



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΡΩΤΟΝ
ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΟΥ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
 ύπ' Αρ. 1598 τής 25ης ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1980
ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Ο περί τής Συμβάσεως περί Διεθνών Κανονισμών προς Άποφυγήν Συγκρούσεων έν Θαλάσση του 1972 (Κυρωτικός) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμος του 1980 εκδίδεται διά δημοσιεύσεως εις τήν επίσημον έφημερίδα τής Κυπριακής Δημοκρατίας συμφώνως τῷ άρθρῳ 52 του Συντάγματος.

Αριθμός 18 του 1980

ΝΟΜΟΣ ΚΥΡΩΝ ΤΗΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΠΕΡΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ ΤΟΥ 1972 ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΩΝ ΠΕΡΙ ΣΥΝΑΦΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ.

Ἡ Βουλή τῶν Ἀντιπροσώπων ψηφίζει ὡς ἀκολούθως :

1. Ὁ παρῶν Νόμος θά ἀναφέρηται ὡς ὁ περί τής Συμβάσεως περί Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγήν Συγκρούσεων έν Θαλάσση τοῦ 1972 (Κυρωτικός) και περί Συναφῶν Θεμάτων Νόμος τοῦ 1980. Συνοπτικός τίτλος.

2. Ἐν τῷ παρόντι Νόμῳ, ἐκτὸς ἐάν ἐκ τοῦ κειμένου προκύπτῃ διάφορος ἔννοια— Ἑρμηνεία.

«Σύμβασις» σημαίνει τήν Σύμβασιν περί Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγήν Συγκρούσεων έν Θαλάσση ἣτις ἐγένετο έν Λονδίνῳ τήν 20ήν Ὀκτωβρίου, 1972, τὸ κείμενον τής ὁποίας ὁμοῦ μετὰ τῶν συνημμένων αὐτῇ Κανονισμῶν έν τῷ ἀγγλικῷ πρωτοτύπῳ ἐκτίθεται εις τὸ Πρῶτον Μέρος τοῦ Πίνακος και έν μεταφράσει εις τήν ἑλληνικήν εις τὸ Δεύτερον Μέρος τοῦ Πίνακος : Πίναξ.
Μέρος
Πρῶτον.
Μέρος
Δεύτερον.

Νοεῖται ὅτι έν περιπτώσει ἀντιθέσεως μεταξύ τῶν δύο κειμένων ὑπερισχέι τὸ εις τὸ Πρῶτον Μέρος τοῦ Πίνακος ἐκτιθέμενον κείμενον.

3. Ἡ Σύμβασις μετὰ τῶν συνημμένων αὐτῇ Κανονισμῶν, τής ὁποίας ἡ ὑπὸ τής Κυπριακής Δημοκρατίας ἀποδοχή ἀπεφασίσθη διά τής ὑπ' ἀριθμὸν 18.786 και ἡμερομηνίαν 11ην Φεβρουαρίου, 1980, Ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, διά τοῦ παρόντος Νόμου κυροῦται. Κύρωσις
Συμβάσεως.

*Εφαρμογή.

4. Ο παρών Νόμος και οι δυνάμει αυτού Κανονισμοί ως και οι συνημμένοι τῆ Συμβάσει Κανονισμοί και οιαδήποτε ἐκάστοτε υιοθετούμενα ὑπὸ τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὁργανισμοῦ συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας (ἐν τοῖς ἐφεξῆς ἀναφερομένων ὡς «συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας») ἴδρον ὅπως τηρῶνται ὑποχρεωτικῶς—

(α) ὑπὸ μὲν τῶν Κυπριακῶν πλοίων ὁπουδήποτε τῆς ὕδρογειοῦ πλέουσι,

(β) ὑπὸ δὲ τῶν πλοίων ὑπὸ σημαίας ἐτέρων Κρατῶν—μελῶν τῆς Συμβάσεως, ὡσάκις ταῦτα πλέουσι ἐντὸς τῶν Κυπριακῶν χωρικῶν ὕδατων.

*Απαγόρευσις ἀπόπλου.

5. Ἀπαγορεύεται ὁ ἐκ Κυπριακῶν λιμένων ἀπόπλους οἰονδήποτε πλοίου ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐφαρμόζεται ὁ παρών Νόμος ἐὰν τοῦτο δὲν πληροῖ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Νόμου καὶ τῶν δυνάμει αὐτοῦ Κανονισμῶν ὡς καὶ τῶν συνημμένων τῆ Συμβάσει Κανονισμῶν.

*Ἀρμοδία ἀρχή.

6.—(1) Ἀρμοδία ἀρχὴ διὰ τὴν τήρησιν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ παρόντος Νόμου καὶ τῶν δυνάμει αὐτοῦ Κανονισμῶν ὡς καὶ τῶν συνημμένων τῆ Συμβάσει Κανονισμῶν καὶ συστημάτων διαχωρισμοῦ θαλασσίας κυκλοφορίας εἶναι ὁ Ὑπουργὸς Συγκοινωνιῶν καὶ Ἔργων συνήθως ἐνεργῶν διὰ τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ὑπουργείου του καὶ περιλαμβάνει οἰονδήποτε διὰ τοὺς σκοποὺς τῶν ὡς ἄνω νομοθετημάτων καὶ συστημάτων ἐξουσιοδοτημένον ὑπ' αὐτοῦ πρόσωπον.

(2) Ἡ ἀρμοδία ἀρχὴ δύναται νὰ ἐξουσιοδοτήσῃ οἰονδήποτε ἡμεδαπὸν ἢ ἀλλοδαπὸν φυσικὸν ἢ νομικὸν πρόσωπον διὰ τὴν διενέργειαν ἐπιθεωρήσεων πλοίων πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξακριβώσεως τῆς τηρήσεως ὑπ' αὐτῶν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Νόμου καὶ τῶν δυνάμει αὐτοῦ Κανονισμῶν ὡς καὶ τῶν συνημμένων τῆ Συμβάσει Κανονισμῶν.

Κανονισμοί.

7.—(1) Τὸ Ὑπουργικὸν Συμβούλιον κέκτηται ἐξουσίαν ὅπως ἐκδίδῃ Κανονισμοὺς δημοσιευομένους ἐν τῇ ἐπισημῶ ἐφημερίδι τῆς Δημοκρατίας διὰ τὴν καλυτέραν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Νόμου καὶ τῶν συνημμένων τῆ Συμβάσει Κανονισμῶν.

(2) Εἰδικώτερον καὶ ἂνευ ἐπιπαρασμοῦ τῆς γενικότητος τοῦ ἐδαφίου (1) τοῦ παρόντος ἀρθροῦ, οἱ Κανονισμοὶ δύνανται νὰ προνοῶσι περὶ ἀπάντων ἢ περὶ τινῶν τῶν ἀκολουθῶν ζητημάτων :

(α) Περὶ τοῦ καθορισμοῦ παντὸς ζητήματος, ὅπερ δυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Νόμου καὶ τῶν συνημμένων τῆ Συμβάσει Κανονισμῶν χρήζει ἢ εἶναι δεκτικὸν καθορισμοῦ·

(β) περὶ τῶν ὑποχρεώσεων τῶν πλοιάρχων Κυπριακῶν πλοίων, ἀναλόγως τῆς κατηγορίας τῶν πλοίων τῶν καὶ τῶν ὑπ' αὐτῶν ἐκτελουμένων πλῶν· καὶ

(γ) περὶ τοῦ ὑπὸ τῶν πλοιάρχων Κυπριακῶν πλοίων τρόπου συντάξεως καὶ ἀποστολῆς τῶν ἀπαιτούμενων ἀναφορῶν.

(3) Κανονισμοὶ γινόμενοι ἐπὶ τῇ θάσει τοῦ παρόντος ἀρθροῦ κατατίθενται εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Ἀντιπροσώπων. Ἐὰν μετὰ πάροδον τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς τοιαύτης καταθέσεως ἢ Βουλῆ τῶν Ἀντιπροσώπων δι' ἀποφάσεως αὐτῆς δὲν τροποποίησῃ ἢ ἀκυρώσῃ τοὺς οὕτω κατατεθέντας Κανονισμοὺς, ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει, τότε οὗτοι ἀμέσως μετὰ τὴν πάροδον τῆς ὡς ἄνω προθεσμίας δημοσιεύονται ἐν τῇ ἐπισημῶ ἐφημερίδι τῆς Δημοκρατίας καὶ τίθενται ἐν ἰσχύϊ ἀπὸ τῆς τοιαύτης δημοσιεύσεως. Ἐν περιπτώσει τροποποιήσεως τούτων ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει ὑπὸ τῆς Βουλῆς τῶν Ἀντιπροσώπων οὗτοι δημοσιεύονται ἐν τῇ ἐπισημῶ ἐφημερίδι τῆς Δημοκρατίας ὡς ἤθελον οὕτω τροποποιηθεῖ ὑπ' αὐτῆς καὶ τίθενται ἐν ἰσχύϊ ἀπὸ τῆς τοιαύτης δημοσιεύσεως.

3. The Governments of the following States were represented at the Conference by Observers :

Iraq
Lebanon
Libyan Arab Republic
Pakistan
Switzerland

The Government of Hong Kong also sent an Observer.

4. The following inter-governmental organizations sent Representatives to the Conference :

United Nations
Economic Commission for Europe (ECE)
International Civil Aviation Organization (ICAO)

5. The following non-governmental organizations were represented at the Conference by Observers :

International Association of Lighthouse Authorities (IALA)
International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU)
International Chamber of Shipping (ICS)
International Maritime Pilots' Association (IMPA)
Oil Companies' International Marine Forum (OCIMF)
Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC).

6. The Conference elected Captain K. J. N. Wie, Head of the delegation of Norway, as President of the Conference.

7. Captain F. P. Sohnke (Federal Republic of Germany), Captain A. J. Nikolov (Bulgaria), Rear-Admiral J. A. Alvarez (Argentina), Captain H. S. Atmadja (Indonesia) and Captain W. Valkenier (Liberia) were elected as Vice-Presidents of the Conference.

8. The Secretary-General of the Conference was Mr. Colin Goad (Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) and the Deputy Secretary-General of the Conference was Mr. J. Quéguiner (Deputy Secretary-General of the Organization). The Executive Secretary of the Conference was Captain A. Saveliev (Secretary of the Maritime Safety Committee of the Organization) and the Deputy Executive Secretary of the Conference was Captain Z. N. Sdougos (Head of the Marine Safety Division of the Organization).

9. The Conference established five Committees for the accomplishment of its work :

Committee I

Chairman : Captain G. W. R. Graves (Canada)
Vice Chairmen : Captain F. Pélerin (France)
Mr. H. Sagara (Japan)

Committee II

Chairman : Captain B. N. Repkin (Union of Soviet Socialist Republics)
Vice-Chairmen : Lieutenant-Commander E. Mitropoulos (Greece)
Captain M. W. Patel (India)

Steering Committee

Chairman : Captain K. J. N. Wie (Norway), President
of the Conference

Credentials Committee

Chairman : Baron de Gerlache de Goméry (Belgium)

Drafting Committee

Chairman : Captain E. O. Jones (United Kingdom)

10. The Conference had as the basis for its discussions, the following documentation :

- The International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960;
- A draft Agreement together with draft Regulations and Annexes which had been prepared in the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization and communicated to governments prior to the opening of the Conference;
- Proposals and comments, including amendments to the documents mentioned above, submitted to the Conference by interested governments and organizations.

11. As a result of its deliberations, as contained in the records of the plenary sessions and in the records and reports of the respective Committees, the Conference adopted and opened for signature and accession :

**THE CONVENTION ON THE INTERNATIONAL REGULATIONS
FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972**

to which are attached the Rules and other Annexes which constitute the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.

The Convention and the Regulations constitute Attachment 1 to this Final Act.

12. The Conference also adopted Resolutions on the following subjects :

- participation at the Assembly of the Organization with the right to vote by all Contracting Parties whenever amendments to the Regulations are under consideration (Resolution I)
- early deposit of instruments of ratification, approval, acceptance or accession (Resolution II)
the texts of which are appended to this Final Act as Attachments 2 and 3.

13. The text of this Final Act, being a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, together with the texts of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, the Regulations attached thereto and the Resolutions of the Conference, which are in English and French, shall be deposited with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization. Official translations of the attached Convention, Regulations and Resolutions shall be prepared in the Russian and Spanish languages and shall be deposited together with this Final Act.

14. The Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization shall send a certified copy of this Final Act and,

8.—(1) Πᾶς ὅστις παραβαίνει ἢ ἀνέχεται πρόσωπον ὑπὸ τὸν ἔλεγχον αὐτοῦ νὰ παραβῆ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Νόμου καὶ τῶν δυνάμει αὐτοῦ Κανονισμῶν ὡς καὶ τῶν συνημμένων τῆς συμβάσεως Κανονισμῶν καὶ συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας ἢ πᾶς ὅστις παραλείπει νὰ πράξῃ ἢ ἀνέχεται πρόσωπον ὑπὸ τὸν ἔλεγχον αὐτοῦ νὰ παραλείψῃ νὰ πράξῃ τι, οὕτινος ἡ διενέργεια ἐπιβάλλεται ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Νόμου καὶ τῶν δυνάμει αὐτοῦ Κανονισμῶν ὡς καὶ τῶν συνημμένων τῆς Συμβάσεως Κανονισμῶν καὶ συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας, εἶναι ἐνοχος ἀδικήματος καὶ ὑπόκειται δι' ἑκάστον τοιοῦτον ἀδίκημα εἰς φυλάκισιν μὴ ὑπερβαίνουσαν τὰ δύο ἔτη ἢ εἰς χρηματικὴν ποινὴν μὴ ὑπερβαίνουσαν τὰς πέντε χιλιάδας λίρας ἢ εἰς ἀμφοτέρας τὰς ποινὰς ταύτας.

(2) Ἀνεξαρτήτως τῶν διατάξεων τοῦ ἐδαφίου (1) τοῦ ἀρθροῦ 24 τῶν περὶ Δικαστηρίων Νόμων τοῦ 1960 ἕως 1980, Πρόεδρος Ἐπαρχιακοῦ Δικαστηρίου, Ἀνώτερος Ἐπαρχιακὸς Δικαστὴς ἢ Ἐπαρχιακὸς Δικαστὴς, τῆ συγκρατῆσει τοῦ Γενικοῦ Εἰσαγγελέως τῆς Δημοκρατίας, θὰ ἔχῃ ἀρμοδιότητα νὰ ἐκδικάζῃ οἰονδήποτε ἀδίκημα ἢ θελε διαπραχθῆ κατὰ παράβασιν τῶν διατάξεων τοῦ ἐδαφίου (1) τοῦ παρόντος ἀρθροῦ.

14 τοῦ 1960
50 τοῦ 1962
11 τοῦ 1963
8 τοῦ 1969
40 τοῦ 1970
58 τοῦ 1972
1 τοῦ 1980.

(3) Ἀνεξαρτήτως παντὸς ἐν οἰωδῆποτε Νόμῳ διαλαμβανομένου, ἡ ἀρμοδιὰ ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαγορεύσῃ τὸν ἀπόπλουον πλοίου ἐν σχέσει πρὸς τὸν ὁποῖον ὑφίστανται εὐλογοὶ ὑπόνοιαι ὅτι διεπράχθη ἀδίκημα περὶ τοῦ ὁποῖου προνοεῖ τὸ ἐδάφιον (1), μέχρις ὅτου ἐκδοθῆ διάταγμα ὡς τοῦτο προνοεῖται ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου (4) τοῦ παρόντος ἀρθροῦ.

(4) Ἀνεξαρτήτως παντὸς ἐν οἰωδῆποτε Νόμῳ διαλαμβανομένου, πᾶν μέλος ἐπαρχιακοῦ δικαστηρίου κέκτηται ἐξουσίαν, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἀστυνομικῆς ἐρεύνης καὶ μέχρις ἐκδικάσεως καὶ ἐκδόσεως τελικῆς δικαστικῆς ἀποφάσεως ἐπὶ ἀδικήματος περὶ τοῦ ὁποῖου προνοεῖ τὸ ἐδάφιον (1), ὡς καὶ μέχρις ἀποπληρωμῆς τυχόν ἐπιβληθησομένης χρηματικῆς ποινῆς ἢ καταθέσεως σχετικῆς ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς ἀνεγνωρισμένης τραπεζῆς δι' ἴσον ποσόν, νὰ ἐκδώσῃ διάταγμα ἀπαγορευτὸν τὸν ἀπόπλουον πλοίου ἐν σχέσει πρὸς τὸ ὁποῖον ὑφίστανται εὐλογοὶ ὑπόνοιαι ὅτι διεπράχθη ἀδίκημα περὶ τοῦ ὁποῖου προνοεῖ τὸ ἐδάφιον (1).

(5) Παρὰ τὰς διατάξεις οἰουδήποτε ἑτέρου Νόμου, ἡ πληρωμὴ οἰασδῆποτε χρηματικῆς ποινῆς ἐπιβαλλομένης δυνάμει τοῦ παρόντος Νόμου ἀποτελεῖ ἐπιβάρυνσιν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐν σχέσει πρὸς τὸ ὁποῖον διεπράχθη τὸ ἀδίκημα.

9.—(1) Ἡ ἀρμοδιὰ ἀρχὴ ὁσάκις ἔχῃ εὐλογον λόγον νὰ πιστεύῃ ὅτι πρόσωπόν τι διεπράξε ἀδίκημα προνοούμενον ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου (1) τοῦ ἀρθροῦ 8 τοῦ παρόντος Νόμου, κέκτηται ἐξουσίαν ὅπως ρυθμίσῃ ἐξωδίκως τὸ ἀδίκημα τοῦτον ἀποδεχομένη τὴν καταβολὴν τοιοῦτου ποσοῦ, μὴ ὑπερβαίνοντος τὸ ποσὸν τῆς χρηματικῆς ποινῆς τὸ ὁποῖον προνοεῖται διὰ τὸ ἀδίκημα τοῦτο, ὡς αὕτη ἤθελε καθορίσῃ.

Ἐξωδίκως
ρῥθμισαὶς
ἀδικημάτων.

(2) Τὸ οὕτω καταβαλλόμενον ποσὸν δυνάμει τοῦ ἐδαφίου (1) θεωρεῖται ὡς χρηματικὴ ποινὴ ἐπιβληθεῖσα ἐπὶ τῇ καταδίκῃ διὰ τὸ σχετικὸν ἀδίκημα.

(3) Ἐπὶ τῇ καταβολῇ τοῦ εἰς τὸ ἐδάφιον (1) προνοούμενου ποσοῦ ἢ ἀρμοδιὰ ἀρχὴ ἐκδίδει πρὸς τὸν καταβαλλόντα ἀπόδειξιν τῆς τοιαύτης καταβολῆς κατὰ τὸν καθωρισμένον τύπον.

(4) Ἐπὶ τῇ ἐξωδίκῳ ρυθμίσει τοῦ ἀδικήματος, τῇ καταβολῇ τοῦ εἰς τὸ ἐδάφιον (1) προνοούμενου ποσοῦ καὶ τῇ ἐκδόσει τῆς σχετικῆς

ἀποδείξεως δυνάμει τοῦ ἐδαφίου (3) οὐδεμία περαιτέρω διαδικασία χωρεῖ διὰ τὸ ἀδίκημα τοῦτο καὶ ἡ ἐπὶ Δικαστηρίου προσαγωγή τῆς ἐν τῷ ἐδαφίῳ (3) ἀναφερομένης ἀποδείξεως ἀποτελεῖ πλήρη ἀπόδειξιν τῶν ἐν τῇ ἀποδείξει ταύτης ἀναφερομένων γεγονότων καὶ ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἀπαλλαγὴν τοῦ κατηγορουμένου.

Κατάργησις.
28 τοῦ 1966.

10. Διὰ τοῦ παρόντος Νόμου καταργεῖται ὁ περὶ τοῦ Διεθνoῦς Κανονισμοῦ πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσει (Κυρωτικὸς) Νόμος τοῦ 1966.

ΠΙΝΑΞ

(Ἄρθρον 2)

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

FINAL ACT

OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON REVISION OF
THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING
COLLISIONS AT SEA, 1972

1. Upon the invitation of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization a Conference was held in London from 4 October to 20 October 1972 for the purpose of revising the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960.

2. The Governments of the following States were represented by Delegations at the Conference :

Argentina	Liberia
Australia	Mexico
Belgium	Netherlands
Brazil	New Zealand
Bulgaria	Nigeria
Canada	Norway
Central African Republic	Panama
Chile	Philippines
Cuba	Poland
Denmark	Portugal
Federal Republic of Germany	Romania
Finland	South Africa
France	Spain
Ghana	Sweden
Greece	Thailand
Iceland	Union of Soviet Socialist Republics
India	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
Indonesia	United States of America
Iran	Venezuela
Ireland	Vietnam
Italy	Zaire, Republic of
Japan	
Khmer Republic	
Korea, Republic of	
Kuwait	

when they have been prepared, certified copies of the official translations of the Convention, the Regulations and Resolutions to each of the Governments invited to send Representatives to this Conference.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned have affixed their signatures to this Final Act.

DONE AT LONDON this twentieth day of October, one thousand, nine hundred and seventy-two.

(Here follow the signatures on behalf of the President and Executive Secretary of the Conference, Argentina, Australia, Belgium, Brazil, Bulgaria, Canada, Chile, Cuba, Denmark, Federal Republic of Germany, Finland, France, Ghana, Greece, Iceland, India, Indonesia, Iran, Italy, Japan, Khmer Republic, Korea, Kuwait, Liberia, Mexico, Netherlands, New Zealand, Nigeria, Norway, Panama, Philippines, Poland, Portugal, Romania, South Africa, Spain, Sweden, Thailand, Soviet Union, United Kingdom, United States of America, Venezuela, Viet-Nam).

CONVENTION ON THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

The Parties to the present Convention,

DESIRING to maintain a high level of safety at sea,

MINDFUL of the need to revise and bring up to date the International Regulations for Preventing Collisions at Sea annexed to the Final Act of the International Conference on Safety of Life at Sea, 1960,

Having CONSIDERED those Regulations in the light of developments since they were approved,

HAVE AGREED as follows :

ARTICLE I

General obligations

The Parties to the present Convention undertake to give effect to the Rules and other Annexes constituting the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (hereinafter referred to as 'the Regulations') attached hereto.

ARTICLE II

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. The present Convention shall remain open for signature until 1 June 1973 and shall thereafter remain open for accession.

2. States Members of the United Nations, or of any of the Specialized Agencies, or the International Atomic Energy Agency, or Parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to this Convention by :

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval ;
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval ; or
- (c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Inter-Governmental

Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as 'the Organization') which shall inform the Governments of States that have signed or acceded to the present Convention of the deposit of each instrument and of the date of its deposit.

ARTICLE III

Territorial application

1. The United Nations in cases where they are the administering authority for a territory or any Contracting Party responsible for the international relations of a territory may at any time by notification in writing to the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Secretary-General"), extend the application of this Convention to such a territory.

2. The present Convention shall, upon the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.

3. Any notification made in accordance with paragraph 1 of this Article may be withdrawn in respect of any territory mentioned in that notification and the extension of this Convention to that territory shall cease to apply after one year or such longer period as may be specified at the time of the withdrawal.

4. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties of the notification of any extension or withdrawal of any extension communicated under this Article.

ARTICLE IV

Entry into force

1.—(a) The present Convention shall enter into force 12 months after the date on which at least 15 States, the aggregate of whose merchant fleets constitutes not less than 65 per cent by number or by tonnage of the world fleet of vessels of 100 gross tons and over have become Parties to it, whichever is achieved first.

(b) Notwithstanding the provisions in sub-paragraph (a) of this paragraph, the present Convention shall not enter into force before 1 January, 1976.

2. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede to this Convention in accordance with Article II after the conditions prescribed in sub-paragraph 1(a) have been met and before the Convention enters into force, shall be on the date of entry into force of the Convention.

3. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede after the date on which this Convention enters into force, shall be on the date of deposit of an instrument in accordance with Article II.

4. After the date of entry into force of an amendment to this Convention in accordance with paragraph 4 of Article VI, any ratification, acceptance, approval or accession shall apply to the Convention as amended.

5. On the date of entry into force of this Convention, the Regulations replace and abrogate the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960.

6. The Secretary-General shall inform the Governments of States that have signed or acceded to this Convention of the date of its entry into force.

ARTICLE V

Revision Conference

1. A Conference for the purpose of revising this Convention or the Regulations or both may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of Contracting Parties for the purpose of revising this Convention or the Regulations or both at the request of not less than one-third of the Contracting Parties.

ARTICLE VI

Amendments to the Regulations

1. Any amendment to the Regulations proposed by a Contracting Party shall be considered in the Organization at the request of that Party.

2. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Contracting Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization. Any Contracting Party which is not a Member of the Organization shall be entitled to participate when the amendment is considered by the Assembly.

3. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for their acceptance.

4. Such an amendment shall enter into force on a date to be determined by the Assembly at the time of its adoption unless, by a prior date determined by the Assembly at the same time, more than one-third of the Contracting Parties notify the Organization of their objection to the amendment. Determination by the Assembly of the dates referred to in this paragraph shall be by a two-thirds majority of those present and voting.

5. On entry into force any amendment shall, for all Contracting Parties which have not objected to the amendment, replace and supersede any previous provision to which the amendment refers.

6. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties and Members of the Organization of any request and communication under this Article and the date on which any amendment enters into force.

ARTICLE VII

Denunciation

1. The present Convention may be denounced by a Contracting Party at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention entered into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Organization. The Secretary-General shall inform all other Contracting Parties of the receipt of the instrument of denunciation and of the date of its deposit.

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument, after its deposit.

ARTICLE VIII

Deposit and registration

1. The present Convention and the Regulations shall be deposited with the Organization, and the Secretary-General shall transmit certified true copies thereof to all Governments of States that have signed this Convention or acceded to it.

2. When the present Convention enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE IX

Languages

The present Convention is established, together with the Regulations, in a single copy in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

DONE AT LONDON this twentieth day of October, one thousand, nine hundred and seventy two.

INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING
COLLISIONS AT SEA, 1972

PART A. GENERAL

RULE 1

Application

(a) These Rules shall apply to all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels.

(b) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of special rules made by an appropriate authority for roadsteads harbours, rivers, lakes or inland waterways connected with the high seas and navigable by seagoing vessels. Such special rules shall conform as closely as possible to these Rules.

(c) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any State with respect to additional station or signal lights or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convoy, or with respect to additional station or signal lights for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional stations or signal lights or whistle signals shall, so far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light or signal authorized elsewhere under these Rules.

(d) Traffic separation schemes may be adopted by the Organization for the purpose of these Rules.

(e) Whenever the Government concerned shall have determined that a vessel of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of any of these Rules with respect to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, without interfering with the special function of the vessel, such vessel, shall comply with

such other provisions in regard to the number, position, range or are of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect to that vessel.

RULE 2

Responsibility

(a) Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

(b) In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.

RULE 3

General definitions

For the purpose of these Rules, except where the context otherwise requires :

- (a) The word "vessel" includes every description of water craft, including non-displacement craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.
- (b) The term "power-driven vessel" means any vessel propelled by machinery.
- (c) The term "sailing vessel" means any vessel under sail provided that propelling machinery, if fitted, is not being used.
- (d) The term "vessel engaged in fishing" means any vessel fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict manoeuvrability, but does not include a vessel fishing with trolling lines or other fishing apparatus which do not restrict manoeuvrability.
- (e) The word "seaplane" includes any aircraft designed to manoeuvre on the water.
- (f) The term "vessel not under command" means a vessel which through some exceptional circumstance is unable to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.
- (g) The term "vessel restricted in her ability to manoeuvre" means a vessel which from the nature of her work is restricted in her ability to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.

The following vessels shall be regarded as vessels restricted in their ability to manoeuvre :

- (i) a vessel engaged in laying, servicing or picking up a navigation mark, submarine cable or pipeline;
- (ii) a vessel engaged in dredging, surveying or underwater operations;
- (iii) a vessel engaged in replenishment or transferring persons, provisions or cargo while underway;
- (iv) a vessel engaged in the launching or recovery of aircraft;
- (v) a vessel engaged in minesweeping operations;
- (vi) a vessel engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course.

- (h) The term "vessel constrained by her draught" means a power-driven vessel which because of her draught in relation to the available depth of water is severely restricted in her ability to deviate from the course she is following.
- (i) The word "underway" means that a vessel is not at anchor, or made fast to the shore, or aground.
- (j) The words "length" and "breadth" of a vessel mean her length overall and greatest breadth.
- (k) Vessels shall be deemed to be in sight of one another only when one can be observed visually from the other.
- (l) The term "restricted visibility" means any condition in which visibility is restricted by fog, mist, falling snow, heavy rain-storms, sandstorms or any other similar causes.

PART B.—STEERING AND SAILING RULES

Section I.—Conduct of vessels in any condition of visibility

RULE 4

Application

Rules in this Section apply in any condition of visibility.

RULE 5

Look-out

Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

RULE 6

Safe speed

Every vessel shall at all times proceed at a safe speed so that she can take proper and effective action to avoid collision and be stopped within a distance appropriate to the prevailing circumstances and conditions.

In determining a safe speed the following factors shall be among those taken into account:

- (a) By all vessels :
 - (i) the state of visibility ;
 - (ii) that traffic density including concentrations of fishing vessels or any other vessels ;
 - (iii) the manoeuvrability of the vessel with special reference to stopping distance and turning ability in the prevailing conditions ;
 - (iv) at night the presence of background light such as from shore lights or from back scatter of her own lights ;
 - (v) the state of wind, sea and current, and the proximity of navigational hazards ;
 - (vi) the draught in relation to the available depth of water.
- (b) Additionally, by vessels with operational radar :
 - (i) the characteristics, efficiency and limitations of the radar equipment ;
 - (ii) any constraints imposed by the radar range scale in use ;

- (iii) the effect on radar detection of the sea state, weather and other sources of interference ;
- (iv) the possibility that small vessels, ice and other floating objects may not be detected by radar at an adequate range ;
- (v) the number, location and movement of vessels detected by radar ;
- (vi) the more exact assessment of the visibility that may be possible when radar is used to determine the range of vessels or other objects in the vicinity.

RULE 7

Risk of collision

(a) Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk shall be deemed to exist.

(b) Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long-range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.

(c) Assumptions shall not be made on the basis of scanty information, especially scanty radar information.

(d) In determining if risk of collision exists the following considerations shall be among those taken into account :

- (i) such risk shall be deemed to exist if the compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change ;
- (ii) such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range.

RULE 8

Action to avoid collision

(a) Any action taken to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.

(b) Any alteration of course and/or speed to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be large enough to be readily apparent to another vessel observing visually or by radar ; a succession of small alterations of course and/or speed should be avoided.

(c) If there is sufficient sea room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close-quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another close-quarters situation.

(d) Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to result in passing at a safe distance. The effectiveness of the action shall be carefully checked until the other vessel is finally past and clear.

(e) If necessary to avoid collision or allow more time to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take all way off by stopping or reversing her means of propulsion.

RULE 9

Narrow channels

(a) A vessel proceeding along the course of a narrow channel or fairway shall keep as near to the outer limit of the channel or fairway which lies on her starboard side as is safe and practicable.

(b) A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the passage of a vessel which can safely navigate only within a narrow channel or fairway.

(c) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any other vessel navigating within a narrow channel or fairway.

(d) A vessel shall not cross a narrow channel or fairway if such crossing impedes the passage of a vessel which can safely navigate only within such channel or fairway. The latter vessel may use the sound signal prescribed in Rule 34(d) if in doubt as to the intention of the crossing vessel.

(e)—(i) In a narrow channel or fairway when overtaking can take place only if the vessel to be overtaken has to take action to permit safe passing, the vessel intending to overtake shall indicate her intention by sounding the appropriate signal prescribed in Rule 34(c)(i). The vessel to be overtaken shall, if in agreement, sound the appropriate signal prescribed in Rule 34(c)(ii) and take steps to permit safe passing. If in doubt she may sound the signals prescribed in Rule 34(d).

(ii) This Rule does not relieve the overtaking vessel of her obligation under Rule 13.

(f) A vessel nearing a bend or an area of a narrow channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall navigate with particular alertness and caution and shall sound the appropriate signal prescribed in Rule 34(e).

(g) Any vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid anchoring in a narrow channel.

RULE 10

Traffic separation schemes

(a) This Rule applies to traffic separation schemes adopted by the Organization.

(b) A vessel using a traffic separation scheme shall :

(i) proceed in the appropriate traffic lane in the general direction of traffic flow for that lane ;

(ii) so far as practicable keep clear of a traffic separation line or separation zone ;

(iii) normally join or leave a traffic lane at the termination of the lane, but when joining or leaving from the side shall do so at as small an angle to the general direction of traffic flow as practicable.

(c) A vessel shall so far as practicable avoid crossing traffic lanes but if obliged to do so shall cross as nearly as practicable at right angles to the general direction of traffic flow.

(d) In shore, traffic zones shall not normally be used by through traffic which can safely use the appropriate traffic lane within the adjacent traffic separation scheme.

(e) A vessel, other than a crossing vessel, shall not normally enter a separation zone or cross a separation line except :

(i) in cases of emergency to avoid immediate danger ;

(ii) to engage in fishing within a separation zone.

(f) A vessel navigating in areas near the terminations of traffic separation schemes shall do so with particular caution.

(g) A vessel shall so far as practicable avoid anchoring in a traffic separation scheme or in areas near its terminations.

(h) A vessel not using a traffic separation scheme shall avoid it by as wide a margin as is practicable.

(i) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any vessel following a traffic lane.

(j) A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the safe passage of a power-driven vessel following a traffic lane.

SECTION II.—CONDUCT OF VESSELS IN SIGHT OF ONE ANOTHER

RULE 11

Application

Rules in this Section apply to vessels in sight of one another.

RULE 12

Sailing vessels

(a) When two sailing vessels are approaching one another, so as to involve risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other as follows :

- (i) when each has the wind on a different side, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other ;
- (ii) when both have the wind on the same side, the vessel which is to windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward ;
- (iii) if a vessel with the wind on the port side sees a vessel to windward and cannot determine with certainty whether the other vessel has the wind on the port or on the starboard side, she shall keep out of the way of the other.

(b) For the purposes of this Rule the windward side shall be deemed to be the side opposite to that on which the mainsail is carried or, in the case of a square-rigged vessel, the side opposite to that on which the largest fore-and-aft sail is carried.

RULE 13

Overtaking

(a) Notwithstanding anything contained in the Rules of this Section any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken.

(b) A vessel shall be deemed to be overtaking when coming up with another vessel from a direction more than 22.5 degrees abaft her beam, that is, in such a position with reference to the vessel she is overtaking, that at night she would be able to see only the sternlight of that vessel but neither of her sidelights.

(c) When a vessel is in any doubt as to whether she is overtaking another, she shall assume that this is the case and act accordingly.

(d) Any subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall not make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.

RULE 14

Head-on situation

(a) When two power-driven vessels are meeting on reciprocal or nearly reciprocal courses so as to involve risk of collision each shall alter her course to starboard so that each shall pass on the port side of the other.

(b) Such a situation shall be deemed to exist when a vessel sees the other ahead or nearly ahead and by night she could see the masthead lights of the other in a line or nearly in a line and/or both sidelights and by day she observes the corresponding aspect of the other vessel.

(c) When a vessel is in any doubt as to whether such a situation exists she shall assume that it does exist and act accordingly.

RULE 15

Crossing situation

When two power-driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit avoid crossing ahead of the other vessel.

RULE 16

Action by give-way vessel

Every vessel which is directed to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.

RULE 17

Action by stand-on vessel

(a)—(i) Where one of two vessels is to keep out of the way the other shall keep her course and speed.

(ii) The latter vessel may however take action to avoid collision by her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way is not taking appropriate action in compliance with these Rules.

(b) When, from any cause, the vessel required to keep her course and speed finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the give-way vessel alone, she shall take such action as will best aid to avoid collision.

(c) A power-driven vessel which takes action in a crossing situation in accordance with sub-paragraph (a)(ii) of this Rule to avoid collision with another power-driven vessel shall, if the circumstances of the case admit, not alter course to port for a vessel on her own port side.

(d) This Rule does not relieve the give-way vessel of her obligation to keep out of the way.

RULE 18

Responsibilities between vessels

Except where Rules 9, 10 and 13 otherwise require :

(a) A power-driven vessel underway shall keep out of the way of :

- (i) a vessel not under command ;
- (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre ;
- (iii) a vessel engaged in fishing ;
- (iv) a sailing vessel.

- (b) A sailing vessel underway shall keep out of the way of :
 - (i) a vessel not under command ;
 - (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre ;
 - (iii) a vessel engaged in fishing.
- (c) A vessel engaged in fishing when underway shall, so far as possible, keep out of the way of :
 - (i) a vessel not under command ;
 - (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre.
- (d)—(i) Any vessel other than a vessel not under command or a vessel restricted in her ability to manoeuvre shall, if the circumstances of the case admit, avoid impeding the safe passage of a vessel constrained by her draught, exhibiting the signals in Rule 28.
 - (ii) A vessel constrained by her draught shall navigate with particular caution having full regard to her special condition.
- (e) A seaplane on the water shall, in general, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation. In circumstances, however, where risk of collision exists, she shall comply with the Rules of this Part.

SECTION III.—CONDUCT OF VESSELS IN RESTRICTED VISIBILITY

RULE 19

Conduct of vessels in restricted visibility

(a) This Rule applies to vessels not in sight of one another when navigating in or near an area of restricted visibility.

(b) Every vessel shall proceed at a safe speed adapted to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility. A power-driven vessel shall have her engines ready for immediate manoeuvre.

(c) Every vessel shall have due regard to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility when complying with the Rules of Section I of this Part.

(d) A vessel which detects by radar alone the presence of another vessel shall determine if a close-quarters situation is developing and/or risk of collision exists. If so, she shall take avoiding action in ample time, provided that when such action consists of an alteration of course, so far as possible the following shall be avoided :

- (i) an alteration of course to port for a vessel forward of the beam, other than for a vessel being overtaken ;
- (ii) an alteration of course towards a vessel abeam or abaft the beam.

(e) Except where it has been determined that a risk of collision does not exist, every vessel which hears apparently forward of her beam the fog signal of another vessel, or which cannot avoid a close-quarters situation with another vessel forward of her beam, shall reduce her speed to the minimum at which she can be kept on her course. She shall, if necessary, take all her way off and in any event navigate with extreme caution until danger of collision is over.

PART C.—LIGHTS AND SHAPES

RULE 20

Application

- (a) Rules in this Part shall be complied with in all weathers.

(b) The Rules concerning lights shall be complied with from sunset to sunrise, and during such times no other lights shall be exhibited, except such lights as cannot be mistaken for the lights specified in these Rules or do not impair their visibility or distinctive character, or interfere with the keeping of a proper look-out.

(c) The lights prescribed by these Rules shall, if carried, also be exhibited from sunrise to sunset in restricted visibility and may be exhibited in all other circumstances when it is deemed necessary.

(d) The Rules concerning shapes shall be complied with by day.

(e) The lights and shapes specified in these Rules shall comply with the provisions of Annex I to these Regulations.

RULE 21

Definitions

(a) "Masthead light" means a white light placed over the fore and aft centreline of the vessel showing an unbroken light over an arc of the horizon of 225 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on either side of the vessel.

(b) "Sidelights" means a green light on the starboard side and a red light on the port side each showing an unbroken light over an arc of the horizon of 112.5 degrees and so fixed as to show the light from light ahead to 22.5 degrees abaft the beam on its respective side. In a vessel of less than 20 metres in length the sidelights may be combined in one lantern carried on the fore and aft centreline of the vessel.

(c) "Sternlight" means a white light placed as nearly as practicable at the stern showing an unbroken light over an arc of the horizon of 135 degrees and so fixed as to show the light 67.5 degrees from right aft on each side of the vessel.

(d) "Towing light" means a yellow light having the same characteristics as the "sternlight" defined in paragraph (c) of this Rule.

(e) "All round light" means a light showing an unbroken light over an arc of the horizon of 360 degrees.

(f) "Flashing light" means a light flashing at regular intervals at a frequency of 120 flashes or more per minute.

RULE 22

Visibility of lights

The lights prescribed in these Rules shall have an intensity as specified in Section 8 of Annex I to these Regulations so as to be visible at the following minimum ranges :

(a) In vessels of 50 metres or more in length :

- a masthead light, 6 miles ;
- a sidelight, 3 miles ;
- a sternlight, 3 miles ;
- a towing light, 3 miles ;
- a white, red, green or yellow all-round light, 3 miles ;

(b) In vessels of 12 metres or more in length but less than 50 metres in length :

- a masthead light, 5 miles ; except that where the length of the vessel is less than 20 metres, 3 miles ;
- a sidelight, 2 miles ;
- a sternlight, 2 miles ;

- a towing light, 2 miles ;
 - a white, red, green or yellow all - round light, 2 miles.
- (c) In vessels of less than 12 metres in length :
- a masthead light, 2 miles ;
 - a sidelight, 1 mile ;
 - a sternlight, 2 miles ;
 - a towing light, 2 miles ;
 - a white, red, green or yellow all - round light, 2 miles.

RULE 23

Power - driven vessels underway

- (a) A power-driven vessel underway shall exhibit :
- (i) a masthead light forward ;
 - (ii) a second masthead light abaft of and higher than the forward one ;
except that a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such light but may do so ;
 - (iii) sidelights ;
 - (iv) a sternlight.
- (b) An air-cushion vessel when operating in the non-displacement mode shall, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit an all-round flashing yellow light.
- (c) A power-driven vessel of less than 7 metres in length and whose maximum speed does not exceed 7 knots may, in lieu of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit an all-round white light. Such vessel shall, if practicable, also exhibit sidelights.

RULE 24

Towing and pushing

- (a) A power-driven vessel when towing shall exhibit :
- (i) instead of the light prescribed in Rule 23(a)(i), two masthead lights forward in a vertical line. When the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the after end of the tow exceeds 200 metres, three such lights in a vertical line ;
 - (ii) sidelights ;
 - (iii) a sternlight ;
 - (iv) a towing light in a vertical line above the sternlight ;
 - (v) when the length of the tow exceeds 200 metres, a diamond shape where it can best be seen.
- (b) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and exhibit the lights prescribed in Rule 23.
- (c) A power-driven vessel when pushing ahead or towing alongside, except in the case of a composite unit, shall exhibit :
- (i) instead of the light prescribed in Rule 23(a)(i), two masthead lights forward in a vertical line ;
 - (ii) sidelights ;
 - (iii) a sternlight.
- (d) A power-driven vessel to which paragraphs (a) and (c) of this Rule apply shall also comply with Rule 23(a)(ii).

(e) A vessel or object being towed shall exhibit :

- (i) sidelights ;
- (ii) a sternlight ;
- (iii) when the length of the tow exceeds 200 metres, a diamond shape where it can best be seen.

(f) Provided that any number of vessels being towed alongside or pushed in a group shall be lighted as one vessel.

- (i) a vessel being pushed ahead, not being part of a composite unit, shall exhibit at the forward end, sidelights ;
- (ii) a vessel being towed alongside shall exhibit a sternlight and at the forward end sidelights.

(g) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel or object being towed to exhibit the lights prescribed in paragraph (e) of this Rule, all possible measures shall be taken to light the vessel or object towed or at least to indicate the presence of the unlighted vessel or object.

RULE 25

Sailing vessels underway and vessels under oars

(a) A sailing vessel underway shall exhibit :

- (i) sidelights ;
- (ii) a sternlight.

(b) In a sailing vessel of less than 12 metres in length the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule may be combined in one lantern carried at or near the top of the mast where it can best be seen.

(c) A sailing vessel underway may, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit at or near the top of the mast, where they can best be seen, two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower green, but these lights shall not be exhibited in conjunction with the combined lantern permitted by paragraph (b) of this Rule.

(d) (i) A sailing vessel of less than 7 metres in length shall, if practicable, exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

(ii) A vessel under oars may exhibit the lights prescribed in this Rule for sailing vessels, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

(e) A vessel proceeding under sail when also being propelled by machinery shall exhibit forward where it can best be seen a conical shape, apex downwards.

RULE 26

Fishing vessels

(a) A vessel engaged in fishing, whether underway or at anchor, shall exhibit only the lights and shapes prescribed in this Rule.

(b) A vessel when engaged in trawling, by which is meant the dragging through the water of a dredge net or other apparatus used as a fishing appliance, shall exhibit :

- (i) two all-round lights in a vertical line, the upper being green and the lower white, or a shape consisting of two cones with

their apexes together in a vertical line one above the other ; a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket ;

- (ii) a masthead light abaft of and higher than the all-round green light ; a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such a light but may do so ;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.
- (c) A vessel engaged in fishing, other than trawling, shall exhibit :
- (i) two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower white, or a shape consisting of two cones with apexes together in a vertical line one above the other ; a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket ;
 - (ii) when there is outlying gear extending more than 150 metres horizontally from the vessel, an all-round white light or a cone apex upwards in the direction of the gear ;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

(d) A vessel engaged in fishing in close proximity to other vessels engaged in fishing may exhibit the additional signals described in Annex II to these Regulations.

(e) A vessel when not engaged in fishing shall not exhibit the lights or shapes prescribed in this Rule, but only those prescribed for a vessel of her length.

RULE 27

Vessels not under command or restricted in their ability to manoeuvre

- (a) A vessel not under command shall exhibit :
- (i) two all-round red lights in a vertical line where they can best be seen ;
 - (ii) two balls or similar shapes in a vertical line where they can best be seen ;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph, sidelights and a sternlight.
- (b) A vessel restricted in her ability to manoeuvre, except a vessel engaged in minesweeping operations, shall exhibit :
- (i) three all-round lights in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these lights shall be red and the middle light shall be white ;
 - (ii) three shapes in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these shapes shall be balls and the middle one a diamond ;
 - (iii) when making way through the water, masthead lights, sidelights and a sternlight, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (i) ;
 - (iv) when at anchor, in addition to the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (i) and (ii), the light, lights or shape prescribed in sub-paragraph (b) (i) and (ii) of this Rule, exhibit the lights or shape prescribed in Rule 24(a).

(c) A vessel engaged in a towing operation such as renders her unable to deviate from her course shall, in addition to the lights or shapes prescribed in Rule 24(a).

(d) A vessel engaged in dredging or underwater operations, when restricted in her ability to manoeuvre, shall exhibit the lights and shapes prescribed in paragraph (b) of this Rule and shall in addition, when an obstruction exists, exhibit :

- (i) two all-round red lights or two balls in a vertical line to indicate the side on which the obstruction exists ;
- (ii) two all-round green lights or two diamonds in a vertical line to indicate the side on which another vessel may pass ;
- (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, masthead lights, sidelights and a sternlight ;
- (iv) a vessel to which this paragraph applies when at anchor shall exhibit the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (i) and (ii) instead of the lights or shape prescribed in Rule 30.

(e) Whenever the size of a vessel engaged in diving operations makes it impracticable to exhibit the shapes prescribed in paragraph (d) of this Rule, a rigid replica of the International Code flag "A" not less than 1 metre in height shall be exhibited. Measures shall be taken to ensure all-round visibility.

(f) A vessel engaged in minesweeping operations shall, in addition to the lights prescribed for a power-driven vessel in Rule 23, exhibit three all-round green lights or three balls. One of these lights or shapes shall be exhibited at or near the foremast head and one at each end of the fore yard. These lights or shapes indicate that it is dangerous for another vessel to approach closer than 1,000 metres astern or 500 metres on either side of the minesweeper.

(g) Vessels of less than 7 metres in length shall not be required to exhibit the lights prescribed in this Rule.

(h) The signals prescribed in this Rule are not signals of vessels in distress and requiring assistance. Such signals are contained in Annex IV to these Regulations.

RULE 28

Vessels, constrained by their draught

A vessel constrained by her draught may, in addition to the lights prescribed for power-driven vessels in Rule 23, exhibit where they can best be seen three all-round red lights in a vertical line, or a cylinder.

RULE 29

Pilot vessels

(a) A vessel engaged on pilotage duty shall exhibit :

- (i) at or near the masthead, two all-round lights in a vertical line, the upper being white and the lower red ;
- (ii) when underway, in addition, sidelights and a sternlight ;
- (iii) when at anchor, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (i), the anchor light, lights or shape.

(b) A pilot vessel when not engaged on pilotage duty shall exhibit the lights or shapes prescribed for a similar vessel of her length.

RULE 30

Anchored vessels and vessels aground

- (a) A vessel at anchor shall exhibit where it can best be seen :
- (i) in the fore part, an all-round white light or one ball ;
 - (ii) at or near the stern and at a lower level than the light prescribed in sub-paragraph (i), an all-round white light.
- (b) A vessel of less than 50 metres in length may exhibit an all-round white light where it can best be seen instead of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule.
- (c) A vessel at anchor may, and a vessel of 100 metres and more in length shall, also use the available working or equivalent lights to illuminate her decks.
- (d) A vessel aground shall exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule and in addition, where they can best be seen :
- (i) two all-round red lights in a vertical line ;
 - (ii) three balls in a vertical line.
- (e) A vessel of less than 7 metres in length, when at anchor or aground, not in or near a narrow channel, fairway or anchorage, or where other vessels normally navigate, shall not be required to exhibit the lights or shapes prescribed in paragraphs (a), (b) or (d) of this Rule.

RULE 31

Seaplanes

Where it is impracticable for a seaplane to exhibit lights and shapes of the characteristics or in the positions prescribed in the Rules of this Part she shall exhibit lights and shapes as closely similar in characteristics and position as is possible.

PART D.—SOUND AND LIGHT SIGNALS

RULE 32

Definitions

- (a) The word "whistle" means any sound signalling appliance capable of producing the prescribed blasts and which complies with the specifications in Annex III to these Regulations.
- (b) The term "short blast" means a blast of about one second's duration.
- (c) The term "prolonged blast" means a blast of from four to six seconds' duration.

RULE 33

Equipment for sound signals

- (a) A vessel of 12 metres or more in length shall be provided with a whistle and a bell and a vessel of 100 metres or more in length shall, in addition, be provided with a gong, the tone and sound of which cannot be confused with that of the bell. The whistle, bell and gong shall comply with the specifications in Annex III to these Regulations. The bell or gong or both may be replaced by other equipment having the same respective sound characteristics, provided that manual sounding of the required signals shall always be possible.

(b) A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to carry the sound signalling appliances prescribed in paragraph (a) of this Rule but if she does not, she shall be provided with some other means of making an efficient sound signal.

RULE 34

Manoeuvring and warning signals

(a) When vessels are in sight of one another, a power-driven vessel underway, when manoeuvring as authorized or required by these Rules, shall indicate that manoeuvre by the following signals on her whistle:

- one short blast to mean “I am altering my course to starboard”;
- two short blasts to mean “I am altering my course to port”;
- three short blasts to mean “I am operating astern propulsion”.

(b) Any vessel may supplement the whistle signals prescribed in paragraph (a) of this Rule by light signals, repeated as appropriate, whilst the manoeuvre is being carried out:

(i) these light signals shall have the following significance:

- one flash to mean “I am altering my course to starboard”;
- two flashes to mean “I am altering my course to port”;
- three flashes to mean “I am operating astern propulsion”;

(ii) the duration of each flash shall be about one second, the interval between flashes shall be about one second, and the interval between successive signals shall be not less than ten seconds;

(iii) the light used for this signal shall, if fitted, be an all-round white light, visible at a minimum range of 5 miles, and shall comply with the provisions of Annex I.

(c) When in sight of one another in a narrow channel or fairway:

(i) a vessel intending to overtake another shall in compliance with Rule 9 (e) (i) indicate her intention by the following signals on her whistle:

- two prolonged blasts followed by one short blast to mean “I intend to overtake you on your starboard side”;
- two prolonged blasts followed by two short blasts to mean “I intend to overtake you on your port side”.

(ii) the vessel about to be overtaken when acting in accordance with Rule 9(e)(i) shall indicate her agreement by the following signal on her whistle:

- one prolonged, one short, one prolonged and one short blast, in that order.

(d) When vessels in sight of one another are approaching each other and from any cause either vessel fails to understand the intentions or actions of the other, or is in doubt whether sufficient action is being taken by the other to avoid collision, the vessel in doubt shall immediately indicate such doubt by giving at least five short and rapid blasts on the whistle. Such signal may be supplemented by a light signal of at least five short and rapid flashes.

(e) A vessel nearing a bend or an area of a channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction

shall sound one prolonged blast. Such signal shall be answered with a prolonged blast by any approaching vessel that may be within hearing around the bend or behind the intervening obstruction.

(f) If whistles are fitted on a vessel at a distance apart of more than 100 metres, one whistle only shall be used for giving manoeuvring and warning signals.

RULE 35

Sound signals in restricted visibility

In or near an area of restricted visibility, whether by day or night, the signals prescribed in this Rule shall be used as follows :

- (a) A power-driven vessel making way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes one prolonged blast.
- (b) A power-driven vessel underway but stopped and making no way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes two prolonged blasts in succession with an interval of about 2 seconds between them.
- (c) A vessel not under command, a vessel restricted in her ability to manoeuvre, a vessel constrained by her draught, a sailing vessel, a vessel engaged in fishing and a vessel engaged in towing or pushing another vessel shall, instead of the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule, sound at intervals of not more than 2 minutes three blasts in succession, namely one prolonged followed by two short blasts.
- (d) A vessel towed or if more than one vessel is towed the last vessel of the two, if manned, shall at intervals of not more than 2 minutes sound four blasts in succession, namely one prolonged followed by three short blasts. When practicable, this signal shall be made immediately after the signal made by the towing vessel.
- (e) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and shall give the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule.
- (f) A vessel at anchor shall at intervals of not more than one minute ring the bell rapidly for about 5 seconds. In a vessel of 100 metres or more in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel and immediately after the ringing of the bell the gong shall be sounded rapidly for about 5 seconds in the after part of the vessel. A vessel at anchor may in addition sound three blasts in succession, namely one short, one prolonged and one short blast to give warning of her position and of the possibility of collision to an approaching vessel.
- (g) A vessel aground shall give the bell signal and if required the gong signal prescribed in paragraph (f) of this Rule and shall, in addition, give three separate and distinct strokes on the bell immediately before and after the rapid ringing of the bell. A vessel aground may in addition sound an appropriate whistle signal.

- (h) A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to give the above-mentioned signals but, if she does not, shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.
- (i) A pilot vessel when engaged on pilotage duty may in addition to the signals prescribed in paragraphs (a), (b) or (f) of this Rule sound an identity signal consisting of four short blasts.

RULE 36

Signals to attract attention

If necessary, to attract the attention of another vessel, any vessel may make light or sound signals that cannot be mistaken for any signal authorized elsewhere in these Rules, or may direct the beam of her searchlight in the direction of the danger, in such a way as not to embarrass any vessel.

RULE 37

Distress signals

When a vessel is in distress and requires assistance she shall use or exhibit the signals prescribed in Annex IV to these Regulations.

PART E. EXEMPTIONS

RULE 38

Exemptions

Any vessel (or class of vessels) provided that she complies with the requirements of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960, the keel of which is laid or which is at a corresponding stage of construction before the entry into force of these Regulations may be exempted from compliance therewith as follows:

- (a) The installation of lights with ranges prescribed in Rule 22, until four years after the date of entry into force of these Regulations.
- (b) The installation of lights with colour specifications as prescribed in Section 7 of Annex I to these Regulations, until four years after the date of entry into force of these Regulations.
- (c) The repositioning of lights as a result of conversion from Imperial to metric units and rounding off measurement figures, permanent exemption.
- (d) (i) The repositioning of masthead lights on vessels of less than 150 metres in length, resulting from the prescriptions of Section 3 (a) of Annex I, permanent exemption.
(ii) The repositioning of masthead lights on vessels of 150 metres or more in length, resulting from the prescriptions of Section 3 (a) of Annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- (e) The repositioning of masthead lights resulting from the prescriptions of Section 2 (b) of Annex I, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- (f) The repositioning of sidelights resulting from the prescriptions of Section 2 (g) and 3 (b) of Annex I, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

- (g) The requirements for sound signal appliances prescribed in Annex III, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

ANNEX I

Positioning and technical details of lights and shapes

1. Definition :

The term "height above the hull" means height above the uppermost continuous deck.

2. Vertical positioning and spacing of lights :

(a) On a power-driven vessel of 20 metres or more in length the masthead lights shall be placed as follows :

- (i) the forward masthead light, or if only one masthead light is carried, then that light, at a height above the hull of not less than 6 metres, and, if the breadth of the vessel exceeds 6 metres, then at a height above the hull not less than such breadth, so however that the light need not be placed at a greater height above the hull than 12 metres ;
- (ii) when two masthead lights are carried the after one shall be at least 4, 5 metres vertically higher than the forward one.

(b) The vertical separation of masthead lights of power-driven vessels shall be such that in all normal conditions of trim the after light will be seen over and separate from the forward light at a distance of 1,000 metres from the stern when viewed from sea level.

(c) The masthead light of a power-driven vessel of 12 metres but less than 20 metres in length shall be placed at a height above the gunwale of not less than 2,5 metres.

(d) A power-driven vessel of less than 12 metres in length may carry the uppermost light at a height of less than 2,5 metres above the gunwale. When however a masthead light is carried in addition to sidelights and a sternlight, then such masthead light shall be carried at least 1 metre higher than the sidelights.

(e) One of the two or three masthead lights prescribed for a power-driven vessel when engaged in towing or pushing another vessel shall be placed in the same position as the forward masthead light of a power-driven vessel.

(f) In all circumstances the masthead light or lights shall be so placed as to be above and clear of all other lights and obstructions.

(g) The sidelights of a power-driven vessel shall be placed at a height above the hull not greater than three-quarters of that of the forward masthead light. They shall not be so low as to be interfered with by deck lights.

(h) The sidelights, if in a combined lantern and carried on a power-driven vessel of less than 20 metres in length, shall be placed not less than 1 metre below the masthead light.

(i) When the Rules prescribe two or three lights to be carried in a vertical line, they shall be spaced as follows :

- (i) on a vessel of 20 metres in length or more such lights shall be spaced not less than 2 metres apart, and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, not be less than 4 metres above the hull ;

(ii) on a vessel of less than 20 metres in length such lights shall be spaced not less than 1 metre apart and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, not be less than 2 metres above the gunwale ;

(iii) when three lights are carried they shall be equally spaced.

(j) The lower of the two all-round lights prescribed for a fishing vessel when engaged in fishing shall be at a height above the sidelights not less than twice the distance between the two vertical lights.

(k) The forward anchor light, when two are carried, shall not be less than 4,5 metres above the after one. On a vessel of 50 metres or more in length this forward anchor light shall not be less than 6 metres above the hull.

3. Horizontal positioning and spacing of lights :

(a) When two masthead lights are prescribed for a power-driven vessel, the horizontal distance between them shall not be less than one-half of the length of the vessel but need not be more than 100 metres. The forward light shall be placed not more than one-quarter of the length of the vessel from the stem.

(b) On a vessel of 20 metres or more in length the sidelights shall not be placed in front of the forward masthead lights. They shall be placed at or near the side of the vessel.

4. Details of location of direction-indicating lights for fishing vessels, dredgers and vessels engaged in underwater operations :

(a) The light indicating the direction of the outlying gear from a vessel engaged in fishing as prescribed in Rule 26 (c) (ii) shall be placed at a horizontal distance of not less than 2 metres and not more than 6 metres away from the two all-round red and white lights.

This light shall be placed not higher than the all-round white light prescribed in Rule 26 (c) (i) and not lower than the sidelights.

(b) The lights and shapes on a vessel engaged in dredging or underwater operations to indicate the obstructed side and/or the side on which it is safe to pass, as prescribed in Rule 27 (d) (i) and (ii), shall be placed at the maximum practical horizontal distance, but in no case less than 2 metres, from the lights or shapes prescribed in Rule 27(b)(i) and (ii). In no case shall the upper of these lights or shapes be at a greater height than the lower of the three lights or shapes prescribed in Rule 27 (b) (i) and (ii).

5. Screens for sidelights :

The sidelights shall be fitted with inboard screens painted matt black, and meeting the requirements of Section 9 of this Annex. With a combined lantern, using a single vertical filament and a very narrow division between the green and red sections, external screens need not be fitted.

6. Shapes :

(a) Shapes shall be black and of the following sizes :

- (i) a ball shall have a diameter of not less than 0,6 metre ;
- (ii) a cone shall have a base diameter of not less than 0,6 metre and a height equal to its diameter ;
- (iii) a cylinder shall have a diameter of at least 0,6 metre and a height of twice its diameter ;
- (iv) a diamond shape shall consist of two cones as defined in (ii) above having a common base.

(b) The vertical distance between shapes shall be at least 1,5 metre.

(c) In a vessel of less than 20 metres in length shapes of lesser dimensions but commensurate with the size of the vessel may be used and the distance apart may be correspondingly reduced.

7. Colour specification of lights :

The chromaticity of all navigation lights shall conform to the following standards, which lie within the boundaries of the area of the diagram specified for each colour by the International Commission on Illumination (CIE).

The boundaries of the area for each colour are given by indicating the corner co-ordinates, which are as follows :

(i) White						
x	0.525	0.525	0.452	0.310	0.310	0.443
y	0.382	0.440	0.440	0.348	0.283	0.382
(ii) Green						
x	0.028	0.009	0.300	0.203		
y	0.385	0.723	0.511	0.356		
(iii) Red						
x	0.680	0.660	0.735	0.721		
y	0.320	0.320	0.265	0.259		
(iv) Yellow						
x	0.612	0.618	0.575	0.575		
y	0.382	0.382	0.425	0.406		

8. Intensity of lights :

(a) The minimum luminous intensity of lights shall be calculated by using the formula :

$$I = 3.43 \times 10^6 \times T^2 \times D^{-7} \times K$$

where I is luminous intensity in candelas under service conditions.

T is threshold factor 2×10^{-7} lux

D is range of visibility (luminous range) of the light in nautical miles

K is atmospheric transmissivity

For prescribed lights the value of K shall be 0.8, corresponding to a meteorological visibility of approximately 13 nautical miles.

(b) A selection of figures derived from the formula is given in the following table :

Range of visibility (luminous range) of light in nautical miles D	Luminous intensity of light in candelas for K = 0.8 I
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

Note : The maximum luminous intensity of navigation lights should be limited to avoid undue glare.

9. Horizontal sectors :

(a) (i) In the forward direction, sidelights as fitted on the vessel must show the minimum required intensities. The intensities must decrease to reach practical cut-off between 1 degree and 3 degrees outside the prescribed sectors.

(ii) For sternlights and masthead lights and at 22.5 degrees abaft the beam for sidelights, the minimum required intensities shall be maintained over the arc of the horizon up to 5 degrees within the limits of the sectors prescribed in Rule 21. From 5 degrees within the prescribed sectors the intensity may decrease by 50 per cent up to the prescribed limits : it shall decrease steadily to reach practical cut-off at not more than 5 degrees outside the prescribed limits.

(b) All-round lights shall be so located as not to be obscured by masts, topmasts or structures within angular sectors of more than 6 degrees, except anchor lights, which need not be placed at an impracticable height above the hull.

10. Vertical sectors :

(a) The vertical sectors of electric lights, with the exception of lights on sailing vessels, shall ensure that :

- (i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;
- (ii) at least 60 per cent of the required minimum intensity is maintained from 7,5 degrees above to 7,5 degrees below the horizontal.

(b) In the case of sailing vessels the vertical sectors of electric lights shall ensure that :

- (i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;
- (ii) at least 50 per cent of the required minimum intensity is maintained from 25 degrees above to 25 degrees below the horizontal.

(c) In the case of lights, other than electric, these specifications shall be met as closely as possible.

11. Intensity of non-electric lights :

Non-electric lights shall so far as practicable comply with the minimum intensities, as specified in the Table given in Section 8 of this Annex.

12. Manoeuvring light :

Notwithstanding the provisions of paragraph 2(f) of this Annex the manoeuvring light described in Rule 34(b) shall be placed in the same fore and aft vertical plane as the masthead light or lights and, where practicable, at a minimum height of 2 metres vertically above the forward masthead light, provided that it shall be carried not less than 2 metres vertically above or below the after masthead light. On a vessel where only one masthead light is carried the manoeuvring light, if fitted, shall be carried where it can best be seen, not less than 2 metres vertically apart from the masthead light.

13. Approval :

The construction of lanterns and shapes and the installation of lanterns on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State where the vessel is registered.

Additional

1. General :

The lights mentioned 26(d), be placed where 0.9 metre apart but at 26(b) (i) and (c) (i). T at a distance of at least prescribed by these Ru

2. Signals for trawlers

(a) Vessels when en pelagic gear, may exhib

N. 18/80

A whistle fitted in a vessel of a length of 200 metres or more. The intensity of the whistle shall be such that the sound pressure level in at least one of the frequencies 180—700 Hz shall be not less than the appropriate figure given in table 1.

Length of vessel
in metres

200 or more

75 but less than 200

20 but less than 75

Less than 20

is likely to have a zone of greatly reduced signal level, it is recommended that a combined whistle system be fitted so as to overcome this reduction. For the purposes of the Rules a combined whistle system is to be regarded as a single whistle. The whistles of a combined system shall be located at a distance apart of not more than 100 metres and arranged to be sounded simultaneously. The frequency of any one whistle shall differ from those of the others by at least 10 Hz.

2. Bell or gong :

(a) Intensity of signal :

A bell or gong, or other device having similar sound characteristics shall produce a sound pressure level of not less than 110 dB at 1 metre.

(b) Construction :

Bells and gongs shall be made of corrosion-resistant material and designed to give a clear tone. The diameter of the mouth of the bell shall be not less than 300 mm. for vessels of more than 20 metres in length and shall be not less than 200 mm. for vessels of 12 to 20 metres in length. Where practicable, a power-driven bell striker is recommended to ensure constant force but manual operation shall be possible. The mass of the striker shall be not less than 3 per cent of the mass of the bell.

200 mm. for vessels of 12 to 20 metres in length. Where practicable, a power-driven bell striker is recommended to ensure constant force but manual operation shall be possible. The mass of the striker shall be not less than 3 per cent of the mass of the bell.

3. Approval :

The construction of sound signal appliances, their performance and their installation on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State where the vessel is registered.

ANNEX IV

Distress signals

1. The following signals used or exhibited either together or separately, indicate distress and need of assistance :

- (a) a gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute;
- (b) a continuous sounding with any fog-signalling apparatus;
- (c) rockets or shells, throwing red stars fired one at a time at short intervals;
- (d) a signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group . . . - - - . . . (SOS) in the Morse Code;
- (e) a signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word "Mayday";
- (f) the International Code Signal of distress indicated by N.C.;
- (g) a signal consisting of a square flag having above or below it a ball or anything resembling a ball;
- (h) flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel, etc.);
- (i) a rocket parachute flare or a hand flare showing a red light;
- (j) a smoke signal giving off orange-coloured smoke;

- (k) slowly and repeatedly raising and lowering arms outstretched to each side;
- (l) the radiotelegraph alarm signal;
- (m) the radiotelephone alarm signal;
- (n) signals transmitted by emergency position-indicating radio beacons.

2. The use of exhibition of any of the foregoing signals except for the purpose of indicating distress and need of assistance and the use of other signals which may be confused with any of the above signals is prohibited.

3. Attention is drawn to the relevant sections of the International Code of Signals, the Merchant Ship Search and Rescue Manual and the following signals:

- (a) a piece of orange-coloured canvas with either a black square and circle or other appropriate symbol (for identification from the air);
- (b) a dye marker.

Attachment 2

RESOLUTION I

The Conference,

RECOGNIZING the need for participation by all Contracting Parties to the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, in the process of amending that Convention.

PARTICULARLY RECOGNIZING the need for participation in that process by Contracting Parties which are not Members of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization when consideration of amendments is undertaken by the Assembly of the Organization.

CONSIDERING that provision can be made by the Organization for such participation by States which are not Members of the Organization.

RESOLVES to recommend that the Assembly provide for participation with the right to vote by all Contracting Parties to the Convention including those which are not Members of the Organization whenever matters concerning amendment of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, are under consideration in the Assembly of the Organization.

Attachment 3

RESOLUTION II

The Conference,

MINDFUL of the need for early entry into force of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.

RESOLVES to recommend that those States which contemplate becoming Parties to the Convention:

- (1) deposit their instruments of ratification, approval, acceptance or accession at as early a date as possible;
- (2) if they have not deposited such instruments before 31 December 1973, give the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization by not later than that date an indication of the period within which they expect to be able to do so.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ ΜΕΡΟΣ

ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΣ
 ΠΡΟΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΙΝ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ
 ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1972

1. Τῇ προσκλήσει τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὄργανοιο συνεικλήθη Διάσκεψις ἐν Λονδίῳ ἀπὸ τῆς 4ης Ὀκτωβρίου μέχρι τῆς 20ῆς Ὀκτωβρίου, 1972, πρὸς τὸν σκοπὸν ἀναθεώρησης τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ, 1960.

2. Αἱ Κυβερνήσεις τῶν κάτωθι Κρατῶν ἀντεπροσωπεύθησαν ἐν τῇ Διασκέψει δι' Ἀντιπροσωπειῶν:

Ἀργεντινὴ	Κουβέιτ
Αὐστραλία	Λιθερία
Βέλγιον	Μεξικὸν
Βραζιλία	Κάτω Χῶραι
Βουλγαρία	Νέα Ζηλανδία
Καναδάς	Νιγηρία
Κεντρικὴ Ἀφρικανικὴ Δημοκρατία	Νορβηγία
Χιλὴ	Παναμᾶς
Κούβα	Φιλιππίνες
Δανία	Πολωνία
Ὁμοσπονδιακὴ Δημοκρατία τῆς Γερμανίας	Πορτογαλία
Φινλανδία	Ρουμανία
Γαλλία	Νότιος Ἀφρική
Γκάνα	Ἰσπανία
Ἑλλάς	Σουηδία
Ἰσλανδία	Ταϊλάνδη
Ἰνδία	Ἐνωσίς Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν
Ἰνδουησία	Ἡνωμένον Βασίλειον τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας
Ἰράν	Ἡνωμένα Πολιτεία τῆς Ἀμερικῆς
Ἰρλανδία	Βενεζουέλα
Ἰταλία	Βιετνάμ
Ἰαπωνία	Δημοκρατία τοῦ Ζαΐρ
Δημοκρατία τοῦ Κεμὲρ	
Δημοκρατία Κορέας	

3. Αἱ Κυβερνήσεις τῶν κάτωθι Κρατῶν ἀντεπροσωπεύθησαν ἐν τῇ Διασκέψει διὰ Παρατηρητῶν :

Ἰράκ
Λίβανος
Ἀραβικὴ Δημοκρατία τῆς Λιβύης
Πακιστάν
Ἑλβετία
Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Χόγκ-Κόγκ ἀπέστειλεν ἐπίσης Παρατηρητὴν.

4. Οἱ κάτωθι διακυβερνητικοὶ ὄργανοιομοὶ ἀπέστειλαν ἐκπροσώπους εἰς τὴν Διάσκεψιν :

Ἡνωμένα Ἔθνη
Ὀικονομικὴ Ἐπιτροπὴ διὰ τὴν Ἑὺρώπην (E.C.E.)
Διεθνὴς Ὄργανοιομός Πολιτικῆς Ἀεροπορίας (ICAO)

5. Οί κάτωθι μὴ διακυβερ-
σκέψει ὑπὸ Παρατηρητῶν

Διεθνῆς Ἑνωσις Φ

Διεθνῆς Συναμοσπ

Διεθνὲς Ναυτικὸν

Διεθνῆς Ἑνωσις Π

Διεθνὲς Ναυτικὸν

Διαρκῆς Διεθνῆς

6. Ἡ Διάσκεψις ἐξέλεξε
προσωπείας τῆς Νορβηγίας

7. Ὁ Πλοίαρχος F. P.
νίας), ὁ Πλοίαρχος A. J.

ALVAREZ (Ἀργεντινή),

Πλοίαρχος W. VALKEN

—Προτάσεις και σχόλια, περιλαμβανούσας και τροποποιήσεις εις τὰ ὑπερθεν μνημονευόμενα κείμενα, ὑποβλήθεισας εις τὴν Διάσκεψιν ὑπὸ ἐνδιαφερομένων κυβερνήσεων καὶ ὀργανισμῶν.

11. Ὡς ἀποτέλεσμα τῶν διαβουλεύσεων τῆς, ὡς αὐταὶ περιέχονται εις τὰ πρακτικὰ τῶν συνόδων τῆς ὀλομελείας καὶ εις τὰ πρακτικὰ καὶ τὰς ἐκθέσεις τῶν ἀντιστοίχων Ἐπιτροπῶν, ἡ Διάσκεψις υἱοθέτησε καὶ ἤνοιξε πρὸς ὑπογραφήν καὶ προσχώρησιν:

ΤΗΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ
ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣῃ, 1972

εἰς ἣν προσαρτῶνται οἱ Κανόνες καὶ λοιπὰ Παραρτήματα, τὰ ὁποῖα συνθέτουν τοὺς Διεθνεῖς Κανονισμοὺς πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ, 1972.

Ἡ Σύμβασις καὶ οἱ Κανονισμοὶ συνιστοῦν τὸ Προσάρτημα 1 τῆς παρούσης Τελικῆς Πράξεως.

12. Ἡ Διάσκεψις υἱοθέτησεν ἐπίσης Ψηφίσματα ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν θεμάτων:

—συμμετοχῆς εις τὴν Συνέλευσιν τοῦ Ὄργανισμοῦ, μετὰ δικαιώματος ψήφου, ἀπάντων τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν, ὅποτεδήποτε πρόκειται νὰ ἐξετασθοῦν τροποποιήσεις εις τοὺς Κανονισμοὺς (Ψήφισμα I),

—ταχείας καταθέσεως τῶν ἐγγράφων ἐπικυρώσεως, ἐγκρίσεως, ἀποδοχῆς ἢ προσχωρήσεως (Ψήφισμα II),

τὰ κείμενα τῶν ὁποίων ἐπισυνάπτονται τῇ παρούσῃ Τελικῇ Πράξει ὡς Προσαρτήματα 2 καὶ 3.

13. Τὸ κείμενον τῆς παρούσης Τελικῆς Πράξεως, ἐν ἐνὶ πρωτοτύπῳ ἀντιτύπῳ εις τὴν Ἀγγλικήν, Γαλλικὴν, Ρωσικὴν καὶ Ἰσπανικὴν γλῶσσας, ὁμοῦ μετὰ κειμένων τῆς Συμβάσεως περὶ τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεως ἐν Θαλάσσῃ, 1972, καὶ τῶν ταύτῃ προσηρητημένων Κανονισμῶν καὶ Ψηφισμάτων τῆς Διασκέψεως, τὰ ὁποῖα εἶναι εις τὴν Ἀγγλικὴν καὶ Γαλλικὴν, θὰ κατατεθοῦν εις τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτιλιακὸν Συμβουλευτικὸν Ὄργανισμὸν. Ἐπίσημοι μεταφράσεις τῶν προσηρητημένων Συμβάσεων, Κανονισμῶν καὶ Ψηφισμάτων θὰ ἐτοιμασθῶσιν εις τὴν Ρωσικὴν καὶ Ἰσπανικὴν γλῶσσας καὶ θὰ κατατεθῶσιν ὁμοῦ μετὰ τῆς παρούσης Τελικῆς Πράξεως.

14. Ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὄργανισμοῦ θ' ἀποστείλῃ, ἐπικεκυρωμένον ἀντίγραφον τῆς παρούσης Τελικῆς Πράξεως καὶ, ὅταν ἐτοιμασθῶσιν, καὶ ἐπικεκυρωμένα ἀντίγραφα τῶν ἐπισημῶν μεταφράσεων Συμβάσεως, Κανονισμῶν καὶ Ψηφισμάτων εις ἑκάστην τῶν προσκληθεισῶν ὅπως ἀποστέλλουν Ἀντιπροσώπους εις τὴν παρούσαν Διάσκεψιν Κυβερνήσεων.

ΕἰΣ ΠΙΣΤΩΣΙΝ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ οἱ ὑπογεγραμμένοι ἔθεσαν τὰς ὑπογραφὰς των εις τὴν παρούσαν Τελικὴν Πράξιν.

ΕΓΕΝΕΤΟ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝῳ τὴν εἰκοστὴν ἡμέραν τοῦ Ὀκτωβρίου τοῦ χιλιοστοῦ ἐννεακοσιοστοῦ ἑβδομηκοστοῦ δευτέρου ἔτους.

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ
ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣῃ, 1972

Τὰ Συμβαλλόμενα εις τὴν παρούσαν Σύμβασιν Μέρη,

ΕΠΙΘΥΜΟΥΝΤΑ νὰ διατηρήσουν ὑψηλὸν ἐπίπεδον ἀσφαλείας ἐν θαλάσσῃ,

ΕΝ ΕΠΙΓΝΩΣΕΙ τής ανάγκης αναθεώρησης και έκσυγχρονισμού τών Διεθνών Κανονισμών πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσει τών προσηρημένων εἰς τὴν Τελικὴν Πράξιν τής Διεθνούς Διασκέψεως περὶ Ἀσφαλείας τής Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει 1960,

ΜΕΤΑ ΘΕΩΡΗΣΙΝ τών Κανονισμῶν τούτων ὑπὸ τὸ φῶς τών ἐξελίξεων, ἀφ' ἧς ἐνεκρίθησαν οὗτοι,

ΣΥΝΕΦΩΝΗΣΑΝ ὡς ἔπεται :

ΑΡΘΡΟΝ I

Γενικαὶ ὑποχρεώσεις

Τὰ Μέρη τής παρούσης Συμβάσεως ἀναλαμβάνουν νὰ θέσουν εἰς ἐφαρμογὴν τοὺς Κανόνες καὶ λοιπὰ Παραρτήματα, τοὺς συνιστῶντας τοὺς Διεθνεῖς Κανονισμοὺς πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσει, 1972, (ἀναφερομένους ἐφεξῆς ὡς «Κανονισμούς»), τοὺς ὧδε προσηρημένους.

ΑΡΘΡΟΝ II

Ὑπογραφή, Ἐπικύρωσις, Ἀποδοχή, Ἐγκρίσις καὶ Προσχώρησις

1. Ἡ παρούσα Σύμβασις θὰ παραμείνῃ ἀνοικτὴ πρὸς ὑπογραφήν μέχρι τῆς 1ῆς Ἰουνίου 1973, ἔκτοτε δὲ θὰ παραμείνῃ ἀνοικτὴ πρὸς προσχώρησιν.

2. Κράτη Μέλη τών Ἠνωμένων Ἐθνῶν ἢ τινος τών Ἐξειδικευμένων Ὄργανισμῶν ἢ τής Διεθνούς Ὄργανώσεως Ἀτομικῆς Ἐνεργείας ἢ μέρη τοῦ Καταστατικοῦ τοῦ Διεθνούς Δικαστηρίου δύνανται νὰ καταστατοῦν Μέρη τής παρούσης Συμβάσεως διὰ :

- (α) τής ὑπογραφῆς ἀνευ ἐπιφυλάξεως ὡς πρὸς τὴν ἐπικύρωσιν, ἀποδοχὴν ἢ ἔγκρισιν·
- (β) τής ὑπογραφῆς ὑπὸ τὸν ὄρον τής ἐπικυρώσεως, ἀποδοχῆς, ἢ ἐγκρίσεως ἀκολουθουμένης ὑπὸ ἐπικυρώσεως, ἀποδοχῆς ἢ ἐγκρίσεως ἢ
- (γ) τής προσχωρήσεως.

3. Ἡ ἐπικύρωσις, ἀποδοχὴ, ἔγκρισις ἢ προσχώρησις θὰ πραγματοποιηθῆται διὰ τῆς πρὸς τοῦτο καταθέσεως σχετικοῦ ἐγγράφου εἰς τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτιλιακὸν Συμβουλευτικὸν Ὄργανισμὸν (ἐφεξῆς καλούμενον «Ὄργανισμὸν»), ὅστις θὰ πληροφωρῆ τὰς Κυβερνήσεις τών Κρατῶν, τὰ ὅποια ἔχουν ὑπογράψῃ ἢ προσχωρήσῃ εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν, περὶ τῆς καταθέσεως ἑνὸς ἐκάστου τοιοῦτου ἐγγράφου, ὡς καὶ περὶ τῆς ἡμερομηνίας καταθέσεώς του.

ΑΡΘΡΟΝ III

Ἐδαφικὴ Ἐφαρμογὴ

1. Τὰ Ἠνωμένα Ἐθνη, εἰς ἃς περιπτώσεις ἔχουν τὴν διοίκησιν ἐδάφους τινός, ἢ οἰοῦνδήποτε Συμβαλλόμενον Μέρος υπεύθυνον διὰ τὰς διεθνεῖς σχέσεις ἐδάφους τινός, δύνανται ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν, διὰ γραπτῆς δηλώσεως ἀπευθυνομένης πρὸς τὸν Γενικὸν Γραμματέα τοῦ Ὄργανισμοῦ (ἐφεξῆς ἀναφερόμενον ὡς «Γενικὸν Γραμματέα»), νὰ ἐπεκτείνουν τὴν ἐφαρμογὴν τής παρούσης Συμβάσεως εἰς τὸ τοιοῦτον ἔδαφος.

2. Ἡ παρούσα Σύμβασις θὰ ἐπεκτείνεται εἰς τὸ ἐν τῇ γραπτῇ δηλώσει κατονομαζόμενον ἔδαφος, εἴτε ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς λήψεώς της, εἴτε ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς καθοριζομένης ἐν τῇ δηλώσει.

3. Οἰαδήποτε δῆλωσις, γενομένη συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον 1 τοῦ παρόντος Ἀρθροῦ, δύνανται ν' ἀνακληθῆ καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὸ ἐν τῇ δηλώσει μνημονευόμενον ἔδαφος καὶ ἢ ἐπέκτασις τῆς παρούσης Συμβάσεως εἰς τὸ ἔδαφος τοῦτο θὰ παύσῃ μετὰ ἐν ἔτος ἢ μετὰ πᾶσαν ἄλλην μακροτέραν χρονικὴν περίοδον, ὡς δύνανται νὰ καθορίζεται κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἀνακλήσεως.

4. Ὁ Γενικός Γραμματεὺς θὰ πληροφορῆ πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Μέρη περὶ τῆς δηλώσεως οἰασδήποτε ἐπεκτάσεως ἢ περὶ τῆς ἀνακλήσεως οἰασδήποτε ἐπεκτάσεως γνωστοποιουμένης συμφώνως πρὸς τὸ παρὸν Ἄρθρον.

ΑΡΘΡΟΝ IV

Θέσις ἐν ἰσχύϊ

1.—(α) Ἡ παρούσα Σύμβασις θὰ τεθῆ ἐν ἰσχύϊ δώδεκα μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν κατὰ τὴν ὁποίαν τοῦλάχιστον 15 Κράτη, τὸ σύνολον τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν ὁποίων θὰ συνιστᾷ ποσοστὸν οὐχὶ μικρότερον τοῦ 65% κατ' ἀριθμὸν ἢ χωρητικότητα τοῦ παγκοσμίου στόλου πλοίων 100 κοχ. καὶ ἄνω, οἰονδήποτε στοιχείον ἤθελεν ἐπιτευχθῆ πρῶτον, ἤθελον καταστή Μέρη αὐτῆς.

(β): Ἀνεξαρτήτως τῶν διατάξεων τῆς ὑποπαραγράφου (α) τῆς παρούσης παραγράφου, ἡ παρούσα Σύμβασις δὲν θὰ τεθῆ ἐν ἰσχύϊ πρὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1976.

2. Ἡ ἔναρξις ἰσχύος διὰ Κράτη, τὰ ὁποῖα ἐπικυροῦν, ἀποδέχονται, ἐγκρίνουν ἢ προσχωροῦν εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν συμφώνως τῷ Ἄρθρῳ II μετὰ τὴν πλήρωσιν τῶν ἐν ὑποπαραγράφῳ 1 (α) καθοριζομένων προϋποθέσεων καὶ πρὸ τῆς ἐνάρξεως ἰσχύος τῆς Συμβάσεως, θὰ πραγματοποιηθῆ κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἐνάρξεως ἰσχύος τῆς Συμβάσεως.

3. Ἡ ἔναρξις ἰσχύος διὰ Κράτη, τὰ ὁποῖα ἐπικυροῦν, ἀποδέχονται, ἐγκρίνουν ἢ προσχωροῦν μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ παρούσα Σύμβασις θέλει τεθῆ ἐν ἰσχύϊ, θὰ πραγματοποιηθῆ κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν καταθέσεως τοῦ ἐγγράφου συμφώνως τῷ Ἄρθρῳ II.

4. Μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἐνάρξεως ἰσχύος τροποποιήσεώς τινος εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον 4 τοῦ Ἄρθρου VI οἰαδήποτε κύρωσις, ἀποδοχή, ἔγκρισις ἢ προσχώρησις θὰ ἐφαρμόζεται εἰς τὴν Σύμβασιν ὡς ἐτροποποιήθη.

5. Κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἐνάρξεως ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως, οἱ Κανονισμοὶ θ' ἀντικαταστήσουν καὶ καταργήσουν τοὺς Διεθνεῖς Κανονισμοὺς πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσει, 1960.

6. Ὁ Γενικός Γραμματεὺς θὰ πληροφορῆ τὰς Κυβερνήσεις τῶν Κρατῶν, τὰ ὁποῖα ὑπέγραψαν ἢ προσεχώρησαν εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν, περὶ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως ἰσχύος αὐτῆς.

ΑΡΘΡΟΝ V

Διάσκεψις Ἀναθεωρήσεως

1. Ὑπὸ τοῦ Ὄργανισμοῦ δύναται νὰ συγκαληθῆ Διάσκεψις πρὸς τὸν σκοπὸν ἀναθεωρήσεως τῆς παρούσης Συμβάσεως ἢ τῶν Κανονισμῶν ἢ ἀμφοτέρων.

2. Ὁ Ὄργανισμὸς θὰ συγκαλῆ Διάσκεψιν τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν πρὸς τὸν σκοπὸν ἀναθεωρήσεως τῆς παρούσης Συμβάσεως ἢ τῶν Κανονισμῶν ἢ ἀμφοτέρων, τῇ αἰτήσῃ οὐχὶ ἐλάσσονος τοῦ ἑνὸς τρίτου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν.

ΑΡΘΡΟΝ VI

Τροποποιήσεις τῶν Κανονισμῶν

1. Οἰαδήποτε τροποποιήσις τῶν Κανονισμῶν, προτεινομένη ὑπὸ τινος Συμβαλλομένου Μέρους, θὰ ἐξετάζεται εἰς τὸν Ὄργανισμὸν τῇ αἰτήσῃ τοῦ Μέρους τούτου.

2. Ἐὰν υἰοθετηθῆ ὑπὸ τῆς πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων τῶν παρόντων καὶ ψηφίζόντων ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ Ναυτικῆς Ἀσφαλείας τοῦ Ὄργανισμοῦ, ἡ τοιαύτη τροποποιήσις θὰ γνωστοποιηθῆ εἰς ἅπαντα τὰ Συμβαλλόμενα Μέρη καὶ Μέλη.

του Ὄργανισμοῦ τοῦλάχιστον ἕξι μῆνας πρὸ τῆς ἐξετάσεώς της ὑπὸ τῆς Συνελεύσεως τοῦ Ὄργανισμοῦ. Πᾶν Συμβαλλόμενον Μέρος, τὸ ὁποῖον δὲν τυγχάνει Μέλος τοῦ Ὄργανισμοῦ, θὰ ἔχη τὸ δικαίωμα νὰ συμμετάσχη κατὰ τὴν ἐξέτασιν τῆς τροποποιήσεως ὑπὸ τῆς Συνελεύσεως.

3. Ἐὰν υἱοθετηθῇ ὑπὸ τῆς πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων τῶν παρόντων καὶ ψηφίζοντων ἐν τῇ Συνελεύσει, ἡ τροποποίησις θὰ γνωστοποιηθῆται ὑπὸ τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως πρὸς ἅπαντα τὰ Συμβαλλόμενα Μέρη πρὸς ἀποδοχὴν.

4. Ἡ τοιαύτη τροποποίησις τίθεται ἐν ἰσχύϊ εἰς ἡμερομηνίαν καθοριζομένην ὑπὸ τῆς Συνελεύσεως κατὰ τὸν χρόνον τῆς υἱοθετήσεώς της ἐκτὸς ἐὰν μέχρι μιᾶς προτέρας ἡμερομηνίας καθοριζομένης κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον ὑπὸ τῆς Συνελεύσεως πλείονα τοῦ ἑνὸς τρίτου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν δηλώσωσι πρὸς τὸν Ὄργανισμὸν τὴν ἀντίρρησίν των κατὰ τῆς τροποποιήσεως. Ἡ ἀπόφασις τῆς Συνελεύσεως περὶ τῶν ἀναφερομένων ἐν τῇ παρούσῃ παραγράφῳ ἡμερομηνιῶν θὰ λαμβάνεται ὑπὸ τῆς πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων τῶν παρόντων καὶ ψηφίζοντων.

5. Ἄμα τῇ ἐνάρξει ἰσχύος αὐτῆς, πᾶσα τροποποίησις θὰ ἀντικαθιστᾶ καὶ ὑπερισχῆ, δι' ἅπαντα τὰ μὴ ἀντιταχθέντα κατὰ τῆς τροποποιήσεως Συμβαλλόμενα Μέρη, πάσης προηγουμένης διατάξεως εἰς ἣν ἡ τροποποίησις αὕτη ἀναφέρεται.

6. Ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς θὰ πληροφορῇ ἅπαντα τὰ Συμβαλλόμενα Μέρη καὶ Μέλη τοῦ Ὄργανισμοῦ περὶ οἰασδήποτε αἰτήσεως καὶ γνωστοποιήσεως δυνάμει τοῦ παρόντος Ἄρθρου ὡς καὶ περὶ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν πᾶσα τροποποίησις τίθεται ἐν ἰσχύϊ.

ΑΡΘΡΟΝ VII

Καταγγελία

1. Ἡ παρούσα Σύμβασις δύναται νὰ καταγγελθῇ ὑπὸ τινος Συμβαλλομένου Μέρους κατὰ πάντα χρόνον μετὰ παρέλευσιν πέντε ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ Σύμβασις ἐτέθη ἐν ἰσχύϊ διὰ τὸ Μέρος τοῦτο.

2. Ἡ καταγγελία λαμβάνει χώραν διὰ τῆς καταθέσεως σχετικοῦ ἐγγράφου εἰς τὸν Ὄργανισμὸν. Ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς θὰ πληροφορῇ ἅπαντα τὰ Συμβαλλόμενα Μέρη περὶ τῆς λήψεως τοῦ ἐγγράφου καταγγελίας, ὡς καὶ περὶ τῆς ἡμερομηνίας καταθέσεώς του.

3. Ἡ καταγγελία λαμβάνει ἰσχὺν ἐν ἔτος μετὰ τὴν κατάθεσιν τοῦ ἐγγράφου ἢ μετὰ τὴν λήξιν πάσης μακροτέρας περιόδου καθοριζομένης ἐν αὐτῷ.

ΑΡΘΡΟΝ VIII

Κατάθεσις καὶ Καταχώρησις

1. Ἡ παρούσα Σύμβασις καὶ οἱ Κανονισμοὶ θέλουσι κατατεθῆ εἰς τὸν Ὄργανισμὸν καὶ ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς θὰ διαβιβάσῃ ἐπικεκυρωμένα πιστὰ ἀντίγραφα ταύτης εἰς ἀπάσας τὰς Κυβερνήσεις Κρατῶν, τὰ ὁποῖα ὑπέγραψαν τὴν παρούσαν Σύμβασιν ἢ προσεχώρησαν εἰς αὐτήν.

2. Ὄταν ἡ παρούσα Σύμβασις τεθῇ ἐν ἰσχύϊ, τὸ κείμενόν της θὰ διαβιβασθῇ ὑπὸ τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως εἰς τὴν Γραμματεῖαν τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν πρὸς καταχώρησιν καὶ δημοσίευσιν συμφώνως τῷ Ἄρθρῳ 102 τοῦ Χάρτου τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν.

ΑΡΘΡΟΝ IX

Γλώσσαι

Ἡ παρούσα Σύμβασις συνετάγη, ὁμοῦ μετὰ τῶν Κανονισμῶν εἰς ἓν ἀντίτυπον εἰς τὴν Ἀγγλικὴν καὶ Γαλλικὴν γλῶσσαν, ἀμφοτέρων τῶν κειμένων ὄντων ἐξ ἴσου αὐθεντικῶν. Ἐπίσημοι μεταφράσεις εἰς τὴν Ρωσικὴν καὶ Ἰσπανικὴν γλῶσσαν θὰ καταρτισθοῦν καὶ κατατεθοῦν ὁμοῦ μετὰ τοῦ ὑπογεγραμμένου πρωτοτύπου.

ΕΙΣ ΠΙΣΤΩΣΙΝ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ οἱ ὑπογεγραμμένοι, ὄντες πλήρως ἐξουσιοδοτημένοι παρὰ τῶν ἀντιστοιχῶν Κυβερνήσεών των πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτόν, ὑπέγραψαν τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

ΕΓΕΝΕΤΟ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝῶ τὴν εἰκοστὴν ἡμέραν τοῦ Ὀκτωβρίου τοῦ χιλιοστοῦ ἑννεακοσιοστοῦ ἑβδομηκοστοῦ δευτέρου ἔτους.

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ
ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣῃ, 1972

ΜΕΡΟΣ Α — ΓΕΝΙΚΑ

ΚΑΝΩΝ 1

Ἐφαρμογή

(α) Οἱ Κανόνες οὔτοι θὰ ἐφαρμόζονται ἐφ' ὄλων τῶν πλοίων τόσοσιν εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, ὅσον καὶ εἰς ἅπαντα τὰ μετ' αὐτῆς συγκοινωνοῦντα ὕδατα, τὰ διαπλευσίμα ὑπὸ ποντοπόρων πλοίων.

(β) Οὐδεμία διάταξις τῶν παρόντων Κανόνων θὰ ἐμποδίσῃ τὴν ἐφαρμογὴν εἰδικῶν κανόνων θεσπιζομένων ὑπὸ τινος ἀρμοδίας ἀρχῆς καὶ ἀφορώντων εἰς ἀγκυροβόλια, λιμένας, ποταμούς, λίμνας ἢ ἑσωτερικὰς ὕδατινας ὁδοὺς συνδεομένης μετὰ τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ διαπλευσίμους ὑπὸ ποντοπόρων πλοίων. Τοιοῦτοι εἰδικοὶ κανόνες θὰ προσαρμόζονται, κατὰ τὸ δυνατόν περισσότερο, πρὸς τοὺς παρόντας Κανόνες.

(γ) Οὐδεμία διάταξις τῶν παρόντων Κανόνων θὰ ἐμποδίσῃ τὴν ἐφαρμογὴν εἰδικῶν κανόνων θεσπιζομένων ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως οἰουδήποτε Κράτους ἀναφορικῶς πρὸς πρόσθετον φανὸν θέσεως ἢ φωτεινῶν ἢ ἠχητικῶν διὰ σειρήνος σημάτων τῶν πολεμικῶν πλοίων καὶ πλοίων πλεόντων ἐν νηοπομπῇ ἢ ἀναφορικῶς πρὸς πρόσθετον φανὸν θέσεως ἢ φωτεινῶν σημάτων ἀλιευτικῶν πλοίων ἀσχολουμένων εἰς κατὰ στολίσκους ἀλιείαν. Ὁ ἐν λόγῳ πρόσθετος φανὸς θέσεως ἢ τὰ φωτεινὰ σήματα ἢ τὰ ἠχητικὰ διὰ σειρήνος σήματα θὰ εἶναι, καθ' ὅσον εἶναι δυνατόν, τοιαῦτα ὥστε νὰ μὴ δύναται νὰ ἐκληφθοῦν ἐκ λάθους ὡς φανὸς ἢ σῆμα καθιερούμενον ἀλλαχοῦ ὑπὸ τῶν παρόντων Κανόνων.

(δ) Ὑπὸ τοῦ Ὄργανισμοῦ δύναται νὰ υἱοθετῶνται συστήματα διαχωρισμοῦ θαλασσίας κυκλοφορίας σύμφωνα πρὸς τοὺς σκοποὺς τῶν παρόντων Κανόνων.

(ε) Ὅποτεδήποτε μία ἐνδιαφερομένη Κυβέρνησις κρίνει ὅτι ἐν πλοῖον εἰδικῆς κατασκευῆς ἢ προορισμοῦ δὲν δύναται νὰ συμμορφωθῇ πλήρως πρὸς τὰς διατάξεις οἰουδήποτε τῶν παρόντων Κανόνων ἀναφορικῶς πρὸς τὸν ἀριθμὸν, θέσιν, ἀπόστασιν ἢ τόξον ὁρατότητος τῶν φανῶν ἢ σημάτων, ὡς ἐπίσης καὶ πρὸς τὴν τοποθέτησιν καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ τῶν συσκευῶν ἠχητικῶν σημάτων χωρὶς νὰ παρεμποδίζεται ἡ εἰδικὴ λειτουργία τοῦ πλοίου τούτου, τὸ ἐν λόγῳ πλοῖον δέον νὰ συμμορφοῦται πρὸς τοιαύτας ἐτέρας διατάξεις σχετικὰς πρὸς τὸν ἀριθμὸν, θέσιν, ἀπόστασιν ἢ τόξον ὁρατότητος τῶν φανῶν ἢ σημάτων, ὡς ἐπίσης καὶ πρὸς τὴν τοποθέτησιν καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ τῶν συσκευῶν ἠχητικῶν σημάτων, οἷας ἡ Κυβέρνησις του κρίνει ὡς πληρούσας κατὰ τὸ δυνατόν περισσότερο τὰς ἀπαιτήσεις τῶν παρόντων Κανόνων διὰ τὸ περὶ οὗ ὁ λόγος πλοῖον.

ΚΑΝΩΝ 2

Εὐθύνη

(α) Οὐδεμία διάταξις τῶν παρόντων Κανόνων ἀπαλλάσσει οἰουδήποτε πλοῖον ἢ τὸν πλοιοκτήτην, τὸν πλοίαρχον ἢ τὸ πλήρωμα αὐτοῦ ἐκ τῶν συνεπειῶν οἰασδήποτε ἀμελείας ὡς πρὸς τὴν συμμόρφωσιν πρὸς τοὺς παρόντας Κανόνες ἢ ἀμελείας ἀφορώσης εἰς τὴν λήψιν οἰωνδήποτε προληπτικῶν μέτρων ὑπαγορευομένων ὑπὸ τῆς κοινῆς ναυτικῆς ἐμπειρίας ἢ τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν τῆς περιπτώσεως.

καὶ τῶν περιορισμῶν τῶν ἐμπλεκόμενων πλοίων, ὡς ἐκ τῶν ὁποίων ἤθελε δέον νὰ λαμβάνωνται προσηκόντως ὑπ' ὄψιν ἅπαντες οἱ κίνδυνοι ναυσιπλοίας καὶ συγκρούσεως, ὡς καὶ οἰαδιήποτε εἰδικαὶ περιστάσεις, περιλαμβανομένων καὶ τῶν περιορισμῶν τῶν ἐμπλεκόμενων πλοίων, ὡς ἐκ τῶν ὁποίων ἤθελε κριθῆ ἀναγκαίαι ἢ παρέκκλισις ἐκ τῶν παρόντων Κανόνων, προκειμένου ν' ἀποφευχθῆ ἄμεσος κίνδυνος.

ΚΑΝΩΝ 3

Γενικοὶ Ὁρισμοὶ

Διὰ τοὺς σκοποὺς τῶν παρόντων Κανόνων, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως προκύπτῃ ἐκ τοῦ κειμένου :

- (α) Ἡ λέξις «πλοῖον» περιλαμβάνει πᾶν εἶδος πλωτοῦ μέσου, περιλαμβανομένων τῶν ἄνευ ἐκτοπίσματος σκαφῶν καὶ ὑδροπλάνων, χρησιμοποιούμενου ἢ δυναμένου νὰ χρησιμοποιηθῆ ὡς μέσον μεταφορᾶς διὰ τοῦ ὕδατος.
- (β) Ὁ ὄρος «μηχανοκίνητον πλοῖον» σημαίνει πᾶν πλοῖον προωθούμενον διὰ μηχανῶν.
- (γ) Ὁ ὄρος «ἰστιοφόρον πλοῖον» σημαίνει πᾶν πλοῖον κινούμενον δι' ἰστιῶν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τυχὸν ἐγκατεστημένη ἐπ' αὐτοῦ μηχανή προώσεως δὲν χρησιμοποιεῖται.
- (δ) Ὁ ὄρος «πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς τὴν ἀλιείαν» σημαίνει πᾶν πλοῖον ἀλιεῖον διὰ δικτύων, ὀρμῶν, γρίπων ἢ ἄλλης ἀλιευτικῆς συσκευῆς ἢ ὁποία περιορίζει τὴν ἰκανότητα ἐλιγμῶν, ἀλλὰ δὲν περιλαμβάνει πλοῖον ἀλιεῖον διὰ συρομένων ὀρμῶν (συρτῆς) ἢ ἐτέρας ἀλιευτικῆς συσκευῆς, ἥτις δὲν περιορίζει τὴν ἰκανότητα ἐλιγμῶν.
- (ε) Ἡ λέξις «ὑδροπλάνον» περιλαμβάνει πᾶν ἀεροσκάφος σχεδιασμένον νὰ κινῆται ἐπὶ τοῦ ὕδατος.
- (στ) Ὁ ὄρος «ἀκυθέρνητον πλοῖον» σημαίνει πλοῖον τὸ ὁποῖον, συνεπεία ἐξαιρετικῆς τινος περιστάσεως, ἀδυνατεῖ νὰ χειρῖσῃ ὡς ἀπαιτεῖται ὑπὸ τῶν παρόντων Κανόνων καί, ὡς ἐκ τούτου, ἀδυνατεῖ ν' ἀπομακρυνθῆ τῆς πορείας ἐτέρου πλοίου.
- (ζ) Ὁ ὄρος «πλοῖον περιορισμένης ἰκανότητος χειρισμῶν» σημαίνει πλοῖον τὸ ὁποῖον, ὡς ἐκ τῆς φύσεως τῆς ἐργασίας του, περιορίζεται εἰς τὴν ἰκανότητα τοῦ νὰ χειρῖσῃ ὡς ἀπαιτεῖται ὑπὸ τῶν παρόντων Κανόνων καί, ὡς ἐκ τούτου ἀδυνατεῖ ν' ἀπομακρυνθῆ τῆς πορείας ἐτέρου πλοίου.

Τὰ κάτωθι πλοῖα θὰ θεωροῦνται ὡς πλοῖα περιορισμένης ἰκανότητος χειρισμῶν :

- (i) πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς τὴν τοποθέτησιν, συντήρησιν ἢ ἀφαίρεσιν ναυτιλιακοῦ βοηθήματος, ὑποβρυχίου καλωδίου ἢ ἀγωγοῦ,
- (ii) πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς θυθοκόρησιν, ἔλεγχον θυθοῦ ἢ ὑποβρυχίου ἐργασίας,
- (iii) πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς τὸν ἐν πλῶ ἀνεφοδιασμόν ἢ τὴν ἐν πλῶ διαπεραίωσιν (εἰς ἕτερον πλοῖον) προσώπων, ἐφοδίων ἢ φορτίου,
- (iv) πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς τὴν ἀπόνήωσιν ἢ προσνήωσιν ἀεροσκαφῶν,
- (v) πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς ἐπιχειρήσεις ναρκαλιείας,
- (vi) πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς ἐπιχείρησιν ρυμουλκήσεως, ἥτις περιορίζει σοβαρῶς τὴν ἰκανότητα ρυμουλκοῦ καὶ ρυμουλκουμένου ὅπως παρεκκλίνουν τῆς πορείας των.

- (η) Ὁ ὅρος «πλοῖον περιοριζόμενον ἐκ τοῦ θυθίσματός του» σημαίνει μηχανοκίνητον πλοῖον, τὸ ὁποῖον, ἐξ αἰτίας τοῦ θυθίσματός του ἐν σχέσει πρὸς τὸ διαθέσιμον βάθος τοῦ ὕδατος, περιορίζεται σοβαρῶς εἰς τὴν ἱκανότητά του νὰ παρεκκλίνη τῆς πορείας τὴν ὁποῖαν ἀκολουθεῖ.
- (θ) Ὁ ὅρος «ἐν πλῶ» σημαίνει ὅτι ἐν πλοῖον δὲν εὐρίσκεται ἐπ' ἀγκύρα ἢ προσδεδεμένον ἐπὶ τῆς ἀκτῆς ἢ προσηραγμένον.
- (ι) Αἱ λέξεις «μῆκος» καὶ «πλάτος» ἐνὸς πλοίου σημαίνουν τὸ ὄλικόν του μῆκος καὶ μέγιστον πλάτος.
- (κ) Τὰ πλοῖα θὰ θεωροῦνται ἐν ὄψει ἀλλήλων μόνον ὅταν τὸ ἐν δύναται νὰ γίνη ὀπτικῶς ἀντιληπτὸν παρὰ τοῦ ἐτέρου.
- (κα) Ὁ ὅρος «περιορισμένη ὁρατότης» σημαίνει οἰανδήποτε κατάστασιν εἰς τὴν ὁποῖαν ἡ ὁρατότης περιορίζεται ὑπὸ ομίχλης, ἀχλύος, πιπτούσης χιόνος, θυελλῶν, πυκνῆς θροχῆς, ἀμμοθυελλῶν ἢ ἐτέρων λοιπῶν συναφῶν αἰτιῶν.

ΜΕΡΟΣ Β — ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΗΔΑΛΙΟΥΧΙΑΣ ΚΑΙ ΠΛΕΥΣΕΩΣ

ΤΜΗΜΑ Ι — ΔΙΑΓΩΓΗ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΟΙΑΝΔΗΠΟΤΕ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΝ ΟΡΑΤΟΤΗΤΟΣ

ΚΑΝΩΝ 4

Ἐφαρμογή

Οἱ Κανόνες τοῦ παρόντος Τμήματος τῶν Κανονισμῶν ἐφαρμόζονται ὑπὸ οἰασδήποτε συνθήκας ὁρατότητος.

ΚΑΝΩΝ 5

Ἐπιτήρησις

Πᾶν πλοῖον δέον ὅπως τηρῆ, ἐν παντὶ χρόνῳ, τὴν πρέπουσαν ὀπτικὴν καὶ ἀκουστικὴν ἐπιτήρησιν ὡς καὶ ἐπιτήρησιν διὰ παντός διαθεσίμου προσφόρου μέσου κατὰ τὰς ἐπικρατούσας περιστάσεις καὶ συνθήκας, ὥστε νὰ δύναται νὰ προβῆ εἰς πλήρη ἐκτίμησιν τῆς καταστάσεως καὶ τοῦ κινδύνου συγκρούσεως.

ΚΑΝΩΝ 6

Ἀσφαλῆς ταχύτης

Πᾶν πλοῖον δέον ὅπως πάντοτε πλήρῳ μετ' ἀσφαλοῦς ταχύτητος, οὕτως ὥστε νὰ δύναται νὰ λάβῃ πρέποντα καὶ ἀποτελεσματικὰ μέτρα πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως καὶ νὰ σταματήσῃ ἐντὸς τῆς ἐνδεδειγμένης διὰ τὰς ἐπικρατούσας περιστάσεις καὶ συνθήκας ἀποστάσεως.

Πρὸς καθορισμὸν τῆς ἀσφαλοῦς ταχύτητος, οἱ κάτωθι παράγοντες θὰ εἶναι μεταξύ ἐκείνων οἱ ὁποῖοι θὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν :

(α) Ὑφ' ἀπάντων τῶν πλοίων :

- (i) ἡ κατάστασις ὁρατότητος,
- (ii) ἡ πυκνότης θαλασσίας κυκλοφορίας περιλαμβάνουσα συγκεντρώσεις ἀλιευτικῶν πλοίων ἢ οἰωνδήποτε ἐτέρων πλοίων,
- (iii) ἡ πρὸς χειρισμὸν ἱκανότης τοῦ πλοίου, εἰδικώτερον δὲ ἡ ἀπόστασις ἀκίνητοποιήσεως καὶ ἡ ἱκανότης στροφῆς ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας,
- (iv) κατὰ τὴν νύκτα ἡ ὑπαρξίς προβαλλομένου φωτός. (ἀνταυγείας), ὡς τὸ τοιοῦτον ἐκ φώτων ξηρᾶς ἢ ἐκ τῆς ἀνακλάσεως τῶν ἰδίων αὐτοῦ φώτων,
- (v) ἡ κατάστασις ἀνέμου, θαλάσσης καὶ ρευμάτων καὶ ἡ ἐγγύτης πρὸς ναυτιλιακοὺς κινδύνους,

- (vi) τὸ ὕψισμα τοῦ πλοίου, ἐν σχέσει πρὸς τὸ διαθέσιμον βάθος τοῦ ὕδατος.
- (6) Ἐπιπροσθέτως, ὑπὸ πλοίων μετὰ συσκευῆς **RADAR** ἐν λειτουργίᾳ :
- (i) τὰ χαρακτηριστικά, ἢ ἀποτελεσματικότης καὶ οἱ περιορισμοὶ τῆς συσκευῆς **RADAR**,
 - (ii) οἰοιδήποτε περιορισμοὶ ὀφειλόμενοι εἰς τὴν ἐν χρήσει κλίμακα ἀποστάσεως τοῦ **RADAR**,
 - (iii) ἡ ἐπίδρασις ἐπὶ τοῦ διὰ **RADAR** ἐντοπισμοῦ ἐκ τῆς καταστάσεως τῆς θαλάσσης, τοῦ καιροῦ καὶ τῶν λοιπῶν αἰτίων παρεμβολῆς,
 - (iv) ἡ πιθανότης, καθ' ἣν μικρὰ πλοῖα, πάγος καὶ ἕτερα ἐπιπλέοντα ἀντικείμενα δυνατόν νὰ μὴ ἀνιχνεύονται ὑπὸ τοῦ **RADAR** εἰς ἐπαρκῆ ἀπόστασιν.
 - (v) Ὁ ἀριθμὸς, θέσις καὶ κινήσεις τῶν ὑπὸ τοῦ **RADAR** ἀνιχνευομένων πλοίων,
 - (vi) ἡ πλέον ἀκριβῆς ἐκτίμησις τῆς ὁρατότητος, ἡ ὁποία εἶναι δυνατὴ διὰ χρησιμοποίησεως τοῦ **RADAR** πρὸς καθορισμὸν τῆς ἀποστάσεως πλοίων ἢ λοιπῶν ἀντικειμένων εἰς τὴν ἐγγύς περιοχὴν.

ΚΑΝΩΝ 7

Κίνδυνοι Συγκρούσεως

(α) Πᾶν πλοῖον θὰ χρησιμοποιῆ πᾶν διαθέσιμον καὶ κατάλληλον, ὑπὸ τὰς ἐπικρατούσας περιστάσεις καὶ συνθήκας, μέσον ἵνα ἐκτιμήσῃ ἐὰν ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως. Ὑπαρχούσης οἰασδῆποτε ἀμφιβολίας ὁ τοιοῦτος κίνδυνος θὰ θεωρῆται ὅτι ὑπάρχει.

(β) Δέον ὅπως γίνεται ἡ πρέπουσα χρήσις τῆς συσκευῆς **RADAR** ἐφ' ὅσον εἶναι ἐγκατεστημένη καὶ ἐν λειτουργίᾳ, περιλαμβανομένης τῆς δι' αὐτῆς ἀνιχνεύσεως εἰς μακρὰς ἀποστάσεις πρὸς λῆψιν ἐγκαίρου προειδοποιήσεως κινδύνου συγκρούσεως καὶ τῆς διὰ τοῦ **RADAR** ὑποτυπώσεως ἢ ἰσοδυναμοῦ συστηματικῆς παρατηρήσεως τῶν ἀνιχνευομένων ἀντικειμένων.

(γ) Συμπεράσματα θασιζόμενα εἰς ἀνεπαρκεῖς πληροφορίας, ἰδίᾳ πληροφορίας ληφθείσας μέσῳ τοῦ **RADAR** δέον ν' ἀποφεύγωνται.

(δ) Πρὸς ἐκτίμησιν τοῦ κατὰ πόσον ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, τὰ κάτωθι θὰ περιλαμβάνονται μεταξύ ἐκείνων ἅτινα δέον νὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν :

- (i) τοιοῦτος κίνδυνος θὰ θεωρῆται ὅτι ὑφίσταται ἐὰν ἡ διόπτεισις πυξίδος προσεγγίζοντός τινος πλοίου δὲν μεταβάλλεται αἰσθητῶς,
- (ii) τοιοῦτος κίνδυνος, δύναται νὰ ὑφίσταται ἐνίοτε ἀκόμη καὶ ὅταν αἰσθητὴ ἀλλαγὴ τῆς διοπτρεύσεως εἶναι προφανῆς, ἰδιαιτέρως κατὰ τὴν προσέγγισιν πολὺ μεγάλου πλοίου ἢ ρυμουλκούμενου ἀντικειμένου ἢ κατὰ τὴν προσέγγισιν πλοίου εἰς μικρὰν ἀπόστασιν.

ΚΑΝΩΝ 8

Χειρισμοὶ πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως

(α) Πᾶς χειρισμὸς ἐκτελούμενος πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως, δέον, ἐφ' ὅσον αἱ συνθήκαι τῆς περιπτώσεως ἐπιτρέπουν, νὰ εἶναι σαφῆς καὶ ἔκδηλος καὶ νὰ γίνεται ἐγκαίρως καὶ συμφώνως πρὸς τὰς ὑπαγορεύσεις τῆς καλῆς ναυτικῆς τέχνης.

(β) Πᾶσα μεταβολὴ πορείας καὶ/ἢ ταχύτητος πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως δέον, ἐφ' ὅσον αἱ συνθήκαι τῆς περιπτώσεως ἐπιτρέπουν, νὰ εἶναι ἀρ-

κούντως μεγάλη, ώστε να γίνεται άμέσως αντιληπτή παρά του έτέρου πλοίου παρατηρούντος όπτικώς ή μέσω **RADAR**. Διαδοχικά μικρά μεταβολά πορείας ή και ταχύτητος δέον ν' άποφεύγονται.

(γ) Έφ' όσον ύφίσταται έπαρκής θαλάσσιος χώρος, ή μεταβολή της πορείας άπλως δυνατόν ν' άποβή ή πλέον άποτελεσματική ένέργεια προς άποφυγήν προσεγγίσεως εις έπικίνδυνον άπόστασιν, νοουμένου ότι έκτελείται έγκαίρως, είναι ουσιαστική και δέν άπολήγει εις έπικίνδυνον προσέγγισιν μεθ' έτέρου πλοίου.

(δ) Χειρισμός έκτελούμενος προς άποφυγήν συγκρούσεως μεθ' έτέρου πλοίου δέον όπως είναι τοιούτος, ώστε να άπολήγη εις διέλευσιν άπ' αύτου εις άσφαλή άπόστασιν. Η άποτελεσματικότητα του χειρισμού δέον να έλέγχεται προσεκτικώς μέχρις ότου το έτερον πλοϊον αντιπαρέλθη όριστικώς.

(ε) Έάν είναι άπαραίτητον, προς άποφυγήν συγκρούσεως ή προς παροχήν εύχερείας χρόνου προς έκτίμησιν της καταστάσεως, έν πλοϊον δέον όπως έλαττώνη την ταχύτητά του ή άκινήτη τελείως διά διακοπής της λειτουργίας ή άναποδίσεως των μέσων προώσεώς του.

ΚΑΝΩΝ 9

Στενοί διαύλοι

(α) Πλοϊον, πλέον κατά μήκος στενού τινος διαύλου ή θαλασσίου διαδρόμου, δέον όπως τηρήται, καθ' όσον τουτο είναι άσφαλές και έφικτόν, προς τό έξωτερικόν όριον του διαύλου ή διαδρόμου, όπερ κείται προς την δεξιάν του πλευράν.

(β) Πλοϊον μήκους μικροτέρου των 20 μ. ή ίστιοφόρον πλοϊον δέον όπως μη έμποδίζη τόν διάπλουν πλοίου, τό όποιον δύναται να πλήη άσφαλώς μόνον έντός στενού τινος διαύλου ή θαλασσίου διαδρόμου.

(γ) Πλοϊον άσχολούμενον εις τήν άλιείαν δέον όπως μη έμποδίζη τόν διάπλουν παντός έτέρου πλοίου ναυσιπλοούντος έντός στενού τινος διαύλου ή θαλασσίου διαδρόμου.

(δ) Πλοϊον δέον όπως μη διασταυρώνη στενόν τινά διάυλον ή θαλάσσιον διάδρομον, έφ' όσον ή τοιαύτη διασταύρωσις έμποδίζει τόν κατά τόν άξονα διάπλουν έτέρου πλοίου, τό όποιον δύναται να πλήη άσφαλώς μόνον έντός τοιούτου διαύλου ή διαδρόμου. Τό τελευταϊον πλοϊον έάν άμφιβάλλη περί των προθέσεων του διασταυρώνοντος πλοίου, δύναται να κάμη χρήσιν του έν τῷ Κανόνι 34(δ) καθοριζόμενου ήχητικου σήματος.

(ε) (ι) Έντός στενού διαύλου ή θαλασσίου διαδρόμου, όσάκις τό προσπέρασμα δύναται να λάβη χώραν μόνον έφ' όσον τό καταφθανόμενον πλοϊον χειρίση ούτως ώστε να έπιτρέψη την άσφαλή διέλευσιν του έτέρου, τό προτιθέμενον να προσπεράση πλοϊον δέον όπως καταστήση γνωστήν την πρόθεσίν του διά της ήχήσεως του έν τῷ Κανόνι 34(γ):(ι) περιγραφόμενου καταλλήλου σήματος. Τό καταφθανόμενον πλοϊον, έάν συμφωνή, θα ήχήση τό έν τῷ Κανόνι 34(γ):(ιι) περιγραφόμενον αντίστοιχον σήμα και θα λάβη μέτρα ίνα έπιτρέψη την άσφαλή διέλευσιν. Έάν εύρεθῆ έν άμφιβολία, δύναται να ήχήση τά έν τῷ Κανόνι 34(δ) καθοριζόμενα σήματα.

(ιι) Ό παρών Κανών δέν άπαλλάσσει τό καταφθάνον πλοϊον της ύποχρεώσεώς του κατά τόν Κανόνα 13.

(στ) Πλοϊον προσεγγίζον προς μίαν καμπήν ή περιοχήν στενού τινος διαύλου ή θαλασσίου διαδρόμου, εκείθεν της όποίας Ήτερα πλοία δυνατόν ν' άποκρύπτονται υπό τινος παρεμβαλλόμενου έμποδίου, δέον όπως πλήη μετ' ιδιαιτέρας έτοιμότητος και προσοχής και ήχητῶ έν τῷ Κανόνι 34(ε) καθοριζόμενον αντίστοιχον σήμα.

(ζ) Πάν πλοϊον, έφ' όσον αί συνθήκαι της περιπτώσεως έπιτρέπουν, δέον όπως άποφεύγη ν' άγκυροβολή έντός στενού διαύλου.

ΚΑΝΩΝ 10

Συστήματα διαχωρισμού της θαλασσίας κυκλοφορίας

(α) Ὁ παρῶν Κανὼν ἐφαρμόζεται εἰς συστήματα διαχωρισμοῦ θαλασσίας κυκλοφορίας υἱοθετηθέντα ὑπὸ τοῦ Ὁργανισμοῦ.

(β) Πᾶν πλοῖον χρησιμοποιοῦν ἐν σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας ὀφείλει:

- (i) νὰ πλῆθ ἐντὸς τοῦ καταλλήλου διαδρόμου θαλασσίας κυκλοφορίας ἐπὶ τῆς γενικῆς κατευθύνσεως τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς διὰ τὸν διάδρομον αὐτόν,
- (ii) νὰ τηρῆται κατὰ τὸ δυνατόν μακρὰν τῆς διαχωριστικῆς γραμμῆς θαλασσίας κυκλοφορίας ἢ τῆς διαχωριστικῆς ζώνης,
- (iii) νὰ εἰσέρχεται ἢ ἐξέρχεται κανονικῶς τοῦ διαδρόμου θαλασσίας κυκλοφορίας κατὰ τὸ πέρασ αὐτοῦ ἀλλ' ὡσάκις εἰσέρχεται ἢ ἐξέρχεται ἀπὸ τὴν πλευράν, νὰ πράττῃ τοῦτο κατὰ τὴν πρακτικῶς μικροτέραν γωνίαν ὡς πρὸς τὴν γενικὴν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς.

(γ) Πᾶν πλοῖον δέον νὰ ἀποφεύγῃ, καθ' ὅσον τοῦτο εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, νὰ διασταυρῶνῃ διαδρόμους θαλασσίας κυκλοφορίας ἀλλ' ἐὰν ὑποχρεωθῇ νὰ πράξῃ οὕτω, δέον νὰ διασταυρῶνῃ τούτους κατὰ τὸ δυνατόν καθέτως πρὸς τὴν γενικὴν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς.

(δ) Παράκτιοι ζῶναι κυκλοφορίας κανονικῶς δέον νὰ μὴ χρησιμοποιῶνται ὑπὸ τῆς διερχομένης κυκλοφορίας ἢ ὅποια δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ ἀσφαλῶς τὸν κατάλληλον διάδρομον κυκλοφορίας ἐντὸς τοῦ παρακειμένου συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(ε) Πᾶν πλοῖον, ἐκτὸς ἐὰν πρόκειται περὶ διασταυροῦντος τοιούτου, δέον νὰ μὴ εἰσέρχεται, ὑπὸ κανονικᾶς συνθήκας, ἐντὸς διαχωριστικῆς ζώνης ἢ νὰ διασχίξῃ διαχωριστικὴν γραμμὴν ἐκτὸς :

- (i) εἰς περιπτώσεις ἀνάγκης πρὸς ἀποφυγὴν ἀμέσου κινδύνου,
- (ii) ἐὰν πρόκειται ν' ἀσχοληθῇ εἰς τὴν ἀλιεῖαν ἐντὸς τῆς διαχωριστικῆς ζώνης.

(στ) Πᾶν πλοῖον, ναυσιπλοοῦν εἰς περιοχὰς πλησίον τῶν ἄκρων τῶν συστημάτων διαχωρισμοῦ θαλασσίας κυκλοφορίας θὰ πράττῃ τοῦτο μετ' ἰδιαιτέρας προσοχῆς.

(ζ) Πᾶν πλοῖον δέον ὅπως κατὰ τὸ δυνατόν ἀποφεύγῃ νὰ ἀγκυροβολῇ ἐντὸς συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας ἢ ἐντὸς περιοχῶν ἐγγὺς τῶν ἄκρων του.

(η) Πλοῖον μὴ χρησιμοποιοῦν σύστημα διαχωρισμοῦ θαλασσίας κυκλοφορίας δέον νὰ ἀποφεύγῃ τοῦτο διὰ τῆς τηρήσεως κατὰ τὸ δυνατόν εὐρυτέρας περιθωριακῆς ἀποστάσεως ἐκ τούτου.

(θ) Πλοῖον ἀσχαλούμενον εἰς τὴν ἀλιεῖαν δέον νὰ μὴ ἐμποδίξῃ τὸν διάπλου παντὸς πλοίου ἀκολουθοῦντος διάδρομον θαλασσίας κυκλοφορίας.

(ι) Πλοῖον μήκους μικροτέρου τῶν 20 μ. ἢ ἱστιοφόρον πλοῖον δέον νὰ μὴ ἐμποδίξῃ τὸν ἀσφαλῆ διάπλου μηχανοκινήτου πλοίου ἀκολουθοῦντος διάδρομον θαλασσίας κυκλοφορίας.

ΤΜΗΜΑ ΙΙ—ΔΙΑΓΩΓΗ ΠΛΟΙΩΝ ΕΝ ΟΨΕΙ ΑΛΛΗΛΩΝ

ΚΑΝΩΝ 11

Ἐφαρμογὴ

Οἱ Κανόνες τοῦ παρόντος Τμήματος ἐφαρμόζονται εἰς πλοῖα ἐν ὄψει ἀλλήλων.

ΚΑΝΩΝ 12

Ίστιοφόρα πλοία

(α) Ὅσακις δύο ίστιοφόρα πλοία πλησιάζουν ἀλλήλα, ὥστε νὰ ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, τὸ ἓν ἐξ αὐτῶν ὀφείλει ν' ἀπομακρύνεται τῆς πορείας τοῦ ἑτέρου ὡς ἀκολουθῶς :

- (i) Ὅταν ἑκάτερον ἔχη τὸν ἄνεμον ἐκ διαφόρου πλευρᾶς, τὸ πλοῖον, τὸ ἰσοποῖον ἔχει τὸν ἄνεμον ἐκ τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς, δέον νὰ ἀπομακρύνεται τῆς πορείας τοῦ ἑτέρου.
- (ii) Ὅταν ἀμφότερα ἔχουν τὸν ἄνεμον ἐκ τῆς αὐτῆς πλευρᾶς, τὸ προσήνεμον ὀφείλει ν' ἀπομακρύνεται τοῦ ὑπηνέμου.
- (iii) Ἐὰν πλοῖον ἔχον τὸν ἄνεμον ἐκ τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς ἀντιληφθῆ πλοῖον τι προσήνεμον καὶ ἀδυνατῆ νὰ διαπιστώσῃ, μετὰ βεβαιότητος, ἔὰν τὸ ἕτερον πλοῖον ἔχη τὸν ἄνεμον ἐκ τῆς ἀριστερᾶς ἢ τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς, ὀφείλει ν' ἀπομακρυνθῆ τῆς πορείας τοῦ ἑτέρου.

(β) Διὰ τοὺς σκοποὺς τοῦ παρόντος Κανόνος, προσήνεμος πλευρὰ θὰ θεωρηταὶ ὅτι εἶναι ἡ ἀντίθετος πλευρὰ πρὸς ἐκείνην πρὸς τὴν ὁποῖαν φέρεται τὸ κύριον ἰστίον, ἢ εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίου μὲ τετραγωνικὰ ἰστία, ἢ ἀντίθετος πλευρὰ πρὸς ἐκείνην πρὸς τὴν ὁποῖαν φέρεται τὸ μεγαλύτερον ἀναδρομικὸν ἰστίον.

ΚΑΝΩΝ 13

Προσπέρασμα

(α) Ἀνεξαρτήτως τῶν διατάξεων τῶν περιεχομένων εἰς τοὺς Κανόνας τοῦ παρόντος Τμήματος, πᾶν πλοῖον, τὸ ὁποῖον καταφθάνει ἕτερον ὀφείλει ν' ἀπομακρύνεται τῆς πορείας τοῦ καταφθανομένου.

(β) Ἐν πλοῖον θὰ θεωρηταὶ καταφθάνον, ἔὰν πλησιάζῃ ἕτερον πλοῖον ἐκ διευθύνσεως ἄνω τῶν 22.5 μοιρῶν πρὸς τὴν πρὸς τὸ πλοῖον, τὸ ὁποῖον καταφθάνει, ὥστε κατὰ τὴν νύκτα νὰ δύναται νὰ διακρίνη μόνον τὸν φανὸν τῆς πρὸς τὸ πλοῖον, ἀλλ' οὐδένα ἐκ τῶν πλευρικῶν του φανῶν.

(γ) Ὅταν ἓν πλοῖον εὐρίσκεται ἐν ἀμφιβολίᾳ ὡς πρὸς τὸ ἔὰν καταφθάνῃ ἕτερον, δέον νὰ θεωρηῆ ἑαυτὸ ὅτι εἶναι καταφθάνον καὶ νὰ ἐνεργῆ ἀναλόγως.

(δ) Οἰαδήποτε μεταγενεστέρα μεταβολὴ τῆς διοπτρεύσεως μεταξὺ τῶν δύο πλοίων οὐδόλως καθιστᾷ διασταυρῶνον τὸ καταφθάνον πλοῖον, συμφώνως πρὸς τὴν ἔννοιαν τῶν παρόντων Κανόνων, ἢ ἀπαλλάσσει τοῦτο τοῦ καθήκοντος ὅπως τηρηταὶ μακρὰν τοῦ καταφθανομένου πλοίου, μέχρις ὅτου ἀντιπαρέλθῃ τελείως τοῦτο.

ΚΑΝΩΝ 14

Περίπτωσις ἀντιθέτων πορειῶν

(α) Ὅταν δύο μηχανοκίνητα πλοία συναντῶνται μὲ πορείας ἀντιθέτους ἢ σχεδὸν ἀντιθέτους, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, ἑκάτερον ὀφείλει νὰ μεταβάλῃ τὴν πορείαν του πρὸς τὰ δεξιά, ὥστε ἕκαστον νὰ διέλθῃ ἐκ τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς τοῦ ἑτέρου.

(β) Τοιαύτη περίπτωσις θεωρεῖται ὅτι ὑφίσταται ὅταν τὸ ἓν πλοῖον διακρίνη τὸ ἕτερον κατὰ πρῶραν ἢ σχεδὸν κατὰ πρῶραν καὶ κατὰ μὲν τὴν νύκτα θλέπη τοὺς ἐφιστίους φανούς τοῦ ἑτέρου πλοίου συμπίπτοντας ἐπὶ τῆς αὐτῆς ἢ σχεδὸν τῆς αὐτῆς γραμμῆς ἢ καὶ ἀμφοτέρους τοὺς πλευρικοὺς φανούς, κατὰ δὲ τὴν ἡμέραν παρατηρῆ τὴν ἀντίστοιχον ὕψιν τοῦ ἑτέρου πλοίου.

(γ) Ὅταν ἓν πλοῖον εὐρίσκεται ἐν ἀμφιβολίᾳ, ὡς πρὸς τὸ ἔὰν ὑφίσταται τοιαύτη περίπτωσις, δέον νὰ θεωρηῆ ὅτι ὄντως αὕτη ὑφίσταται καὶ νὰ ἐνεργῆ ἀναλόγως.

ΚΑΝΩΝ 15

Περίπτωσης διασταυρώσεως

Όσάκις δύο μηχανοκίνητα πλοία διασταυρώνουν τὰς πορείας των, κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, τὸ πλοῖον, τὸ ὁποῖον βλέπει τὸ ἕτερον πρὸς τὴν δεξιάν του πλευράν, ὀφείλει ν' ἀπομακρύνεται τῆς πορείας του καὶ ἐφ' ὅσον αἱ συνθήκαι τῆς περιπτώσεως ἐπιτρέπουν, ν' ἀποφεύγῃ νὰ διέρχεται πρῶραθεν τοῦ ἑτέρου πλοίου.

ΚΑΝΩΝ 16

Χειρισμὸς ἐκ μέρους τοῦ φυλάσσοντος πλοίου

Πᾶν πλοῖον παρὰ τοῦ ὁποῖου ἀπαιτεῖται ὅπως ἀπομακρύνεται τῆς πορείας ἑτέρου τινὸς πλοίου, δέον ὅπως ἐνεργῇ κατὰ τὸ δυνατὸν ἐγκαίρως καὶ οὐσιαστικῶς, ὥστε νὰ τηρῆται ἀρκούντως μακρὰν τούτου.

ΚΑΝΩΝ 17

Χειρισμὸς ἐκ μέρους τοῦ φυλάσσομένου πλοίου

(α) (i) Όσάκις τὸ ἐν ἐκ δύο πλοίων ὀφείλει ν' ἀπομακρυνθῆ τῆς πορείας ἑτέρου, τὸ ἕτερον τοῦτο πλοῖον δέον νὰ διατηρῇ τὴν πορείαν καὶ ταχύτητά του.

(ii) Ἐν τούτοις, τὸ τελευταῖον τοῦτο πλοῖον δύναται νὰ ἐνεργῆσι ὥστε ν' ἀποφευχθῆ σύγκρουσις διὰ μόνου τοῦ ἐλιγμοῦ του, εὐθὺς ὡς καταστή προφανές εἰς αὐτὸ ὅτι τὸ ὑπόχρεον ν' ἀπομακρυνθῆ τῆς πορείας του πλοῖον δὲν ἐνεργεῖ καταλλήλως, συμφώνως πρὸς τοὺς παρόντας Κανόνας.

(β) Όταν, δι' οἰανδήποτε αἰτίαν, τὸ ὑπόχρεον ὅπως διατηρήσῃ τὴν πορείαν καὶ ταχύτητά του πλοῖον εὐρεθῆ τόσον ἐγγὺς τοῦ ἑτέρου, ὥστε ἡ σύγκρουσις νὰ μὴ δύναται ν' ἀποφευχθῆ ἐκ μόνων τῶν ἐνεργειῶν τοῦ φυλάσσοντος πλοίου, τότε ὀφείλει καὶ τοῦτο νὰ ἐνεργῆσι κατὰ τὸν καλῦτερον δυνατὸν τρόπον διὰ ν' ἀποφευχθῆ ἡ σύγκρουσις.

(γ) Μηχανοκίνητον πλοῖον, τὸ ὁποῖον ἐνεργεῖ εἰς τινα περίπτωσιν διασταυρώσεως πορειῶν συμφώνως τῇ ὑποπαραγράφῳ (α) (ii) τοῦ παρόντος Κανόνος πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως μεθ' ἑτέρου μηχανοκινήτου πλοίου, δέον νὰ μὴ μεταβάλλῃ, ἐφ' ὅσον αἱ συνθήκαι τῆς περιπτώσεως ἐπιτρέπουν, πορείαν πρὸς τὰ ἀριστερὰ ἵνα ἀποφύγῃ πλοῖον, τὸ ὁποῖον εὐρίσκεται εἰς τὴν ἀριστεράν του πλευράν.

(δ) Ὁ παρῶν Κανὼν δὲν ἀπαλλάσσει τὸ φυλάσσον πλοῖον τῆς ὑποχρεώσεώς του ν' ἀπομακρυνθῆ τῆς πορείας ἑτέρου.

ΚΑΝΩΝ 18

Εὐθῦναι μεταξύ πλοίων

Ἐκτός ἐὰν ἄλλως ἀπαιτῆται ὑπὸ τῶν Κανόνων 9, 10 καὶ 13—

(α) Μηχανοκίνητον πλοῖον ἐν πλῶ δέον νὰ ἀπομακρύνεται τῆς πορείας :

- (i) Ἀκυβερνήτου πλοίου,
- (ii) πλοίου περιορισμένης ἱκανότητος χειρισμῶν,
- (iii) πλοίου ἀσχολουμένου εἰς τὴν ἀλιείαν,
- (iv) ἱστιοφόρου πλοίου.

(β) Ἱστιοφόρον πλοῖον ἐν πλῶ δέον νὰ ἀπομακρύνεται τῆς πορείας :

- (i) Ἀκυβερνήτου πλοίου,
- (ii) πλοίου περιορισμένης ἱκανότητος χειρισμῶν,
- (iii) πλοίου ἀσχολουμένου εἰς τὴν ἀλιείαν.

(γ) Πλοῖον ἐν πλῶ ἀσχολούμενον εἰς τὴν ἀλιείαν δέον νὰ ἀπομακρύνεται, ἰκατὰ τὸ δυνατὸν, τῆς πορείας :

- (i) Ἀκυβερνήτου πλοίου,
- (ii) πλοίου περιορισμένης ἱκανότητος χειρισμῶν.

(δ)—(i) Πάν πλοῖον, ἐκτός τῶν ἀκυβερνήτων πλοίων ἢ τῶν πλοίων περιωρισμένης ἰκανότητος χειρισμῶν, δέον νά ἀποφεύγη, ἐφ' ὅσον αἱ συνθήκαι τῆς περιστάσεως ἐπιτρέπουσι, νά παρακωλύη τόν ἀσφαλή διάπλουον πλοίου περιοριζομένου ἐκ τοῦ θυθίσματός του καί ἐπιδεικνύοντας τὰ σήματα τοῦ Κανόνος 28.

(ii) Πλοῖον περιοριζόμενον ἐκ τοῦ θυθίσματός του δέον ὅπως ναυσιπλοοῖ μετ' ἰδιαιτέρας προσοχῆς ἐν πλήρει ἐπιγνώσει τῆς ἰδιαζούσης περιπτώσεώς του.

(ε) Ὑδροπλάνον ἐπὶ τοῦ ὕδατος δέον ὅπως τηρῆται γενικῶς μακρὰν πάντων τῶν πλοίων καί ἀποφεύγη νά παρακωλύη τὴν ναυσιπλοοῖαν των.

Εἰς περιπτώσεις, ἐν τούτοις, κατὰ τὰς ὁποίας ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, δέον νά συμμορφοῦται πρὸς τοὺς Κανόνες τοῦ παρόντος Μέρους.

ΤΜΗΜΑ ΙΙΙ.—ΔΙΑΓΩΓΗ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΗΝ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ

ΚΑΝΩΝ 19

Ἰδιαγωγὴ πλοίων ὑπὸ περιωρισμένην ὄρατότητα

(α) Ὁ παρὼν Κανὼν ἐφαρμόζεται εἰς πλοῖα μὴ εὐρισκόμενα ἐν ὄψει ἀλλήλων, ὁσάκις ναυσιπλοοῦν ἐντὸς ἢ πλησίον περιοχῆς περιωρισμένης ὄρατότητος.

(β) Πάν πλοῖον δέον ὅπως πλέη μετ' ἀσφαλοῦς ταχύτητος προσηρμοσμένης εἰς τὰς ἐπικρατούσας συνθήκας καί καταστάσεις τῆς περιωρισμένης ὄρατότητος. Μηχανοκίνητον πλοῖον δέον ὅπως ἔχη τὰς μηχανάς του ἐν ἐτοιμότητι δι' ἄμεσον χειρισμόν.

(γ) Πάν πλοῖον δέον ὅπως λαμβάνη δεόντως ὑπ' ὄψιν τὰς ἐπικρατούσας συνθήκας καί καταστάσεις περιωρισμένης ὄρατότητος, ὁσάκις συμμορφοῦται πρὸς τοὺς Κανόνες τοῦ Τμήματος Ι τοῦ παρόντος Μέρους.

(δ) Πλοῖον, τὸ ὁποῖον ἀνιχνεύει μόνον διὰ τοῦ **RAIDAR** τὴν παρουσίαν ἑτέρου πλοίου, ὀφείλει νά ἐκτιμήσῃ κατὰ πόσον ὑφίσταται περίπτωσις ἐπικινδύνου προσεγγίσεως ἢ/καί κατὰ πόσον ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως. Ἐάν ὄντως συντρέχῃ τοιαύτη περίπτωσις, δέον ὅπως λάβῃ μέτρα πρὸς ἀποφυγὴν ἀρκετὰ ἐγκαιρῶς, προϋποτιθεμένου ὅτι, ὁσάκις, τὰ τοιαῦτα μέτρα συνίστανται εἰς μεταβολὴν πορείας, τὰ ἀκόλουθα δέον ὅπως ἀποφεύγῳνται κατὰ τὸ δυνατόν :

(i) μεταβολὴ πορείας πρὸς τὰ ἀριστερὰ διὰ πλοῖον εὐρισκόμενον πρῶραθεν τοῦ ἐγκαρσίου του, ἐκτός ἐάν πρόκειται περὶ καταφθανομένου πλοίου,

(ii) μεταβολὴ πορείας πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τοῦ ἑτέρου πλοίου, ἐφ' ὅσον τοῦτο εὐρίσκεται εἰς τὸ ἐγκάρσιον ἢ πρῶμνηθεν τοῦ ἐγκαρσίου.

(ε) Ἐκτός τῶν περιπτώσεων κατὰ τὰς ὁποίας ἔχει ἐκτιμηθῆ ὅτι δὲν ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, πᾶν πλοῖον, τὸ ὁποῖον ἀκροᾶται ἐκ φαινομένης αὐτῷ διευθύνσεως πρῶραθεν τοῦ ἐγκαρσίου του σῆμα ὁμίχλης ἑτέρου πλοίου ἢ τὸ ὁποῖον δὲν δύναται ν' ἀποφύγῃ ἐπικίνδυνον προσέγγισιν μεθ' ἑτέρου πλοίου εὐρισκόμενου πρῶραθεν τοῦ ἐγκαρσίου του, δέον ὅπως μειώσῃ τὴν ταχύτητά του εἰς τὴν ἐλαχίστην πηδαλιουχίσιμον. Ἐάν εἶναι ἀπαραίτητον, δέον ὅπως ἀκινήτῃ καί ἐν πάσῃ περιπτώσει πλέη μετ' ἐξαιρετικῆς προσοχῆς μέχρις ὅτου παρέλθῃ ὁ κίνδυνος συγκρούσεως.

ΜΕΡΟΣ Γ—ΦΑΝΟΙ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΑ

ΚΑΝΩΝ 20

Ἐφαρμογὴ

(α) Οἱ Κανόνες τοῦ παρόντος Μέρους θά ἐφαρμόζονται ὑπὸ πᾶσαν κατάστασιν καιροῦ.

(β) Οί Κανόνες, οί άφορῶντες εἰς τοὺς φανούς, θά ἐφαρμόζονται ἀπὸ τῆς δύσεως μέχρι τῆς ἀνατολῆς τοῦ ἡλίου καί, διαρκοῦντος τοῦ χρονικοῦ τούτου διαστήματος, οὐδεὶς ἕτερος φανός θά ἐπιδεικνύεται, ἐξαιρέσει τῶν φανῶν ἐκείνων οἵτινες δὲν δύνανται νά ἐκληφθοῦν ὡς οἱ φανοὶ οἱ καθοριζόμενοι εἰς τοὺς παρόντας Κανόνες ἢ οἵτινες δὲν ἐπηρεάζουν τὴν ὁρατότητα ἢ τὰ διακριτικὰ χαρακτηριστικά τούτων ἢ δὲν παρακωλύουν τὴν διεξαγωγὴν κανονικῆς φυλακῆς ὀπτηῆρος.

(γ) Οἱ καθοριζόμενοι ὑπὸ τῶν παρόντων Κανόνων φανοὶ θά ἐπιδεικνύονται, ἐφ' ὅσον φέρονται, καὶ ἀπὸ τῆς ἀνατολῆς μέχρι τῆς δύσεως τοῦ ἡλίου ὑπὸ περιορισμένην ὁρατότητα, δύνανται δὲ νά ἐπιδεικνύονται καὶ καθ' ὅλας τὰς ἄλλας περιστάσεις, κατὰ τὰς ὁποίας τούτο κρίνεται ἀναγκαῖον.

(δ) Οἱ Κανόνες, οἱ ἀφορῶντες εἰς τὰ σχήματα, θά τηρῶνται κατὰ τὴν ἡμέραν.

(ε) Οἱ καθοριζόμενοι εἰς τοὺς παρόντας Κανόνες φανοὶ καὶ σχήματα δέον ὅπως πληροῦν τὰς διατάξεις τοῦ Παραρτήματος I τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

ΚΑΝΩΝ 21

Ὅρισμοὶ

Ι(α) «Ἐπίστιος φανός» σημαίνει λευκὸν φανὸν ἐγκατεστημένον ὑπεράνω τῆς διαμήκους κεντρικῆς γραμμῆς τοῦ πλοίου, φωτίζοντα ἄνευ διακοπῆς τόξον τοῦ ὀρίζοντος 225 μοιρῶν καὶ τοποθετημένον κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε νά φωτίζῃ ἀκριθῶς ἀπὸ τῆς πρῶρας μέχρις 22,5 μοιρῶν πρυμνηθὲν τοῦ ἐγκαρσίου ἐφ' ἐκάστης πλευρᾶς τοῦ πλοίου.

Ι(β) «Πλευρικοὶ φανοὶ» σημαίνουν ἓνα πράσινον φανὸν ἐπὶ τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς καὶ ἓνα ἐρυθρὸν φανὸν ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς, ἐκάστου φωτίζοντος ἄνευ διακοπῆς τόξον τοῦ ὀρίζοντος 112,5 μοιρῶν καὶ τοποθετημένου, κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε νά φωτίζῃ ἀκριθῶς ἀπὸ τῆς πρῶρας μέχρις 22,5 μοιρῶν πρυμνηθὲν τοῦ ἐγκαρσίου ἐπὶ τῆς ἀντιστοίχου πλευρᾶς του. Εἰς πλοῖον μήκους μικροτέρου τῶν 20 μέτρων, οἱ πλευρικοὶ φανοὶ δύνανται νά συνδυάζονται εἰς ἓνα, φερόμενον ἐπὶ τῆς διαμήκους κεντρικῆς γραμμῆς τοῦ πλοίου.

Ι(γ) «Φανός τῆς κορώνης» σημαίνει λευκὸν φανὸν ἐγκατεστημένον κατὰ τὸ πρακτικῶς δυνατὸν ἐγγύτερον τῆς πρύμνης, φωτίζοντα ἄνευ διακοπῆς τόξον τοῦ ὀρίζοντος 135 μοιρῶν καὶ τοποθετημένον κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε νά φωτίζῃ 67,5 μοίρας ἀκριθῶς ἀπὸ τῆς πρύμνης πρὸς ἐκάστην πλευρὰν τοῦ πλοίου.

Ι(δ) «Φανός ρυμουλκήσεως» σημαίνει κίτρινον φανὸν ἔχοντα τὰ αὐτὰ χαρακτηριστικὰ πρὸς τὸν ὀριζόμενον ἐν παραγράφῳ (γ) «φανὸν τῆς κορώνης».

Ι(ε) «Φανός ὁρατός καθ' ὄλον τὸν ὀρίζοντα (περιθλεπτός)» σημαίνει φανὸν φωτίζοντα ἄνευ διακοπῆς τόξον τοῦ ὀρίζοντος 360 μοιρῶν.

(στ) «Ἀναλάμπων φανός» σημαίνει φανὸν ἀναλάμποντα κατὰ κανονικὰ διαστήματα εἰς μίαν συχνότητα 120 ἢ περισσοτέρων ἀναλαμπῶν ἀνά λεπτόν.

ΚΑΝΩΝ 22

Ὅρατότης φανῶν

Οἱ καθοριζόμενοι εἰς τοὺς παρόντας Κανόνες φανοὶ δέον ὅπως ἔχουν ἔντασιν ὡς καθορίζεται εἰς τὴν παράγραφον 8 τοῦ Παραρτήματος I, οὕτως ὥστε νά εἶναι ὁρατοὶ εἰς τὰς ἀκολουθοῦσας ἐλαχίστας ἀποστάσεις :

(α) Εἰς πλοῖα μήκους 50 μέτρων ἢ περισσοτέρων :

— ὁ ἐπίστιος φανός εἰς 6 μίλια,

— ὁ πλευρικός φανός εἰς 3 μίλια,

— ὁ φανός τῆς κορώνης εἰς 3 μίλια,

- ό φανός ρυμουλκήσεως εις 3 μίλια,
 - ό λευκός, έρυθρός, πράσινος ή κίτρινος, όρατός καθ' όλον τόν όρίζοντα φανός εις 3 μίλια.
- (β) Εις πλοία μήκους 12 ή περισσοτέρων μέτρων αλλά μικροτέρου τών 50 μέτρων :
- ό έφίστιος φανός εις 5 μίλια, πλην εάν τó μήκος του πλοίου είναι μικρότερον τών 20 μέτρων, εις 3 μίλια,
 - ό πλευρικός φανός εις 2 μίλια,
 - ό φανός τής κορώνης εις 2 μίλια,
 - ό φανός ρυμουλκήσεως εις 2 μίλια,
 - ό λευκός, έρυθρός, πράσινος ή κίτρινος, όρατός καθ' όλον τόν όρίζοντα, φανός εις 2 μίλια,
- (γ) Εις πλοία μήκους μικροτέρου τών 12 μέτρων :
- ό έφίστιος φανός εις 2 μίλια,
 - ό πλευρικός φανός εις 1 μίλιον,
 - ό φανός τής κορώνης εις 2 μίλια,
 - ό φανός ρυμουλκήσεως εις 2 μίλια,
 - ό λευκός, έρυθρός, πράσινος ή κίτρινος, όρατός καθ' όλον τόν όρίζοντα, φανός εις 2 μίλια.

ΚΑΝΩΝ 23

Μηχανοκίνητα πλοία έν πλῶ

- (α) Μηχανοκίνητον πλοίον έν πλῶ θά έπιδεικνύη :
- (i) Ένα έφίστιον φανόν προς πῶραν,
 - (ii) Ένα δεύτερον έφίστιον φανόν πρύμνηθεν και ύψηλότερον του πωραιου τοιούτου· έξαιρούνται τά πλοία μήκους μικρότερου τών 50 μέτρων, άτινα δέν ύποχρεούνται αλλά δύνανται νά έπιδεικνύουν τοιοϋτον φανόν,
 - (iii) Πλευρικούς φανούς,
 - (iv) Ένα φανόν τής κορώνης.
- (β) Άερόστρωμον πλοίον, όσάκις κινείται ύπό τήν άνευ έκτοπίσματος κατάστασιν, θά έπιδεικνύη, έπιπροσθέτως προς τούς καθοριζόμενους έν παραγράφω (α) του παρόντος Κανόνος φανούς, ένα κίτρινον αναλάμποντα φανόν, όρατόν καθ' όλον τόν όρίζοντα.

(γ) Μηχανοκίνητον πλοίον, μήκους μικροτέρου τών 7 μέτρων και του όποιου ή μεγίστη ταχύτης δέν ύπερβαίνει τούς 7 κόμβους, δύναται, άντι τών φανών τών καθοριζόμενων έν παραγράφω (α) του παρόντος Κανόνος, νά έπιδεικνύη ένα λευκόν φανόν όρατόν καθ' όλον τόν όρίζοντα. Έν τοιοϋτον πλοίον θά έπιδεικνύη έπίσης, εάν τουτο είναι πρακτικώς δυνατόν, πλευρικούς φανούς.

ΚΑΝΩΝ 24

Ρυμουλκήσις κατ' έφελκυσμόν και ώθησιν

- (α) Μηχανοκίνητον πλοίον, όσάκις ρυμουλκεί, θά έπιδεικνύη :
- (i) άντι του καθοριζόμενου εις τόν Κανόνα 23 (α) (i) φανου, δύο έφιστίους φανούς προς πῶραν επί κατακορύφου γραμμής. Όταν τó μήκος του ρυμουλκίου μετρούμενον από τής πρύμνης του ρυμουλκούντος πλοίου, μέχρι του πρυμναίου άκρου του ρυμουλκουμένου, ύπερβαίη τά 200 μέτρα, τρεις τοιοϋτους φανούς επί κατακορύφου γραμμής,
 - (ii) πλευρικούς φανούς,
 - (iii) ένα φανόν τής κορώνης,
 - (iv) ένα φανόν ρυμουλκήσεως επί κατακορύφου γραμμής ύπεράνω του φανου τής κορώνης,

- (v) ρομβοειδές σχήμα, εις μάλλον καταφανές μέρος, όσάκις τό μήκος του ρυμουλκίου υπερβαίνει τά 200 μέτρα.
- (β) Όσάκις ώθουιν πλοϊον και πλοϊον ώθούμενον προς πρῶραν είναι στερρωδς συνδεδεμένα εις ενιαϊαν μονάδα, ταυτα θα θεωρωνται ως εν μηχανοκίνητον πλοϊον και θα επιδεικνύουν τους καθοριζομένους εις τον Κανόνα 23 φανούς.
- (γ) Μηχανοκίνητον πλοϊον, όσάκις ώθει προς πρῶραν η ρυμουλκει παραπλεύρωσ, έκτός της περιπτώσεως της ενιαϊας μονάδος, θα επιδεικνύη :
- (i) άντι του καθοριζομένου εις τον Κανόνα 23(α)(i) φανου, δύο έφιστίους φανούς προς πρῶραν επί κατακορύφου γραμμής,
 - (ii) πλευρικούς φανούς,
 - (iii) ένα φανόν της κορώνης.
- (δ) Μηχανοκίνητον πλοϊον, εις τό όποϊον εφαρμόζονται αι παράγραφοι (α) και (γ) του παρόντος Κανόνος, δέον να συμμορφοῦται επίσης και προς τον Κανόνα 23(α) (ii).
- (ε) Πλοϊον η άντικείμενον ρυμουλκούμενον θα επιδεικνύη :
- (i) πλευρικούς φανούς,
 - (ii) ένα φανόν κορώνης,
 - (iii) ρομβοειδές σχήμα εις μάλλον καταφανές μέρος, όσάκις τό μήκος του ρυμουλκίου υπερβαίνει τά 200 μέτρα.
- (στ) Νοεϊται ότι οϊοσδήποτε αριθμός πλοϊων ρυμουλκουμένων η ώθουμένων καθ' όμάδα δέον να φωτίζωνται ως εν πλοϊον—
- (i) τό ώθούμενον προς πρῶραν πλοϊον, μη άποτελοῦν μέρος ενιαϊας τινός μονάδος, θα επιδεικνύη εις τό πρωραϊον άκρον του πλευρικούς φανούς,
 - (ii) τό ρυμουλκούμενον παραπλεύρωσ πλοϊον θα επιδεικνύη ένα φανόν της κορώνης και εις τό πρωραϊον άκρον του πλευρικούς φανούς.
- (ζ) Όπου ενεκα οϊοσδήποτε έπαρκούς αιτίας, είναι πρακτικῶσ αδύνατον δι' εν ρυμουλκούμενον πλοϊον η άντικείμενον να επιδεικνύη τους εν τη παραγράφω (ε) του παρόντος κανόνος καθοριζομένους φανούς, δέον να λαμβάνωνται πάντα τά δυνατά μέτρα προς φωτισμόν του ρυμουλκουμενου πλοϊου η άντικειμενου η τουλάχιστον προς έπισήμανσιν της παρουσίας του μη φωτιζομένου πλοϊου η άντικειμενου.

ΚΑΝΩΝ 25

Ίστιοφόρα πλοϊα εν πλῶ και κωπήλατα πλοϊα

- (α) Ίστιοφόρον πλοϊον εν πλῶ θα επιδεικνύη :
- (i) πλευρικούς φανούς,
 - (ii) ένα φανόν κορώνης.
- (β) Εις ίστιοφόρον πλοϊον μήκους μικροτέρου τῶν 12 μέτρων, οί εν παραγράφω (α) του παρόντος Κανόνος καθοριζόμενοι φανοί δύνανται να συνδυάζωνται εις ένα, φερόμενον επί η πλησίον της κορυφής του ίστου, ένθα οὔτος δύναται να όρᾶται καλύτερον.
- (γ) Ίστιοφόρον πλοϊον εν πλῶ δύναται να επιδεικνύη, επιπροσθέτως προς τους καθοριζομένους εν παραγράφω (α) του παρόντος Κανόνος φανούς, επί η πλησίον της κορυφής του ίστου, ένθα οὔτοι δύνανται να όρῶνται καλύτερον, δύο όρατους καθ' όλον τον όρίζοντα φανούς επί κατακορύφου γραμμής, του άνωτέρου όντος έρυθρου και του κατωτέρου πρασίνου, άλλ' οί φανοί οὔτοι δέν θα επιδεικνύωνται όμοῦ μετά του συνδεδευσμένου φανου του έπιτρεπομένου υπό της παραγράφου (β) του παρόντος Κανόνος.
- (δ) (i) Ίστιοφόρον πλοϊον μήκους κατωτέρου τῶν 7 μέτρων δέον να επιδεικνύη, έφ' όσον τοῦτο είναι πρακτικῶσ δυνατόν, τους εν παραγράφω (α) η (β) του παρόντος Κανόνος καθοριζομένους φανούς, άλλ' εάν δέν πράττη οὔτω

δέον να ἔχη πρόχειρον ἠλεκτρικὴν λυχνίαν ἢ ἀνημμένον φανὸν ἐκπέμποντα λευκὸν φῶς, ὁ ὁποῖος δέον να ἐπιδεικνύεται ἀρκετὰ ἐγκαίρως πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως.

(ii) Κατήλατον πλοῖον δύναται να ἐπιδεικνύη τοὺς καθοριζομένους ἐν τῷ παρόντι Κανόνι φανοὺς δι' ἰστιοφόρα πλοῖα, ἀλλὰ ἐὰν δὲν πράττη οὕτω, δέον να ἔχη πρόχειρον ἠλεκτρικὴν λυχνίαν ἢ ἀνημμένον φανὸν ἐκπέμποντα λευκὸν φῶς, ὁ ὁποῖος θὰ ἐπιδεικνύεται ἀρκετὰ ἐγκαίρως πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως.

(ε) Πλοῖον προωθούμενον τῇ βοηθείᾳ ἰστιῶν, δσάκις χρησιμοποιεῖ συγχρόνως καὶ μηχανικὸν μέσον προώσεως, ἰδέον να ἐπιδεικνύη πρὸς πρῶραν καὶ εἰς τὸ πλέον καταφανὲς σημεῖον κατασκευὴν κωνικοῦ ἰσχήματος, με τὴν κορυφὴν πρὸς τὰ κάτω.

ΚΑΝΩΝ 26

Ἄλιευτικὰ πλοῖα

(α) Πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς τὴν ἀλιείαν, εἴτε εὐρίσκεται ἐν πλῶ εἴτε ἐπ' ἀγκύρας, ἰδέον να ἐπιδεικνύη μόνον τοὺς καθοριζομένους ἐν τῷ παρόντι Κανόνι φανοὺς καὶ σχήματα.

(β) Πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς ἀλιείαν διὰ γρίπου, ἰδιὰ τῆς ὁποίας νοεῖται ἢ διὰ τοῦ ὕδατος ἔλξις γρίπου ἢ ἐτέρας συσκευῆς χρησιμοποιουμένης ὡς μέσου ἀλιείας, ἰδέον να ἐπιδεικνύη :

- (i) δύο φανοὺς ὁρατοὺς καθ' ὄλον τὸν ὀρίζοντα ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς, ἐξ ὧν ὁ ἀνώτερος θὰ εἶναι πράσινος καὶ ὁ κατώτερος λευκός, ἢ ἰσχήμα συνιστάμενον ἐκ δύο κῶνων με ἠνωμένης τὰς κορυφὰς των ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς τοῦ ἐνὸς ὑπερθεν τοῦ ἄλλου· πλοῖον μήκους μικροτέρου τῶν 20 μέτρων δύναται, ἀντὶ τοῦ σχήματος τούτου, να ἐπιδεικνύη μίαν κάλαθον,
- (ii) ἓνα ἐφίστιον φανὸν πρὺμνηθεν καὶ ὑψηλότερον τοῦ ὁρατοῦ καθ' ὄλον τὸν ὀρίζοντα πρασίνου φανοῦ· πλοῖον μήκους μικροτέρου τῶν 50 μέτρων δὲν εἶναι ὑποχρεωμένον να ἐπιδεικνύη τοιοῦτον φανόν, ἀλλὰ δύναται να πράττη οὕτω,
- (iii) ὅταν κινῆται, ἐπιπροσθέτως πρὸς τοὺς ἐν τῇ παρούσῃ παραγράφῳ καθοριζομένους φανοὺς, πλευρικοὺς φανοὺς καὶ φανὸν κορώνης.

(γ) Πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς τὴν ἀλιείαν, ἐκτὸς τῆς διὰ γρίπου τοιαύτης, δέον να ἐπιδεικνύη :

- (i) δύο ὁρατοὺς καθ' ὄλον τὸν ὀρίζοντα φανοὺς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς, ἐξ ὧν ὁ ἀνώτερος θὰ εἶναι ἐρυθρός καὶ ὁ κατώτερος λευκός, ἢ ἰσχήμα συνιστάμενον ἐκ δύο κῶνων με ἠνωμένης τὰς κορυφὰς των ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς τοῦ ἐνὸς ὑπερθεν τοῦ ἄλλου· πλοῖον μήκους μικροτέρου τῶν 20 μέτρων δύναται, ἀντὶ τοῦ σχήματος τούτου, να ἐπιδεικνύη μίαν κάλαθον·
- (ii) δσάκις τὸ ὀριζόντιον ἔκταμα τοῦ ἀλιευτικοῦ μηχανισμοῦ ἐκτείνεται πλέον τῶν 150 μέτρων ἀπὸ τοῦ πλοῖου, λευκὸν φανὸν ὁρατὸν καθ' ὄλον τὸν ὀρίζοντα ἢ ἓνα κῶνον με τὴν κορυφὴν πρὸς τὰ ἄνω καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τοῦ ἐκτάματος·
- (iii) ὅταν κινῆται, ἐπιπροσθέτως πρὸς τοὺς ἐν τῇ παρούσῃ παραγράφῳ καθοριζομένους φανοὺς, πλευρικοὺς φανοὺς καὶ φανὸν κορώνης.

(δ) Πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς τὴν ἀλιείαν εἰς ἐγγυτάτην ἀπόστασιν πρὸς ἕτερα πλοῖα, ἀσχολούμενα εἰς τὴν ἀλιείαν δύναται να ἐπιδεικνύη τὰ πρόσθετα σήματα τὰ περιγραφόμενα ἐν τῷ Παραρτήματι II τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

(ε) Πλοῖον τι ὁσάκις δὲν ἀσχολεῖται, εἰς τὴν ἀλιεῖαν, δέον νὰ μὴ ἐπιδεικνύη τοὺς ἐν τῷ παρόντι Κανόνι καθοριζομένους φανούς ἢ σχήματα, ἀλλὰ μόνον ἐκείνους οἱ ὁποῖοι καθορίζονται διὰ πλοῖον τοῦ μήκους του.

ΚΑΝΩΝ 27

Πλοῖα ἀκυθέρνητα ἢ πλοῖα περιορισμένης
ἰκανότητος χειρισμῶν

- (α) Πᾶν ἀκυθέρνητον πλοῖον ὀφείλει νὰ φέρῃ:
- (i) δύο ἐρυθροὺς φανούς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς, εἰς μᾶλλον καταφανές μέρος καὶ ὄρατους καθ' ὄλον τὸν ὀρίζοντα·
 - (ii) δύο σφαίρας ἢ ἀνάλογα σχήματα ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς, εἰς μᾶλλον καταφανές μέρος·
 - (iii) ὅταν κινῆται, ἐπιπροσθέτως πρὸς τοὺς ἐν τῇ παρούσῃ παραγράφῳ καθοριζομένους φανούς, πλευρικοὺς φανούς καὶ φανὸν κορώνης.
- (β) Πᾶν πλοῖον περιορισμένης ἰκανότητος χειρισμῶν, ἐξαιρουμένων τῶν ναρκαλιευτικῶν ἐν ναρκαλιείᾳ, ὀφείλει νὰ ἐπιδεικνύη:
- (i) τρεῖς φανούς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς εἰς μᾶλλον καταφανές μέρος καὶ ὄρατους καθ' ὄλον τὸν ὀρίζοντα. Ὁ ἀνώτατος καὶ κατώτατος ἐκ τῶν φανῶν αὐτῶν δέον ὅπως εἶναι ἐρυθροὶ καὶ ὁ μεσαῖος δέον ὅπως εἶναι λευκός·
 - (ii) τρία σχήματα ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς, εἰς μᾶλλον καταφανές μέρος. Τὸ ἀνώτατον καὶ τὸ κατώτατον ἐκ τῶν σχημάτων αὐτῶν δέον ὅπως εἶναι σφαιρικά καὶ τὸ μεσαῖον ρομβοειδές·
 - (iii) ὅταν κινῆται, ἐπὶ πλέον τῶν φανῶν τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῆς ὑποπαραγράφου (i), τοὺς ἐφιστίους φανούς, τοὺς πλευρικοὺς φανούς καὶ τὸν φανὸν τῆς κορώνης·
 - (iv) ὅταν εἶναι ἠγκυροβολημένον, ἐπιπλέον τῶν φανῶν ἢ σχημάτων τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῶν ὑποπαραγράφων (i) καὶ (ii), τοὺς φανούς ἢ τὸ σχῆμα ἅτινα καθορίζονται ὑπὸ τοῦ Κανόνος 30.
- (γ) Πλοῖον ἀσχολούμενον μὲ ρυμούλκῃσιν, ἥτις καθιστᾷ τοῦτο ἀνίκανον ὅπως παρεκκλίνῃ τῆς πορείας του, ὀφείλει νὰ φέρῃ ἐπιπλέον τῶν φανῶν, οἵτινες καθορίζονται ὑπὸ τῆς ὑποπαραγράφου (β) (i), καὶ τῶν σχημάτων, ἅτινα καθορίζονται ὑπὸ τῆς ὑποπαραγράφου (β) (ii) τοῦ παρόντος Κανόνος, τοὺς φανούς ἢ τὸ σχῆμα ἅτινα καθορίζονται ὑπὸ τοῦ Κανόνος 24(α).

(δ) Πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς ἐπιχειρήσεις ἐκβαθύνσεως ἢ ὑποβρυχίους τοιαύτας, ὁσάκις περιορίζεται εἰς τὴν ἰκανότητα χειρισμῶν του, ὀφείλει νὰ ἐπιδεικνύῃ τοὺς φανούς καὶ σχήματα, ἅτινα καθορίζονται ὑπὸ τῆς παραγράφου (β) τοῦ παρόντος Κανόνος καὶ ἐπὶ πλέον, ἐφ' ὅσον ὑφίσταται ἐμπόδιον, ὀφείλει νὰ ἐπιδεικνύῃ:

- (i) δύο ἐρυθροὺς φανούς ὄρατους καθ' ὄλον τὸν ὀρίζοντα ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς ἢ δύο σφαίρας ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς, ἵνα δεικνύουν τὴν πλευρὰν ἐκ τῆς ὁποίας ὑφίσταται τὸ ἐμπόδιον·
- (ii) δύο πρασίνους φανούς ὄρατους καθ' ὄλον τὸν ὀρίζοντα ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς ἢ δύο ρομβοειδῆ σχήματα ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς, ἵνα δεικνύουν τὴν πλευρὰν ἐκ τῆς ὁποίας δύναται νὰ διέλθῃ ἕτερον πλοῖον·
- (iii) ὅταν κινῆται, ἐπιπλέον τῶν φανῶν τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῆς παρούσης παραγράφου, τοὺς ἐφιστίους φανούς, τοὺς πλευρικοὺς φανούς καὶ τὸν φανὸν τῆς κορώνης·
- (iv) πᾶν πλοῖον, ἐπὶ τοῦ ὁποίου τυγχάνει ἐφαρμογῆς ἢ παρουσιαστικῆς παραγράφου, ἐφ' ὅσον εἶναι ἠγκυροβολημένον, ὀφείλει νὰ ἐπιδεικνύῃ τοὺς

φανούς, οΐτινες καθορίζονται υπό τών υποπαραγράφων (i) και (ii), άντι τών φανών ή του σχήματος, άτινα καθορίζονται υπό του Κανόνος 30.

(ε) Όσάκις μέγεθος ένός πλοίου άσχολουμένου με καταδυτικάς έργασίας καθιστά πρακτικώς αδύνατον την έπίδειξιν τών σχημάτων, άτινα καθορίζονται υπό της παραγράφου (δ), του παρόντος Κανόνος δέον όπως έπίδεικνύεται μία άκαιμπος σημαία παριστάνουσα τό γράμμα «Α» του Διεθνούς Κώδικος Σημάτων, έχουσα ύψος ούχι κατώτερον του ένός μέτρου. Μέτρα δέον όπως λαμβάνωνται, ώστε ή σημαία αύτη νά είναι όρατή καθ' όλον τόν όρίζοντα.

(στ) Πάν πλοϊον άσχολουμένον εις ναρκαλιείαν, έπιπλέον τών φανών οΐτινες καθορίζονται διά τά μηχανοκίνητα πλοία υπό του Κανόνος 23, όφείλει νά έπίδεικνύη τρεις όρατούς καθ' όλον τόν όρίζοντα πρασίλους φανούς ή τρεις σφαίρας. Ό εις έκ τών άνωτέρω φανών ή σχημάτων δέον όπως έπίδεικνύεται έπί ή πλησίον της κορυφής του πρωραίου ίστου και έκαστος εκ τών έτέρων δύο εις τά άκρα της κεραίας του πρωραίου ίστου. Οι άνωτέρω φανοί ή σχήματα δεικνύουν ότι είναι έπικίνδυνον δι' άλλα πλοία νά πλησιάσουν έγγύτερον τών 1.000 μέτρων προς την πρύμνην ή τών 500 μέτρων προς έκάτεραν τών πλευρών του ναρκαλιευτικού.

(ζ) Πλοία μήκους μικροτέρου τών 7 μέτρων δέν ύποχρεούνται νά έπίδεικνύουν τούς φανούς, οΐτινες καθορίζονται υπό του παρόντος Κανόνος.

(η) Τά σημάτα άτινα καθορίζονται υπό του παρόντος Κανόνος δέν είναι σημάτα πλοίων εύρισκομένων έν κινδύνω και αίτούντων βοήθειαν. Τοιαύτα σημάτα περιέχονται εις τό Παράρτημα IV τών παρόντων Κανονισμών.

ΚΑΝΩΝ 28

Πλοία περιοριζόμενα εκ του θυθίσματός των

Πάν περιοριζόμενον εκ του θυθίσματός του πλοϊον, έπιπλέον τών φανών οΐτινες καθορίζονται διά τά μηχανοκίνητα πλοία υπό του Κανόνος 23, δύναται νά έπίδεικνύη εις μάλλον καταφανές μέρος τρεις έρυθρούς φανούς έπί κατακορύφου γραμμής και όρατούς καθ' όλον τόν όρίζοντα ή ένα κύλινδρον.

ΚΑΝΩΝ 29

Πλοηγίδες

(α) Πάν πλοϊον εκτελοϋν ύπηρεσίαν πλοηγήσεως όφείλει νά έπίδεικνύη :

(i) έπί ή πλησίον της κορυφής του ίστου δύο φανούς έπί κατακορύφου γραμμής όρατούς καθ' όλον τόν όρίζοντα, έξ ών ό άνώτερος δέον νά είναι λευκός, ό δε κατώτερος έρυθρός·

(ii) έφ' όσον ή πλοηγίς εύρίσκεται έν κινήσει, έπιπροσθέτως, πλευρικούς φανούς και φανόν της κορώνης·

(iii) έφ' όσον ή πλοηγίς είναι ήγκυροβολημένη, έπιπλέον τών φανών οΐτινες καθορίζονται υπό της υποπαραγράφου (i), τόν φανόν ήγκυροβολίας, φώτα ή σχήμα.

(β) Πλοηγίς, όταν δέν εύρίσκεται έν ύπηρεσία, όφείλει νά έπίδεικνύη τούς φανούς ή τά σχήματα, άτινα καθορίζονται δι' όμοιον πλοϊον του αύτου μήκους.

ΚΑΝΩΝ 30

Πλοία ήγκυροβολημένα και πλοία προσηραγμένα

(α) Πάν πλοϊον ήγκυροβολημένον όφείλει νά έπίδεικνύη εις μάλλον καταφανές μέρος :

(i) εις τό πρωραϊόν τμήμα, ένα λευκόν φανόν όρατόν καθ' όλον τόν όρίζοντα ή μίαν σφαίραν·

(ii) εις τὴν πρύμνην ἢ παρ' αὐτὴν καὶ εις ὕψος χαμηλότερον τοῦ φανοῦ τοῦ καθοριζομένου ὑπὸ τῆς ὑποπαραγράφου (i), ἓνα λευκὸν φανὸν ὄρατὸν καθ' ὄλρον τὸν ὀρίζοντα.

(β) Πᾶν πλοῖον, μήκους μικροτέρου τῶν 50 μέτρων, δύναται νὰ ἐπιδεικνύη εἰς μᾶλλον καταφανὲς μέρος ἓνα λευκὸν φανὸν ὄρατὸν καθ' ὄλρον τὸν ὀρίζοντα ἀντὶ τῶν φανῶν οἵτινες καθορίζονται ὑπὸ τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανόνος.

(γ) Πᾶν πλοῖον ἠγκυροβολημένον δύναται, καὶ πᾶν πλοῖον μήκους μεγαλύτερου τῶν 100 μέτρων ὀφείλει, ἐπίσης νὰ χρησιμοποιῆ τὰ εἰς τὴν διάθεσιν αὐτοῦ εὑρισκόμενα φῶτα ἐργασίας ἢ ἀνάλογα φῶτα πρὸς φωτισμὸν τῶν καταστρωμάτων του.

(δ) Πᾶν πλοῖον προσηραγμένον ὀφείλει νὰ ἐπιδεικνύη τοὺς φανούς, οἵτινες καθορίζονται ὑπὸ τῆς παραγράφου (α) ἢ (β) τοῦ παρόντος Κανόνος καὶ ἐπιπλέον εἰς μᾶλλον καταφανὲς μέρος :

(i) δύο ἐρυθροὺς φανούς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς ὄρατοὺς καθ' ὄλρον τὸν ὀρίζοντα·

(ii) πρεῖς σφαῖρας ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς.

(ε) Πᾶν πλοῖον, μήκους μικροτέρου τῶν 7 μέτρων, ἐφ' ὅσον εἶναι ἠγκυροβολημένον ἢ προσηραγμένον οὐχὶ ἐντὸς ἢ πλησίον στενοῦ διαύλου, θαλασσίου διαδρόμου ἢ ἀγκυροβολίου ἢ ὅπου ναυσιπλοοῦν συνήθως ἕτερα πλοῖα, δὲν ὑποχρεοῦται νὰ ἐπιδεικνύη τοὺς φανούς ἢ τὰ σχήματα, ἅτινα καθορίζονται ὑπὸ τῶν παραγράφων (α), (β) ἢ (δ) τοῦ παρόντος Κανόνος.

ΚΑΝΩΝ 31

Ἵδροπλάννα

Ἐφ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον δι' ἓν ὕδροπλάννον νὰ ἐπιδεικνύη φανούς καὶ σχήματα μετὰ τῶν χαρακτηριστικῶν ἢ εἰς τὰς θέσεις, αἵτινες καθορίζονται ὑπὸ τῶν Κανόνων τοῦ παρόντος Μέρους, ὀφείλει νὰ ἐπιδεικνύη φανούς καὶ σχήματα ἔχοντα, κατὰ τὸ δυνατόν, παρόμοια χαρακτηριστικὰ καὶ εἰς τὰς, κατὰ τὸ δυνατόν, ἀναλόγους θέσεις.

ΜΕΡΟΣ Δ' — ΗΧΗΤΙΚΑ ΚΑΙ ΦΩΤΕΙΝΑ ΣΗΜΑΤΑ

ΚΑΝΩΝ 32

Ὅρισμοὶ

(α) Ἡ λέξις «σειρὴν» σημαίνει οἰανδήποτε ἠχητικὴν συσκευὴν ἱκανὴν ὅπως παράγῃ τοὺς καθοριζομένους συριγμοὺς καὶ ἢ ὅποια πληροῖ τὰς προδιαγραφὰς τοῦ Παραρτήματος III τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

(β) Ὁ ὄρος «βραχὺς συριγμὸς» σημαίνει συριγμὸν διαρκείας περίπου ἐνὸς δευτερολέπτου.

(γ) Ὁ ὄρος «μακρὸς συριγμὸς» σημαίνει συριγμὸν διαρκείας τεσσάρων ἕως ἕξ δευτερολέπτων.

ΚΑΝΩΝ 33

Ὅργανα παραγωγῆς ἠχητικῶν σημάτων

(α) Πᾶν πλοῖον μήκους 12 μέτρων καὶ ἄνω ὀφείλει νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ μιᾶς σειρῆνος καὶ ἐνὸς κώδωνος καὶ πᾶν πλοῖον μήκους 100 μέτρων καὶ ἄνω ὀφείλει, ἐπιπλέον, νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον δι' ἐνὸς κυμβάλου, ὁ τόνος καὶ ὁ ἦχος τοῦ ὁποίου νὰ μὴ δύναται νὰ ἐκληφθῆ ὡς ὁ τοιοῦτος τοῦ κώδωνος. Ἡ σειρὴν, ὁ κώδων καὶ τὸ κύμβαλον δεόν νὰ πληροῦν τὰς προδιαγραφὰς τοῦ Παραρτήματος III τῶν παρόντων Κανονισμῶν. Ὁ κώδων ἢ τὸ κύμ-

βαλον ή και άμφότερα δύνανται νά άντικατασταθοϋν δι' έτέρων όργάνων έχόντων τά αϋτά άντίστοιχα χαρακτηριστικά, προϋποτιθεμένου ότι θα είναι πάντοτε δυνατή ή χειροκίνητος παραγωγή τών άπαιτουμένων ήχητικών σημάτων.

(β) Πάν πλοϊον μήκους κατωτέρου τών 12 μέτρων δέν ύποχρεοϋται νά φέρη τάς ήχητικές συσκευάς, αίτινες καθορίζονται ύπό τής παραγράφου (α) τοϋ παρόντος Κανόνος, αλλά εις περίπτωσιν καθ' ήν δέν φέρει ταϋτάς, δέον νά είναι έφωδιασμένον δι' έτέρων μέσων παραγωγής ήχητικού σήματος έπαρκούς έντάσεως.

ΚΑΝΩΝ 34

Σήματα χειρισμών και προειδοποιήσεως

(α) Όσάκις πλοϊα εύρίσκονται έν όψει άλλήλων, πάν κινούμενον μηχανοκίνητον πλοϊον, έκτελοϋν χειρισμούς έπιτρεπομένους ή άπαιτουμένους ύπό τών παρόντων Κανόνων, όφείλει νά γνωστοποιή τοϋς χειρισμούς του διά τών άκολουθων σημάτων τής σειρήνος:

- εις θραχϋς συριγμός πρός ένδειξιν «μεταβάλλω τήν πορείαν μου πρός τά δεξιά»·
- δϋο θραχείς συριγμοί πρός ένδειξιν «μεταβάλλω τήν πορείαν μου πρός τά άριστερά»·
- τρεις θραχείς συριγμοί πρός ένδειξιν «έκτελϋ χειρισμόν άναποδίσεως».

(β) Πάν πλοϊον δύνανται νά συμπληρώση τά σήματα τής σειρήνος, τά καθοριζόμενα ύπό τής παραγράφου (α) τοϋ παρόντος Κανόνος, διά φωτεινών σημάτων, έπαναλαμβανομένων καταλλήλως, κατά τήν διάρκειαν τής έκτελέσεως τοϋ χειρισμοϋ:!

- (i) τά φωτεινά ταϋτα σήματα θα έχουν τάς άκολουθους σημασίας:
 - μία άναλαμπή πρός ένδειξιν «μεταβάλλω τήν πορείαν μου πρός τά δεξιά»·
 - δϋο άναλαμπαι πρός ένδειξιν «μεταβάλλω τήν πορείαν μου πρός τά άριστερά»·
 - τρεις άναλαμπαι πρός ένδειξιν «έκτελϋ χειρισμόν άναποδίσεως»·
- (ii) ή διάρκεια έκάστης άναλαμπής θα είναι περίπου ένός δευτερολέπτου, τά διαλείμματα μεταξύ τών άναλαμπών θα είναι ένός δευτερολέπτου και τά διαλείμματα μεταξύ διαδοχικών σημάτων δέν θα είναι θραχύτερα τών δέκα δευτερολέπτων·
- (iii) ό φανός, όστις χρησιμοποιείται διά τό σήμα τοϋτο, έφ' όσον είναι μονίμως τοποθετημένος, θα είναι λευκός, όρατός καθ' όλον τόν όρίζοντα έξ άποστάσεως τοϋλάχιστον 5 μιλίων και θα πληροί τάς διατάξεις τοϋ Παραρτήματος I.

(γ) Όσάκις πλοϊα εύρίσκονται έν όψει άλλήλων έντός στενοϋ διαϋλου ή θαλασσίου διαδρόμου:!

- (i) πλοϊον τι προτιθέμενον νά προσπεράση έτερον, συμφώνως πρός τόν Κανόνα 9(ε) (i) όφείλει νά γνωστοποιή τήν πρόθεσί του διά τών άκολουθων σημάτων τής σειρήνος του:
 - δϋο μακρών συριγμών, άκολουθουμένων ύφ' ένός θραχέος συριγμοϋ πρός ένδειξιν «προτίθεμαι νά σάς προσπεράσω έκ δεξιών σας»·
 - δϋο μακρών συριγμών, άκολουθουμένων ύπό δϋο θραχέων συριγμών πρός ένδειξιν «προτίθεμαι νά σάς προσπεράσω έξ άριστερών σας»·
- (ii) τό πλοϊον, τό όποϊον πρόκειται νά προσπερασθῆ ύπό έτέρου, έφ' όσον ένεργεί συμφώνως πρός τόν Κανόνα 9(ε) (i), όφείλει νά γνωστοποιή τήν συγκατάθεσί του διά τοϋ άκολουθου σήματος τής σειρήνος του:

—Εἰς μακρὸς συριγμὸς, εἰς θραχὺς συριγμὸς, εἰς μακρὸς συριγμὸς καὶ εἰς θραχὺς συριγμὸς, κατὰ τὴν σειρὰν ταύτην.

(δ) Ὅσακις πλοῖα ἐν ὄψει ἀλλήλων προσεγγίζουν ἀλλήλα καὶ ἐξ οἰασδήποτε αἰτίας ἐκάτερον πλοῖον ἀδυνατεῖ νὰ ἀντιληφθῇ τὰς προθέσεις ἢ ἐνεργείας τοῦ ἐτέρου, ἢ εὐρίσκεται ἐν ἀμφιβολίᾳ ὡς πρὸς τὴν ἐπάρκειαν τῶν ἐνεργειῶν τοῦ ἐτέρου πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως, τὸ εὐρισκόμενον ἐν ἀμφιβολίᾳ πλοῖον ὀφείλει νὰ γνωστοποιῇ ἀμέσως τὴν ἀμφιβολίαν ταύτην διὰ πέντε τοῦλάχιστον θραχέων καὶ ταχέων συριγμῶν τῆς σειρῆνος τους. Τὸ τοιοῦτο σῆμα δύνανται νὰ συμπληροῦται δι' ἑνὸς φωτεινοῦ σήματος πέντε τοῦλάχιστον θραχειῶν καὶ ταχειῶν ἀναλαμπῶν.

(ε) Πᾶν πλοῖον προσεγγίζον καμπὴν ἢ περιοχὴν διαύλου ἢ θαλασσίου διαδρόμου ἐνθα ἕτερα πλοῖα πιθανῶς νὰ ἀποκρύπτονται ὑπὸ παρεμβαλλομένου ἐμποδίου, ὀφείλει νὰ ἐκπέμπῃ ἕνα μακρὸν συριγμὸν. Τοῦ τοιούτου σήματος δέον νὰ δίδεται ἀπόκρισις δι' ἑνὸς μακροῦ συριγμοῦ ὑπὸ οἰουδήποτε προσεγγίζοντος πλοίου, τὸ ὁποῖον ἀκούει τοῦτο καὶ εὐρίσκεται πλησίον τῆς ἐτέρας πλευρᾶς τῆς καμπῆς ἢ ὀπισθεν τοῦ παρεμβαλλομένου ἐμποδίου.

(στ) Ἐὰν ὑφίστανται ἐπὶ πλοίου περισσότεραι τῆς μιᾶς σειρῆνος εἰς ἀπόστασιν μεταξύ των μείζονα τῶν 100 μέτρων, θὰ χρησιμοποιῆται μόνον ἢ μία ἐξ αὐτῶν, ἵνα ἐκπέμπῃ σήματα χειρισμῶν καὶ προειδοποιήσεως.

ΚΑΝΩΝ 35

Ἦχητικὰ σήματα εἰς περιορισμένην ὁρατότητα

Ἐντὸς ἢ πλησίον περιοχῆς περιορισμένης ὁρατότητος, κατὰ τὴν ἡμέραν ἢ τὴν νύκτα, τὰ καθοριζόμενα ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανόνος σήματα δέον νὰ χρησιμοποιῶνται ὡς ἀκολούθως:

(α) Πᾶν κινούμενον μηχανοκίνητον πλοῖον δέον νὰ ἐκπέμπῃ, κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 2 λεπτῶν, ἕνα μακρὸν συριγμὸν.

(β) Πᾶν μὴ ἠγκυροβολημένον ἀλλ' ἀκίνητον μηχανοκίνητον πλοῖον δέον νὰ ἐκπέμπῃ, κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 2 λεπτῶν, δύο μακροὺς συριγμοὺς διαχωριζομένους ὑπὸ διαλειμμάτων 2 δευτερολέπτων.

(γ) Πᾶν ἀκυβέρνητον πλοῖον, πλοῖον περιορισμένης ἰκανότητος χειρισμῶν, πλοῖον περιοριζόμενον ἐκ τοῦ θυθίσματός του, ἱστιοφόρον πλοῖον, πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς ἀλιείαν καὶ πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς ρυμούλκησιν ἢ ὥθησιν ἐτέρου πλοίου, ἀντὶ τῶν σημάτων τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῶν παραγράφων (α) ἢ (β) τοῦ παρόντος Κανόνος, θὰ ἐκπέμπῃ, κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 2 λεπτῶν, τρεῖς συριγμοὺς διαδοχικῶς, ἥτοι ἕνα μακρὸν ἀκολουθούμενον ὑπὸ δύο θραχέων συριγμῶν.

(δ) Πᾶν ρυμουλκούμενον πλοῖον ἢ ὁσακίς ρυμουλκούνται πλείονα τοῦ ἑνὸς πλοία, τὸ τελευταῖον ἐκ τῶν ρυμουλκούμενων, ἐὰν εἶναι ἐπινηδρωμένον, θὰ ἐκπέμπῃ, κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 2 λεπτῶν, τέσσαρες συριγμοὺς διαδοχικῶς, ἥτοι ἕνα μακρὸν ἀκολουθούμενον ὑπὸ τριῶν θραχέων συριγμῶν. Ὅσακις εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, τὸ σῆμα τοῦτο δέον ὅπως δίδεται ἀμέσως μετὰ τὸ σῆμα τοῦ ρυμουλκούντος.

(ε) Ἐφ' ὅσον τὸ ὠθούμενον πλοῖον καὶ τὸ ὠθούμενον πρὸς πρῶραν τοιοῦτο συνδέονται σπερρῶς ὡς μία ἐνιαία μονάς, θὰ θεωροῦνται ὡς ἕν μηχανοκίνητον πλοῖον καὶ θὰ ἐκπέμπουν τὰ καθοριζόμενα ὑπὸ τῶν παραγράφων (α) ἢ (β) τοῦ παρόντος Κανόνος σήματα.

(στ) Πᾶν πλοῖον ἠγκυροβολημένον ὀφείλει νὰ κρούῃ τὸν κώδωνα αὐτοῦ ταχέως ἐπὶ πέντε περίπου δευτερόλεπτα, κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλύτερα τοῦ ἑνὸς λεπτοῦ. Εἰς πλοῖον μῆκους μεγαλύτερου τῶν 100 μέτρων, ὁ κώδων δέον νὰ κρούεται εἰς τὸ πρῶραῖον μέρος τοῦ πλοίου καὶ, ἀμέσως μετὰ τὴν κρούσιν

του κώδωνος, δέον να κρούεται ταχέως το κύμβαλον επί πέντε περίπου δευτερόλεπτα εις το πρυμναίον μέρος αυτού. Πάν πλοίον ηγκυροβολημένον δύναται επιπροσθέτως, να εκπέμπη τρεις συριγμούς διαδοχικώς, ήτοι ένα θραχύν, ένα μακρόν και ένα θραχύν, ίνα ειδοποιη προσεγγίζον πλοίον περι της θέσεώς του και περι του ένδεχομένου συγκρούσεως.

(ζ) Πάν πλοίον προσηραγμένον θα εκπέμπη το σήμα του κώδωνος και, εάν απαιτήται, το σήμα του κυμβάλου, τα όποια καθορίζονται υπό της παραγράφου (στ) του παρόντος Κανόνος, επιπροσθέτως δε θα κρούη τον κώδωνα κενωρισμένως και ευδιακρίτως τρεις φορές άμέσως πρό και μετά την ταχείαν ταύτην κρούσιν. Έπιπροσθέτως, πάν προσηραγμένον πλοίον δύναται να εκπέμπη έν ανάλογον σήμα διά της σειρήνος.

(η) Πάν πλοίον μήκους μικροτέρου των 12 μέτρων δεν υποχρεούται να εκπέμπη τα άνωτέρω αναφερόμενα σήματα. Έφ' όσον όμως δεν εκπέμπει ταύτα, όφείλει να εκπέμπη έτερον ήχητικόν σήμα έπαρκούς έντάσεως, κατά διαλείμματα ούχι μεγαλύτερα των 2 λεπτών.

(θ) Πλοηγίς εύρισκομένη έν ύπηρεσία δύναται, επί πλέον των σημάτων των καθοριζομένων υπό των παραγράφων (α), (β) ή (στ) του παρόντος Κανόνος να εκπέμπη σήμα ταυτότητος συνιστάμενον εκ τεσσάρων θραχέων συριγμών.

ΚΑΝΩΝ 36

Σήματα διά την προσέλκυσιν της προσοχής

Έάν είναι άναγκαία ή προσέλκυσις της προσοχής έτέρου πλοίου, τα όποια δύναται να εκπέμπη φωτεινά ή ήχητικά σήματα, τα όποια δέον να μη δύναται έσφαλμένως να έκληφθούν ως σήματα προβλεπόμενα άλλαχού υπό των παρόντων Κανόνων, ή δύναται να κατευθύνη την φωτεινήν δέσμην του προβολέως αυτού πρός την διεύθυνσιν του κινδύνου κατά τοιούτον τρόπον, ώστε να μη φέρη εις δύσκολον θέσιν οίονδήποτε έτερον πλοίον.

ΚΑΝΩΝ 37

Σήματα κινδύνου

Όσάκις πλοίον εύρίσκεται έν κινδύνω και αίτη βοήθειαν, δέον να χρησιμποιη ή επιδεικνύη τα σήματα, άτινα καθορίζονται υπό του Παραρτήματος IV των παρόντων Κανονισμών.

ΜΕΡΟΣ Ε'—ΑΠΑΛΛΑΓΑΙ

ΚΑΝΩΝ 38

Άπαλλαγαί

Πάν πλοίον (ή κατηγορία πλοίων), έφ' όσον συμμορφούται πρός τας απαιτήσεις των Διεθνών Κανονισμών πρός Άποφυγήν Συγκρούσεων έν Θαλάσση, 1960, του όποίου ή τρόπις έτέθη ή εύρίσκεται εις ανάλογον κατασκευαστικόν στάδιον πρό της ένάρξεως ίσχύος των παρόντων Κανονισμών, δύναται να άπαλλαγη της συμμορφώσεως πρός αυτούς ως άκολούθως :

- (α) Ός πρός την έγκατάστασιν φανών φωτιστικής έντάσεως καθοριζομένης υπό του Κανόνος 22, χορηγείται προθεσμία τεσσάρων έτών μετά την ήμερομηνίαν ένάρξεως ίσχύος των παρόντων Κανονισμών.
- (β) Ός πρός την έγκατάστασιν φανών μετά προδιαγραφών χρωμάτων καθοριζομένων υπό της παραγράφου 7 του Παραρτήματος I των παρόντων Κανονισμών χορηγείται προθεσμία τεσσάρων έτών μετά την ήμερομηνίαν ένάρξεως ίσχύος των παρόντων Κανονισμών.
- (γ) Ός πρός την μετατόπισιν φανών εύρισκομένων εις θέσεις καθορισθείσας θάσει του Βρεττανικού Συστήματος Μονάδων εις έτέρας, καθο-

ριζομένας θάσει του Μετρικού Συστήματος Μονάδων και ως προς την μετατροπή των αριθμητικών στοιχείων μετρήσεως των πλαισίων των φανών, παρέχεται μόνιμος άπαλλαγή.

- (δ) (i) 'Ως προς την μετατόπισιν των έφιστίων φανών επί πλοίων μήκους κάτω των 150 μέτρων εις νέας θέσεις, θάσει των προδιαγραφών της παραγράφου 3 (α) του Παραρτήματος I, χορηγείται μόνιμος άπαλλαγή.
- (ii) 'Ως προς την μετατόπισιν των έφιστίων φανών επί πλοίων μήκους 150 μέτρων και άνω εις νέας θέσεις, θάσει των προδιαγραφών της παραγράφου 3 (α) του Παραρτήματος I, χορηγείται προθεσμία έννέα έτών μετά την ήμερομηνίαν ένάρξεως ισχύος των παρόντων Κανονισμών.
- (ε) 'Ως προς την μετατόπισιν των έφιστίων φανών εις νέας θέσεις, θάσει των προδιαγραφών της παραγράφου 2 (θ) του Παραρτήματος I, χορηγείται προθεσμία έννέα έτών μετά την ήμερομηνίαν ένάρξεως ισχύος των παρόντων Κανονισμών.
- (στ) 'Ως προς την μετατόπισιν των πλευρικων φανών εις νέας θέσεις, θάσει των προδιαγραφών των παραγράφων 2 (ζ) και 3 (θ) του Παραρτήματος I, χορηγείται προθεσμία έννέα έτών μετά την ήμερομηνίαν ένάρξεως ισχύος των παρόντων Κανονισμών.
- (ζ) 'Ως προς την συμμόρφωσιν προς τας άπαιτήσεις δια τας ήχητικας συσκευάς τας καθοριζόμενας υπό του Παραρτήματος III, χορηγείται προθεσμία έννέα έτών μετά την ήμερομηνίαν ένάρξεως ισχύος των παρόντων Κανονισμών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΙΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑΙ ΦΑΝΩΝ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

1. Όρισμός :

Ό όρος «ύψος υπεράνω του σκάφους» σημαίνει τό ύψος υπεράνω του άνωτάτου συνεχούς καταστρώματος.

2. Κατακόρυφος τοποθέτησις και διαστήματα μεταξύ των φανών :

- (α) 'Επί παντός μηχανοκινήτου πλοίου, μήκους 20 μέτρων και άνω, οι έφίστιοι φανοί δέον να είναι τοποθετημένοι ως άκολουθως :
- (i) ό πρωραίος έφίστιος φανός, ή έφ' όσον φέρεται μόνον εις έφίστιος φανός, ό φανός ούτος, εις ύψος υπεράνω του σκάφους ούχι μικρότερον των 6 μέτρων και, έφ' όσον τό πλάτος του πλοίου υπερβαίνει τα 6 μέτρα, εις ύψος υπεράνω του σκάφους ούχι μικρότερον του πλάτους τούτου. Πάντως ό φανός ούτος δέν άπαιτείται όπως τοποθετηται υπεράνω του σκάφους εις ύψος μεγαλύτερον των 12 μέτρων.
- (ii) έφ' όσον φέρονται δύο έφίστιοι φανοί, ό πρυμναίος θα είναι τουλάχιστον 4,5 μέτρα, επί της αύτης κατακόρυφου, ύψηλότερον του πρωραίου.
- (β) Ό κατακόρυφος διαχωρισμός των έφιστίων φανών μηχανοκινήτων πλοίων δέον να είναι τοιούτος ώστε, υπό πάσας τας κανονικας συνθηκας ζυγοσταθμίσεως, ό πρυμναίος φανός να είναι όρατός υπεράνω και να ξεχωρίζη εκ του πρωραίου φανού έξ άποστάσεως 1000 μέτρων εκ της πρώρας, έφ' όσον όραται εκ του επιπέδου της επιφανείας θαλάσσης.
- (γ) Ό έφίστιος φανός μηχανοκινήτου πλοίου μήκους 12 μέτρων και άνω, αλλά κάτω των 20 μέτρων, δέον να είναι τοποθετημένος εις ύψος υπεράνω του περιτοναίου ούχι μικρότερον των 2,5 μέτρων.

- (δ) Πάν μηχανοκίνητον πλοῖον, μήκους κάτω τῶν 12 μέτρων, δύναται νά φέρῃ τὸν ἀνώτατον φανὸν εἰς ὕψος μικρότερον τῶν 2,5 μέτρων ὑπεράνω τοῦ περιτοναίου. Ἐφ' ὅσον ὅμως ἐφίστιος φανὸς φέρεται ἐπιπλέον τῶν πλευρικῶν φανῶν καὶ τοῦ φανοῦ τῆς κορώνης, ὁ τοιοῦτος ἐφίστιος φανὸς δέον νά φέρεται τοῦλάχιστον 1 μέτρον ὑψηλότερον τῶν πλευρικῶν φανῶν.
- (ε) Ὁ εἰς ἐκ τῶν δύο ἢ τριῶν ἐφιστίων φανῶν, οἵτινες καθορίζονται διὰ τὰ μηχανοκίνητα πλοῖα ὁσάκις ἀσχολοῦνται εἰς ρυμούλκῃσιν ἢ ὠθησῖν ἑτέρου πλοίου, δέον νά εἶναι τοποθετημένος εἰς τὴν ἰδίαν θέσιν μετὰ τοῦ πρωραίου ἐφιστίου φανοῦ μηχανοκινήτου πλοίου.
- (στ) Ἐφ' ἀπάσας τὰς συνθήκας, ὁ ἐφίστιος φανὸς ἢ φανοὶ δέον νά εἶναι κατὰ τοιοῦτον τρόπον τοποθετημένοι, ὥστε νά κείνται ὑπεράνω καὶ νά ξεχωρίζουν σαφῶς ἀπὸ οἰαδήποτε ἕτερα φῶτα ἢ ἐμπόδια.
- (ζ) Οἱ πλευρικοὶ φανοὶ μηχανοκινήτου πλοίου δέον νά εἶναι τοποθετημένοι εἰς ὕψος ὑπεράνω τοῦ σκάφους οὐχὶ μεγαλύτερον τῶν τριῶν τετάρτων τοῦ τοιοῦτου τοῦ πρωραίου ἐφιστίου φανοῦ. Δέον νά μὴ εἶναι, ὅμως, τόσο χαμηλά ὥστε νά συγχέωνται μετὰ τῶν φῶτων τοῦ καταστρώματος.
- (η) Οἱ πλευρικοὶ φανοί, οἱ φερόμενοι ὑπὸ μηχανοκινήτου πλοίου μήκους κάτω τῶν 20 μέτρων, ἐφ' ὅσον εἶναι συνδεδυασμένοι εἰς ἓνα φανόν, δέον νά εἶναι τοποθετημένοι εἰς ὕψος οὐχὶ μικρότερον τοῦ 1 μέτρου κάτωθεν τοῦ ἐφιστίου φανοῦ.
- (θ) Ὅσάκις οἱ Κανόνες καθορίζουν ὅπως δύο ἢ τρεῖς φανοὶ φέρονται ἐπὶ τῆς αὐτῆς κατακορύφου, ο἗τοι δέον νά εἶναι τοποθετημένοι ὡς ἀκολούθως:
- (i) ἐπὶ πλοίου μήκους 20 μέτρων καὶ ἄνω οἱ τοιοῦτοι φανοὶ θά εἶναι τοποθετημένοι εἰς ἀπόστασιν μεταξύ των οὐχὶ μικροτέραν τῶν 2 μέτρων, ὁ δὲ χαμηλότερος τῶν φανῶν αὐτῶν, πλὴν τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ἀπαιτεῖται φανὸς ρυμούλκῆσεως, δέον νά μὴ τοποθετῆται εἰς ὕψος μικρότερον τῶν 4 μέτρων ὑπεράνω τοῦ σκάφους.
 - (ii) ἐπὶ πλοίου μήκους κάτω τῶν 20 μέτρων, οἱ τοιοῦτοι φανοὶ δέον νά εἶναι τοποθετημένοι εἰς ἀπόστασιν μεταξύ των οὐχὶ μικροτέραν τοῦ 1 μέτρου, ὁ δὲ χαμηλότερος τῶν φανῶν αὐτῶν, πλὴν τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ἀπαιτεῖται φανὸς ρυμούλκῆσεως, δέον νά μὴ τοποθετῆται εἰς ὕψος μικρότερον τῶν 2 μέτρων ὑπεράνω τοῦ περιτοναίου.
 - (iii) ὁσάκις φέρονται τρεῖς φανοί, ο἗τοι δέον νά εἶναι τοποθετημένοι εἰς ἴσην ἀπόστασιν.
- (ι) Ὁ κατώτερος ἐκ τῶν δύο ὀρατῶν καθ' ὄλον τὸν ὀρίζοντα φανῶν τῶν καθοριζομένων δι' ἀλιευτικὸν πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς τὴν ἀλιείαν, δέον νά εἶναι εἰς ὕψος ὑπεράνω τῶν πλευρικῶν φανῶν οὐχὶ μικρότερον τοῦ διπλασίου τῆς ἀποστάσεως μεταξύ τῶν δύο κατακορύφων φανῶν.
- (ια) Ὁ πρωραῖος φανὸς ἀγκύρας, ἐφ' ὅσον φέρονται δύο, δέον νά μὴ εἶναι εἰς ὕψος χαμηλότερον τῶν 4,5 μέτρων ὑπεράνω τοῦ πρυμναίου τοιοῦτου. Ἐπὶ πλοίου μήκους 50 μέτρων καὶ ἄνω, ὁ πρωραῖος οὔτος φανὸς ἀγκυροβολίας δέον νά μὴ εἶναι εἰς ὕψος μικρότερον τῶν 6 μέτρων ὑπεράνω τοῦ σκάφους.

3. Ὅριζοντία τοποθέτησις καὶ διαστήματα μεταξύ τῶν φανῶν:

- (α) Ὅσάκις καθορίζονται δύο ἐφίστιοι φανοὶ διὰ μηχανοκίνητον πλοῖον, ἢ ὀριζοντία ἀπόστασις μεταξύ των δέον νά μὴ εἶναι μικροτέρα τοῦ ἡμίσεος τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, δὲν εἶναι ἀπαραίτητον ὅμως νά εἶναι καὶ μεγαλύτερα τῶν 100 μέτρων. Ὁ πρωραῖος φανὸς δέον νά εἶναι

τοποθετημένοι εις απόστασιν εκ της πρώρας ουχι μεγαλυτέραν του ένδς τετάρτου του μήκουσ του πλοίου.

- (β) 'Επί πλοίου μήκουσ 20 μέτρων και άνω, οί πλευρικοί φανοί δέον να μη τοποθετώνται εμπροσθεν των πρωραίων έφιστίων φανών. Ούτοι δέον να τοποθετώνται επί η πλησίον της πλευράς του πλοίου.

4. Λεπτομέρειαι προσδιορισμού θέσεωσ των ένδεικτικών

διευθύνσεωσ φανών, χρησιμοποιουμένων υπό άλιευτικών πλοίων, βυθοκόρων και πλοίων άσχολουμένων εις υποβρυχίους έργασίας :

- (α) 'Ο ένδεικτός φανός της διευθύνσεωσ του όριζοντίου εκτάματου έργαλείων άλιευτικού πλοίου άλιεύοντος, ώσ καθορίζεται υπό του Κανόνος 26(γ)(ι), δέον να είναι τοποθετημένος εις όριζοντίαν απόστασιν ουχι μικροτέραν των 2 μέτρων και ουχι μεγαλυτέραν των 6 μέτρων μακράν των όρατων καθ' όλον τον όρίζοντα δύο έρυθρών και λευκού φανών. 'Ο φανός ουτος, δέον να είναι τοποθετημένος ουχι ύψηλότερον του όρατου καθ' όλον τον όρίζοντα λευκού φανού, του καθοριζομένου υπό του Κανόνος 26(γ)(ι) και ουχι χαμηλότερον των πλευρικών φανών.
- (β) Οί φανοί και σχήματα πλοίου άσχολουμένου εις έργασίας εκβαθύνσεωσ η υποβρυχίους τοιαύτας, προς ένδειξιν της πλευράς επί της οποίας ύφίσταται εμπόδιον και της πλευράς εκ της οποίας είναι άσφαλής η διέλευσις, ώσ καθορίζονται υπό του Κανόνος 27(δ)(ι) και (ιι), δέον να έχουν την μεγίστην πρακτικώς δυνατήν όριζοντίαν απόστασιν, ητις έν ουδεμιά περιπτώσει δύναται να είναι μικροτέρα των 2 μέτρων, εκ των φανών η σχημάτων των καθοριζομένων υπό του Κανόνος 27(β)(ι) και (ιι).

'Εν ουδεμιά περιπτώσει ό άνώτερος εκ των φανών αυτών η σχημάτων θα εύρίσκειται εις μεγαλυτέρον ύψος του κατωτέρου των τριών φανών η σχημάτων των καθοριζομένων υπό του Κανόνος 27(β)(ι) και (ιι).

5. Πλαίσια πλευρικών φανών:

Οί πλευρικοί φανοί θα τοποθετώνται έντός πλαισίων χρώματος θαμπού μέλανος (MATT), πληρουόντων τας άπαιτήσεις της παραγράφου 9 του παρόντος Παραρτήματος. Προκειμένου περι φανού συνδυάζοντος άμφοτέρους τουσ πλευρικούς φανούς και φέροντος άπλουήν κατακόρυφον νημάτιον και λίαν μικρού εύρου διαχωριστικόν διάφραγμα, μεταξύ πρασίνου και έρυθρού τομέωσ, δέν είναι άπαραίτητα τα έξωτερικά πλαίσια.

6. Σχήματα:

- (α) Τα σχήματα δέον να είναι μέλανα και μεγεθών ώσ άκολουθώσ:
- (i) η σφαίρα δέον να έχει διάμετρον ουχι μικροτέραν των 0,60 του μέτρου
 - (ii) ό κώνος δέον να έχει διάμετρον θάσεωσ ουχι μικροτέραν των 0,60 του μέτρου και ύψους ίσον προς την διάμετρον αυτού
 - (iii) ό κύλινδρος δέον να έχει διάμετρον ουχι μικροτέραν των 0,60 του μέτρου και ύψος τό διπλάσιον της διαμέτρου αυτού
 - (iv) τό ρομβοειδές σχήμα δέον να αποτελῆται εκ δύο κώνων, ώσ όρίζεται εις (ii) άνωτέρω, έχόντων κοινήν θάσιν.
- (β) 'Η κατακόρυφος απόστασις μεταξύ των σχημάτων δέον να είναι τουλάχιστον 1,5 μέτρον.
- (γ) 'Επί πλοίου μήκουσ κάτω των 20 μέτρων δύναται να χρησιμοποιηθούη σχήματα μικροτέρων διαστάσεωσ, αλλά άναλόγων του μεγέθους αυτού, άντιστοιχώς δε δύναται να μειούται και η μεταξύ των απόστασις.

7. Προδιαγραφαι χρωμάτων δια τούς φανούς:

Ο χρωματισμός άπάντων τών φανών ναυσιπλοίας δέον να πληροί τα ακόλουθα πρότυπα, άτινα εύρίσκονται έντός τών όρίων τής περιοχής του διαγράμματος του καθορισθέντος δι' έκαστον χρώμα υπό τής Διεθνούς Έπιτροπής Φωταγωγίας.

Τά όρια τής περιοχής, δι' έκαστον χρώμα, δίδονται δια συντεταγμένων αι όποιαι είναι αι έξής:

(i) Λευκόν

X 0,525, 0,525, 0,452, 0,310, 0,310, 0,443

Ψ 0,382, 0,440, 0,440, 0,348, 0,283, 0,382

(ii) Πράσινον

X 0,028, 0,009, 0,300, 0,203

Ψ 0,385, 0,723, 0,511, 0,356

(iii) Έρυθρόν

X 0,680, 0,660, 0,735, 0,721

Ψ 0,320, 0,320, 0,265, 0,259

(iv) Κίτρινον

X 0,612, 0,618, 0,575, 0,575

Ψ 0,382, 0,382, 0,425, 0,406

8. Έντασις τών φανών :

(α) Η έλαχίστη φωτιστική έντασις τών φανών δέον να υπολογίζεται δια τής χρησιμοποίησεως του τύπου :

$$I = 3,43 \cdot X \cdot 10^6 \cdot T \cdot X \cdot D^2 \cdot K^{-D}$$

ένθα : I = φωτιστική έντασις εις κηρία υπό συνθήκας λειτουργίας

T = άρχικός συντελεστής $2 \cdot 10^{-7}$ διεθνών μονάδων φωτισμού LUX,

D = άκτις όρατότητας (φωτιστική άπόσταση) του φανού εις ναυτικά μίλια.

K = άτμοσφαιρική μεταδοτικότητα.

Δια τούς καθορισθέντας φανούς, ή τιμή του «K» θα είναι 0,8 ανταποκρινομένη εις μίαν μετεωρολογικήν όρατότητα περίπου 13 ναυτικών μιλίων.

(β) Εις τόν ακόλουθον πίνακα δίδεται έπιλογή αριθμητικών στοιχείων προερχομένη από τόν τύπον :

Άκτις όρατότητας (φωτιστική άπόσταση) του φανού εις ναυτικά μίλια.	Φωτιστική έντασις του φανού εις κηρία δια K=0,8.
D	I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Σημείωσις : Η μεγίστη φωτιστική έντασις τών φανών ναυσιπλοίας δέον να περιορίζεται προς άποφυγήν ύπερβολικής άκτινοβολίας.

9. Ὅριζόντιοι Τομείς:

(α) (ι) Οἱ πλευρικοί φανοί, εἰς τὰς κανονικὰς θέσεις τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου, δέον ὅπως ἔχουν τὴν ἐλαχίστην ἀπαιτουμένην φωτιστικὴν ἔντασιν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς πρῶρας. Ἡ φωτιστικὴ ἔντασις δέον ὅπως ἐλαττοῦται, ἵνα καταλήξῃ εἰς πραγματικὴν διακοπὴν ἐκπομπῆς φωτός, μεταξύ 1^ο καὶ 3^ο πέραν τῶν καθορισθέντων τομέων.

(ιι) Διὰ τοὺς φανούς τῆς κορώνης, τοὺς ἐφιστίους φανούς καὶ διὰ τοὺς πλευρικούς φανούς μέχρι 22^ο,5 πρῦμνηθεν τοῦ ἐγκαρσίου, ἡ ἐλαχίστη ἀπαιτουμένη ἔντασις δέον νὰ διατηρῆται ὑπεράνω τοῦ τόξου τοῦ ὀριζοντος μέχρι 5^ο ἐντὸς τῶν ὀρίων τῶν τομέων, οἵτινες καθορίζονται ὑπὸ τοῦ Κανόνος 21. Ἀπὸ 5^ο, ἐντὸς τῶν καθοριζομένων τομέων, ἡ ἔντασις δύναται νὰ ἐλαττοῦται κατὰ 50% καὶ μέχρι τῶν καθοριζομένων ὀρίων. Ἡ ἔντασις δέον νὰ ἐλαττοῦται σταθερῶς, ἵνα καταλήξῃ εἰς πραγματικὴν διακοπὴν ἐκπομπῆς φωτός πέραν τῶν καθορισθέντων ὀρίων οὐχὶ περισσότερο τῶν 5^ο.

(β) Φανοὶ ὄρατοὶ καθ' ὄλον τὸν ὀρίζοντα δέον νὰ εἶναι τοποθετημένοι κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε νὰ μὴ ἀποκρύπτονται ὑπὸ τῶν ἰσθῶν ἢ κατασκευῶν κατὰ γωνιακοὺς τομείς μεγαλύτερους τῶν 6^ο, ἐξαιρέσει τῶν φανῶν ἀγκυροβολίας, οἱ ὁποῖοι δὲν εἶναι ἀπαραίτητον ὅπως τοποθετῶνται εἰς πρακτικῶς δυσχερὲς ἦψος ὑπεράνω τοῦ σκάφους.

10. Κατακόρυφοι Τομείς:

(α) Οἱ κατακόρυφοι τομείς τῶν ἠλεκτρικῶν φανῶν, ἐξαιρουμένων τῶν φανῶν τῶν ἰστιοφόρων πλοίων, δέον νὰ διασφαλίζουν ὅτι:

- (i) τοῦλάχιστον ἢ ἐλαχίστη ἀπαιτουμένη ἔντασις διατηρεῖται εἰς ἀπάσας τὰς γωνίας ἀπὸ 5^ο ἄνωθεν ἕως 5^ο κάτωθεν τοῦ ὀριζοντίου ἐπιπέδου.
- (ii) τοῦλάχιστον τὸ 60% τῆς ἐλαχίστης ἀπαιτουμένης ἐντάσεως διατηρεῖται ἀπὸ 7^ο,5 ἄνωθεν ἕως 7^ο,5 κάτωθεν τοῦ ὀριζοντίου ἐπιπέδου.

(β) Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἰστιοφόρων πλοίων, οἱ κατακόρυφοι τομείς τῶν ἠλεκτρικῶν φανῶν δέον νὰ διασφαλίζουν ὅτι:

- (i) τοῦλάχιστον ἢ ἐλαχίστη ἀπαιτουμένη ἔντασις διατηρεῖται εἰς ἀπάσας τὰς γωνίας ἀπὸ 5^ο ἄνωθι ἕως 5^ο κάτωθι τοῦ ὀριζοντίου ἐπιπέδου,
- (ii) τοῦλάχιστον τὸ 50% τῆς ἐλαχίστης ἀπαιτουμένης ἐντάσεως διατηρεῖται ἀπὸ 25^ο ἄνωθι ἕως 25^ο κάτωθι τοῦ ὀριζοντίου ἐπιπέδου.

(γ) Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν μὴ ἠλεκτρικῶν φανῶν, αἱ παροῦσαι προδιαγραφαὶ δέον νὰ πληροῦνται κατὰ τὸ δυνατόν πλησιέστερον.

11. Ἐντασις μὴ ἠλεκτρικῶν φανῶν:

Μὴ ἠλεκτρικοὶ φανοὶ δέον νὰ πληροῦν, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, τὰς ἐλαχίστας ἀπαιτήσεις περὶ φωτιστικῆς ἐντάσεως τὰς καθοριζόμενας ὑπὸ τοῦ πίνακος τῆς παραγράφου 8 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

12. Φανὸς ἐκτελέσεως χειρισμῶν:

Ἀνεξαρτήτως τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου 2(στ) τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ὁ φανὸς ἐκτελέσεως χειρισμῶν, ὁ καθοριζόμενος ὑπὸ τοῦ Κανόνος 34(β), δέον νὰ τοποθετῆται ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ κατακόρυφου ἐπιπέδου πρὸς πρῶραν καὶ πρὸς πρῦμνην μετὰ τοῦ ἐφιστίου ἢ τῶν ἐφιστίων φανῶν, ὅπου εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, τοῦλάχιστον εἰς ὕψος 2 μέτρων κατακόρυφως ὑπεράνω τοῦ πρῶραίου ἐφιστίου φανοῦ, νοουμένου ὅτι οὗτος θὰ εὑρίσκειται εἰς ὕψος οὐχὶ μικρότερον τῶν δύο μέτρων κατακόρυφως ἄνωθεν ἢ κάτωθεν τοῦ πρῦμναίου ἐφιστίου φανοῦ. Ἐπὶ πλοίου φέροντος μόνον ἓνα ἐφιστίον φανόν, ὁ φανὸς ἐκτελέσεως χειρισμῶν, ἐφ' ὅσον εἶναι ἐγκατεστημένος, θὰ φέρεται εἰς τὸ πλέον καταφανὲς μέρος καὶ εἰς κατακόρυφον ἀπόστασιν οὐχὶ μικρότεραν τῶν 2 μέτρων ἐκ τοῦ ἐφιστίου φανοῦ.

13. Ἐγκρισις:

Ἡ κατασκευὴ τῶν φανῶν καὶ σχημάτων καὶ ἡ ἐγκατάστασις τῶν φανῶν ἐπὶ πλοίου θὰ πρέπει νὰ ἱκανοποιῇ τὴν ἀρμοδίαν ἀρχὴν τῆς Χώρας, εἰς τὰ νηολόγια τῆς ὁποίας εἶναι ἐγγεγραμμένον τὸ πλοῖον.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ
ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΣΗΜΑΤΑ ΔΙΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ
ΑΛΙΕΥΟΝΤΑ ΠΟΛΥ ΠΛΗΣΙΟΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ

1. Γενικά:

Οί άναφερόμενοι εις τὸ Παρὸν Παράρτημα φανοί, ἐφ' ὅσον ἐπιδεικνύονται συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανόνος 26(δ), δέον νὰ τοποθετῶνται εἰς τὸ πλεόν καταφανές σημεῖον τοῦ πλοίου. Θὰ εὐρίσκωνται εἰς ἀπόστασιν μεταξύ των τοῦλάχιστον 0,9 τοῦ μέτρου, ἀλλ' εἰς χαμηλότερον ἐπίπεδον τῶν φανῶν, οἷτινες καθορίζονται ὑπὸ τοῦ Κανόνος 26(β)(ι) καὶ (γ)(ι). Οἱ φανοὶ δέον νὰ εἶναι ὄρατοὶ καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα καὶ ἐξ ἀποστάσεως τοῦλάχιστον ἑνὸς μιλίου, ἀλλὰ ὀπωσδήποτε μικροτέρας ἐκείνης, ἥτις καθορίζεται ὑπὸ τῶν παρόντων Κανόνων διὰ τὰ ἀλιευτικὰ πλοία.

2. Σήματα πλοίων ἀλιευόντων διὰ γρίπου :

(α) Πλοία ἀλιεύοντα διὰ γρίπου, ἐφ' ὅσον χρησιμοποιοῦν σύστημα συρόμενον εἰς τὸν θυθὸν ἢ τοιοῦτον ἀνοικτοῦ πελάγους, δύνανται νὰ ἐπιδεικνύουν :

(i) ὁσάκις ρίπτουν τὰ δίκτυά των :

δύο λευκοὺς φανούς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς

(ii) ὁσάκις σύρουν τὰ δίκτυά των :

ἕνα λευκὸν φανὸν ὑπερθεὶν ἑνὸς ἐρυθροῦ φανοῦ ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς

(iii) ὁσάκις τὸ δίκτυον ἔχη ἐμπλακῆ εἰς ἐμπόδιον :

δύο ἐρυθροὺς φανούς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς.

(β) Ἐκαστον ἐκ τῶν ἀλιευόντων εἰς ζεύγος διὰ γρίπου πλοῖον δύναται νὰ ἐπιδεικνύη :

(i) κατὰ τὴν νύκτα, προβολέα κατευθυνόμενον πρὸς τὰ ἔμπρὸς καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τοῦ ἑτέρου πλοίου ἐκ τοῦ ζεύγους

(ii) ὁσάκις ρίπτουν ἢ σύρουν τὰ δίκτυά των, ἢ ὁσάκις τὰ δίκτυά των ἔχουν ἐμπλακῆ εἰς ἐμπόδιον, τοὺς ἐν παραγράφῳ (2) (α) ἀνωτέρω καθοριζομένους φανούς.

3. Σήματα πλοίων ἀλιευόντων διὰ δικτύων ἐπιφανείας :

Πλοία ἀλιεύοντα διὰ συστήματος δικτύων ἐπιφανείας δύνανται νὰ ἐπιδεικνύουν δύο κιτρίνους φανούς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς. Οἱ φανοὶ οὗτοι δέον νὰ ἀναλαμπουν ἐναλλακτικῶς ἀνὰ δευτερόλεπτον καὶ μετὰ τῆς αὐτῆς διαρκείας ἀναλαμπῆς καὶ διακοπῆς. Οἱ φανοὶ οὗτοι δύνανται νὰ ἐπιδεικνύωνται μόνον ὁσάκις τὸ πλοῖον δυσχεραίνεται λόγῳ τοῦ ἀλιευτικοῦ ἐξαρτισμοῦ του.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ
ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑΙ ΜΕΣΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
ΗΧΗΤΙΚΩΝ ΣΗΜΑΤΩΝ

1. Σειρήνες :

(α) Συχνότητες καὶ ἀκτὶς ἀκουσικότητος :

Ἡ βασικὴ συχνότης τοῦ σήματος δέον νὰ κεῖται ἐντὸς τῶν ὁρίων 70—700HZ.

Ἡ ἀκτὶς ἀκουσικότητος τοῦ σήματος τῆς σειρήνης θὰ ὑπολογίζηται βάσει τῶν συχνότητων ἐκείνων, αἱ ὁποῖαι δύνανται νὰ περιλάβουν τὴν βασικὴν καὶ/ἢ μίαν ἢ περισσοτέρας ὑψηλότερας συχνότητας αἱ ὁποῖαι κεῖνται ἐντὸς τῆς ἀκτίνος 180—700HZ ($\pm 1\%$) καὶ αἱ ὁποῖαι ἐξασφαλίζουν πὰ ἐπίπεδα ἠχητικῆς πίεσεως τὰ καθοριζόμενα ὑπὸ τῆς κατωτέρω παραγράφου 1 (γ).

(β) Ὅρια βασικῶν συχνότητων :

Πρὸς ἐξασφάλισιν εὐρείας ποικιλίας χαρακτηριστικῶν σειρήνης, ἡ βασικὴ συχνότης μιᾶς σειρήνης δέον νὰ κεῖται μεταξύ τῶν ἀκολουθῶν ὁρίων :

(i) 70—200 HZ, διὰ πλοῖον μήκους 200 μέτρων καὶ ἄνω

(ii) 130—350 HZ, διὰ πλοῖον μήκους 75 ἕως 200 μέτρων

(iii) 250—700 HZ, διὰ πλοῖον μήκους μικροτέρου τῶν 75 μέτρων.

(γ) Ήντασις ήχητικοῦ σήματος καὶ ἀκτὶς ἀκουστικότητος :

Ἡ σειρὴν ἐγκρίτησιμένη ἐπὶ πλοίου θὰ παράγη, πρὸς τὸν σκοπὸν ἀποδόσεως τῆς μεγίστης ἐντάσεως αὐτῆς καὶ εἰς ἀπόστασιν 1 μέτρου ἀπὸ αὐτῆν, ήχητικὴν πίεσιν ἐπιπέδου τοῦλάχιστον ἴσου πρὸς 1/3 ζώνης δικάθας ἐντὸς τῆς ἀκτίνος συχνοτήτων 180–700 HZ ($\pm 1\%$), οὐχὶ μικροτέραν τῶν ἀναλόγων ἀριθμῶν οἵτινες δίδονται εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα.

Μήκος πλοίου εἰς μέτρα	Ἐπίπεδον 1/3 ζώνης δικάθας εἰς τὸ 1 μέτρον εἰς DECIBEL (DB) ἔκπεφρασιμένον εἰς $2 \times 10^5 \text{ N}/\mu$.	Ἀκτὶς ἀκουστικότητος εἰς ναυτικὰ μίλια.
200 ἢ ἄνω	143	2.0
75 ἕως 200	138	1.5
20 ἕως 75	130	1.0
κάτω τῶν 20	120	0.5

Ἡ ἀκτὶς ἀκουστικότητος τοῦ ἀνωτέρω πίνακος δίδεται πληροφοριακῶς καὶ ἀντιστοιχεῖ κατὰ προσέγγισιν πρὸς τὴν ἀπόστασιν, εἰς τὴν ὅποιαν ἡ σειρὴν δύναται νὰ ἀκουσθῇ ἐπὶ τῆς πρὸς πῶρον νοητῆς γραμμῆς αὐτῆς καὶ μετὰ πιθανότητος 90% ὑπὸ συνθήκας ἀπνοίας ἐπὶ πλοίου ἔχοντος μέσον ἐπίπεδον θορύβων περιβάλλοντος εἰς τὰ σημεῖα ἀκροάσεως (λαμβανόμενον ὅτι εἶναι 68 DB εἰς τὴν ζώνην δικάθας συγκεντρουμένην εἰς 250 HZ καὶ 63DB εἰς τὴν ζώνην δικάθας συγκεντρουμένην εἰς 500 HZ).

Ἐν τῇ πράξει, ἡ ἀπόστασις μέχρι τῆς ὁποίας μία σειρὴν δύναται ν' ἀκουσθῇ ποικίλλει εἰς τὸ ἔπακρον καὶ ἐξαρτᾶται αὐστηρῶς ἐκ τῶν καιρικῶν συνθηκῶν. Αἱ τιμαί, αἱ ὁποῖαι δίδονται, δύναται νὰ θεωρηθοῦν ὡς ἀντιπροσωπευτικαί, πλὴν ὅμως, ὑπὸ συνθήκας ἰσχυροῦ ἀνέμου ἢ ἐπιπέδου ὑπερθολικά ὑψηλοῦ θορύβου εἰς τὰ σημεῖα ἀκροάσεως, ἡ ἀπόστασις δύναται νὰ ἐλαττωθῇ μεγάλως.

(δ) Κατὰ κατεύθυνσιν ἱκανότητες :

Τὸ ἐπίπεδον τῆς ήχητικῆς πίεσεως κατευθυντηρίου σειρήνος δέον νὰ μὴ εἶναι μεγαλύτερον τῶν 4 DB κάτω τοῦ ἐπιπέδου τῆς ήχητικῆς πίεσεως ἐπὶ τοῦ ἄξονος πρὸς οἰανδήποτε κατεύθυνσιν εἰς τὸ ὀριζόντιον ἐπίπεδον ἐντὸς ± 45 μοιρῶν ἀπὸ τοῦ ἄξονος. Τὸ ἐπίπεδον ήχητικῆς πίεσεως πρὸς οἰανδήποτε ἑτέραν κατεύθυνσιν εἰς τὸ ὀριζόντιον ἐπίπεδον δέον νὰ μὴ εἶναι μεγαλύτερον τοῦ 10 DB κάτω τοῦ ἐπιπέδου ήχητικῆς πίεσεως ἐπὶ τοῦ ἄξονος, οὕτως ὥστε ἡ ἀκτὶς εἰς οἰανδήποτε κατεύθυνσιν νὰ εἶναι τοῦλάχιστον τὸ ἡμισυ τῆς ἀκτίνος ἐπὶ τοῦ πρὸς πῶρον ἄξονος. Τὸ ἐπίπεδον ήχητικῆς πίεσεως θὰ μετράται εἰς τὸ ἐν λόγω 1/3 ζώνης δικάθας ἥτις καθορίζει τὴν ἀκτὶνα ἀκουστικότητος.

(ε) Τοποθέτησις τῶν σειρήνων :

Ὅσακις πρόκειται νὰ χρησιμοποιοθῇ μία κατευθυνομένη σειρὴν, ἥτις θὰ εἶναι καὶ ἡ μόνη σειρὴν ἐν τῷ πλοίῳ, δέον νὰ ἐγκαθίσταται εἰς τρόπον ὥστε ἡ μεγίστη ἔντασις αὐτῆς νὰ κατευθύνεται κατ' εὐθείαν ἔμπρός.

Ἡ σειρὴν δέον νὰ τοποθετῆται εἰς, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν, ὑψηλότερον σημεῖον ἐν τῷ πλοίῳ, πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως περιορισθῇ ἡ παρεμβολὴ ήχοῦς ἐξ ἐμποδίων καὶ ἐπίσης ἐλαττωθῇ ὁ κίνδυνος προκλήσεως ἀτυχημάτων ἀκοῆς εἰς πρόσωπα. Τὸ ἐπίπεδον τῆς ήχητικῆς πίεσεως σήματος ἐκτεπιπομένου ὑπὸ πλοίου εἰς τὰ σημεῖα ἀκροάσεως αὐτοῦ δέον νὰ μὴ ὑπερβαίνῃ τὰ 110 DB (A) καὶ ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν δὲν θὰ πρέπει νὰ ὑπερβαίνῃ τὰ 100 (DB) (A).

(στ) Τοποθέτησις περισσοτέρων τῆς μιᾶς σειρήνων :

Ἐὰν ἔχουν τοποθετηθῇ ἐπὶ πλοίου σειρήνες εἰς ἀπόστασιν μεταξὺ τῶν μεγαλύτεραν τῶν 100 μέτρων, θὰ πρέπει νὰ ἔχη ληφθῇ πρόνοια ὥστε ἀσφαλεῖ νὰ μὴ ἤχουν αὐτοχρόνως.

(ζ) Συστήματα συνδεδεασμένων σειρήνων :

Έάν, έκ τής ύπάρξεως έμποδίων, τó ήχητικόν πεδión μιὰς μόνης σειρήνος ή μιὰς έκ τών άναφερομένων έν τή παραγράφω 1 (στ) άνωτέρω σειρήνων, είναι πιθανόν νά έχη μιάν ζώνην έξαιρετικώς ήλαττωμένου έπιπέδου έκπομπής σήματος, συνιστάται ή έγκατάσταση σιστήματος συνδεδεασμένων σειρήνων εις τρόπον ώστε νά άποφεύγηται ή έλάττωσις αύτη.

Διά τούς σκοπούς τών παρόντων Κανονισμών, τó σύστημα συνδεδεασμένων σειρήνων θεωρείται ως μία σειρήν.

Αί σειρήνες συνδεδεασμένου σιστήματος θά τοποθετώνται εις άπόστασιν μεταξύ των ούχι μεγαλύτεραν τών 100 μέτρων και θά λαμβάνηται πρόνοια ώστε νά ήχουν ταύτοχρόνως. Η συχνότης μιὰς οίασδήποτε τών σειρήνων θά διαφέρει τών συχνοτήτων τών λοιπών τουλάχιστον κατά 10 HZ.

2. Κώδων ή κύμβαλον :

(α) Έντασις του σήματος :

Κώδων ή κύμβαλον ή έτέρα συσκευή, έχουσα παρόμοια ήχητικά χαρακτηριστικά, δέον νά παράγη έπίπεδον ήχητικής πιέσεως ούχι μικρότερον τών 110 DB εις άπόστασιν ένός μέτρου.

(β) Κατασκευή :

Κώδωνες και κύμβαλα δέον νά κατασκευάζονται υπό άνθεκτικού εις τήν όξειδωσιν ύλικού και νά σχεδιάζονται εις τρόπον ώστε νά δίδουν καθαρόν τόνον. Η διάμετρος του στομίου του κώδωνος δέν θά είναι μικρότερα τών 300 χλστμ. διά πλοία μήκους μεγαλύτερου τών 20 μέτρων, και τών 200 χλστμ. διά πλοία μήκους από 12 έως 20 μέτρων. Ένθα είναι πρακτικώς δυνατόν, συνιστάται μηχανακίνητος κρούσις του κώδωνος, ίνα έξασφαλίζηται σταθερά ίσχύς, χειροκίνητος όμως χειρισμός θά γίνεται άποδεκτός. Η μάζα του κρουστήρος δέον νά μη είναι μικρότερα του 3% τής μάζης του κώδωνος.

3. Έγκρισις :

Η κατασκευή τών μέσων παραγωγής ήχητικών σημάτων, ή άπόδοσις αύτών και ή έγκατάστασις των έπί του πλοίου δέον νά ίκανοποιή τήν άρμοδιάν Άρχήν τής Χώρας εις τά νηολόγια τής όποίας είναι έγγεγραμμένον τó πλοίον.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΣΗΜΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

1. Τά άκόλουθα σήματα, χρησιμοποιούμενα ή έπιδεικνυόμενα όμοι ή κειωρισμένως, σημαίνουν κίνδυνον και άνάγκην βοήθειας :

(α) πυροβολισμός ή έτερον έκρηκτικόν σήμα ριπτόμενον κατά διαλείμματα περίπου ένός πρώτου λεπτού

(β) συνεχής ήχος παραγόμενος ύφ' οίασδήποτε συσκευής σημάτων όμίχλης

(γ) σκυταλίδες ή βολίδες έκτοξεύουσαι έρυθρούς άστέρας και πυροδοτούμεναι διαδοχικώς κατά βραχεία χρονικά διαλείμματα

(δ) σήμα έκπεμπόμενον ραδιοηλεγραφικώς ή δι' οίουδήποτε έτέρου σιστήματος σηματοδοσίας, συνιστάμενον έκ τής όμάδος (SOS) του κώδικος MORSE.

(ε) σήμα έκπεμπόμενον ραδιοηλεφωνικώς, συνιστάμενον έκ τής λέξεως "MAYDAY".

(στ) τó σήμα κινδύνου N. C. του Διεθνοϋς Κώδικος Σημάτων

(ζ) σήμα άποτελούμενον από τετράγωνον σημαίαν, έχουσαν άνωθεν ή κάτωθεν μιάν σφαίραν ή οίονδήποτε έτερον άντικείμενον όμοιάζον προς σφαίραν

(η) φλόγες έπί του πλοίου (ώς αί παραγόμεναι έκ καιομένου βυτίου πίσσης, πετρελαίου κλπ.)

(θ) σκυταλίσ μετ' άλεξιπτώτου παράγουσα έρυθρόν φως ή πυρός χειρός έρυθρού φωτός

(ι) σήμα καπνού άναπέμποντος ποσότητα καπνού πορτοκαλοχρόου

- (ια) θραδεία, κατ' επανάληψιν, ύψωσις και χαμήλωσις τών θραχιόνων εκτεταμένων εις εικατέρας πλευράς·
- (ιβ) τὸ σήμα συνεχέρσεως διὰ τοῦ ασυρμάτου·
- (ιγ) τὸ σήμα συνεχέρσεως διὰ τοῦ ραδιοτηλεφώνου·
- (ιδ) σήματα εκπειμπόμενα ὑπὸ ραδιοσημαντήρων ἐντοπισμοῦ θέσεως κινδύνου.

2. Ἀπαγορεύεται ἡ χρῆσις ἢ ἡ ἐπίδειξις οἰουδήποτε ἐκ τῶν ἀνωτέρω σημάτων δι' ἕτερον σκοπόν, πλὴν τῆς σημάνσεως κινδύνου καὶ ἀνάγκης βοήθειας, ὡς ἐπίσης καὶ ἡ χρῆσις ἐτέρων σημάτων, ἅτινα δύνανται νὰ συγχέωνται πρὸς οἰουδήποτε ἐκ τῶν ἀνωτέρω σημάτων.

3. Ἐφιστάται ἡ προσοχὴ ἐπὶ τῶν συναφῶν μερῶν τοῦ Διεθνoῦς Κώδικος Σημάτων, τοῦ Ἐγχειριδίου Ἐρεύνης καὶ Διασώσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων καὶ τῶν ἀκολουθῶν σημάτων :

- (α) πορτοκαλοχρόου τεμαχίου ὀθόνης μετὰ μέλανος τετραγώνου καὶ κύκλου ἢ ἐτέρου καταλλήλου συμβόλου (δι' ἀναγνώρισιν ἀπὸ ἀέρος),
- (β) σημειωτοῦ διὰ θαφῆς.

Προσάρτημα 2.

ΨΗΦΙΣΜΑ I

Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΥΣΑ τὴν ἀνάγκην συμμετοχῆς ἀπάντων τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν εἰς τὴν Σύμβασιν ἐπὶ τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσει, 1972, εἰς τὴν διαδικασίαν τροποποιήσεως τῆς Συμβάσεως ταύτης,

ΙΔΙΑΙΤΕΡΩΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΥΣΑ τὴν ἀνάγκην συμμετοχῆς εἰς τὴν διαδικασίαν ταύτην τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν, τὰ ὅποια δὲν εἶναι Μέλη τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὄργανοῦ, ὅτε ἐπιχειρεῖται ἡ μελέτη τροποποιήσεων ὑπὸ τῆς Συνελεύσεως τοῦ Ὄργανοῦ,

ΛΑΜΒΑΝΟΥΣΑ ΥΠ' ὨΨΙΝ ὅτι δύνανται νὰ ληφθῆ μέριμνα ὑπὸ τοῦ Ὄργανοῦ διὰ τοιαύτην συμμετοχὴν Χωρῶν, αἱ ὅποια δὲν εἶναι Μέλη τοῦ Ὄργανοῦ,

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ὅπως συστήσῃ εἰς τὴν Συνέλευσιν τὴν πρόβλεψιν συμμετοχῆς μετὰ δικαιώματος ψήφου, ἀπάντων τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν εἰς τὴν Σύμβασιν, περιλαμβανομένων καὶ ἐκείνων, τὰ ὅποια δὲν εἶναι Μέλη τοῦ Ὄργανοῦ, ὅτε θέματα ἀφορῶντα εἰς τροποποίησιν τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσει, 1972, μελετῶνται ὑπὸ τῆς Συνελεύσεως τοῦ Ὄργανοῦ.

Προσάρτημα 3.

ΨΗΦΙΣΜΑ II

Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ,

ΕΝ ΕΠΙΓΝΩΣΕΙ τῆς ἀνάγκης καὶ ἐγκαίρου θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς Συμβάσεως ἐπὶ τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσει 1972,

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ, ὅπως συστήσῃ εἰς τὰς Χώρας, αἱ ὅποια προτίθενται νὰ μετάσχουν ὡς Μέρη τῆς Συμβάσεως, νὰ :

- (1) Ἰκαταθέσουν τὰ ἔγγραφα ἐπικυρώσεως, ἐγκρίσεως, ἀποδοχῆς, ἢ προσχωρήσεως τῶν εἰς ὅσον τὸ δυνατόν ἐγκαίρον ἡμερομηνίαν.
- (2) Ἐὰν δὲν ἔχουν καταθέσει τοιαῦτα ἔγγραφα πρὸ τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1973, παράσχουν εἰς τὸν Γενικὸν Γραμματέα τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὄργανοῦ, οὐχὶ ἀργότερον τῆς ἡμερομηνίας ταύτης, ἐνδειξίιν τινὰ περὶ τῆς περιόδου, ἐντὸς τῆς ὁποίας προτίθενται ὅτι θὰ δυνηθοῦν νὰ πράξουν οὕτω.