charts are based on European Datum. For older charts based on "Madrid" Datum, 0'.29 should be subtracted from the latitudes and 0.1 should be added to the longitudes.

Description of the traffic separation scheme

- (a) A separation zone, half a mile wide, is centred upon the following geographical positions:
 - (1) 35°59'.09 N., 5°25'.60 W.
 - (2) 35°56'.29 N., 5°36'.40 W.
 - (3) 35°56'.29 N., 5°44'.90 W.
- (b) A traffic lane for westbound traffic is established between the separation zone and a line connecting the following geographical positions:
 - (4) 36°01'.29 N., 5°25'.60 W.
 - (5) 35°58'.49 N., 5°36'.40 W.
 - (6) 35°58'.49 N., 5°44'.90 W.
- (c) A traffic lane for eastbound traffic is established between the separation zone and a separation line connecting the following geographical positions:
 - (7) 35°52'.59 N., 5°44'.90 W.
 - (8) 35°53'.89 N., 5°36'.40 W.
 - (9) 35°56'.89 N., 5°25'.60 W.

Inshore traffic zones

The areas between the outer boundaries of the traffic separation scheme and the adjacent coasts are designated as inshore traffic zones.



IN THE STRAIT OF GIBRALTAR – DANS LE DETROIT DE GIBRALTAR

SARONIC GULF (in the Approaches to Piraeus Harbour)

(Reference charts: British Admiralty 1657 and Greek Hydrographic Office 140)

Description of the traffic separation scheme

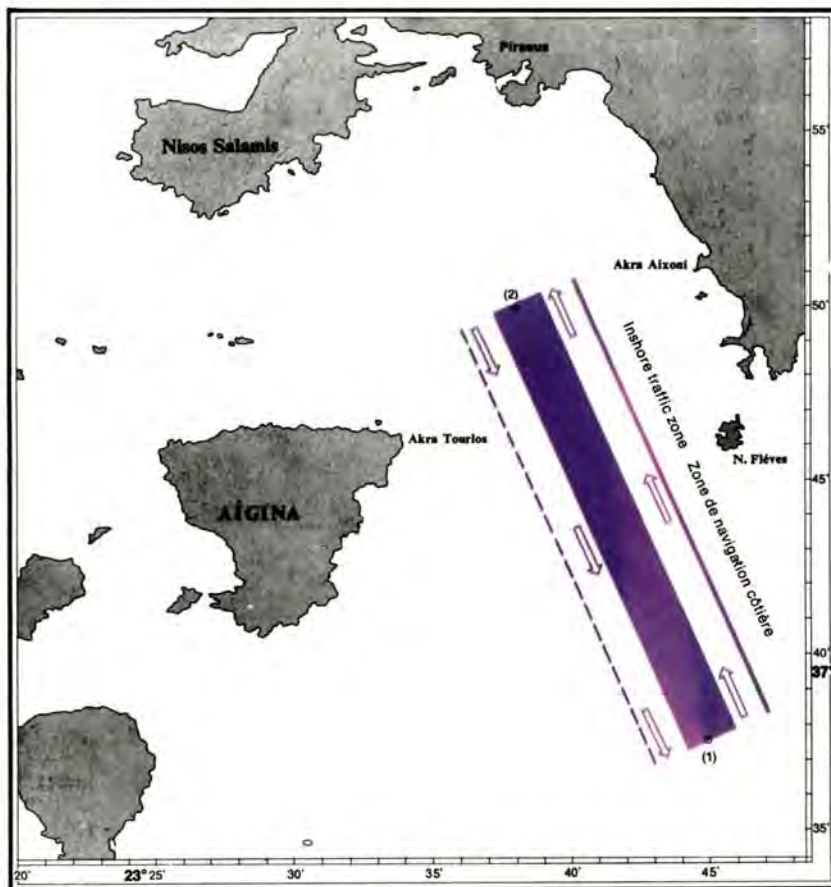
- (a) A separation zone, one-and-a-half miles wide, is centred upon the following geographical positions:
 (1) $37^{\circ}40'.0\text{N.}$, $23^{\circ}44'.0\text{E.}$ (2) $37^{\circ}50'.0\text{N.}$, $23^{\circ}38'.0\text{E.}$
- (b) A traffic lane, one mile wide, is established on each side of the separation zone.

Inshore traffic zone

The area between the coast and the eastern boundary of the traffic separation scheme is designated as an inshore traffic zone.

Notes:

- (i) Ships in the area between the northern boundaries of the scheme and the adjacent coast of the mainland and Salamis Island should proceed with caution, as heavy traffic especially of small ships, fishing boats and pleasure craft from all directions may be encountered.
- (ii) Large ships bound to Piraeus and Salamis Strait should reduce speed to bare steerage way before entering the appropriate lane of the scheme.



SARONIC GULF (IN THE APPROACHES TO PIRAEUS HARBOUR)
GOLFE SARONIQUE (AUX ABORDS DU PIREE)

IN THE APPROACHES TO PORTLAND, MAINE

(Reference charts: United States 13006, 13009, 13260, 13286, 13288 and 13290)

Description of the traffic separation scheme

The traffic separation scheme In the Approaches to Portland, Maine consists of three parts:

Part I:

Precautionary area

- (a) A precautionary area of radius 5.45 miles is centred upon geographical position $43^{\circ}31'.60\text{ N.}$, $70^{\circ}05'.53\text{ W.}$, the areas within separation zones and traffic lanes excluded.

Part II:

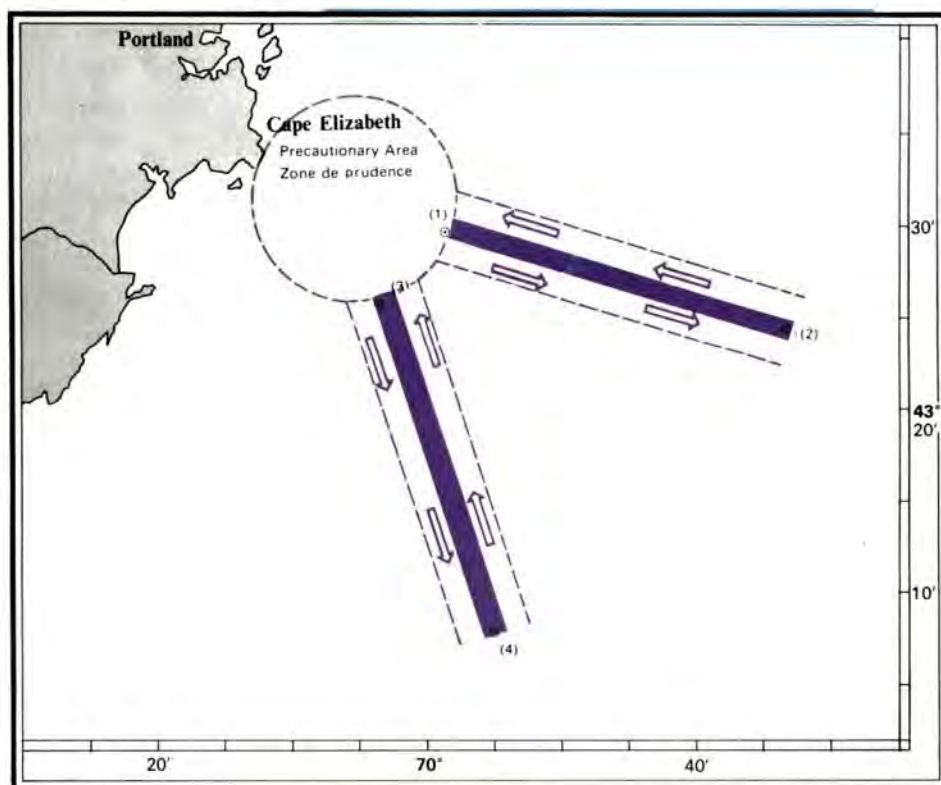
Eastern approach

- (a) A separation zone, one mile wide, is centred upon the following geographical positions:
 (1) $43^{\circ}30'.18\text{ N.}$, $69^{\circ}59'.17\text{ W.}$ (2) $43^{\circ}24'.28\text{ N.}$, $69^{\circ}32'.70\text{ W.}$
 (b) A traffic lane, one and one-half miles wide, is established on each side of the separation zone.

Part III:

Southern approach

- (a) A separation zone, one mile wide, is centred upon the following geographical positions:
 (3) $43^{\circ}27'.00\text{ N.}$, $70^{\circ}03'.48\text{ W.}$ (4) $43^{\circ}07'.82\text{ N.}$, $69^{\circ}54'.95\text{ W.}$
 (b) A traffic lane, one and one-half miles wide, is established on each side of the separation zone.



IN THE APPROACHES TO PORTLAND, MAINE
 AUX ABORDS DE PORTLAND, MAINE

2.10 Διάδρομοι μεγάλων βαθών.

Όπως αναφέραμε, η έκδοση Ships ' Routeing περιγράφει στο μέρος C τους θαλάσσιους διαδρόμους μεγάλων βαθών (deep water routes) στις περιοχές της υδρογείου που έχουν καθιερωθεί. Πρωταρχικός σκοπός των διαδρόμων αυτών είναι η χρησιμοποίησή τους από πλοία, τα οποία λόγω του μεγάλου βυθισμάτος τους σε σχέση με το διαθέσιμο βάθος της θάλασσας απαιτείται να πλέουν σ' ορισμένες περιοχές, μέσα σε ειδικούς διαδρόμους, που τους εξασφαλίζουν συνθήκες ασφαλούς ναυσιπλοΐας. Υπενθυμίζεται ότι τα πλοία της κατηγορίας που εμποδίζονται **από το βύθισμά τους** (vessels constrained by their draught) οφείλουν να επιδεικνύουν τους φανούς και το σχήμα του κανόνα 28 των ΔΚΑΣ ώστε να καθιστούν γνωστή την κατηγορία τους. Από πλευράς ευθύνης τα πλοία αυτά έχουν **προνομισκή μεταχείριση**, όπως ορίζεται στον κανόνα 18(δ) (βλέπε παράγγ. 1.22). Οι θαλάσσιοι διάδρομοι μεγάλων βαθών περικλείονται από σαφώς καθορισμένα όρια που έχουν ελεγχθεί και χαρτογραφηθεί επιμελώς και με ακρίβεια. Είναι απαλλαγμένοι από εξάρσεις του βυθού ή υποβρύχια εμπόδια, μέχρι το ελάχιστο βάθος του νερού που σημειώνεται.

Θαλάσσιοι διάδρομοι μεγάλων βαθών έχουν καθιερωθεί στις γεωγραφικές περιοχές της Βαλτικής Θάλασσας, των δυτικών ευρωπαϊκών υδάτων και των ακτών της ΝΑ Ασίας. Στη συνέχεια δίνονται μερικά συστήματα «deep water routes» με τις σχετικές πληροφορίες, όπως ακριβώς περιγράφονται στην έκδοση «Ships ' Routeing».

DEEP WATER ROUTE OFF THE EAST COAST OF LANGELAND

(Reference charts: Danish 142, 185)

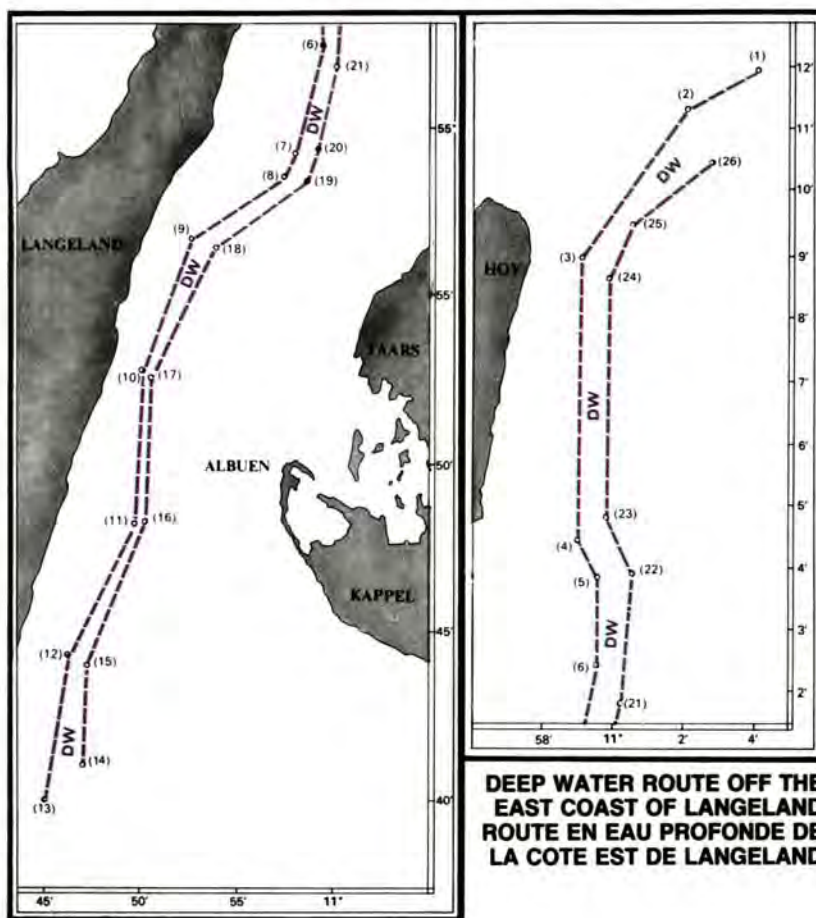
Description of the deep water route

A deep water route with a minimum depth of water below mean sea level of 17 metres is bounded by a line connecting the following geographical positions:

(1) 55°11'.3 N.,	11°02'.1 E.	(14) 54°41'.2 N.,	10°47'.2 E.
(2) 55°10'.3 N.,	11°00'.0 E.	(15) 54°44'.1 N.,	10°47'.3 E.
(3) 55°08'.9 N.,	10°59'.1 E.	(16) 54°48'.3 N.,	10°50'.3 E.
(4) 55°04'.4 N.,	10°59'.0 E.	(17) 54°52'.5 N.,	10°50'.6 E.
(5) 55°03'.9 N.,	10°59'.5 E.	(18) 54°56'.3 N.,	10°53'.8 E.
(6) 55°02'.4 N.,	10°59'.6 E.	(19) 54°58'.4 N.,	10°58'.6 E.
(7) 54°59'.2 N.,	10°58'.1 E.	(20) 54°59'.6 N.,	10°59'.4 E.
(8) 54°58'.4 N.,	10°57'.4 E.	(21) 54°01'.8 N.,	11°00'.2 E.
(9) 54°56'.6 N.,	10°52'.6 E.	(22) 54°04'.0 N.,	11°00'.5 E.
(10) 54°52'.7 N.,	10°50'.2 E.	(23) 55°04'.8 N.,	10°59'.8 E.
(11) 54°48'.2 N.,	10°49'.6 E.	(24) 55°08'.6 N.,	10°59'.9 E.
(12) 54°44'.3 N.,	10°46'.4 E.	(25) 55°09'.4 N.,	11°00'.5 E.
(13) 54°40'.1 N.,	10°45'.3 E.	(26) 55°10'.4 N.,	11°02'.7 E.

Note:

Ships with draughts in excess of 13 metres are recommended to use the deep water route because of navigational difficulties for such ships in following the nationally recommended track which lies to the east.



DEEP WATER ROUTE FROM NORTH HINDER TO TW/1 AND TW/2 LIGHTBUOYS VIA DR1 LIGHTBUOY

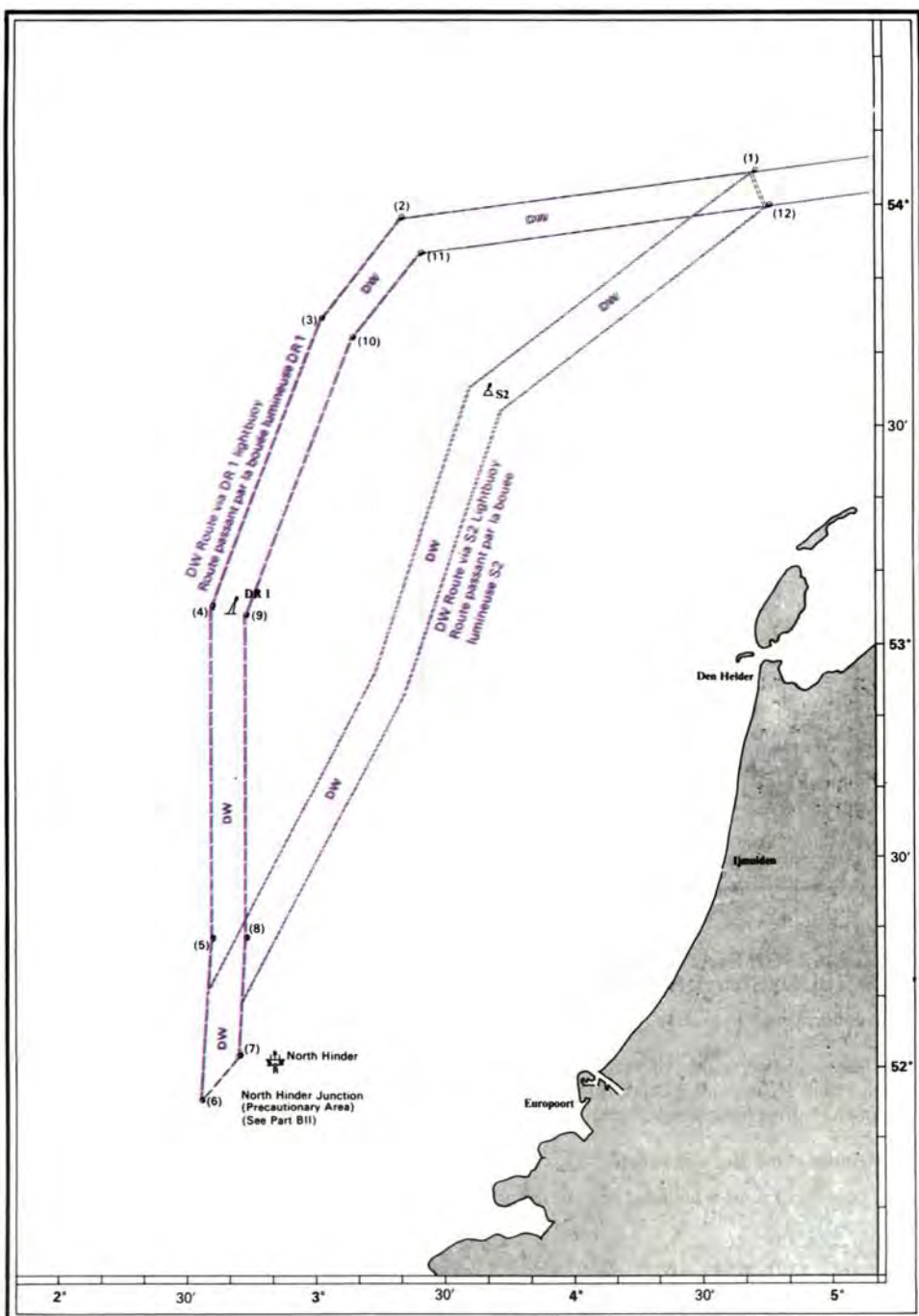
(See optional route page II/1)

(Reference charts: British Admiralty 1405, 1406, 1408, 1503 and 2182A
 Netherlands Hydrographic Office 1014, 1035, 1037 and
 German Hydrographic Office 50, 53)

Description of the deep water route

The deep water route is bounded by a line connecting the following geographical positions:

- | | | |
|-----|--------------|------------|
| (1) | 54°04'.8 N., | 4°42'.7 E. |
| (2) | 53°58'.3 N., | 3°20'.8 E. |
| (3) | 53°44'.4 N., | 3°01'.4 E. |
| (4) | 53°04'.8 N., | 2°36'.0 E. |
| (5) | 52°18'.2 N., | 2°36'.0 E. |
| (6) | 51°54'.9 N., | 2°33'.6 E. |
| (7) | 52°01'.2 N., | 2°42'.5 E. |



DEEP WATER ROUTE FROM NORTH HINDER TO TW/1 AND TW/2 LIGHTBUOYS VIA DR1 LIGHTBUOY
ROUTE EN EAU PROFONDE ENTRE LE NORTH HINDER ET LES BOUEES LUMINEUSES TW/1 ET TW/2
PASSANT PAR LA BOUEE LUMINEUSE DR1

- | | | |
|------|--------------|------------|
| (8) | 52°18'.2 N., | 2°44'.0 E. |
| (9) | 53°04'.0 N., | 2°44'.0 E. |
| (10) | 53°41'.6 N., | 3°08'.6 E. |
| (11) | 53°53'.7 N., | 3°25'.2 E. |
| (12) | 54°00'.0 N., | 4°46'.0 E. |

The subject route joins the "Deep Water Route from North Hinder to TW/1 and TW/2 Lightbuoys via S2 Lightbuoy" in geographical position (1) and (12).

Note:

Least waterdepths

The area bounded by a line connecting the geographical positions (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7), (8), (9), (10), (11) and (12) above was closely surveyed in 1973. The least waterdepth found in this area was 28 metres at LWS except for one wreck in geographical position:

- (13) 53°17'.25 N., 02°49'.00 E.

The least waterdepth over that wreck found by wire-sweeping was 25.2 metres at LWS.

See also the note pertaining to the "Deep Water Route from North Hinder to TW/1 and TW/2 Lightbuoys via S2 Lightbuoy".

2.11 Περιοχές που πρέπει ν' αποφεύγονται.

Όπως αναφέραμε, η έκδοση «Ships ' Routeing» περιγράφει στο μέρος D και τις περιοχές που πρέπει ν' αποφεύγονται (areas to be avoided) **από τα πλοία ορισμένων κατηγοριών**. Οι κατηγορίες των πλοίων αυτών καθορίζονται στην περιγραφή κάθε συγκεκριμένης περιοχής που πρέπει να αποφεύγεται. Κυρίως είναι δεξαμενόπλοια σε έμφορτη κατάσταση και πλοία που μεταφέρουν χημικές ή επικίνδυνες ουσίες. Το μέτρο αυτό της αποφυγής ορισμένων περιοχών της υδρογείου καθιερώθηκε για δύο βασικούς λόγους:

α) Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Ορισμένες περιοχές δεν έχουν ακόμα επαρκώς χαρτογραφηθεί ή οι υδρογραφικές πληροφορίες για αυτές δεν είναι πλήρεις. Επίσης υπάρχουν περιοχές με ελλιπή ή και επισφαλή ναυτιλιακή σήμανση (βοηθήματα ναυσιπλοΐας). Ακόμα σ' άλλες περιοχές ο πλους θεωρείται επικίνδυνος χωρίς τη συνδρομή τοπικών ναυτιλιακών εμπειρογνομόνων (πλοηγών). Στην ουσία το μέτρο αυτό αποβλέπει στην **προστασία των ιδίων των πλοίων** που πρόκειται να διαπλεύσουν μια τέτοια περιοχή, λόγω του δυσχερειών που παρουσιάζονται σ' αυτή κατά τη ναυσιπλοΐα.

β) Προστασία περιβάλλοντος. Υπάρχουν περιοχές που διαφυλάσσουν μοναδικές ενάλιες ζωικές υπάρξεις, των οποίων η επιβίωση ενδέχεται να εκτεθεί σε σοβαρό κίνδυνο από ναυτικό ατύχημα, αν π.χ. το πλοίο μεταφέρει τοξικές ή βλαβερές ουσίες.

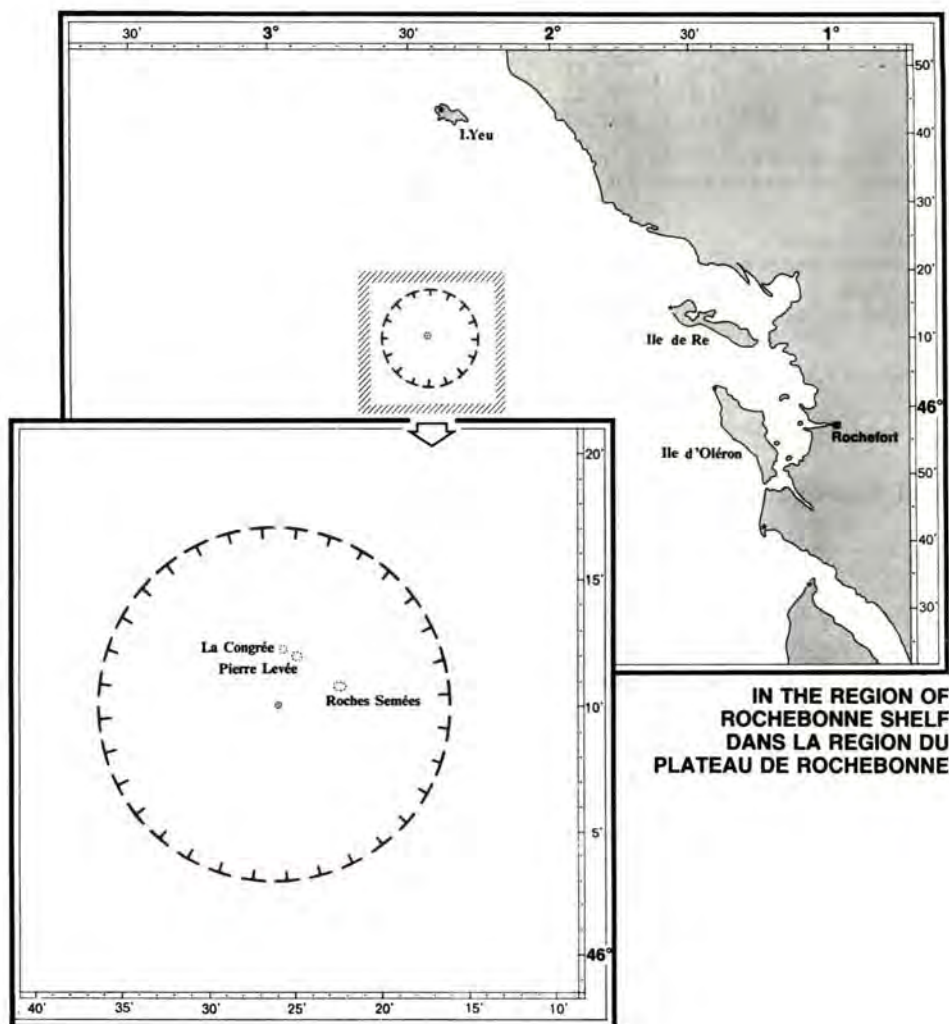
Στη συνέχεια δίνεται μια από τις σπουδαιότερες περιοχές της υδρογείου που πρέπει ν' αποφεύγεται από πλοία ορισμένων κατηγοριών, όπως ακριβώς περιγράφονται στην έκδοση «Ships ' Routeing».

IN THE REGION OF THE ROCHEBONNE SHELF

(Reference chart: British Admiralty 2648)

Description of the area to be avoided

In order to avoid the risk of pollution due to an accident in the area, all tankers carrying oil should avoid the area contained within a circle of radius seven miles, centred at geographical position 46°10'.0 N., 2°26'.0 W. Local knowledge is essential for safe passage because of navigational hazards in the area.



2.12 Άλλα μέτρα πορειογραφήσεως.

Η έκδοση «Ships' Routeing» περιγράφει στο μέρος Ε και διάφορα άλλα μέτρα πορειογραφήσεως (other routeing measures). Τέτοια μέτρα είναι οι θαλάσσιοι διάδρομοι διπλής κατευθύνσεως (two-way routes) από πλοία ορισμένων κατηγοριών και χωρητικότητων, κυρίως μεγάλων δεξαμενοπλοίων. Πρόκειται για θαλάσσιους διαδρόμους με σαφώς καθορισμένα όρια μέσα σε ορισμένες περιοχές, στις οποίες θεσπίζεται κυκλοφορία διπλής κατευθύνσεως ασφαλούς διάπλου. Κατά **βασική αρχή του συστήματος αυτού**, τα πλοία πλέουν μέσα σε διάδρομο διπλής κατευθύνσεως, τηρώντας τη **δεξιά πλευρά** του και εισέρχονται ή εξέρχονται από το διάδρομο στο πλησιέστερο σημείο προς το λιμάνι

προορισμού ή αναχωρήσεως αντίστοιχα. Προς το σκοπό προσδιορισμού ακριβούς στίγματος σε κάθε χρονική στιγμή, τα πλοία που διαπλέουν διάδρομο διπλής κατευθύνσεως συνιστάται να είναι εφοδιασμένα με μια συσκευή ηλεκτρονικής ναυτιλίας (Decca-Loran-Omega κλπ). Ένα άλλο μέτρο πορειογραφήσεως είναι οι συνιστώμενες κατευθύνσεις κυκλοφοριακής ροής (recommended directions of traffic flow).

Στη συνέχεια παρέχονται λεπτομέρειες για τις περιοχές της υδρογείου, όπου έχουν καθιερωθεί από τον IMO διάφορα άλλα μέτρα πορειογραφήσεως (διάδρομος διπλής κατευθύνσεως και συνιστωμένων κατευθύνσεων) για τον ασφαλή διάπλου πλοίων ορισμένων κατηγοριών.

TWO-WAY ROUTE FOR TANKERS FROM NORTH HINDER TO THE GERMAN BIGHT

(Reference charts: German Hydrographic Office 50D, 1978 edition and 53D, 1973 edition; Netherlands Hydrographic Office 1014, 1035 and 1037)

Note:

These charts are based on European Datum.

Description of the two-way route

The two-way route is bounded by a line connecting the following geographical positions:

- | | | | |
|-------------------|-------------|--------------------|-------------|
| (1) 54°10'.90 N., | 6°00'.20 E. | (7) 52°01'.23 N., | 2°42'.47 E. |
| (2) 54°04'.78 N., | 4°42'.67 E. | (8) 52°09'.58 N., | 2°43'.33 E. |
| (3) 53°35'.52 N., | 3°36'.50 E. | (9) 52°54'.17 N., | 3°22'.00 E. |
| (4) 52°55'.75 N., | 3°14'.25 E. | (10) 53°32'.40 N., | 3°43'.48 E. |
| (5) 52°09'.92 N., | 2°35'.00 E. | (11) 54°00'.00 N., | 4°46'.00 E. |
| (6) 51°54'.88 N., | 2°33'.60 E. | (12) 54°06'.10 N., | 6°03'.00 E. |

This two-way route coincides with the deep water route from North Hinder to lightbuoys TW/1 and TW/2 via S2 lightbuoy.

Application

The two-way route is recommended for use by the following ships of 10,000 tons gross tonnage and upwards.

- (a) tankers carrying oils mentioned in Appendix I, Annex I to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78); and
- (b) ships carrying in bulk liquid substances classed in categories A and B mentioned in Appendices I and II, Annex II, to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) 1973.

Use of the two-way route

- (a) Ships referred to above are recommended to use the two-way route or a part of it:
 - (i) when sailing from North Hinder to North Sea ports of the Federal Republic of Germany and of the Netherlands northwards of latitude 53° North and vice versa;
 - (ii) when sailing between North Sea ports of the Netherlands and/or the Federal Republic of Germany, except in the case of adjacent port areas;
- (b) the traffic separation scheme "Deutsche Bucht Lightvessel, Western Approach" should be used in continuation of the two-way route;
- (c) ships should, as far as practicable, keep to the starboard side of the two-way route.

Joining and leaving the two-way route

The above-mentioned ships when joining or leaving the two-way route should do so at the nearest point of the route to the port of destination or departure which permits a safe passage to or from that port.

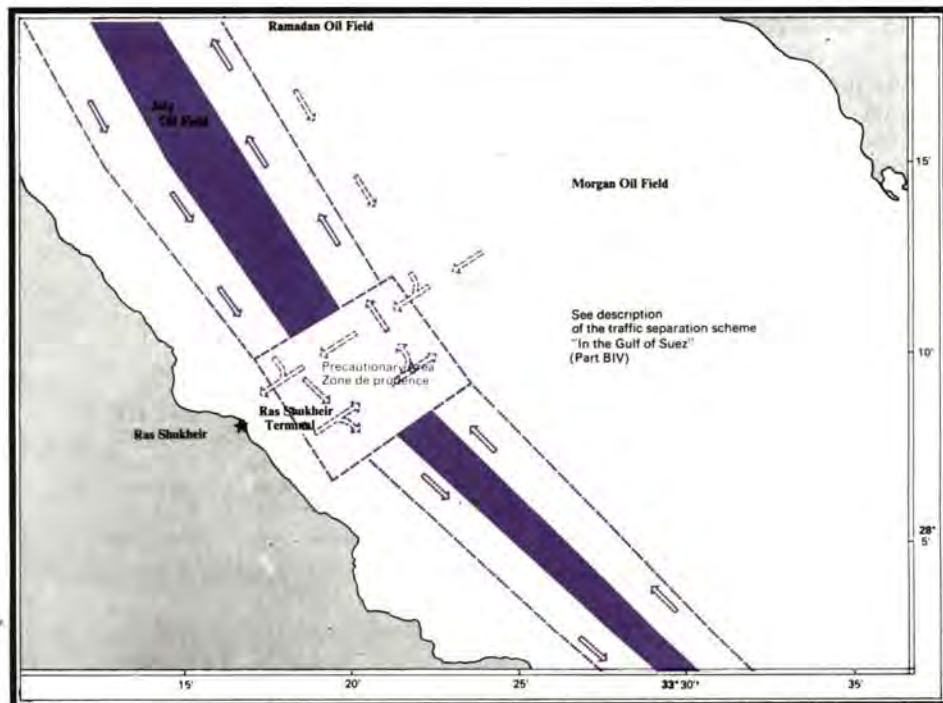
Note:

It is recommended that an efficient electronic position-fixing device appropriate for the area should be carried on board.

RECOMMENDED DIRECTIONS OF TRAFFIC FLOW OFF RAS SHUKHEIR

Note: See Rules for ships navigating in the Gulf of Suez (Part F).

Recommended directions of traffic flow are established in the approaches to Ras Shukheir Oil Terminal, July, Ramadan and Morgan oilfields as shown in the chartlet below.



RECOMMENDED DIRECTIONS OF TRAFFIC FLOW OFF RAS SHUKHEIR
DIRECTIONS RECOMMANDEES DU TRAFIC AU LARGE DE RAS SHUKHEIR

2.13 Έλεγχος ναυσιπλοΐας σε διεθνή στενά.

Εκτός από τα συστήματα πορειογραφήσεως που αναπτύξαμε στα προηγούμενα, αποφασιστικά συμβάλλουν στη μείωση των συγκρούσεων και οι ειδικοί κανονισμοί που έχουν θεσπίσει οι κυβερνήσεις παρακτίων χωρών – σε συνεργασία με τον IMO – **για τον έλεγχο γενικά της ναυσιπλοΐας σε διεθνή στενά**, όπου παρουσιάζεται αυξημένη ναυτιλιακή κίνηση.

Τα ενθαρρυντικά αποτελέσματα υπέρ της ασφάλειας ναυσιπλοΐας που σημειώθηκαν με την καθιέρωση και εφαρμογή των μέτρων πορειογραφήσεως πλοίων, άνοιξαν το δρόμο για την υιοθέτηση και εφαρμογή παρομοίων συστημάτων σ' ορισμένες περιοχές της υδρογείου. Σκοπός των συστημάτων αυτών είναι η **ασφάλεια ναυσιπλοΐας και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος**. Στην πραγματικότητα πρόκειται για **ειδικούς τοπικούς κανονισμούς**, οι οποίοι

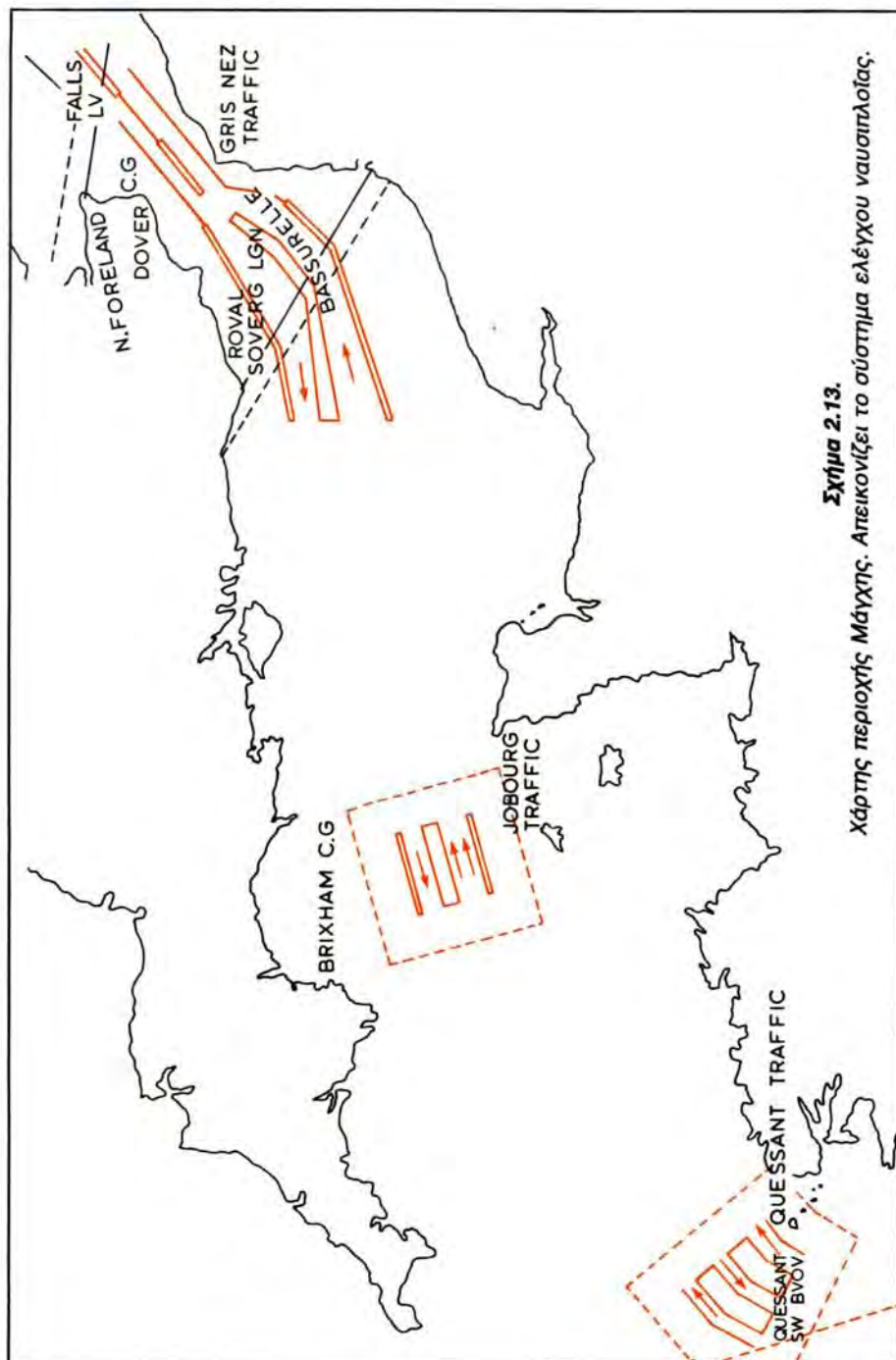
πήραν τη μορφή προτάσεων *ή συστάσεων* του IMO αρχικά και υποχρεωτικών κανόνων έπειτα, οι οποίοι υιοθετήθηκαν από τις ενδιαφερόμενες κυβερνήσεις των παρακτίων χωρών. Έτσι, στις περιοχές που έχουν καθιερωθεί σήμερα τέτοιες διατάξεις απαιτείται *αυστηρή συμμόρφωση των πλοιάρχων*. Με τους ειδικούς αυτούς κανονισμούς, οι ενδιαφερόμενες κυβερνήσεις επιδιώκουν τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας για αποσυμφόρηση της πυκνής ναυτιλιακής κινήσεως, ώστε να επιτυγχάνεται η ακίνδυνη διέλευση των πλοίων δια των στενών αυτών.

Μεταξύ των συστημάτων αυτών είναι: English Channel - Baltic Sea - Gibraltar Strait - Malacca Strait - Bonifacio Strait (Κορσικής - Σαρδηνίας) - S. Africa Coast - Australia - κ.ά.

Έλεγχος Ναυσιπλοίας Μάγχης. Η περιοχή της *Μάγχης* (Manche) – περισσότερο γνωστή στο ναυτιλιακό κόσμο ως *English Channel* και *Dover Strait* – είναι μία από τις σημαντικότερες θαλάσσιες οδούς. Την περιοχή αυτή διαπλέουν τα πλοία που εξυπηρετούν τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των λιμανιών της ΒΔ Ευρώπης και μεταξύ αυτών και των λοιπών ανά τον κόσμο λιμανιών. Λόγω της αυξημένης κινήσεως, η περιοχή της Μάγχης παρουσιάζει συμφόρηση πλοίων και μεγάλο αριθμό ναυτικών ατυχημάτων. Οι δυσχέρειες διελεύσεως επιτείνονται από το γεγονός ότι οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν συνήθως στην περιοχή αυτή είναι δυσμενείς, με ιδιαίτερο χαρακτηριστικό την ομίχλη. Παράλληλα, ο διατιθέμενος θαλάσσιος χώρος είναι εξαιρετικά περιορισμένος. Γι' αυτό, τα περισσότερα των ατυχημάτων που παρατηρούνται είναι συγκρούσεις πλοίων, οι οποίες μάλιστα φθάνουν σε ποσοστό 50% περίπου των συγκρούσεων που συμβαίνουν παγκοσμίως. Αυτοί είναι οι λόγοι για τους οποίους η πιο πολυσύχναστη από πλοία περιοχή της Μάγχης εύλογα απασχόλησε ιδιαίτερα τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα και τις κυβερνήσεις των παρακτίων χωρών και η ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας έγινε αντικείμενο μελέτης και έρευνας.

Για την προστασία και επιτήρηση των συστημάτων διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας στην περιοχή της Μάγχης (English Channel, Dover, Ushant, Casquets) η Βρετανία και η Γαλλία έχουν οργανώσει ειδική *Υπηρεσία Πληροφοριών Ναυσιπλοίας Μάγχης* (Channel Navigation Information Service). Σκοπός της είναι η κατάλληλη ενημέρωση των πλοιάρχων για να μπορέσουν ν' ανταποκριθούν στις σχετικές υποχρεώσεις και να χρησιμοποιούν το σύστημα παροχής πληροφοριών και βοήθειας από τις παράκτιες χώρες.

Για μεγαλύτερη δε εξασφάλιση συνθηκών ασφαλούς ναυσιπλοίας της περιοχής, οι ίδιες παράκτιες χώρες καθιέρωσαν κοινό *«σύστημα αναφοράς κινήσεως πλοίων»*, γνωστό ως *«MAREP»* (Manche Report), το οποίο έχει υιοθετηθεί από τον IMO και εφαρμόζεται στις παραπάνω περιοχές. Αποβλέπει στην παρακολούθηση του βαθμού συμμορφώσεως των πλοίων, που διέρχονται από τα συστήματα διαχωρισμού προς τις απαιτήσεις του κανόνα 10 των ΔΚΑΣ καθώς και την έγκαιρη προειδοποίηση των πλοίων που ακολουθούν πορεία κατά παράβαση των αρχών των συστημάτων, προς αποφυγή συγκρούσεως ή προσάραξεως. Το σύστημα περιλαμβάνει *ανίχνευση μέσω δικτύου παρακτίων σταθ-*



Σχήμα 2.13.

Χάρτης περιοχής Μάγχης. Απεικονίζει το σύστημα ελέγχου ναυσιπλοίας.

μών radar και επικοινωνία μέσω VHF. Οι παράκτιοι σταθμοί εκτελούν στερεότυπες εκπομπές στην αγγλική και γαλλική μέσω VHF. Για πλήρη ενημέρωση των πλοιαρχών απαιτείται η τήρηση συνεχούς ακρόασης στα κανάλια 10 ή 11 VHF. Οι εκπομπές αυτές καλύπτουν ναυτιλιακές πληροφορίες άμεσου ενδιαφέροντος, κινήσεις πλοίων μέσα στο σύστημα διαχωρισμού, αλλά αντίθετα απ' όσα προβλέπονται στον κανόνα 10 των ΔΚΑΣ κ.ά. Σημειώνεται πάντως ότι οι πληροφορίες των σταθμών αυτών είναι συμβουλευτικές και ενημερωτικές. Για τυχόν παραβάσεις που βεβαιώνονται από τους σταθμούς ενημερώνονται οι κυβερνήσεις των χωρών της σημαίας των πλοίων για την επιβολή κυρώσεων. Προς διευκόλυνση των πλοιαρχών έχουν εκδοθεί λεπτομερείς οδηγίες, για τη διαδικασία που απαιτείται και για την ακριβή συμμετοχή και συμμόρφωση προς το σύστημα. Συγκεκριμένα οι οδηγίες αυτές περιλαμβάνουν:

- Τη διαδικασία συμμετοχής των πλοίων στο σύστημα, τους παράκτιους σταθμούς προς τους οποίους πρέπει ν' απευθύνονται οι πλοίαρχοι και τις ώρες ακρόασης.
- Υπόδειγμα αναφοράς, σύμφωνα με την ορολογία του διεθνούς κώδικα σημάτων και του πρότυπου ναυτιλιακού λεξιλογίου.
- Χάρτη της περιοχής της Μάγχης, με τα συστήματα διαχωρισμού της κυκλοφορίας Dover - Casquets - Ushant, το δίκτυο των παρακτίων σταθμών radar και τις περιοχές όπου εφαρμόζεται το σύστημα αναφοράς κινήσεως πλοίων MAREP (σχ. 2.13).

Το σύστημα MAREP, το οποίο είναι **υποχρεωτικό** όπως ισχύει σήμερα, αποβλέπει στην παροχή ουσιαστικής βοήθειας προς τους ναυτιλλόμενους προς αποφυγή ατυχημάτων και ρυπάνσεως της θαλάσσιας περιοχής της Μάγχης και των παρακειμένων υδάτων και ακτών. Η συμμετοχή στο σύστημα MAREP συμβάλλει επίσης αποφασιστικά στην προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος από κινδύνους ρυπάνσεως, ενώ συγχρόνως εξασφαλίζει το πλοίο από καθυστερήσεις, πρόστιμα και δικαστικούς αγώνες.