



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΡΩΤΟΝ
ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΟΥ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ὕπ' Ἀρ. 1598 τῆς 25ης ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1980
ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Ὁ περί τῆς Συμβάσεως περί Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσει τοῦ 1972 (Κυρωτικός) καὶ περί Συναφῶν Θεμάτων Νόμος τοῦ 1980 ἐκδίδεται διὰ δημοσιεύσεως εἰς τὴν ἐπίσημον ἐφημερίδα τῆς Κυπριακῆς Δημοκρατίας συμφώνως τῷ ἀρθρῷ 52 τοῦ Συντάγματος.

Ἀριθμὸς 18 τοῦ 1980

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

Ἡ Βουλὴ τῶν Ἀντιπροσώπων ψηφίζει ὡς ἀκολουθῶς :

1. Ὁ παρῶν Νόμος θὰ ἀναφέρηται ὡς ὁ περί τῆς Συμβάσεως περί Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσει τοῦ 1972 (Κυρωτικός) καὶ περί Συναφῶν Θεμάτων Νόμος τοῦ 1980. Συνοπτικός τίτλος.

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

«Σύμβασις» σημαίνει τὴν Σύμβασιν περί Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσει ἥτις ἐγένετο ἐν Λονδίνῳ τὴν 20ὴν Ὀκτωβρίου, 1972, τὸ κείμενον τῆς ὁποίας ὁμοῦ μετὰ τῶν συνημμένων αὐτῇ Κανονισμῶν ἐν τῷ ἀγγλικῷ πρωτοτύπῳ ἐκτίθεται εἰς τὸ Πρῶτον Μέρος τοῦ Πίνακος καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν ἐλληνικὴν εἰς τὸ Δεύτερον Μέρος τοῦ Πίνακος :

Πίναξ.
Μέρος
Πρῶτον.
Μέρος
Δεύτερον.

Νοεῖται ὅτι ἐν περιπτώσει ἀντιθέσεως μεταξὺ τῶν δύο κειμένων ὑπερισχύει τὸ εἰς τὸ Πρῶτον Μέρος τοῦ Πίνακος ἐκτιθέμενον κείμενον.

3. Ἡ Σύμβασις μετὰ τῶν συνημμένων αὐτῇ Κανονισμῶν, τῆς ὁποίας ἡ ὑπὸ τῆς Κυπριακῆς Δημοκρατίας ἀποδοχὴ ἀπεφασίσθη διὰ τῆς ὑπ' ἀριθμὸν 18.786 καὶ ἡμερομηνίαν 11ην Φεβρουαρίου, 1980, Ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, διὰ τοῦ παρόντος Νόμου κυροῦται. Κύρωσις Συμβάσεως.

Έφαρμογή.

4. Ο παρών Νόμος και οι δυνάμει αυτού Κανονισμοί ως και οι συνημμένοι τη Συμβάσει Κανονισμοί και οιαδήποτε έκαστοτε υιοθετούμενα υπό του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Όργανισμού συστήματα διαχωρισμού της θαλασσίας κυκλοφορίας (έν τοις έφεξής αναφερομένων ως «συστήματα διαχωρισμού της θαλασσίας κυκλοφορίας») δέον όπως τηρώνται υποχρεωτικώς—

(α) υπό μὲν τῶν Κυπριακῶν πλοίων ὅπουδήποτε τῆς ὕδρογείου πλέουσι,

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

Ἀπαγόρευσις ἀπόπλου.

5. Ἀπαγορεύεται ὁ ἐκ Κυπριακῶν λιμένων ἀπόπλους οἰουδήποτε πλοίου ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐφαρμόζεται ὁ παρὼν Νόμος ἐάν τοῦτο δὲν πληροῖ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Νόμου καὶ τῶν δυνάμει αὐτοῦ Κανονισμῶν ὡς καὶ τῶν συνημμένων τη 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 τη 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 τήρησεως ὑπ' αὐτῶν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Νόμου καὶ τῶν δυνάμει αὐτοῦ Κανονισμῶν ὡς καὶ τῶν συνημμένων τη Συμβάσει Κανονισμῶν.

Κανονισμοί.

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

(2) Εἰδικώτερον καὶ ἄνευ ἐπηρεασμοῦ τῆς γενικότητος τοῦ ἐδαφίου (1) τοῦ παρόντος ἄρθρου, 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 τη Συμβάσει Κανονισμῶν χρήζει ἢ εἶναι δεκτικὸν καθορισμοῦ·

(β) περὶ τῶν υποχρεώσεων 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 θέσει τοῦ παρόντος ἄρθρου κατατίθενται εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Ἀντιπροσώπων. Ἐάν μετὰ πάροδον τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς τοιαύτης καταθέσεως ἡ Βουλὴ τῶν Ἀντιπροσώπων δι' ἀποφάσεως αὐτῆς δὲν τροποποιήσῃ ἢ ἀκυρώσῃ τοὺς οὕτω κατατεθέντας Κανονισμοὺς, ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει, τότε οὗτοι ἀμέσως μετὰ τὴν πάροδον τῆς ὡς ἄνω προθεσμίας δημοσιεύονται ἐν τῇ ἐπισήμῳ 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 ἐπισήμῳ 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 ἔλεγ-
χον αὐτοῦ νὰ παραβῇ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Νόμου καὶ τῶν
Κανονισμῶν καὶ συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλο-
φορίας ἢ πᾶς ὅστις παραλείπει νὰ πράξῃ ἢ ἀνέχεται πρόσωπον ὑπὸ
τὸν ἔλεγχον αὐτοῦ νὰ παραλείψῃ νὰ πράξῃ τι, οὗτινος ἡ διενέργεια
ἐπιβάλλεται ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Νόμου καὶ τῶν δυνάμει
αὐτοῦ Κανονισμῶν ὡς καὶ τῶν συνημμένων τῇ Συμβάσει Κανονισμῶν
καὶ συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας, εἶναι ἔνο-
χος ἀδικήματος καὶ ὑπόκειται δι' ἕκαστον τοιοῦτον ἀδίκημα εἰς
φυλάκισιν μὴ ὑπερβαίνουσιν τὰ δύο ἔτη ἢ εἰς χρηματικὴν ποινὴν
μὴ ὑπερβαίνουσιν τὰς πέντε χιλιάδας λίρας ἢ εἰς ἀμφοτέρας τὰς
ποινὰς ταύτας.

Ἀδικήματα.

(2) Ἀνεξαρτήτως τῶν διατάξεων τοῦ ἐδαφίου (1) τοῦ ἄρθρου 24
τῶν περὶ Δικαστηρίων Νόμων τοῦ 1960 ἕως 1980, Πρόεδρος Ἐπαρ-
χιακοῦ Δικαστηρίου, Ἀνώτερος Ἐπαρχιακὸς Δικαστὴς ἢ Ἐπαρχια-
κὸς Δικαστὴς, τῇ συγκαταθέσει τοῦ Γενικοῦ Εἰσαγγελέως τῆς Δημο-
κρατίας, θὰ ἔχῃ ἀρμοδιότητα νὰ ἐκδικάζῃ οἰονδήποτε ἀδίκημα ἢ θελε
διαπραχθῇ κατὰ παράβασιν τῶν διατάξεων τοῦ ἐδαφίου (1) τοῦ
παρόντος ἄρθρου.

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 οἰκείῳ Νόμῳ διαλαμβανομένου,
ἡ ἀρμοδιὰ ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαγορεύσῃ τὸν ἀπόπλουον πλοίου ἐν
σχέσει πρὸς τὸν ὁποῖον ὑφίστανται εὐλόγοι ὑπόνοιαι ὅτι διεπράχθη
ἀδίκημα περὶ τοῦ ὁποῖου προνοεῖ τὸ ἐδάφιον (1), μέχρις ὅτου ἐκδοθῇ
διάταγμα ὡς τοῦτο προνοεῖται ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου (4) τοῦ παρόντος
ἄρθρου.

(4) Ἀνεξαρτήτως παντὸς ἐν οἰκείῳ Νόμῳ διαλαμβανομένου,
πᾶν μέλος ἐπαρχιακοῦ δικαστηρίου κέκτηται ἐξουσίαν, κατὰ τὴν
διάρκειαν τῆς ἀστυνομικῆς ἱερέυσης καὶ μέχρις ἐκδικάσεως καὶ ἐκ-
δόσεως τελικῆς δικαστικῆς ἀποφάσεως ἐπὶ ἀδικήματος περὶ τοῦ
ὁποῖου προνοεῖ τὸ ἐδάφιον (1), ὡς καὶ μέχρις ἀποπληρωμῆς τυχόν
ἐπιβληθησομένης χρηματικῆς ποινῆς ἢ καταθέσεως σχετικῆς ἐγγυη-
τικῆς ἐπιστολῆς ἀνεγνωρισμένης τραπεζίης δι' ἴσον ποσόν, νὰ ἐκδώσῃ
διάταγμα ἀπαγορεύον τὸν ἀπόπλουον πλοίου ἐν σχέσει πρὸς τὸ ὁποῖον
ὑφίστανται εὐλόγοι ὑπόνοιαι ὅτι διεπράχθη ἀδίκημα περὶ τοῦ ὁποῖου
προνοεῖ τὸ ἐδάφιον (1).

(5) Παρὰ τὰς διατάξεις οἰονδήποτε ἐτέρου Νόμου, ἡ πληρωμὴ
οἰασδήποτε χρηματικῆς ποινῆς ἐπιβαλλομένης δυνάμει τοῦ παρόντος
Νόμου ἀποτελεῖ ἐπιβαρύνσιν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐν σχέσει πρὸς τὸ ὁποῖον
διεπράχθη τὸ ἀδίκημα.

9.—(1) Ἡ ἀρμοδιὰ ἀρχὴ ὡς ἔχῃ εὐλογον λόγον νὰ πιστεῦῃ
ὅτι πρόσωπόν τι διέπραξε ἀδίκημα προνοούμενον ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου
(1) τοῦ ἄρθρου 8 τοῦ παρόντος Νόμου, κέκτηται ἐξουσίαν ὥπως
ρυθμίσῃ ἐξωδίκως τὸ ἀδίκημα τοῦτον ἀποδεχομένη τὴν καταβολὴν
τοιούτου ποσοῦ, μὴ ὑπερβαίνοντος τὸ ποσὸν τῆς χρηματικῆς ποινῆς
τὸ ὁποῖον προνοεῖται διὰ τὸ ἀδίκημα τοῦτο, ὡς αὕτη ἢ θελε καθορίσει.

Ἐξωδικὸς
ρυθμισίς
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) προνοουμένου ποσοῦ
ἡ ἀρμοδιὰ ἀρχὴ ἐκδίδει πρὸς τὸν καταβαλόντα ἀπόδειξιν τῆς τοιαύτης
καταβολῆς κατὰ τὸν καθωρισμένον τύπον.

(4) Ἐπὶ τῇ ἐξωδίκῳ ρυθμίσει τοῦ ἀδικήματος, τῇ καταβολῇ τοῦ
εἰς τὸ ἐδάφιον (1) προνοουμένου 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 are 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 rainstorms, 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 :

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

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.

ANNEX II

Additional signals for fishing vessels fishing
in close proximity

1. General :

The lights mentioned herein shall, if exhibited in pursuance of Rule 26(d), be placed where they can best be seen. They shall be at least 0.9 metre apart but at a lower level than lights prescribed in Rule 26(b) (i) and (c) (i). The lights shall be visible all round the horizon at a distance of at least 1 mile but at a lesser distance than the lights prescribed by these Rules for fishing vessels.

2. Signals for trawlers :

(a) Vessels when engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear, may exhibit :

- (i) when shooting their nets :
two white lights in a vertical line ;
 - (ii) when hauling their nets :
one white light over one red light in a vertical line ;
 - (iii) when the net has come fast upon an obstruction :
two red lights in a vertical line.
- (b) Each vessel engaged in pair trawling may exhibit :
- (i) by night, a searchlight directed forward and in the direction of the other vessel of the pair ;
 - (ii) when shooting or hauling their nets or when their nets have come fast upon an obstruction, the lights prescribed in 2(a) above.

3. Signals for purse-seine :

Vessels engaged in fishing with purse-seine gear may exhibit two yellow lights in a vertical line. These lights shall flash alternately every second and with equal light and occultation-duration. These lights may be exhibited only when the vessel is hampered by its fishing gear.

ANNEX III

Technical details of sound signal appliances

1. Whistles :

(a) Frequencies and range of audibility :

The fundamental frequency of the signal shall lie within the range 70—700 Hz.

The range of audibility of the signal from a whistle shall be determined by those frequencies, which may include the fundamental and/or one or more higher frequencies, which lie within the range 180—700 Hz (± 1 per cent) and which provide the sound pressure levels specified in paragraph 1(c) below.

(b) Limits of fundamental frequencies :

To ensure a wide variety of whistle characteristics, the fundamental frequency of a whistle shall be between the following limits :

- (i) 70—200 Hz, for a vessel 200 metres or more in length ;
- (ii) 130—350 Hz, for a vessel 75 metres but less than 200 metres in length ;
- (iii) 250—700 Hz, for a vessel less than 75 metres in length.

(c) Sound signal intensity and range of audibility :

A whistle fitted in a vessel shall provide, in the direction of maximum intensity of the whistle and at a distance of 1 metre from it, a sound pressure level in at least one 1/3rd-octave band within the range of frequencies 180—700 Hz (± 1 per cent) of not less than the appropriate figure given in the table below.

Length of vessel in metres	1/3rd-octave band level at 1 metre in dB referred to $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$	Audibility range in nautical miles
200 or more	143	2
75 but less than 200	138	1.5
20 but less than 75	130	1
Less than 20	120	0.5

The range of audibility in the table above is for information and is approximately the range at which a whistle may be heard on its forward axis with 90 per cent probability in conditions of still air on board a vessel having average background noise level at the listening posts (taken to be 68 dB in the octave band centred on 250 Hz and 63 dB in the octave band centred on 500 Hz).

In practice the range at which a whistle may be heard is extremely variable and depends critically on weather conditions; the values given can be regarded as typical but under conditions of strong wind or high ambient noise level at the listening post the range may be much reduced.

(d) Directional properties :

The sound pressure level of a directional whistle shall be not more than 4 dB below the sound pressure level on the axis at any direction in the horizontal plane within ± 45 degrees of the axis. The sound pressure level at any other direction in the horizontal plane shall be not more than 10 dB below the sound pressure level on the axis, so that the range in any direction will be at least half the range on the forward axis. The sound pressure level shall be measured in that 1/3rd-octave band which determines the audibility range.

(e) Positioning of whistles :

When a directional whistle is to be used as the only whistle on a vessel, it shall be installed with its maximum intensity directed straight ahead.

A whistle shall be placed as high as practicable on a vessel, in order to reduce interception of the emitted sound by obstructions and also to minimize hearing damage risk to personnel. The sound pressure level of the vessel's own signal at listening posts shall not exceed 110 dB(A) and so far as practicable should not exceed 100 dB(A).

(f) Fitting of more than one whistle :

If whistles are fitted at a distance apart of more than 100 metres it shall be so arranged that they are not sounded simultaneously.

(g) Combined whistle systems :

If due to the presence of obstructions the sound field of a single whistle or of one of the whistles referred to in paragraph 1(f) above

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 Ὁργανισμοῦ συνεκλήθη Διάσκεψις ἐν Λονδίῳ ἀπὸ τῆς 4ης Ὀκτωβρίου μέχρι τῆς 20ῆς Ὀκτωβρίου, 1972, πρὸς τὸν σκοπὸν ἀναθεωρήσεως τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ, 1960.

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

Ἀργεντινὴ	Κουβέιτ
Αὐστραλία	Λιθερία
Βέλγιον	Μεξικόν
Βραζιλία	Κάτω Χῶραι
Βουλγαρία	Νέα Ζηλανδία
Καναδᾶς	Νιγηρία
Κεντρικὴ Ἀφρικανικὴ Δημοκρατία	Νορβηγία
Χιλή	Παναμᾶς
Κούβα	Φιλιππίνες
Δανία	Πολωνία
Ὁμοσπονδιακὴ Δημοκρατία τῆς Γερμανίας	Πορτογαλία
Φινλανδία	Ρουμανία
Γαλλία	Νότιος Ἀφρική
Γκάνα	Ἰσπανία
Ἑλλάς	Σουηδία
Ἰσλανδία	Ταϊλάνδη
Ἰνδία	Ἑνωσικὴ Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν
Ἰνδονησία	Ἡνωμένον Βασίλειον τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας
Ἰράν	Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι
Ἰρλανδία	τῆς Ἀμερικῆς
Ἰταλία	Βενεζουέλα
Ἰαπωνία	Βιετνάμ
Δημοκρατία τοῦ Κεμὲρ	Δημοκρατία τοῦ Ζαῖρ
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 ὀργανισμοὶ ἀπέστειλαν ἐκπροσώπους εἰς τὴν Διάσκεψιν :

- Ἡνωμένα Ἔθνη
- Οἰκονομικὴ Ἐπιτροπὴ διὰ τὴν Εὐρώπην (Ε.Ο.Ε.)
- Διεθνὴς Ὁργανισμὸς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας (ICAO)

5. Οί κάτωθι μὴ διακυβερνητικοὶ ὀργανισμοὶ ἐξεπροσωπήθησαν ἐν τῇ Διασκέψει ὑπὸ Παρατηρητῶν :

Διεθνὴς Ἑνωσις Φαρικῶν Ἀρχῶν (IALA)

Διεθνὴς Συνομοσπονδία Ἑνώσεων Ἐλευθέρου Ἐμπορίου (ICFTU)

Διεθνὲς Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον (ICS)

Διεθνὴς Ἑνωσις Πλοηγῶν Θαλάσσης (IMPRA)

Διεθνὲς Ναυτικὸν Ὄργανον Ἑταιρειῶν Πετρελαίου (OCIMF)

Διάρκης Διεθνὴς Ἑνωσις Συνεδρίων Ναυσιπλοΐας (PIANC).

6. Ἡ Διάσκεψις ἐξέλεξε τὸν Πλοίαρχον **K. J. N. WIE**, Ἀρχηγὸν τῆς ἀντιπροσωπείας τῆς Νορβηγίας, ὡς Πρόεδρον τῆς Διασκέψεως.

7. Ὁ Πλοίαρχος **F. P. SOHNKE** (Ὁμοσπονδιακὴ Δημοκρατία τῆς Γερμανίας), ὁ Πλοίαρχος **A. J. NIKOLOV** (Βουλγαρία), ὁ Ὑποναύαρχος **J. A. ALVAREZ** (Ἀργεντινὴ), ὁ Πλοίαρχος **H. S. ATMADJA** (Ἰνδονησία) καὶ ὁ Πλοίαρχος **W. VALKENIER** (Λιθερία) ἐξελέγησαν Ἀντιπρόεδροι τῆς Διασκέψεως.

8. Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Διασκέψεως ἦτο ὁ κ. **COLIN COAD** (Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὄργανισμοῦ) καὶ Ἀναπληρωτὴς Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Διασκέψεως ἦτο ὁ κ. **J. QUEGUINER** (Ἀναπληρωτὴς Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ Ὄργανισμοῦ). Ἐκτελεστικὸς Γραμματεὺς τῆς Διασκέψεως ἦτο ὁ Πλοίαρχος **A. SVELIEV** (Γραμματεὺς τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτικῆς Ἀσφαλείας τοῦ Ὄργανισμοῦ) καὶ Ἀναπληρωτὴς Ἐκτελεστικὸς Γραμματεὺς τῆς Διασκέψεως ἦτο ὁ Πλοίαρχος **Z. N. ΣΔΟΥΚΙΟΣ** (Ἐπικεφαλὴς τῆς Διευθύνσεως Ναυτιλιακῆς Ἀσφαλείας τοῦ Ὄργανισμοῦ).

9. Ἡ Διάσκεψις συνέστησε πέντε Ἐπιτροπὰς πρὸς πραγματοποιήσιν τοῦ σκοποῦ τῆς :

Ἐπιτροπὴ I

Πρόεδρος : Πλοίαρχος **G. W. R. GRAVES** (Καναδὰς)

Ἀντιπρόεδροι : Πλοίαρχος **F. FELERIN** (Γαλλία)

K. H. SAGARA (Ἰαπωνία)

Ἐπιτροπὴ II

Πρόεδρος : Πλοίαρχος **B. N. RERKIN** (Ε.Σ.Σ.Δ.)

Ἀντιπρόεδροι : Ὑποπλοίαρχος **Ε. ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ** Λ.Σ. (Ἑλλάς)

Πλοίαρχος **M. W. PATEL** (Ἰνδία)

Ἐπιτροπὴ Κατευθύνσεως Ἐργασιῶν

Πρόεδρος : Πλοίαρχος **K. J. N. WIE** (Νορβηγία)

Πρόεδρος τῆς Διασκέψεως

Ἐπιτροπὴ Διαπιστευτηρίων

Πρόεδρος : Βαρὼνος **DE CERLACHE DE COMERY** (Βέλγιον)

Ἐπιτροπὴ Σχεδιάσεως

Πρόεδρος : Πλοίαρχος **E. O. JONES** (Ἑνωμένον Βασίλειον)

10. Ἡ Διάσκεψις εἶχεν ὡς θάσιν τῶν συζητήσεών της τὰ κάτωθι κείμενα :

—Τοὺς Διεθνεῖς Κανονισμοὺς πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ, 1960,

—Σχέδιον Συμφωνίας, ὁμοῦ μετὰ σχεδίου Κανονισμῶν καὶ Παραρτημάτων, τὰ ὁποῖα εἶχον προετοιμασθῇ ὑπὸ τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὄργανισμοῦ καὶ ἀποσταλῇ εἰς κυβερνήσεις πρὸ τῆς ἐνάρξεώς τῆς Διασκέψεως,

—Προτάσεις και σχόλια, περιλαμβανούσας και τροποποιήσεις εις τὰ ὑπερθεν μνημονεύόμενα κείμενα, ὑποβληθείσας εἰς τὴν Διάσκεψιν ὑπὸ ἐνδιαφερομένων κυβερνήσεων καὶ ὀργανισμῶν.

11. Ὡς ἀποτέλεσμα τῶν διαβουλευσέων τῆς, ὡς αὐταὶ περιέχονται εἰς τὰ πρακτικά τῶν συνόδων τῆς ὀλομελείας καὶ εἰς τὰ πρακτικά 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 εἰς τὴν Συνέλευσιν τοῦ Ὄργανισμοῦ, μετὰ δικαιώματος ψήφου, πάντων τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν, ὁποτεδήποτε πρόκειται νὰ ἐξετασθῶν τροποποιήσεις εἰς 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 Προσάρτηματα 2 καὶ 3.

13. Τὸ κείμενον τῆς παρούσης Τελικῆς Πράξεως, ἐν ἐνὶ πρωτοτύπῳ ἀντύπῳ εἰς 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 εἰς τὴν Ἀγγλικὴν καὶ Γαλλικὴν, θὰ κατατεθῶν εἰς τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτιλιακὸν Συμβουλευτικὸν Ὄργανισμόν. Ἐπίσημοι μεταφράσεις τῶν προσηρητημένων Συμβάσεων, Κανονισμῶν καὶ Ψηφισμάτων θὰ ἐτοιμασθῶσιν εἰς 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 καί, ὅταν ἐτοιμασθῶσιν, καὶ ἐπικεκυρωμένα ἀντίγραφα τῶν ἐπισήμων μεταφράσεων Συμβάσεως, Κανονισμῶν καὶ Ψηφισμάτων εἰς ἐκάστην τῶν προσκληθειῶν ὅπως ἀποστέλλουν Ἀντιπροσώπους εἰς τὴν παρούσαν Διάσκεψιν Κυβερνήσεων.

Εἰς ΠΙΣΤΩΣΙΝ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ οἱ ὑπογεγραμμένοι ἔθεσαν τὰς ὑπογραφὰς τῶν εἰς τὴν παρούσαν Τελικὴν Πράξιν.

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

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

Τὰ Συμβαλλόμενα εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν Μέρη,

ΕΠΙΘΥΜΟΥΝΤΑ νὰ διατηρήσουν ὑψηλὸν ἐπίπεδον ἀσφαλείας ἐν θαλάσσῃ,

ΕΝ ΕΠΙΓΝΩΣΕΙ της ανάγκης αναθεώρησης και έκσυγχρονισμού των Διεθνών Κανονισμών προς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσει τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν Τελικὴν Πράξιν τῆς Διεθνούς Διασκέψεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει 1960,

ΜΕΤΑ ΘΕΩΡΗΣΙΝ τῶν Κανονισμῶν τούτων ὑπὸ τὸ φῶς τῶν ἐξελίξεων, ἀφ' ἧς ἐνεκρίθησαν οἱτοι,

ΣΥΝΕΦΩΝΗΣΑΝ ὡς ἑπεται :

ΑΡΘΡΟΝ I

Γενικαὶ ὑποχρεώσεις

Τὰ Μέρη τῆς 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 προσηρτημένους.

ΑΡΘΡΟΝ II

Ὑπογραφή, Ἐπικύρωση, Ἀποδοχή, Ἐγκρισις καὶ Προσχώρησις

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

2. Κράτη, Μέλη τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν ἢ τινος τῶν Ἐξειδικευμένων Ὁργανισμῶν ἢ τῆς Διεθνούς Ὁργανώσεως Ἀτομικῆς Ἐνεργείας ἢ μέρη τοῦ Καταστατικοῦ τοῦ Διεθνοῦς Δικαστηρίου δύνανται νὰ καταστοῦν Μέρη τῆς παρούσης Συμβάσεως διὰ :

- (α) τῆς ὑπογραφῆς ἀνευ ἐπιφυλάξεως ὡς πρὸς τὴν ἐπικύρωσιν, ἀποδοχὴν ἢ ἔγκρισιν·
- (β) τῆς ὑπογραφῆς ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως, ἀποδοχῆς, ἢ ἐγκρίσεως ἀκολουθουμένης ὑπὸ ἐπικυρώσεως, ἀποδοχῆς ἢ ἐγκρίσεως· ἢ
- (γ) τῆς προσχώρησεως·

3. Ἡ ἐπικύρωσις, ἀποδοχή, ἔγκρισις ἢ προσχώρησις θὰ πραγματοποιηθῇ διὰ τῆς πρὸς τοῦτο καταθέσεως σχετικοῦ ἐγγράφου εἰς τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτιλιακὸν Συμβουλευτικὸν Ὁργανισμόν (ἐφεξῆς καλούμενον «Ὁργανισμόν»), ὅστις θὰ πληροφορῇ τὰς Κυβερνήσεις τῶν Κρατῶν, τὰ ὁποῖα 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 οἰονδήποτε Συμβαλλόμενον Μέρος ὑπεύθυνον διὰ τὰς διεθνεῖς σχέσεις ἐδάφους τινός, δύνανται ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν, διὰ γραπτῆς δηλώσεως ἀπευθυνομένης πρὸς τὸν Γενικὸν Γραμματέα τοῦ Ὁργανισμοῦ (ἐφεξῆς ἀναφερόμενον ὡς «Γενικὸν Γραμματέα»), νὰ ἐπεκτείνουν τὴν ἐφαρμογὴν τῆς 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' ἀνακληθῇ καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὸ ἐν τῇ δηλώσει μνημονευόμενον ἔδαφος καὶ ἡ 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 πληροφορῇ 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 παροῦσα Σύμβασις θὰ τεθῇ 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 χωρητικότητά τοῦ παγκοσμίου στόλου πλοίων 100 κοχ. καὶ ἄνω, οἰονδήποτε στοιχεῖον ἤθελεν ἐπιτευχθῇ πρῶτον, ἤθειλον καταστή Μέρη αὐτῆς.

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

2. Ἡ ἔναρξις ἰσχύος διὰ Κράτη, τὰ ὁποῖα ἐπικυροῦν, ἀποδέχονται, ἐγκρίνουν ἢ προσχωροῦν εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν συμφώνως τῷ Ἀρθρῷ II μετὰ τὴν πλήρωσιν τῶν ἐν ὑποπαραγράφῳ 1 (α) καθοριζομένων προϋποθέσεων καὶ πρὸ τῆς ἐνάρξεως ἰσχύος τῆς Συμβάσεως, θὰ πραγματοποιηθῇ 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 παροῦσα Σύμβασις θέλει τεθῇ ἐν ἰσχύϊ, θὰ πραγματοποιηθῇ κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν καταθέσεως τοῦ ἐγγράφου συμφώνως τῷ Ἀρθρῷ II.

4. Μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἐνάρξεως ἰσχύος τροποποιήσεώς τινος εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον 4 τοῦ Ἀρθροῦ 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 Θαλάσσῃ, 1960.

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

ΑΡΘΡΟΝ V

Διάσκεψις Ἀναθεωρήσεως

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

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

ΑΡΘΡΟΝ VI

Τροποποιήσεις τῶν Κανονισμῶν

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

2. Ἐὰν υἱοθετηθῇ ὑπὸ τῆς πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων τῶν παρόντων καὶ ψηφίζοντων ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ Ναυτικῆς Ἀσφαλείας τοῦ Ὁργανισμοῦ, ἡ τοιαύτη τροποποιήσις θὰ γνωστοποιηθῇ εἰς ἅπαντα τὰ Συμβαλλόμενα Μέρη καὶ Μέλη

τοῦ Ὁργανισμοῦ τοῦλάχιστον ἕξ μῆνας πρὸ τῆς ἐξετάσεώς της ὑπὸ τῆς Συνελεύσεως τοῦ Ὁργανισμοῦ. Πᾶν Συμβαλλόμενον Μέρος, τὸ ὁποῖον δὲν τυγχάνει Μέλος τοῦ Ὁργανισμοῦ, 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 γνωστοποιηθῇ 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 δηλώσουν πρὸς τὸν Ὁργανισμόν τὴν ἀντίρρησιν των κατὰ τῆς τροποποιήσεως. Ἡ ἀπόφασις τῆς Συνελεύσεως περὶ τῶν ἀναφερομένων ἐν τῇ παρουσίᾳ παραγράφῳ ἡμερομηνιῶν θὰ λαμβάνεται ὑπὸ τῆς πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων τῶν παρόντων καὶ ψηφίζοντων.

5. Ἄμα τῇ ἐνάρξει ἰσχύος αὐτῆς, πᾶσα τροποποίησις θὰ ἀντικαθιστᾷ καὶ ὑπερισχῇ, 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 Ὁργανισμοῦ περὶ οἰασδήποτε αἰτήσεως καὶ γνωστοποιήσεως δυνάμει τοῦ παρόντος Ἀρθροῦ ὡς καὶ περὶ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν πᾶσα τροποποίησις τίθεται ἐν ἰσχύϊ.

ΑΡΘΡΟΝ VII

Καταγγελία

1. Ἡ παροῦσα 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 Ὁργανισμόν. 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 αὐτῇ.

ΑΡΘΡΟΝ VIII

Κατάθεσις καὶ Καταχώρησις

1. Ἡ παροῦσα Σύμβασις καὶ οἱ Κανονισμοὶ θέλουν κατατεθῇ εἰς τὸν Ὁργανισμόν καὶ ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς θὰ διαβιβάσῃ ἐπικεκυρωμένα πιστὰ ἀντίγραφα ταύτης εἰς ἅπασας τὰς Κυβερνήσεις Κρατῶν, τὰ ὁποῖα ὑπέγραψαν τὴν παροῦσαν Σύμβασιν ἢ προσεχώρησαν εἰς αὐτήν.

2. Ὅταν ἡ παροῦσα Σύμβασις τεθῇ ἐν ἰσχύϊ, τὸ κείμενόν της θὰ διαβιθασθῇ ὑπὸ τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως εἰς τὴν Γραμματεῖαν τῶν Ἑνωμένων Ἐθνῶν πρὸς καταχώρησιν καὶ δημοσίευσιν συμφώνως τῷ Ἀρθρῷ 102 τοῦ Χάρτου τῶν Ἑνωμένων Ἐθνῶν.

ΑΡΘΡΟΝ IX

Γλῶσσαι

Ἡ παροῦσα Σύμβασις συνετάγη, ὁμοῦ μετὰ τῶν Κανονισμῶν εἰς ἓν ἀντίτυπον εἰς τὴν Ἀγγλικὴν καὶ Γαλλικὴν γλῶσσαν, ἀμοτέρων τῶν κειμένων ὄντων ἕξ 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 ἀντιστοίχων Κυβερνήσεων τῶν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτόν, ὑπέγραψαν τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

ΕΓΕΝΕΤΟ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ 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 ο἗τοι θὰ ἐφαρμόζωνται ἐφ' ὧλων τῶν πλοίων τόσον 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 ἐμποδίζη τὴν ἐφαρμογὴν εἰδικῶν κανόνων θεσπιζομένων ὑπὸ τινος ἀρμοδίας ἀρχῆς καὶ ἀφορῶντων εἰς ἀγκυροβόλια, λιμένας, ποταμούς, λίμνας ἢ ἐσωτερικὰς ὑδατίνας ὁδοὺς συνδεομένας μετὰ τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ διαπλευσίμους ὑπὸ ποντοπόρων πλοίων. Τοιοῦτοι εἰδικοί κανόνες θὰ προσαρμόζωνται, κατὰ τὸ δυνατόν περισσότερο, πρὸς τοὺς παρόντας Κανόνας.

(γ) Οὐδεμία διάταξις τῶν παρόντων Κανόνων θὰ ἐμποδίζη τὴν ἐφαρμογὴν εἰδικῶν κανόνων θεσπιζομένων ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως οἰουδήποτε Κράτους ἀναφορικῶς πρὸς πρόσθετον φανὸν θέσεως ἢ φωτεινῶν ἢ ἡχητικῶν διὰ σειρήνης 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 ἡχητικὰ διὰ σειρήνης σήματα θὰ εἶναι, καθ' ὅσον εἶναι δυνατόν, τοιαῦτα ὥστε νὰ μὴ δύναται νὰ ἐκληφθοῦν ἐκ λάθους ὡς φανὸς ἢ σήμα καθιερούμενον ἀλλάχου ὑπὸ τῶν παρόντων Κανόνων.

(δ) Ὑπὸ τοῦ Ὁργανισμοῦ δύνανται 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 σχημάτων, ὡς ἐπίσης καὶ πρὸς τὴν τοποθέτησιν καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ τῶν συσκευῶν ἡχητικῶν 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 σχημάτων, ὡς ἐπίσης καὶ πρὸς τὴν τοποθέτησιν καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ τῶν συσκευῶν ἡχητικῶν σημάτων, οἷας ἡ Κυβέρνησις τοῦ 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 οἰονδήποτε πλοῖον ἢ τὸν πλοιοκτήτην, τὸν πλοίαρχον ἢ τὸ πλήρωμα αὐτοῦ ἐκ τῶν συνεπειῶν οἰασδήποτε ἀμελείας ὡς πρὸς τὴν συμμόρφωσιν πρὸς τοὺς παρόντας Κανόνας 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 ἐμπλεκομένων 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 ἐμπλεκομένων πλοίων, ὡς ἐκ τῶν ὁποίων ἤθελε κριθῇ ἀναγκαῖα ἢ παρέκκλισις ἐκ τῶν παρόντων Κανόνων, προκειμένου ν' ἀποφευχθῇ 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 ὕδροπλάνων, χρησιμοποιομένου ἢ δυναμένου νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς μέσον μεταφορᾶς διὰ τοῦ ὕδατος.
- (β) Ὁ ὅρος «μηχανοκίνητον πλοῖον» σημαίνει πᾶν πλοῖον προωθούμενον διὰ μηχανῶν.
- (γ) Ὁ ὅρος «ἱστιοφόρον πλοῖον» σημαίνει πᾶν πλοῖον κινούμενον δι' ἱστίων, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τυχὸν ἐγκατεστημένη ἐπ' αὐτοῦ μηχανή προώσεως δὲν χρησιμοποιεῖται.
- (δ) Ὁ ὅρος «πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς τὴν ἀλιείαν» σημαίνει πᾶν πλοῖον ἀλιεῖον διὰ δικτύων, ὀρμιῶν, γρίπων ἢ ἄλλης ἀλιευτικῆς συσκευῆς ἢ ὅποια περιορίζει τὴν ἱκανότητα ἐλιγμῶν, ἀλλὰ δὲν περιλαμβάνει πλοῖον ἀλιεῖον διὰ συρομένων ὀρμιῶν (συρτῆς) ἢ ἐτέρας ἀλιευτικῆς συσκευῆς, ἥτις δὲν περιορίζει τὴν ἱκανότητα ἐλιγμῶν.
- (ε) Ἡ λέξις «ὕδροπλάνον» περιλαμβάνει πᾶν ἀεροσκάφος σχεδιασμένον νὰ κινῆται ἐπὶ τοῦ ὕδατος.
- (στ) Ὁ ὅρος «ἀκυβέρνητον πλοῖον» σημαίνει πλοῖον τὸ ὁποῖον, συνεπεία ἐξαιρετικῆς τινος περιστάσεως, ἀδυνατεῖ νὰ χειρίσῃ ὡς ἀπαιτεῖται ὑπὸ τῶν παρόντων Κανόνων καί, ὡς ἐκ τούτου, ἀδυνατεῖ ν' ἀπομακρυνθῇ τῆς πορείας ἐτέρου πλοίου.
- (ζ) Ὁ ὅρος «πλοῖον περιωρισμένης ἱκανότητος χειρισμῶν» σημαίνει πλοῖον τὸ ὁποῖον, ὡς ἐκ τῆς φύσεως τῆς ἐργασίας του, περιορίζεται εἰς τὴν ἱκανότητα τοῦ νὰ χειρίσῃ ὡς ἀπαιτεῖται ὑπὸ τῶν παρόντων Κανόνων καί, ὡς ἐκ τούτου ἀδυνατεῖ ν' ἀπομακρυνθῇ τῆς πορείας ἐτέρου πλοίου.

Τὰ κάτωθι πλοῖα θὰ θεωροῦνται ὡς πλοῖα περιωρισμένης ἱκανότητος χειρισμῶν :

- (i) πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς τὴν τοποθέτησιν, συντήρησιν ἢ ἀφαίρεσιν ναυτιλιακοῦ βοηθήματος, ὑποβρυχίου καλωδίου ἢ ἀγωγοῦ,
- (ii) πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς θυθοκόρησιν, ἔλεγχον θυθοῦ ἢ ὑποβρυχίους 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 ἀπὸνῆσιν ἢ προσνήσιν ἀεροσκαφῶν,
- (v) πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς ἐπιχειρήσεις ναρκαλιείας,
- (vi) πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς ἐπιχείρησιν ρυμουλκῆσεως, ἥτις περιορίζει σοβαρῶς τὴν ἱκανότητα ρυμουλκοῦ καὶ ρυμουλκουμένου ὅπως παρεκκλίνουν τῆς πορείας τῶν.

- (η) Ὁ ὅρος «πλοῖον περιοριζόμενον ἐκ τοῦ θυθίσματός του» σημαίνει μηχανοκίνητον πλοῖον, τὸ ὁποῖον, ἐξ αἰτίας τοῦ θυθίσματός του ἐν σχέσει πρὸς τὸ διαθεσίμου θάθος 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 ὀλικόν του μῆκος καὶ μέγιστον πλάτος.
- (κ) Τὰ πλοῖα θὰ θεωροῦνται ἐν ὧσιν ἀλλήλων μόνον ὅταν τὸ ἐν δύναται νὰ γίνη ὀπτικῶς ἀντιληπτὸν παρὰ τοῦ ἐτέρου.
- (κα) Ὁ ὅρος «περιωρισμένη ὁρατότης» σημαίνει οἰανδήποτε κατάστασιν εἰς τὴν ὁποῖαν ἡ ὁρατότης περιορίζεται ὑπὸ ὁμίχλης, 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 οἰανδήποτε συνθήκας ὁρατότητος.

ΚΑΝΩΝ 5

Ἐπιτήρησις

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

ΚΑΝΩΝ 6

Ἀσφαλὴς ταχύτης

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

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

(α) Ὑφ' ἀπάντων τῶν πλοίων :

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

- (vi) τὸ θύθισμα τοῦ πλοίου, ἐν σχέσει πρὸς τὸ διαθέσιμον βάθος τοῦ ὕδατος.
- (β) Ἐπιπροσθέτως, ὑπὸ πλοίων μετὰ συσκευῆς **RADAR** ἐν λειτουργίᾳ :
- (i) τὰ χαρακτηριστικά, ἡ ἀποτελεσματικότης καὶ οἱ περιορισμοὶ τῆς συσκευῆς **RADAR**,
 - (ii) οἰοῦντινδήποτε 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 ἀνιχνεύωνται ὑπὸ τοῦ **RADAR** εἰς ἐπαρκῆ ἀπόστασιν.
 - (v) Ὁ ἀριθμὸς, θέσις καὶ κινήσεις τῶν ὑπὸ τοῦ **RADAR** ἀνιχνευομένων πλοίων,
 - (vi) ἡ πλέον ἀκριβὴς ἐκτίμησις τῆς ὁρατότητος, ἡ ὁποία εἶναι δυνατὴ διὰ χρησιμοποίησεως τοῦ **RADAR** πρὸς καθορισμὸν τῆς ἀποστάσεως πλοίων ἢ λοιπῶν ἀντικειμένων εἰς τὴν ἐγγὺς περιοχὴν.

ΚΑΝΩΝ 7

Κίνδυνοι Συγκρούσεως

(α) Πᾶν πλοῖον θὰ χρησιμοποιῇ πᾶν διαθέσιμον καὶ κατάλληλον, ὑπὸ τὰς ἐπικρατοῦσας περιστάσεις καὶ συνθήκας, μέσον ἵνα ἐκτιμήσῃ ἂν ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως. Ὑπαρχούσης οἰασοῦντινδήποτε ἀμφιβολίας ὁ τοιοῦτος κίνδυνος θὰ θεωρῇται ὅτι ὑπάρχει.

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

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

(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 θεωρῇται ὅτι ὑφίσταται ἂν ἡ διόπτεισις πυξίδος προσεγγίζοντός τινος πλοίου δὲν μεταβάλλεται αἰσθητῶς,
- (ii) τοιοῦτος κίνδυνος, δύναται νὰ ὑφίσταται ἐνίοτε ἀκόμη καὶ ὅταν αἰσθητὴ ἀλλαγὴ τῆς διοπτύσεως εἶναι προφανής, ἰδιαιτέρως κατὰ τὴν προσέγγισιν πολὺ μεγάλου πλοίου ἢ ρυμουλκουμένου 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 σαφὴς καὶ ἔκδηλος καὶ νὰ γίνεται ἐγκαίρως καὶ συμφώνως πρὸς τὰς ὑπαγορευσεις 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 άντιληπτή παρά του έτέρου πλοίου παρατηρούντος όπτικώς ή μέσω **RADAR**. Διαδοχικά μικρά μεταβολά πορείας ή και ταχύτητος δέον ν' άποφεύγωνται.

(γ) Έφ' όσον ύφίσταται έπαρκής θαλάσσιος χώρος, ή μεταβολή της πορείας άπλως δυνατόν ν' άποβή ή πλέον άποτελεσματική ενέργεια προς άποφυγήν προσεγγίσεως εις έπικίνδυνον άπόστασιν, νοουμένου ότι έκτελείται έγκαίρως, είναι ούσιαστική 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 ασφαλή άπόστασιν. Έ ή άποτελεσματικότης του χειρισμού δέον να έλέγχεται προσεκτικώς μέχρις ότου τó έτερον πλοίον άντιπαρέλθη όριστικώς.

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

ΚΑΝΩΝ 9

Στενοί διάυλοι

(α) Πλοίον, πλέον κατά μήκος στενοϋ τινος διαύλου ή θαλασσίου διαδρόμου, δέον όπως τηρήται, καθ' όσον τουτο είναι ασφαλές και έφικτόν, προς τó έξωτερικόν όριον του διαύλου ή διαδρόμου, υπερ κείται προς την δεξιάν του πλευράν.

(β) Πλοίον μήκους μικροτέρου τών 20 μ. ή ίστιοφόρον πλοίον δέον όπως μη έμποδίξη τόν διάπλουν πλοίου, τó όποιον δύναται να πλέη ασφαλώς μόνον έντός στενοϋ τινος διαύλου ή θαλασσίου διαδρόμου.

(γ) Πλοίον ασχολούμενον εις την άλιείαν δέον όπως μη έμποδίξη τόν διάπλουν παντός έτέρου πλοίου ναυσιπλοούντος έντός στενοϋ τινος διαύλου ή θαλασσίου διαδρόμου.

(δ) Πλοίον δέον όπως μη διασταυρώνη στενόν τινα διάυλον ή θαλάσσιον διάδρομον, έφ' όσον ή τοιαύτη διασταύρωσις έμποδίζει τόν κατά τόν άξονα διάπλουν έτέρου πλοίου, τó όποιον δύναται να πλέη ασφαλώς μόνον έντός τοιούτου διαύλου ή διαδρόμου. Τó τελευταίον πλοίον εάν άμφιβάλλη περί τών προθέσεων του διασταυρώνοντος πλοίου, δύναται να κάμη χρήσιν του έν τῷ Κανόνι 34(δ) καθοριζόμενου ήχητικού σήματος.

(ε) (ι) Έντός στενοϋ διαύλου ή θαλασσίου διαδρόμου, όσάκις τó προσπερασμα δύναται να λάθη χώραν μόνον έφ' όσον τó καταφθάνόμενον πλοίον χειρίση ούτως ώστε να έπιτρέψη την ασφαλή διέλευσιν του έτέρου, τó προτιθέμενον να προσπεράση πλοίον δέον όπως καταστήση γνωστήν την πρόθεσίν του διά της ήχήσεως του έν τῷ Κανόνι 34(γ)(ι) περιγραφόμενου καταλήλου σήματος. Τó καταφθάνόμενον πλοίον, εάν συμφωνή, θά ήχήση τó έν τῷ Κανόνι 34(γ)(ιι) περιγραφόμενον άντίστοιχον σήμα και θά λάθη μέτρα ίνα έπιτρέψη την ασφαλή διέλευσιν. Έάν εύρεθῇ έν άμφιβολία, δύναται να ήχήση τά έν τῷ Κανόνι 34(δ) καθοριζόμενα σήματα.

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

(στ) Πλοίον προσεγγίζον προς μίαν καμπήν ή περιοχήν στενοϋ τινος διαύλου ή θαλασσίου διαδρόμου, εκείθεν της όποιας έτερα πλοία δυνατόν ν' άποκρύπτονται υπό τινος παρεμβαλλομένου έμποδίου, δέον όπως πλέη μετ' ιδιαιτέρας έτοιμότητος και προσοχής και ήχητí τó έν τῷ Κανόνι 34(ε) καθοριζόμενον άντίστοιχον σήμα.

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

ΚΑΝΩΝ 10

Συστήματα διαχωρισμού της θαλασσίας κυκλοφορίας

(α) Ο παρών Κανών εφαρμόζεται εις συστήματα διαχωρισμού θαλασσίας κυκλοφορίας υιοθετηθέντα υπό του Όργανισμού.

(β) Πάν πλοῖον χρησιμοποιούν ἐν σύστημα διαχωρισμού της θαλασσίας κυκλοφορίας ὀφείλει:

- (i) νὰ πλῆ 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) Πάν 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 χρησιμοποιῇ ἀσφαλῶς τὸν κατάλληλον διάδρομον κυκλοφορίας ἐντὸς τοῦ παρακειμένου συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

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

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

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

(ζ) Πάν 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 ἀσχολούμενον εἰς τὴν ἀλιεῖαν δέον νὰ μὴ ἐμποδίσῃ τὸν διάπλουον παντὸς πλοίου ἀκολουθοῦντος διάδρομον θαλασσίας κυκλοφορίας.

(ι) Πλοῖον μήκους μικροτέρου τῶν 20 μ. ἢ ἱστιοφόρον πλοῖον δέον νὰ μὴ ἐμποδίσῃ τὸν ἀσφαλῆ διάπλουον 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 ἄλληλα, 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 ἰοποῖον ἔχει τὸν ἄνεμον ἐκ τῆς ἄριστερᾶς πλευρᾶς, δεόν νὰ ἀπομακρύνεται τῆς πορείας τοῦ ἑτέρου.
- (ii) Ὅταν ἀμφότερα ἔχουν τὸν ἄνεμον ἐκ τῆς αὐτῆς πλευρᾶς, τὸ προσήνεμον ὀφείλει ν' ἀπομακρύνεται τοῦ ὑπηνέμου.
- (iii) Ἐάν πλοῖον ἔχον τὸν ἄνεμον ἐκ τῆς ἄριστερᾶς πλευρᾶς ἀντιληφθῇ πλοῖον τι προσήνεμον καὶ ἀδυνατῇ νὰ διαπιστώσῃ, μετὰ βεβαιότητος, ἰάν τὸ ἕτερον πλοῖον ἔχη τὸν ἄνεμον ἐκ τῆς ἄριστερᾶς ἢ τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς, ὀφείλει ν' ἀπομακρυνθῇ τῆς πορείας τοῦ ἑτέρου.

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

ΚΑΝΩΝ 13

Προσπέρασμα

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

(β) Ἐν πλοῖον θὰ θεωρῇται καταφθάνον, ἔάν πλησιάζῃ ἕτερον πλοῖον ἐκ διευθύνσεως ἄνω τῶν 22.5 μοιρῶν πρὺμνηθεν τοῦ ἐγκαρσίου του, δηλαδὴ εὐρίσκεται εἰς τοιαύτην σχετικὴν θέσιν ὡς πρὸς τὸ πλοῖον, τὸ ὁποῖον καταφθάνει, ὥστε κατὰ τὴν νύκτα νὰ δύναται νὰ διακρίνῃ μόνον τὸν φανὸν τῆς πρὺμνης, ἀλλ' οὐδένα ἐκ τῶν πλευρικῶν του φανῶν.

(γ) Ὅταν ἓν πλοῖον εὐρίσκεται ἐν ἀμφιβολίᾳ ὡς πρὸς τὸ ἔάν καταφθάνῃ ἕτερον, δεόν νὰ θεωρῇ ἑαυτὸ ὅτι εἶναι καταφθάνον καὶ νὰ ἐνεργῇ ἀναλόγως.

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

ΚΑΝΩΝ 14

Περίπτωσις ἀντιθέτων πορείων

(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 δεξιὰ, ὥστε ἕκαστον νὰ διέλθῃ ἐκ τῆς ἄριστερᾶς πλευρᾶς τοῦ ἑτέρου.

(β) Τοιαύτη περίπτωσις θεωρεῖται ὅτι ὑφίσταται ὅταν τὸ ἓν πλοῖον διακρίνῃ τὸ ἕτερον κατὰ πρῶραν ἢ σχεδὸν κατὰ πρῶραν καὶ κατὰ μὲν τὴν νύκτα βλέπῃ τοὺς ἐφιστίους φανούς τοῦ ἑτέρου πλοῖου συμπίπτοντας ἐπὶ τῆς αὐτῆς ἢ σχεδὸν τῆς αὐτῆς γραμμῆς ἢ καὶ ἀμφοτέρους τοὺς πλευρικοὺς φανούς, κατὰ δὲ τὴν ἡμέραν παρατηρῇ τὴν ἀντίστοιχον ὅψιν τοῦ ἑτέρου πλοῖου.

(γ) Ὅταν ἓν πλοῖον εὐρίσκεται ἐν ἀμφιβολίᾳ, ὡς πρὸς τὸ ἔάν ὑφίσταται τοιαύτη περίπτωσις, δεόν νὰ θεωρῇ ὅτι ὄντως αὕτη ὑφίσταται καὶ νὰ ἐνεργῇ ἀναλόγως.

ΚΑΝΩΝ 15

Περίπτωσις 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 ὁποίου ἀπαιτεῖται ὅπως ἀπομακρύνεται τῆς πορείας ἑτέρου τινὸς πλοίου, δεόν ὅπως ἐνεργῇ κατὰ τὸ δυνατόν ἐγκαίρως καὶ οὐσιαστικῶς, ὥστε νὰ τηρητὰ ἀρκούντως μακράν τούτου.

ΚΑΝΩΝ 17

Χειρισμὸς ἐκ μέρους τοῦ φυλασσομένου πλοίου

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

(ii) Ἐν τούτοις, τὸ τελευταῖον τοῦτο πλοῖον δύναται νὰ ἐνεργῇ ὥστε ν' ἀποφευχθῇ σύγκρουσις διὰ μόνου τοῦ ἐλιγμοῦ του, εὐθὺς ὡς κατὰστῇ προφανὲς εἰς αὐτὸ ὅτι τὸ ὑπόχρεον ν' ἀπομακρυνθῇ 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 εὗρεθῇ τόσον ἐγγὺς τοῦ ἑτέρου, ὥστε ἡ σύγκρουσις νὰ μὴ δύναται ν' ἀποφευχθῇ ἐκ μόνων τῶν ἐνεργειῶν τοῦ φυλάσσοντος πλοίου, τότε ὀφείλει καὶ τοῦτο νὰ ἐνεργῇ κατὰ τὸν καλῦτερον δυνατόν τρόπον διὰ ν' ἀποφευχθῇ ἡ σύγκρουσις.

(γ) Μηχανοκίνηταν πλοῖον, τὸ ὁποῖον ἐνεργεῖ εἰς τινὰ περίπτωσιν διασταυρώσεως πορείων συμφώνως τῇ ὑποπαραγράφῳ (α) (ii) τοῦ παρόντος Κανόνος πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως μεθ' ἑτέρου μηχανοκινήτου πλοίου, δεόν 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 παρὼν Κανὼν δὲν ἀπαλλάσσει τὸ φυλάσσον πλοῖον τῆς ὑποχρεώσεώς του ν' ἀπομακρυνθῇ τῆς πορείας ἑτέρου.

ΚΑΝΩΝ 18

Εὐθῦναι μεταξύ πλοίων

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

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

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

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

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

(γ) Πλοῖον ἐν πλῶ ἀσχολουμένον εἰς τὴν ἄλιεαν δεόν νὰ ἀπομακρύνεται, κατὰ τὸ δυνατόν, τῆς πορείας :

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

(δ)—(i) Πάν πλοῖον, ἐκτὸς τῶν ἀκυβερνήτων πλοίων ἢ τῶν πλοίων περιωρισμένης ἱκανότητος χειρισμῶν, δέον νὰ ἀποφεύγῃ, ἐφ' ὅσον αἱ συνθήκαι τῆς περιστάσεως ἐπιτρέπουν, νὰ παρακωλύῃ τὸν ἀσφαλῆ διὰ πλοῖου περιοριζομένου ἐκ τοῦ θυθίσματός του καὶ ἐπιδεικνύοντος τὰ σήματα τοῦ Κανόνος 28.

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

(ε) Ὑδροπλάνον ἐπὶ τοῦ ὕδατος δέον ὅπως τηρῆται γενικῶς μακρὰν πάντων τῶν πλοίων καὶ ἀποφεύγῃ νὰ παρακωλύῃ τὴν ναυσιπλοΐαν των.

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

ΤΜΗΜΑ ΙΙΙ.—ΔΙΑΓΩΓΗ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΗΝ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ

ΚΑΝΩΝ 19

Ἰδιαγωγὴ πλοίων ὑπὸ περιορισμένην ὁρατότητα

(α) Ὁ παρὼν Κανὼν ἐφαρμόζεται εἰς πλοῖα μὴ εὐρισκόμενα ἐν ὅψει ἀλλήλων, ὡς αἱ ναυσιπλοοῦν ἐντὸς ἢ πλησίον περιοχῆς περιορισμένης ὁρατότητας.

(β) Πάν πλοῖον δέον ὅπως πλέῃ μετ' ἀσφαλοῦς ταχύτητος προσηρμοσμένης εἰς τὰς ἐπικρατούσας συνθήκας καὶ καταστάσεις τῆς περιορισμένης ὁρατότητος. Μηχανοκίνητον πλοῖον δέον ὅπως ἔχῃ τὰς μηχανάς του ἐν ἐτοιμότητι δι' ἄμεσον χειρισμόν.

(γ) Πάν πλοῖον δέον ὅπως λαμβάνῃ δεόντως ὑπ' ὄψιν τὰς ἐπικρατούσας συνθήκας καὶ καταστάσεις περιορισμένης ὁρατότητος, ὡς αἱ συμμορφοῦται πρὸς τοὺς Κανόνας τοῦ Τμήματος Ι τοῦ παρόντος Μέρους.

(δ) Πλοῖον, τὸ ὁποῖον ἀνιχνεύει μόνον διὰ τοῦ **RADAR** τὴν παρουσίαν ἑτέρου πλοίου, ὀφείλει νὰ ἐκτιμῇ κατὰ πόσον ὑφίσταται περίπτωσις ἐπικινδύνου προσεγγίσεως ἢ/καὶ κατὰ πόσον ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως. Ἐὰν ὄντως συντρέχῃ τοιαύτη περίπτωσις, δέον ὅπως λάβῃ μέτρα πρὸς ἀποφυγὴν ἀρκετὰ ἐγκαιρῶς, προϋποτιθεμένου ὅτι, ὡς αἱ, τὰ τοιαῦτα μέτρα συνίστανται εἰς μεταβολὴν πορείας, τὰ ἀκόλουθα δέον ὅπως ἀποφεύγονται κατὰ τὸ δυνατόν :

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

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

(ε) Ἐκτὸς τῶν περιπτώσεων κατὰ τὰς ὁποίας ἔχει ἐκτιμηθῇ ὅτι δὲν ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, πᾶν πλοῖον, τὸ ὁποῖον ἀκροᾶται ἐκ φαινομένης αὐτῷ διευθύνσεως πρῶραθεν τοῦ ἐγκαρσίου του σήμα ὁμίχλης ἑτέρου πλοίου ἢ τὸ ὁποῖον δὲν δύναται ν' ἀποφύγῃ ἐπικινδύνον προσέγγισιν μεθ' ἑτέρου πλοίου εὐρισκομένου πρῶραθεν τοῦ ἐγκαρσίου του, δέον ὅπως μειώσῃ τὴν ταχύτητά του εἰς τὴν ἐλαχίστην πηδاليουχίσιμον. Ἐὰν εἶναι ἀπαραίτητον, δέον ὅπως ἀκινήτῃ καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει πλέῃ μετ' ἐξαιρετικῆς προσοχῆς μέχρις ὅτου παρέλθῃ ὁ κίνδυνος συγκρούσεως.

ΜΕΡΟΣ Γ—ΦΑΝΟΙ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΑ

ΚΑΝΩΝ 20

Ἐφαρμογὴ

(α) Οἱ Κανόνες τοῦ παρόντος Μέρους θὰ ἐφαρμόζωνται ὑπὸ πᾶσαν κατάστασιν καιροῦ.

(β) Οί Κανόνες, οί άφορώντες εις τούς φανούς, θά εφαρμόζονται από της δύσεως μέχρι της άνατολής του ήλιου και, διαρκούντος του χρονικού τούτου διαστήματος, ούδεις έτερος φανός θά επιδεικνύεται, εξαίρεσει των φανών εκείνων οίτινες δέν δύνανται νά έκληφθούν ως οί φανοί οί καθοριζόμενοι εις τούς παρόντας Κανόνες ή οίτινες δέν έπηρεάζουν την όρατότητα ή τά διακριτικά χαρακτηριστικά τούτων ή δέν παρακωλύουν την διεξαγωγήν κανονικής φυλακής όπτηρος.

(γ) Οί καθοριζόμενοι υπό των παρόντων Κανόνων φανοί θά επιδεικνύονται, έφ' όσον φέρονται, και από της άνατολής μέχρι της δύσεως του ήλιου υπό περιωρισμένην όρατότητα, δύνανται δέ νά επιδεικνύονται και καθ' όλας τάς άλλας περιστάσεις, κατά τάς όποιās τούτο κρίνεται άναγκαίον.

(δ) Οί Κανόνες, οί άφορώντες εις τά σχήματα, θά τηρώνται κατά την ήμέραν.

(ε) Οί καθοριζόμενοι εις τούς παρόντας Κανόνες φανοί και σχήματα δέον όπως πληρούν τάς διατάξεις του Παραρτήματος I των παρόντων Κανονισμών.

ΚΑΝΩΝ 21

Όρισμοί

Ι(α) «Έφίστιος φανός» σημαίνει λευκόν φανόν έγκατεστημένον ύπεράνω της διαμήκους κεντρικής γραμμής του πλοίου, φωτίζοντα άνευ διακοπής τόξον του όρίζοντος 225 μοιρών και τοποθετημένον κατά τοιοϋτον τρόπον, ώστε νά φωτίξη άκριθώς από της πρώρας μέχρις 22,5 μοιρών πρυμνηθέν του έγκαρσίου έφ' εκάστης πλευράς του πλοίου.

Ι(β) «Πλευρικοί φανοί» σημαίνουν ένα πράσινον φανόν επί της δεξιās πλευράς και ένα έρυθρόν φανόν επί της άριστεράς πλευράς, εκάστου φωτίζοντος άνευ διακοπής τόξον του όρίζοντος 112,5 μοιρών και τοποθετημένου, κατά τοιοϋτον τρόπον, ώστε νά φωτίξη άκριθώς από της πρώρας μέχρις 22,5 μοιρών πρυμνηθέν του έγκαρσίου επί της άντιστοίχου πλευράς του. Είς πλοϊον μήκους μικροτέρου των 20 μέτρων, οί πλευρικοί φανοί δύνανται νά συνδυάζονται εις ένα, φερόμενον επί της διαμήκους κεντρικής γραμμής του πλοίου.

Ι(γ) «Φανός της κορώνης» σημαίνει λευκόν φανόν έγκατεστημένον κατά τό πρακτικώς δυνατόν έγγύτερον της πρύμνης, φωτίζοντα άνευ διακοπής τόξον του όρίζοντος 135 μοιρών και τοποθετημένον κατά τοιοϋτον τρόπον, ώστε νά φωτίξη 67,5 μοίρας άκριθώς από της πρύμνης προς εκάστην πλευράν του πλοίου.

(δ) «Φανός ρυμουλκήσεως» σημαίνει κίτρινον φανόν έχοντα τά αυτά χαρακτηριστικά προς τόν όριζόμενον έν παραγράφω (γ) «φανόν της κορώνης».

Ι(ε) «Φανός όρατός καθ' όλον τόν όρίζοντα (περίθλεπτος)» σημαίνει φανόν φωτίζοντα άνευ διακοπής τόξον του όρίζοντος 360 μοιρών.

(στ) «Αναλάμπων φανός» σημαίνει φανόν αναλάμποντα κατά κανονικά διαστήματα εις μίαν συχνότητα 120 ή περισσότερων αναλάμπων ανά λεπτόν.

ΚΑΝΩΝ 22

Όρατότης φανών

Οί καθοριζόμενοι εις τούς παρόντας Κανόνες φανοί δέον όπως έχουν έντασιν ως καθορίζεται εις την παράγραφον 8 του Παραρτήματος I, οϋτως ώστε νά είναι όρατοί εις τάς ακόλουθους ελαχίστας αποστάσεις :

(α) Είς πλοϊα μήκους 50 μέτρων ή περισσότερων :

- ό έφίστιος φανός εις 6 μίλια,
- ό πλευρικός φανός εις 3 μίλια,
- ό φανός της κορώνης εις 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 περισσότερων 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 πλοϊον έν πλῶ θά έπιδεικνύη :

- (i) "Ένα έφίστιον φανόν προς πρῶραν,
- (ii) "Ένα δεύτερον έφίστιον φανόν πρύμνηθεν και ύψηλότερον του πρω-
ραίου τοιούτου" έξαιρούνται τά πλοία μήκους μικροτέρου τών 50 μέ-
τρων, άτινα δέν ύποχρεοῦνται αλλά δύνανται νά έπιδεικνύουν τοιοῦτον
φανόν,
- (iii) Πλευρικούς φανούς,
- (iv) "Ένα φανόν τής κορώνης.

(β) 'Αερόστρωμνον πλοϊον, όσάκις κινείται υπό την άνευ έκτοπίσματος κα-
τάστασιν, θά έπιδεικνύη, έπιπροσθέτως προς τούς καθοριζομένους έν παραγρά-
φῳ (α) του παρόντος Κανόνος φανούς, ένα κίτρινον αναλάμποντα φανόν, όρα-
τόν καθ' όλον τόν όρίζοντα.

(γ) Μηχανοκίνητον πλοϊον, μήκους μικροτέρου τών 7 μέτρων και του όποιου
ή μεγίστη ταχύτης δέν ύπερβαίνει τούς 7 κόμβους, δύνανται, άντι τών φανών
τών καθοριζομένων έν παραγράφῳ (α) του παρόντος Κανόνος, νά έπιδεικνύη
ένα λευκόν φανόν όρατόν καθ' όλον τόν όρίζοντα. "Έν τοιοῦτον πλοϊον θά έπι-
δεικνύη έπίσης, εάν τουτο είναι πρακτικῶς δυνατόν, πλευρικούς φανούς.

ΚΑΝΩΝ 24

Ρυμουλκήσις κατ' έφελκυσμόν και ὤθησιν

(α) Μηχανοκίνητον πλοϊον, όσάκις ρυμουλκεί, θά έπιδεικνύη :

- (i) άντι του καθοριζομένου εις τόν Κανόνα 23 (α) (i) φανοῦ, δύο έφιστίους
φανούς προς πρῶραν έπί κατακορύφου γραμμής. "Όταν τó μήκος του
ρυμουλκίου μετροῦμενον από τής πρύμνης του ρυμουλκουέντος πλοίου,
μέχρι του πρυμναίου άκρου του ρυμουλκουμένου, ύπερβαίνη τά 200
μέτρα, τρεῖς τοιούτους φανούς έπί κατακορύφου γραμμής,
- (ii) πλευρικούς φανούς,
- (iii) ένα φανόν τής κορώνης,
- (iv) ένα φανόν ρυμουλκήσεως έπί κατακορύφου γραμμής ύπεράνω του
φανοῦ τής κορώνης,

- (ν) ρομβοειδές σχήμα, εις μάλλον καταφανές μέρος, ὡσάκις τὸ μήκος τοῦ ρυμουλκίου ὑπερβαίνει τὰ 200 μέτρα.
- (β) Ὅσάκις ὠθοῦν πλοῖον καὶ πλοῖον ὠθούμενον πρὸς πρῶραν εἶναι στερεῶς συνδεδεμένα εις ἐνιαίαν μονάδα, ταῦτα θὰ θεωρῶνται ὡς ἓν μηχανοκίνητον πλοῖον καὶ θὰ ἐπιδεικνύουν τοὺς καθοριζομένους εις τὸν Κανόνα 23 φανούς.
- (γ) Μηχανοκίνητον πλοῖον, ὡσάκις ὠθεῖ πρὸς πρῶραν ἢ ρυμουλκεῖ παραπλεύρως, ἐκτὸς τῆς περιπτώσεως τῆς ἐνιαίας μονάδος, θὰ ἐπιδεικνύη :
- (i) ἀντὶ τοῦ καθοριζομένου εις τὸν Κανόνα 23(α)(i) φανοῦ, δύο ἐφιστίους φανούς πρὸς πρῶραν ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς,
 - (ii) πλευρικοὺς φανούς,
 - (iii) ἓνα φανὸν τῆς κορῶνης.
- (δ) Μηχανοκίνητον πλοῖον, εις τὸ ὁποῖον ἐφαρμόζονται αἱ παράγραφοι (α) καὶ (γ) τοῦ παρόντος Κανόνος, δεόν νὰ συμμορφοῦται ἐπίσης καὶ πρὸς τὸν Κανόνα 23(α)(ii).
- (ε) Πλοῖον ἢ ἀντικείμενον ρυμουλκούμενον θὰ ἐπιδεικνύη :
- (i) πλευρικοὺς φανούς,
 - (ii) ἓνα φανὸν κορῶνης,
 - (iii) ρομβοειδές σχήμα εις μάλλον καταφανές μέρος, ὡσάκις τὸ μήκος τοῦ ρυμουλκίου ὑπερβαίνει τὰ 200 μέτρα.
- (στ) Νοεῖται ὅτι οἰοσδήποτε ἀριθμὸς πλοίων ρυμουλκουμένων ἢ ὠθουμένων καθ' ὁμάδα δεόν νὰ φωτίζονται ὡς ἓν πλοῖον—
- (i) τὸ ὠθούμενον πρὸς πρῶραν πλοῖον, μὴ ἀποτελοῦν μέρος ἐνιαίας τινὸς μονάδος, θὰ ἐπιδεικνύη εις τὸ πρῶραῖον ἄκρον τοῦ πλευρικοῦ φανοῦς,
 - (ii) τὸ ρυμουλκούμενον παραπλεύρως πλοῖον θὰ ἐπιδεικνύη ἓνα φανὸν τῆς κορῶνης καὶ εις τὸ πρῶραῖον ἄκρον τοῦ πλευρικοῦ φανοῦς.
- (ζ) Ὅπου ἔνεκα οἰοσδήποτε ἐπαρκοὺς αἰτίας, εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον δι' ἓν ρυμουλκούμενον πλοῖον ἢ ἀντικείμενον νὰ ἐπιδεικνύη τοὺς ἐν τῇ παραγράφῳ (ε) τοῦ παρόντος κανόνος καθοριζομένους φανούς, δεόν νὰ λαμβάνωνται πάντα τὰ δυνατὰ μέτρα πρὸς φωτισμὸν τοῦ ρυμουλκουμένου πλοίου ἢ ἀντικειμένου ἢ τοῦλάχιστον πρὸς ἐπισήμανσιν τῆς παρουσίας τοῦ μὴ φωτιζομένου πλοίου ἢ ἀντικειμένου.

ΚΑΝΩΝ 25

Ἰστιοφόρα πλοῖα ἐν πλῶ καὶ κωπήλατα πλοῖα

- (α) Ἰστιοφόρον πλοῖον ἐν πλῶ θὰ ἐπιδεικνύη :
- (i) πλευρικοὺς φανούς,
 - (ii) ἓνα φανὸν κορῶνης.
- (β) Εἰς ἰστιοφόρον πλοῖον μήκους μικροτέρου τῶν 12 μέτρων, οἱ ἐν παραγράφῳ (α) τοῦ παρόντος Κανόνος καθοριζόμενοι φανοὶ δύνανται νὰ συνδυάζονται εις ἓνα, φερόμενον ἐπὶ ἢ πλησίον τῆς κορυφῆς τοῦ ἱστοῦ, ἔνθα οὗτος δύνανται νὰ ὁρᾶται καλύτερον.
- (γ) Ἰστιοφόρον πλοῖον ἐν πλῶ δύνανται νὰ ἐπιδεικνύη, ἐπιπροσθέτως πρὸς τοὺς καθοριζομένους ἐν παραγράφῳ (α) τοῦ παρόντος Κανόνος φανούς, ἐπὶ ἢ πλησίον τῆς κορυφῆς τοῦ ἱστοῦ, ἔνθα οὗτοι δύνανται νὰ ὁρῶνται καλύτερον, δύο ὁρατοὺς καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα φανούς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς, τοῦ ἀνωτέρου ὄντος ἐρυθροῦ καὶ τοῦ κατωτέρου πρασίνου, ἀλλ' οἱ φανοὶ οὗτοι δὲν θὰ ἐπιδεικνύονται ὁμοῦ μετὰ τοῦ συνδεδεασμένου φανοῦ τοῦ ἐπιτρεπομένου ὑπὸ τῆς παραγράφου (β) τοῦ παρόντος Κανόνος.
- (δ) (i) Ἰστιοφόρον πλοῖον μήκους κατωτέρου τῶν 7 μέτρων δεόν νὰ ἐπιδεικνύη, ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, τοὺς ἐν παραγράφῳ (α) ἢ (β) τοῦ παρόντος Κανόνος καθοριζομένους φανούς, ἀλλ' ἐὰν δὲν πράττη οὕτω

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

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

(ε) Πλοῖον προωθούμενον τῇ βοθηείᾳ ἰστίων, ὡσάκις χρησιμοποιεῖ συγχρόως καὶ μηχανικὸν μέσον προώσεως, δέον να ἐπιδεικνύη πρὸς πρῶραν καὶ εἰς τὸ πλέον καταφανὲς σημεῖον κατασκευὴν κωνικοῦ σχήματος, μὲ τὴν κορυφὴν πρὸς τὰ κάτω.

ΚΑΝΩΝ 26

Ἀλιευτικὰ πλοῖα

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

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

- (i) δύο φανοὺς ὁρατοὺς καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς, ἐξ ὧν ὁ ἀνώτερος θὰ εἶναι πράσινος καὶ ὁ κατώτερος λευκός, ἢ σχῆμα συνιστάμενον ἐκ δύο κῶνων μὲ ἠνωμένας τὰς κορυφὰς τῶν ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς τοῦ ἐνὸς ὑπερθεῖν τοῦ ἄλλου· πλοῖον μήκους μικροτέρου τῶν 20 μέτρων δύναται, ἀντὶ τοῦ σχήματος τούτου, να ἐπιδεικνύη μίαν κάλαθον,
- (ii) ἓνα ἐφίστιον φανὸν πρύμνηθεν καὶ ὕψηλότερον τοῦ ὁρατοῦ καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα πρασίνου φανοῦ· πλοῖον μήκους μικροτέρου τῶν 50 μέτρων δὲν εἶναι ὑποχρεωμένον να ἐπιδεικνύη τοιοῦτον φανόν, ἀλλὰ δύναται να πράττῃ οὕτω,
- (iii) ὅταν κινῆται, ἐπιπροσθέτως πρὸς τοὺς ἐν τῇ παρουσίᾳ 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' ὅλον τὸν ὀρίζοντα φανοὺς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς, ἐξ ὧν ὁ ἀνώτερος θὰ εἶναι ἐρυθρὸς καὶ ὁ κατώτερος λευκός, ἢ σχῆμα συνιστάμενον ἐκ δύο κῶνων μὲ ἠνωμένας τὰς κορυφὰς τῶν ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς τοῦ ἐνὸς ὑπερθεῖν τοῦ ἄλλου· πλοῖον μήκους μικροτέρου τῶν 20 μέτρων δύναται, ἀντὶ τοῦ σχήματος τούτου, να ἐπιδεικνύη μίαν κάλαθον·
- (ii) ὡσάκις τὸ ὀριζόντιον ἔκταμα τοῦ ἀλιευτικοῦ μηχανισμοῦ ἐκτείνεται πλέον τῶν 150 μέτρων ἀπὸ τοῦ πλοίου, λευκὸν φανὸν ὁρατὸν καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα ἢ ἓνα κῶνον μὲ τὴν κορυφὴν πρὸς τὰ ἄνω καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τοῦ ἐκτάματος·
- (iii) ὅταν κινῆται, ἐπιπροσθέτως πρὸς τοὺς ἐν τῇ παρουσίᾳ 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 ἐπιδεικνύῃ τοὺς ἐν τῷ παρόντι Κανόνι καθοριζομένους φανούς ἢ σχήματα, ἀλλὰ μόνον ἐκείνους οἱ ὅποιοι καθορίζονται διὰ πλοῖον τοῦ μήκους του.

ΚΑΝΩΝ 27

Πλοῖα ἀκυθέρνητα ἢ πλοῖα περιορισμένης
ἱκανότητος χειρισμῶν

(α) Πᾶν ἀκυθέρνητον πλοῖον ὀφείλει νὰ φέρῃ:

- (i) δύο ἐρυθροὺς φανούς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς, εἰς μᾶλλον καταφανὲς μέρος καὶ ὁρατοὺς καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα·
- (ii) δύο σφαίρας ἢ ἀνάλογα σχήματα ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς, εἰς μᾶλλον καταφανὲς μέρος·
- (iii) ὅταν κινῆται, ἐπιπροσθέτως πρὸς τοὺς ἐν τῇ παρούσῃ παραγράφῳ καθοριζομένους φανούς, πλευρικοὺς φανούς καὶ φανὸν κορώνης.

(β) Πᾶν πλοῖον περιορισμένης ἱκανότητος χειρισμῶν, ἐξαιρουμένων τῶν ναρκαλιευτικῶν ἐν ναρκαλιείᾳ, ὀφείλει νὰ ἐπιδεικνύῃ:

- (i) τρεῖς φανούς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς εἰς μᾶλλον καταφανὲς μέρος καὶ ὁρατοὺς καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα. Ὁ ἀνώτατος καὶ κατώτατος ἐκ τῶν φανῶν αὐτῶν δέον ὅπως εἶναι ἐρυθροὶ καὶ ὁ μεσάιος δέον ὅπως εἶναι λευκός·
- (ii) τρία σχήματα ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς, εἰς μᾶλλον καταφανὲς μέρος. Τὸ ἀνώτατον καὶ τὸ κατώτατον ἐκ τῶν σχημάτων αὐτῶν δέον ὅπως εἶναι σφαιρικά καὶ τὸ μεσαῖον ρομβοειδές·
- (iii) ὅταν κινῆται, ἐπὶ πλεόν τῶν φανῶν τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῆς ὑποπαραγράφου (i), τοὺς ἐφιστίους φανούς, τοὺς πλευρικοὺς φανούς καὶ τὸν φανὸν τῆς κορώνης·
- (iv) ὅταν εἶναι ἡγκυροβολημένον, 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 ἱκανότητα χειρισμῶν του, ὀφείλει νὰ ἐπιδεικνύῃ τοὺς φανούς καὶ σχήματα, ἅτινα καθορίζονται ὑπὸ τῆς παραγράφου (β) τοῦ παρόντος Κανόνος καὶ ἐπὶ πλεόν, ἐφ' ὅσον ὑφίσταται ἐμπόδιον, ὀφείλει νὰ ἐπιδεικνύῃ:

- (i) δύο ἐρυθροὺς φανούς ὁρατοὺς καθ' ὅλον 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 ὁρατοὺς καθ' ὅλον 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 παρουῖα παρὰ γραφός, ἐφ' ὅσον εἶναι ἡγκυροβολημένον, ὀφείλει νὰ ἐπιδεικνύῃ τοὺς

φανούς, οΐτινες καθορίζονται υπό τῶν ὑποπαραγράφων (i) καὶ (ii), ἀντὶ τῶν φανῶν ἢ τοῦ σχήματος, ἅτινα καθορίζονται ὑπὸ τοῦ Κανόνος 30.

(ε) Ὅσακις μέγεθος ἑνὸς πλοίου ἀσχολούμενου μὲ καταδυτικὰς ἐργασίας καθιστᾷ πρακτικῶς ἀδύνατον τὴν ἐπιδειξὶν τῶν σχημάτων, ἅτινα καθορίζονται ὑπὸ τῆς παραγράφου (δ), τοῦ παρόντος Κανόνος δέον ὅπως ἐπιδεικνύεται μίᾳ ἀκαμπτος σημαία παριστάνουσα τὸ γράμμα «Α» τοῦ Διεθνοῦς Ἰκώδικος Σημάτων, ἔχουσα ὕψος οὐχὶ κατώτερον τοῦ ἑνὸς μέτρου. Μέτρα δέον ὅπως λαμβάνονται, ὥστε ἡ σημαία αὕτη νὰ εἶναι ὁρατὴ καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα.

(στ) Πᾶν πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς ναρκαλιείαν, ἐπιπλέον τῶν φανῶν οἷτινες καθορίζονται διὰ τὰ μηχανοκίνητα πλοῖα ὑπὸ τοῦ Κανόνος 23, ὀφείλει νὰ ἐπιδεικνύῃ τρεῖς ὁρατοὺς καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα πρασίλους φανούς ἢ τρεῖς σφαίρας. Ὁ εἰς ἑκ τῶν ἀνωτέρω φανῶν ἢ σχημάτων δέον ὅπως ἐπιδεικνύεται ἐπὶ ἡ πλησίον τῆς κορυφῆς τοῦ πρωραίου ἴστου καὶ ἕκαστος ἐκ τῶν ἐτέρων δύο εἰς τὰ ἄκρα τῆς κεραίας τοῦ πρωραίου ἴστου. Οἱ ἀνωτέρω φανοὶ ἢ σχήματα δεικνύουν ὅτι εἶναι ἐπικινδυνὸν δι' ἄλλα πλοῖα νὰ πλησιάσουν ἐγγύτερον τῶν 1.000 μέτρων πρὸς τὴν πρύμνην ἢ τῶν 500 μέτρων πρὸς ἑκατέραν τῶν πλευρῶν τοῦ ναρκαλιευτικοῦ.

(ζ) Πλοῖα μήκους μικροτέρου τῶν 7 μέτρων δὲν ὑποχρεοῦνται νὰ ἐπιδεικνύουν τοὺς φανούς, οἷτινες καθορίζονται ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανόνος.

(η) Τὰ σήματα ἅτινα καθορίζονται ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανόνος δὲν εἶναι σήματα πλοίων εὐρισκομένων ἐν κινδύνῳ καὶ αἰτούντων βοήθειαν. Τοιαῦτα σήματα περιέχονται εἰς τὸ Παράρτημα IV τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

ΚΑΝΩΝ 28

Πλοῖα περιοριζόμενα ἐκ τοῦ θυθίσματος των

Πᾶν περιοριζόμενον ἐκ τοῦ θυθίσματος τοῦ πλοῖον, ἐπιπλέον τῶν φανῶν οἷτινες καθορίζονται διὰ τὰ μηχανοκίνητα πλοῖα ὑπὸ τοῦ Κανόνος 23, δύναται νὰ ἐπιδεικνύῃ εἰς μᾶλλον καταφανὲς μέρος τρεῖς ἐρυθροὺς φανούς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς καὶ ὁρατοὺς καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα ἢ ἓνα κύλινδρον.

ΚΑΝΩΝ 29

Πλοηγίδες

(α) Πᾶν πλοῖον ἐκτελοῦν ὑπηρεσίαν πλοηγήσεως ὀφείλει νὰ ἐπιδεικνύῃ :

(i) ἐπὶ ἡ πλησίον τῆς κορυφῆς τοῦ ἴστου δύο φανούς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς ὁρατοὺς καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα, ἕξ ὧν ὁ ἀνώτερος δέον νὰ εἶναι λευκός, ὁ δὲ κατώτερος ἐρυθρός·

(ii) ἐφ' ὅσον ἡ πλοηγὶς εὐρίσκεται ἐν κινήσει, ἐπιπροσθέτως, πλευρικοὺς φανούς καὶ φανὸν τῆς κορώνης·

(iii) ἐφ' ὅσον ἡ πλοηγὶς εἶναι ἡγκυροβολημένη, ἐπιπλέον τῶν φανῶν οἷτινες καθορίζονται ὑπὸ τῆς ὑποπαραγράφου (i), τὸν φανὸν ἡγκυροβολίας, φῶτα ἢ σχήμα.

(β) Πλοηγίς, ὅταν δὲν εὐρίσκεται ἐν ὑπηρεσίᾳ, ὀφείλει νὰ ἐπιδεικνύῃ τοὺς φανούς ἢ τὰ σχήματα, ἅτινα καθορίζονται δι' ὅμοιον πλοῖον τοῦ αὐτοῦ μήκους.

ΚΑΝΩΝ 30

Πλοῖα ἡγκυροβολημένα καὶ πλοῖα προσηραγμένα

(α) Πᾶν πλοῖον ἡγκυροβολημένον ὀφείλει νὰ ἐπιδεικνύῃ εἰς μᾶλλον καταφανὲς μέρος :

(i) εἰς τὸ πρωραῖον τμήμα, ἓνα λευκὸν φανὸν ὁρατὸν καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα ἢ μίαν σφαῖραν·

- (ii) εἰς τὴν πρύμνην ἢ παρ' αὐτὴν καὶ εἰς ὕψος χαμηλότερον τοῦ φανοῦ τοῦ καθοριζομένου ὑπὸ τῆς ὑποπαραγράφου (i), ἓνα λευκὸν φανὸν ὁρατὸν καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα.

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

(γ) Πᾶν πλοῖον ἡγικυροβολημένον δύναται, καὶ πᾶν πλοῖον μήκους μεγαλυτέρου τῶν 100 μέτρων ὀφείλει, ἐπίσης νὰ χρησιμοποιεῖ τὰ εἰς τὴν διάθεσιν αὐτοῦ εὐρισκόμενα φῶτα ἐργασίας ἢ ἀνάλογα φῶτα πρὸς φωτισμὸν τῶν καταστρωμάτων του.

(δ) Πᾶν πλοῖον προσηραγμένον ὀφείλει νὰ ἐπιδεικνύῃ 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 ὁρατοὺς καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα·

- (ii) πρεῖς σφαίρας ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς.

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

ΚΑΝΩΝ 31

Ὑδροπλάννα

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

ΜΕΡΟΣ Δ' — ΗΧΗΤΙΚΑ ΚΑΙ ΦΩΤΕΙΝΑ ΣΗΜΑΤΑ

ΚΑΝΩΝ 32

Ὅρισμοι

(α) Ἡ λέξις «σειρὴν» σημαίνει οἰανδήποτε ἡχητικὴν συσκευὴν ἱκανὴν ὅπως παράγῃ τοὺς καθοριζομένους συριγμούς καὶ ἡ ὁποία πληροῖ τὰς προδιαγραφὰς τοῦ Παραρτήματος III τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

(β) Ὁ ὅρος «βραχὺς συριγμὸς» σημαίνει συριγμὸν διαρκείας περίπου ἑνὸς δευτερολέπτου.

(γ) Ὁ ὅρος «μακρὸς συριγμὸς» σημαίνει συριγμὸν διαρκείας τεσσάρων ἕως ἑξ δευτερολέπτων.

ΚΑΝΩΝ 33

Ὅργανα παραγωγῆς ἡχητικῶν σημάτων

(α) Πᾶν πλοῖον μήκους 12 μέτρων καὶ ἄνω ὀφείλει νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ μιᾶς σειρῆνος καὶ ἑνὸς κώδωνος καὶ πᾶν πλοῖον μήκους 100 μέτρων καὶ ἄνω ὀφείλει, ἐπιπλέον, νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον δι' ἑνὸς κυμβάλου, ὁ τόνος καὶ ὁ ἦχος τοῦ ὁποίου νὰ μὴ δύναται νὰ ἐκκληφθῇ 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 άμφοτέρα δύνανται νά άντικατασταθοϋν δι' έτέρων όργάνων έχόντων τά αϋτά άντίστοιχα χαρακτηριστικά, προϋποτιθεμένου ότι θα εΐναι πάντοτε δυνατή ή χειροκίνητος παραγωγή τών άπαιτουμένων ήχητικών σημάτων.

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

ΚΑΝΩΝ 34

Σήματα χειρισμών και προειδοποιήσεως

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

- είς θραχύς συριγμός πρός ένδειξιν «μεταβάλλω τήν πορείαν μου πρός τά δεξιά»·
- δύο θραχείς συριγμοί πρός ένδειξιν «μεταβάλλω τήν πορείαν μου πρός τά άριστερά»·
- τρείς θραχείς συριγμοί πρός ένδειξιν «έκτελō χειρισμόν άναποδίσεως».

(β) Πάν πλοΐον δύνανται νά συμπληρώσῃ 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 τās ακόλουθους σημασίας:
 - μία άναλαμπή πρός ένδειξιν «μεταβάλλω τήν πορείαν μου πρός τά δεξιά»·
 - δύο άναλαμπαι πρός ένδειξιν «μεταβάλλω τήν πορείαν μου πρός τά άριστερά»·
 - τρείς άναλαμπαι πρός ένδειξιν «έκτελō χειρισμόν άναποδίσεως»·
- (ii) ή διάρκεια εκάστης άναλαμπής θα εΐναι περίπου ένός δευτερολέπτου, τά διαλείμματα μεταξύ τών άναλαμπών θα εΐναι ένός δευτερολέπτου και τά διαλείμματα μεταξύ διαδοχικών σημάτων δέν θα εΐναι θραχύτερα τών δέκα δευτερολέπτων·
- (iii) ό φανός, όστις χρησιμοποιείται διά τō σήμα τοϋτο, έφ' όσον εΐναι μονίμως τοποθετημένος, θα εΐναι λευκός, όρατός καθ' όλον τόν όρίζοντα έξ άποστάσεως τοϋλάχιστον 5 μιλίων και θα πληροΐ τās διατάξεις τοϋ Παραρτήματος I.

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

- (i) πλοΐον τι προτιθέμενον νά προσπεράσῃ έτερον, συμφώνως πρός τόν Κανόνα 9(ε) (i) όφείλει νά γνωστοποιή τήν πρόθεσίν του διά τών ακόλουθων σημάτων τής σειρήνος του:
 - δύο μακρών συριγμών, ακολουθουμένων ύφ' ένός θραχέος συριγμοϋ πρός ένδειξιν «προτίθεμαι νά σās προσπεράσω έκ δεξιών σας»·
 - δύο μακρών συριγμών, ακολουθουμένων ύπό δύο θραχέων συριγμών πρός ένδειξιν «προτίθεμαι νά σās προσπεράσω έξ άριστερών σας»·
- (ii) τō πλοΐον, τō όποΐον πρόκειται νά προσπερασθῇ ύπό έτέρου, έφ' όσον ένεργεί συμφώνως πρός τόν Κανόνα 9(ε) (i), όφείλει νά γνωστοποιή τήν συγκατάθεσίν του διά τοϋ ακόλουθου σήματος τής σειρήνος του:

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

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

(ε) Πᾶν πλοῖον προσεγγίζον καμπὴν ἢ περιοχὴν διαύλου ἢ θαλασσοῦ δια-δρόμου ἐνθα ἕτερα πλοῖα πιθανῶς νὰ ἀποκρύπτονται ὑπὸ παρεμβαλλομένου ἐμποδίου, ὀφείλει νὰ ἐκπέμπῃ ἕνα μακρὸν συριγμόν. Τοῦ τοιοῦτου σήματος δέον νὰ δίδεται ἀπόκρισις δι' ἑνὸς μακροῦ συριγμοῦ ὑπὸ οἰουδήποτε προσεγ-γίζοντος πλοίου, τὸ ὅποιο ἀκούει τοῦτο καὶ εὐρίσκεται πλησίον τῆς ἑτέρας πλευρᾶς τῆς καμπῆς ἢ ὀπισθεν τοῦ παρεμβαλλομένου ἐμποδίου.

(στ) Ἐὰν ὑφίστανται ἐπὶ πλοίου περισσότεραι τῆς μῆδος σειρῆνος εἰς ἀπό-στασιν μεταξύ των μείζονα τῶν 100 μέτρων, θὰ χρησιμοποιηθῇ μόνον ἡ μία ἐξ αὐτῶν, ἵνα ἐκπέμπῃ σήματα χειρισμῶν καὶ προειδοποιήσεως.

ΚΑΝΩΝ 35

Ἠχητικὰ σήματα εἰς περιωρισμένην ὁρατότητα

Ἐντὸς ἡ πλησίον περιοχῆς περιωρισμένης ὁρατότητος, κατὰ τὴν ἡμέραν ἢ τὴν νύκτα, τὰ καθοριζόμενα ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανόνος σήματα δέον νὰ χρη-σιμοποιῶνται ὡς ἀκολουθῶς:

(α) Πᾶν κινούμενον μηχανοκίνητον πλοῖον δέον νὰ ἐκπέμπῃ, κατὰ διαλείμ-ματα οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 2 λεπτῶν, ἕνα μακρὸν συριγμόν.

(β) Πᾶν μὴ ἡγκυροβολημένον ἀλλ' ἀκίνητοῦν μηχανοκίνητον πλοῖον δέον νὰ ἐκπέμπῃ, κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 2 λεπτῶν, δύο μακροὺς συ-ριγμοὺς διαχωριζομένους ὑπὸ διαλειμμάτων 2 δευτερολέπτων.

(γ) Πᾶν ἀκυθέρνητον πλοῖον, πλοῖον περιωρισμένης ἱκανότητος χειρισμῶν, πλοῖον περιοριζόμενον ἐκ τοῦ θυθίσματός του, ἱστιοφόρον πλοῖον, πλοῖον ἀσχο-λούμενον εἰς ἀλιεῖαν καὶ πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς ρυμουλκήσιν ἢ ὥθησιν ἑτέ-ρου 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 ὁσάκις ρυμουλκούνται πλείονα τοῦ ἑνὸς πλοῖα, τὸ τελευταῖον ἐκ τῶν ρυμουλκουμένων, ἐὰν εἶναι ἐπηνδρωμένον, θὰ ἐκπέμπῃ, κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 2 λεπτῶν, τέσσαρες συριγ-μοὺς διαδοχικῶς, ἥτοι ἕνα μακρὸν ἀκολουθούμενον ὑπὸ τριῶν θραχέων συριγ-μῶν. Ὅσάκις εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, τὸ σῆμα τοῦτο δέον ὅπως δίδεται ἀμέ-σως μετὰ τὸ σῆμα τοῦ ρυμουλκοῦντος.

(ε) Ἐφ' ὅσον τὸ ὠθοῦν πλοῖον καὶ τὸ ὠθούμενον πρὸς πρῶραν τοιοῦτο συν-δέονται στερεῶς ὡς μία ἐνιαῖα μονάς, θὰ θεωροῦνται ὡς ἐν μηχανοκίνητον πλοῖον καὶ θὰ ἐκπέμπουν τὰ καθοριζόμενα ὑπὸ τῶν παραγράφων (α) ἢ (β) τοῦ παρόντος Κανόνος σήματα.

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

τοῦ κώδωνος, δέον νὰ κρούεται ταχέως τὸ κύμβαλον ἐπὶ πέντε περίπου δευτερόλεπτα εἰς τὸ πρυμναῖον μέρος αὐτοῦ. Πᾶν πλοῖον ἠγκυροβολημένον δύναται ἐπιπροσθέτως, νὰ ἐκπέμπῃ τρεῖς συριγμοὺς διαδοχικῶς, ἥτοι ἓνα θραχύν, ἓνα μακρὸν καὶ ἓνα θραχύν, ἵνα εἰδοποιῇ προσεγγίζον πλοῖον περὶ τῆς θέσεώς του καὶ περὶ τοῦ ἐνδεχομένου συγκρούσεως.

(ζ) Πᾶν πλοῖον προσηραγμένον θὰ ἐκπέμπῃ τὸ σῆμα τοῦ κώδωνος καί, ἐὰν ἀπαιτῆται, τὸ σῆμα τοῦ κυμβάλου, τὰ ὁποῖα καθορίζονται ὑπὸ τῆς παραγράφου (στ) τοῦ παρόντος Κανόνος, ἐπιπροσθέτως δὲ θὰ κρούῃ τὸν κώδωνα κεχωρισμένως καὶ εὐδιακρίτως τρεῖς φορές ἀμέσως πρὸ καὶ μετὰ τὴν ταχεῖαν ταύτην κρούσιν. Ἐπιπροσθέτως, πᾶν προσηραγμένον πλοῖον δύναται νὰ ἐκπέμπῃ ἐν ἀνάλογον σῆμα διὰ τῆς σειρήνης.

(η) Πᾶν πλοῖον μήκους μικροτέρου τῶν 12 μέτρων δὲν ὑποχρεοῦται νὰ ἐκπέμπῃ τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα σήματα. Ἐφ' ὅσον ὅμως δὲν ἐκπέμπει ταῦτα, ὀφείλει νὰ ἐκπέμπῃ ἕτερον ἠχητικὸν σῆμα ἐπαρκοὺς ἐντάσεως, κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 2 λεπτῶν.

(θ) Πλοηγὶς εὐρισκομένη ἐν ὑπηρεσίᾳ δύναται, ἐπὶ πλέον τῶν σημάτων τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῶν παραγράφων (α), (β) ἢ (στ) τοῦ παρόντος Κανόνος νὰ ἐκπέμπῃ σῆμα ταυτότητος συνιστάμενον ἐκ τεσσάρων θραχέων συριγμῶν.

ΚΑΝΩΝ 36

Σήματα διὰ τὴν προσέλκυσιν τῆς προσοχῆς

Ἐὰν εἶναι ἀναγκαῖα ἢ προσέλκυσις τῆς προσοχῆς ἑτέρου πλοίου, τὰ ὁποῖα δύναται νὰ ἐκπέμπῃ φωτεινὰ ἢ ἠχητικὰ σήματα, τὰ ὁποῖα δέον νὰ μὴ δύνανται ἐσφαλμένως νὰ ἐκληφθοῦν ὡς σήματα προβλεπόμενα ἀλλαχοῦ ὑπὸ τῶν παρόντων Κανόνων, ἢ δύναται νὰ κατευθύνῃ τὴν φωτεινὴν δέσμην τοῦ προβολέως αὐτοῦ πρὸς τὴν διεύθυνσιν τοῦ κινδύνου κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε νὰ μὴ φέρῃ εἰς δύσκολον θέσιν οἷονδὴποτε ἕτερον πλοῖον.

ΚΑΝΩΝ 37

Σήματα κινδύνου

Ὅσάκις πλοῖον εὐρίσκεται ἐν κινδύνῳ καὶ αἰτῇ βοήθειαν, δέον νὰ χρησιμοποιῇ ἢ ἐπιδεικνύῃ τὰ σήματα, ἅτινα καθορίζονται ὑπὸ τοῦ Παραρτήματος IV τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

ΜΕΡΟΣ Ε'—ΑΠΑΛΛΑΓΑΙ

ΚΑΝΩΝ 38

Ἀπαλλαγὰι

Πᾶν πλοῖον (ἢ κατηγορία πλοίων), ἐφ' ὅσον συμμορφοῦται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ, 1960, τοῦ ὁποίου ἡ τρόπις ἐτέθη ἢ εὐρίσκεται εἰς ἀνάλογον κατασκευαστικὸν στάδιον πρὸ τῆς ἐνάρξεως ἰσχύος τῶν παρόντων Κανονισμῶν, δύναται νὰ ἀπαλλαγῇ τῆς συμμορφώσεως πρὸς αὐτοὺς ὡς ἀκολουθῶς :

- (α) Ὡς πρὸς τὴν ἐγκατάστασιν φανῶν φωτιστικῆς ἐντάσεως καθοριζομένης ὑπὸ τοῦ Κανόνος 22, χορηγεῖται προθεσμία τεσσάρων ἐτῶν μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἐνάρξεως ἰσχύος τῶν παρόντων Κανονισμῶν.
- (β) Ὡς πρὸς τὴν ἐγκατάστασιν φανῶν μετὰ προδιαγραφῶν χρωμάτων καθοριζομένων ὑπὸ τῆς παραγράφου 7 τοῦ Παραρτήματος I τῶν παρόντων Κανονισμῶν χορηγεῖται προθεσμία τεσσάρων ἐτῶν μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἐνάρξεως ἰσχύος τῶν παρόντων Κανονισμῶν.
- (γ) Ὡς πρὸς τὴν μετατόπισιν φανῶν εὐρισκομένων εἰς θέσεις καθορισθείσας θάσει τοῦ Βρεττανικοῦ Συστήματος Μονάδων εἰς ἑτέρας, 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 Ι, 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 Ι, χορηγείται προθεσμία έννέα έτών μετά την ήμερομηνίαν έναρξεως ισχύος των παρόντων Κανονισμών.

- (ε) 'Ως προς την μετατόπισιν των έφιστίων φανών εις νέας θέσεις, θάσει των προδιαγραφών της παραγράφου 2 (β) του Παραρτήματος Ι, χορηγείται προθεσμία έννέα έτών μετά την ήμερομηνίαν έναρξεως ισχύος των παρόντων Κανονισμών.

- (στ) 'Ως προς την μετατόπισιν των πλευρικών φανών εις νέας θέσεις, θάσει των προδιαγραφών των παραγράφων 2 (ζ) και 3 (β) του Παραρτήματος Ι, χορηγείται προθεσμία έννέα έτών μετά την ήμερομηνίαν έναρξεως ισχύος των παρόντων Κανονισμών.

- (ζ) 'Ως προς την συμμόρφωσιν προς τας απαιτήσεις διά τας ήχητικές συσκευάς τας καθοριζόμενας υπό του Παραρτήματος ΙΙΙ, χορηγείται προθεσμία έννέα έτών μετά την ήμερομηνίαν έναρξεως ισχύος των παρόντων Κανονισμών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΙΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑΙ ΦΑΝΩΝ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

1. 'Ορισμός :

'Ο όρος «ύψος υπεράνω του σκάφους» σημαίνει τὸ ύψος υπεράνω του άνωτάτου συνεχούς καταστρώματος.

2. Κατακόρυφος τοποθέτησις και διαστήματα μεταξύ των φανών :

- (α) 'Επί παντός μηχανοκινήτου πλοίου, μήκους 20 μέτρων και άνω, οί έφίστιοι φανοί δέον νά είναι τοποθετημένοι ως άκολουθως :

(i) ὁ πρῶταῖος έφίστιος φανός, ἢ έφ' ὅσον φέρεται μόνον εις έφίστιος φανός, ὁ φανός οὗτος, εις ύψος υπεράνω του σκάφους οὐχί μικρότερον των 6 μέτρων και, έφ' ὅσον τὸ πλάτος του πλοίου υπερβαίνει τὰ 6 μέτρα, εις ύψος υπεράνω του σκάφους οὐχί μικρότερον του πλάτους τούτου. Πάντως ὁ φανός οὗτος δέν απαιτεῖται ὅπως τοποθετηται υπεράνω του σκάφους εις ύψος μεγαλύτερον των 12 μέτρων.

(ii) έφ' ὅσον φέρονται δύο έφίστιοι φανοί, ὁ πρυμναῖος θά είναι τοῦλάχιστον 4,5 μέτρα, επί της αὐτῆς κατακορύφου, ὕψηλότερον τοῦ πρῶταῖου.

- (β) 'Ο κατακόρυφος διαχωρισμός των έφιστίων φανών μηχανοκινήτων πλοίων δέον νά είναι τοιοῦτος ὥστε, υπό πάσας τας κανονικὰς συνθηκὰς ζυγοσταθμίσεως, ὁ πρυμναῖος φανός νά είναι ὁρατός υπεράνω και νά ξεχωρίζη ἐκ τοῦ πρῶταῖου φανοῦ ἐξ ἀποστάσεως 1000 μέτρων ἐκ της πρῶρας, έφ' ὅσον ὁράται ἐκ τοῦ ἐπιπέδου της ἐπιφανείας θαλάσσης.

- (γ) 'Ο έφίστιος φανός μηχανοκινήτου πλοίου μήκους 12 μέτρων και άνω, αλλά κάτω των 20 μέτρων, δέον νά είναι τοποθετημένος εις ύψος υπεράνω του περιτοναίου οὐχί μικρότερον των 2,5 μέτρων.

- (δ) Πάν μηχανοκίνητον πλοῖον, μήκους κάτω τῶν 12 μέτρων, δύναται νὰ φέρῃ τὸν ἀνώτατον φανὸν εἰς ὕψος μικρότερον τῶν 2,5 μέτρων ὑπεράνω τοῦ περιτοναίου. Ἐφ' ὅσον ὁμως ἐφίστιος φανὸς φέρεται ἐπιπλέον τῶν πλευρικῶν φανῶν καὶ τοῦ φανοῦ τῆς κορώνης, ὁ τοιοῦτος ἐφίστιος φανὸς δέον νὰ 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 ὠθησιν ἑτέρου πλοίου, δέον νὰ εἶναι τοποθετημένος εἰς τὴν ἰδίαν θέσιν μετὰ τοῦ πρωραίου ἐφιστίου φανοῦ μηχανοκινήτου πλοίου.
- (στ) Ὑφ' ἀπάσας τὰς συνθήκας, ὁ ἐφίστιος φανὸς ἢ φανοὶ δέον νὰ εἶναι κατὰ τοιοῦτον τρόπον τοποθετημένοι, ὥστε νὰ κείνται ὑπεράνω καὶ νὰ ξεχωρίζουν σαφῶς ἀπὸ οἰαδήποτε ἕτερα φῶτα ἢ ἐμπόδια.
- (ζ) Οἱ πλευρικοὶ φανοὶ μηχανοκινήτου πλοίου δέον νὰ εἶναι τοποθετημένοι εἰς ὕψος ὑπεράνω τοῦ σκάφους οὐχὶ μεγαλύτερον τῶν τριῶν τετάρτων τοῦ τοιούτου τοῦ πρωραίου ἐφιστίου φανοῦ. Δέον νὰ μὴ εἶναι, ὁμως, τόσο χαμηλὰ ὥστε νὰ συγχέωνται μετὰ τῶν φῶτων τοῦ καταστρώματος.
- (η) Οἱ πλευρικοὶ φανοί, οἱ φερόμενοι ὑπὸ μηχανοκινήτου πλοίου μήκους κάτω τῶν 20 μέτρων, ἐφ' ὅσον εἶναι συνδεδεασμένοι εἰς ἓνα φανόν, δέον νὰ 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, οὗτοι δέον νὰ εἶναι τοποθετημένοι ὡς ἀκολούθως:
- (i) ἐπὶ πλοίου μήκους 20 μέτρων καὶ ἄνω οἱ τοιοῦτοι φανοὶ θὰ εἶναι τοποθετημένοι εἰς ἀπόστασιν μετὰξὺ τῶν οὐχὶ μικροτέρων τῶν 2 μέτρων, ὁ δὲ χαμηλότερος τῶν φανῶν αὐτῶν, πλην τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ἀπαιτεῖται φανὸς ρυμούλκῃσεως, δέον νὰ μὴ τοποθετῇται εἰς ὕψος μικρότερον τῶν 4 μέτρων ὑπεράνω τοῦ σκάφους.
 - (ii) ἐπὶ πλοίου μήκους κάτω τῶν 20 μέτρων, οἱ τοιοῦτοι φανοὶ δέον νὰ εἶναι τοποθετημένοι εἰς ἀπόστασιν μετὰξὺ τῶν οὐχὶ μικροτέρων τοῦ 1 μέτρου, ὁ δὲ χαμηλότερος τῶν φανῶν αὐτῶν, πλην τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ἀπαιτεῖται φανὸς ρυμούλκῃσεως, δέον νὰ μὴ τοποθετῇται εἰς ὕψος μικρότερον τῶν 2 μέτρων ὑπεράνω τοῦ περιτοναίου.
 - (iii) ὁσάκις φέρονται τρεῖς φανοί, οὗτοι δέον νὰ εἶναι τοποθετημένοι εἰς ἴσην ἀπόστασιν.
- (ι) Ὁ κατώτερος ἐκ τῶν δύο ὁρατῶν καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα φανῶν τῶν καθοριζομένων δι' ἀλιευτικὸν πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς τὴν ἀλιεῖαν, δέον νὰ εἶναι εἰς ὕψος ὑπεράνω τῶν πλευρικῶν φανῶν οὐχὶ μικρότερον τοῦ διπλασίου τῆς ἀποστάσεως μετὰξὺ τῶν δύο κατακορύφων φανῶν.
- (ια) Ὁ πρωραῖος φανὸς ἀγκύρας, ἐφ' ὅσον φέρονται δύο, δέον νὰ μὴ εἶναι εἰς ὕψος χαμηλότερον τῶν 4,5 μέτρων ὑπεράνω τοῦ πρυμναίου τοιούτου. Ἐπὶ πλοίου μήκους 50 μέτρων καὶ ἄνω, ὁ πρωραῖος οὗτος φανὸς ἀγκυροβολίας δέον νὰ μὴ εἶναι εἰς ὕψος μικρότερον τῶν 6 μέτρων ὑπεράνω τοῦ σκάφους.

3. Ὁριζοντία τοποθέτησις καὶ διαστήματα μετὰξὺ τῶν φανῶν:

- (α) Ὅσάκις καθορίζονται δύο ἐφίστιοι φανοὶ διὰ μηχανοκίνητον πλοῖον, ἢ ὀριζοντία ἀπόστασις μετὰξὺ τῶν δέον νὰ μὴ εἶναι μικρότερα τοῦ ἡμίσεος τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, δὲν εἶναι ἀπαραίτητον ὁμως νὰ εἶναι καὶ μεγαλύτερα τῶν 100 μέτρων. Ὁ πρωραῖος φανὸς δέον νὰ εἶναι

τοποθετημένος εις απόστασιν ἐκ τῆς πλώρας οὐχὶ μεγαλύτεραν τοῦ ἐνὸς τετάρτου τοῦ μήκους τοῦ πλοίου.

- (β) Ἐπὶ πλοίου μήκους 20 μέτρων καὶ ἄνω, οἱ πλευρικοὶ φανοὶ δεόν νὰ μὴ τοποθετῶνται ἔμπροσθεν τῶν πωραίων ἐφιστίων φανῶν. Οὗτοι δεόν νὰ τοποθετῶνται ἐπὶ ἢ πλησίον τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου.

4. Λεπτομέρειαι προσδιορισμοῦ θέσεως τῶν ἐνδεικτικῶν

διευθύνσεως φανῶν, χρησιμοποιουμένων ὑπὸ ἀλιευτικῶν πλοίων, θυθοκώρων καὶ πλοίων ἀσχολουμένων εἰς ὑποβρυχίους ἐργασίας :

- (α) Ὁ ἐνδεικτὸς φανὸς τῆς διευθύνσεως τοῦ ὀριζοντίου ἐκτάματος ἐργαλείων ἀλιευτικοῦ πλοίου ἀλιεύοντος, ὡς καθορίζεται ὑπὸ τοῦ Κανόνος 26(γ)(ι), δεόν νὰ εἶναι τοποθετημένος εἰς ὀριζοντίαν ἀπόστασιν οὐχὶ μικροτέραν τῶν 2 μέτρων καὶ οὐχὶ μεγαλύτεραν τῶν 6 μέτρων μακρὰν τῶν ὁρατῶν καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα δύο ἐρυθρῶν καὶ λευκοῦ φανῶν. Ὁ φανὸς οὗτος, δεόν νὰ εἶναι τοποθετημένος οὐχὶ ὑψηλότερον τοῦ ὁρατοῦ καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα λευκοῦ φανοῦ, τοῦ καθοριζομένου ὑπὸ τοῦ Κανόνος 26(γ)(ι) καὶ οὐχὶ χαμηλότερον τῶν πλευρικῶν φανῶν.
- (β) Οἱ φανοὶ καὶ σχήματα πλοίου ἀσχολουμένου εἰς ἐργασίας ἐκβαθύνσεως ἢ ὑποβρυχίους τοιαύτας, πρὸς ἐνδειξιν τῆς πλευρᾶς ἐπὶ τῆς ὁποίας ὑφίσταται ἐμπόδιον καὶ τῆς πλευρᾶς ἐκ τῆς ὁποίας εἶναι ἀσφαλῆς ἢ διέλευσις, ὡς καθορίζονται ὑπὸ τοῦ Κανόνος 27(δ)(ι) καὶ (ιι), δεόν νὰ ἔχουν τὴν μεγίστην πρακτικῶς δυνατὴν ὀριζοντίαν ἀπόστασιν, ἥτις ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δύναται νὰ εἶναι μικρότερα τῶν 2 μέτρων, ἐκ τῶν φανῶν ἢ σχημάτων τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τοῦ Κανόνος 27(β)(ι) καὶ (ιι).

Ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει ὁ ἀνώτερος ἐκ τῶν φανῶν αὐτῶν ἢ σχημάτων θὰ εὐρίσκεται εἰς μεγαλύτερον ὕψος τοῦ κατωτέρου τῶν τριῶν φανῶν ἢ σχημάτων τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τοῦ Κανόνος 27(β)(ι) καὶ (ιι).

5. Πλαίσια πλευρικῶν φανῶν :

Οἱ πλευρικοὶ φανοὶ θὰ τοποθετῶνται ἐντὸς πλαισίων χρώματος θαμποῦ μέλανος (MATT), πληρούντων τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Προκειμένου περὶ φανοῦ συνδυάζοντος ἀμφοτέρους τοὺς πλευρικοὺς φανούς καὶ φέροντος ἀπλοὺν κατακόρυφον νημάτιον καὶ λίαν μικροῦ εὗρους διαχωριστικὸν διάφραγμα, μεταξύ πρασίνου καὶ ἐρυθροῦ τομέως, δὲν εἶναι ἀπαραίτητα τὰ ἐξωτερικὰ πλαίσια.

6. Σχήματα :

- (α) Τὰ σχήματα δεόν νὰ εἶναι μέλανα καὶ μεγεθῶν ὡς ἀκολούθως :
- (i) ἡ σφαῖρα δεόν νὰ ἔχῃ διάμετρον οὐχὶ μικροτέραν τῶν 0,60 τοῦ μέτρου
 - (ii) ὁ κῶνος δεόν νὰ ἔχῃ διάμετρον θάσεως οὐχὶ μικροτέραν τῶν 0,60 τοῦ μέτρου καὶ ὕψους ἴσον πρὸς τὴν διάμετρον αὐτοῦ
 - (iii) ὁ κύλινδρος δεόν νὰ ἔχῃ διάμετρον οὐχὶ μικροτέραν τῶν 0,60 τοῦ μέτρου καὶ ὕψος τὸ διπλάσιον τῆς διαμέτρου αὐτοῦ
 - (iv) τὸ ρομβοειδὲς σχῆμα δεόν νὰ ἀποτελεῖται ἐκ δύο κῶνων, ὡς ὀρίζεται εἰς (ii) ἀνωτέρω, ἐχόντων κοινὴν θάσιν.
- (β) Ἡ κατακόρυφος ἀπόστασις μεταξύ τῶν σχημάτων δεόν νὰ εἶναι τοὐλάχιστον 1,5 μέτρον.
- (γ) Ἐπὶ πλοίου μήκους κάτω τῶν 20 μέτρων δύναται νὰ χρησιμοποιηθοῦν σχήματα μικροτέρων διαστάσεων, ἀλλὰ ἀναλόγων τοῦ μεγέθους αὐτοῦ, ἀντιστοίχως δὲ δύναται νὰ μειοῦται καὶ ἡ μεταξύ τῶν ἀπόστασις.

7. Προδιαγραφαί χρωμάτων δια τούς φανούς:

Ο χρωματισμός πάντων τῶν φανῶν ναυσιπλοίας δέον νά πληροῖ τὰ ἀκόλουθα πρότυπα, ἅτινα εὐρίσκονται ἐντὸς τῶν ὁρίων τῆς περιοχῆς τοῦ διαγράμματος τοῦ καθορισθέντος δι' ἕκαστον χρῶμα ὑπὸ τῆς Διεθνoῦς Ἐπιτροπῆς Φωταγωγίας.

Τὰ ὅρια τῆς περιοχῆς, δι' ἕκαστον χρῶμα, δίδονται διὰ συντεταγμένων αἱ ὁποῖαι εἶναι αἱ ἑξῆς:

(i) Λευκὸν

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) Ἐρυθρὸν

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. Ἔντασις τῶν φανῶν :

(α) Ἡ ἐλαχίστη φωτιστικὴ ἔντασις τῶν φανῶν δέον νά ὑπολογίζεται διὰ τῆς χρησιμοποιοῦσεως τοῦ τύπου :

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

ἐνθα : I = φωτιστικὴ ἔντασις εἰς κηρία ὑπὸ συνθήκας λειτουργίας

T = ἀρχικὸς συντελεστὴς 2×10^{-7} διεθνῶν μονάδων φωτισμοῦ LUX,

D = ἀκτὶς ὁρατότητος (φωτιστικὴ ἀπόστασις) τοῦ φανοῦ εἰς ναυτικὰ μίλια.

K = ἀτμοσφαιρικὴ μεταδοτικότητα.

Διὰ τούς καθορισθέντας φανούς, ἡ τιμὴ τοῦ «K» θὰ εἶναι 0,8 ἀνταποκρινομένη εἰς μίαν μετεωρολογικὴν ὁρατότητα περίπου 13 ναυτικῶν μιλίων.

(β) Εἰς τὸν ἀκόλουθον πίνακα δίδεται ἐπιλογή ἀριθμητικῶν στοιχείων προερχομένη ἀπὸ τὸν τύπον :

Ἀκτὶς ὁρατότητος (φωτιστικὴ ἀπόστασις) τοῦ φανοῦ εἰς ναυτικὰ μίλια.	Φωτιστικὴ ἔντασις τοῦ φανοῦ εἰς κηρία διὰ K=0,8:
D	I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Σημείωσις : Ἡ μεγίστη φωτιστικὴ ἔντασις τῶν φανῶν ναυσιπλοίας δέον νά περιορίζεται πρὸς ἀποφυγὴν ὑπερβολικῆς ἀκτινοβολίας.

9. Όριζόντιοι Τομείς:

(α) (ι) Οί πλευρικοί φανοί, εις τὰς κανονικὰς θέσεις των ἐπὶ τοῦ πλοίου, δέον ὅπως ἔχουν τὴν ἐλαχίστην ἀπαιτουμένην φωτιστικὴν ἔντασιν πρὸς τὴν κατευθύνσιν 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 πλευρικοὺς φανούς μέχρι 22,5 πρὺμνηθεν τοῦ ἐγκαρσίου, ἡ ἐλαχίστη ἀπαιτουμένη ἔντασις δέον νὰ διατηρῆται ὑπεράνω τοῦ τόξου τοῦ ὀρίζοντος 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 περισσότερον τῶν 5^ο.

(β) Φανοὶ ὁρατοὶ καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα δέον νὰ εἶναι τοποθετημένοι κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε νὰ μὴ ἀποκρύπτονται ὑπὸ τῶν ἰσῶν ἢ κατασκευῶν κατὰ γωνιακοὺς τομεῖς μεγαλυτέρους τῶν 6^ο, ἐξαιρέσει τῶν φανῶν ἀγκυροβολίας, οἱ ὅποιοι δὲν εἶναι ἀπαραίτητον ὅπως τοποθετῶνται εἰς πρακτικῶς δυσχερὲς ἤψος ὑπεράνω τοῦ σκάφους.

10. Κατακόρυφοι Τομεῖς:

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

(i) τοῦλάχιστον ἡ 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 τομεῖς τῶν ἡλεκτρικῶν φανῶν δέον νὰ διασφαλίζουν ὅτι:

(i) τοῦλάχιστον ἡ ἐλαχίστη ἀπαιτουμένη ἔντασις διατηρεῖται εἰς ἀπάσας τὰς γωνίας ἀπὸ 5^ο ἄνωθεν ἕως 5^ο κάτωθεν τοῦ ὀριζοντίου ἐπιπέδου,

(ii) τοῦλάχιστον τὸ 50% τῆς ἐλαχίστης ἀπαιτουμένης ἐντάσεως διατηρεῖται ἀπὸ 25^ο ἄνωθεν ἕως 25^ο κάτωθεν τοῦ ὀριζοντίου ἐπιπέδου.

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

11. Ἐντασις μὴ ἡλεκτρικῶν φανῶν:

Μὴ ἡλεκτρικοὶ φανοὶ δέον νὰ πληροῦν, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, τὰς ἐλαχίστας ἀπαιτήσεις περὶ φωτιστικῆς ἐντάσεως τὰς καθοριζομένας 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 πρὺμνην μετὰ τοῦ ἐφιστίου ἢ τῶν ἐφιστίων φανῶν, ὅπου εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, τοῦλάχιστον εἰς ὕψος 2 μέτρων κατακόρυφως ὑπεράνω τοῦ πρωραίου ἐφιστίου φανοῦ, νοουμένου ὅτι οὗτος θὰ εὑρίσκεται εἰς ὕψος οὐχὶ μικρότερον τῶν δύο μέτρων κατακόρυφως ἄνωθεν ἢ κάτωθεν τοῦ πρυμναίου ἐφιστίου φανοῦ. Ἐπὶ πλοίου φέροντος μόνον ἓνα ἐφίστιον 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. Ἐγκρισίς:

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 II
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 πλέον καταφανές σημεῖον τοῦ πλοίου. Θὰ εὐρίσκωνται εἰς ἀπόστασιν μεταξύ των τοῦλάχιστον 0,9 τοῦ μέτρου, ἀλλ' εἰς χαμηλότερον ἐπίπεδον τῶν φανῶν, οἵτινες καθορίζονται ὑπὸ τοῦ Κανόνος 26(β)(ι) καὶ (γ)(ι). Οἱ φανοὶ δέον νὰ εἶναι ὁρατοὶ καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα καὶ ἐξ ἀποστάσεως τοῦλάχιστον ἑνὸς μιλίου, ἀλλὰ ὅπωςδῆποτε μικροτέρας ἐκείνης, ἥτις καθορίζεται ὑπὸ τῶν παρόντων Κανόνων διὰ τὰ ἀλιευτικά 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 :

ἓνα λευκὸν φανὸν ὑπερθεν ἑνὸς ἐρυθροῦ φανοῦ ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς·

(iii) ὁσάκις τὸ δίκτυον ἔχη ἐμπλακῇ εἰς ἐμπόδιον :

δύο ἐρυθροὺς φανούς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς.

(β) Ἐκαστον ἐκ τῶν ἀλιευόντων εἰς ζεύγος διὰ γρίπου πλοίων δύνανται νὰ ἐπιδεικνύη :

(i) κατὰ τὴν νύκτα, προβολέα κατευθυνόμενον πρὸς τὰ ἐμπρὸς καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τοῦ ἐτέρου πλοίου ἐκ τοῦ ζεύγους·

(ii) ὁσάκις ρίπτουν ἢ σύρουν τὰ δίκτυά των, ἢ ὁσάκις τὰ δίκτυά των ἔχουν ἐμπλακῇ 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 ἀναλάμπουν 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 III
ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑΙ ΜΕΣΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
ΗΧΗΤΙΚΩΝ ΣΗΜΑΤΩΝ

1. Σειρήνες :

(α) Συχνότητες καὶ ἁκτὶς ἀκουσικότητος :

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

Ἡ ἁκτὶς ἀκουσικότητος τοῦ σήματος τῆς σειρήνος 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 ἁκτίνος 180—700 HZ ($\pm 1\%$) καὶ αἱ ὁποῖαι ἐξασφαλίζουν πὰ ἐπίπεδα ἡχητικῆς πιέσεως τὰ καθοριζόμενα ὑπὸ τῆς κατωτέρω παραγράφου 1 (γ).

(β) Ὅρια βασικῶν συχνότητων :

Πρὸς ἐξασφάλισιν εὐρείας ποικιλίας χαρακτηριστικῶν σειρήνος, ἡ βασικὴ συχνότης μιᾶς σειρήνος δέον νὰ κεῖται μετὰξὺ 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) "Έντασις ήχητικού σήματος και ήκτις άκουστικότητας :

Ισειρήν έγκατεστημένη επί πλοίου θά παράγη, προς τόν σκοπόν άποδόσεως της μεγίστης έντάσεως αυτής και εις άπόστασιν 1' μέτρου από αυτήν, ήχητικήν πίεσιν έπιπέδου τουλάχιστον ίσου προς 1/3 ζώνης οκτάδας έντός της άκτίνος συχνοτήτων 180—700 HZ ($\pm 1\%$), ουχί μικροτέραν των άναλόγων αριθμών οΐτινες δίδονται εις τόν κατωτέρω πίνακα.

Μήκος πλοίου εις μέτρα	Έπίπεδον 1/3 ζώνης οκτάδας εις τó 1' μέτρον εις DECIBEL (DB) έκπεφρασμένον εις 2X10 N/μ .	Ήκτις άκουστι- κότητας εις ναυτικά μίλια.
200 ή άνω	143	2.0
75 έως 200	138	1.5
20 έως 75	130	1.0
κάτω των 20	120	0.5

Η ήκτις άκουστικότητας του άνωτέρω πίνακος δίδεται πληροφορικώς και άντιστοιχεί κατά προσέγγισιν προς την άπόστασιν, εις την όποιαν ή σειρήν δύναται νά άκουσθή επί της προς πρῶραν νοητής γραμμής αυτής και μετά πιθανότητας 90% υπό συνθήκας άπνοίας επί πλοίου έχοντος μέσον έπίπεδον θορύβων περιβάλλοντος εις τά σημεία άκροάσεως (λαμβανόμενον ότι είναι 68 DB εις την ζώνην οκτάδας συγκεντρουμένην εις 250 HZ και 63DB εις την ζώνην οκτάδας συγκεντρουμένην εις 500 HZ).

Έν τη πράξει, ή άπόστασις μέχρι της όποιας μία σειρήν δύναται ν' άκουσθή ποικίλλει εις τó έπακρον και έξαρτάται άυστηρώς έκ των καιρικῶν συνθηκῶν. Αί τιμαί, αί όποίαι δίδονται, δύναται νά θεωρηθούν ως άντιπροσωπευτικά, πλην όμως, υπό συνθήκας ισχυρού άνέμου ή έπιπέδου ύπερβολικά ύψηλού θορύβου εις τά σημεία άκροάσεως, ή άπόστασις δύναται νά έλαττωθή μεγάλως.

(δ) Κατά κατεύθυνσιν ικανότητες :

Τό έπίπεδον της ήχητικής πίεσεως κατευθυντηρίου σειρήνος δέον νά μη είναι μεγαλύτερον των 4 DB κάτω του έπιπέδου της ήχητικής πίεσεως επί του άξονος προς οίανδήποτε κατεύθυνσιν εις τó οριζόντιον έπίπεδον έντός ± 45 μοιρών από του άξονος. Τό έπίπεδον ήχητικής πίεσεως προς οίανδήποτε έτέραν κατεύθυνσιν εις τó οριζόντιον έπίπεδον δέον νά μη είναι μεγαλύτερον του 10 DB κάτω του έπιπέδου ήχητικής πίεσεως επί του άξονος, ούτως ώστε ή ήκτις εις οίανδήποτε κατεύθυνσιν νά είναι τουλάχιστον τó ήμισυ της άκτίμος επί του προς πρῶραν άξονος. Τό έπίπεδον ήχητικής πίεσεως θά μετράται εις τó έν λόγω 1/3 ζώνης οκτάδας ήτις καθορίζει την ήκτινα άκουστικότητας.

(ε) Τοποθέτησις των σειρήνων :

Όσάκις πρόκειται νά χρησιμοποιηθή μία κατευθυνομένη σειρήν, ήτις θά είναι και ή μόνη σειρήν έν τῷ πλοίῳ, δέον νά έγκαθίσταται εις τρόπον ώστε ή μεγίστη έντασις αυτής νά κατευθύνεται κατ' εϋθείαν έμπρός.

Η σειρήν δέον νά τοποθετηται εις, όσον είναι πρακτικῶς δυνατόν, ύψηλότερον σημείον έν τῷ πλοίῳ, προς τόν σκοπόν όπως περιορισθή ή παρεμβολή ήχοϋς έξ έμποδίων και επίσης έλαττωθή ό κίνδυνος προκλήσεως ήατυχημάτων άκοής εις πρόσωπα. Τό έπίπεδον της ήχητικής πίεσεως σήματος έκπεμπομένου υπό πλοίου εις τά σημεία άκροάσεως αυτού δέον νά μη ύπερβαίνει τά 110 DB (A) και έφ' όσον τοϋτο είναι πρακτικῶς δυνατόν δέν θά πρέπει νά ύπερβαίνει τά 100 (DB) (A).

(στ) Τοποθέτησις περισσοτέρων της μιᾶς σειρήνων :

Έάν έχουν τοποθετηθή επί πλοίου σειρήνες εις άπόστασιν μεταξύ των μεγαλύτεραν των 100 μέτρων, θά πρέπει νά έχη ληφθή πρόνοια ώστε αῖται νά μη ήχοϋν ταυτόχροτως.

(ζ) Συστήματα συνδεδεασμένων σειρήνων :

Εάν, εκ της υπάρξεως έμποδίων, τó ήχητικόν πεδión μιáς μόνης σειρήνος ή μιáς έκ τών άναφερομένων έν τη παραγράφω 1 (στ) άνωτέρω σειρήνων, είναι πιθανόν νά έχη μίαν ζώνην έξαιρετικώς ήλαττωμένου έπιπέδου έκπομπής σήματος, συνιστάται ή έγκατάστασις συστήματος συνδεδεασμένων σειρήνων εις τρόπον ώστε νά άποφεύγεται ή έλάττωσις αύτη.

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

Αί σειρήνες συνδεδεασμένου συστήματος θά τοποθετώνται εις άπόστασιν μεταξύ των ούχι μεγαλύτεραν τών 100 μέτρων και θά λαμβάνηται πρόνοια ώστε νά ήχουν ταυτόχρονης. Η συχνότης μιáς οίασδήποτε τών σειρήνων θά διαφέρει τών συχνότητων 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 ενός μέτρου.

(β) Κατασκευή :

Κώδωνες και κύμβαλα δέον νά κατασκευάζονται υπό άνθεκτικού εις τήν δξειδωσιν 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 ισχύς, 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 αυτών και ή έγκατάστασις των έπί του πλοίου δέον νά ίκανοποιή τήν άρμοδιαν Αρχήν τής Χώρας εις τά νηολόγια τής όποίας είναι έγγεγραμμένον τó πλοϊόν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΣΗΜΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

1. Τά ακόλουθα σήματα, χρησιμοποιούμενα ή έπιδεικνύόμενα όμοι ή κεχωρισμένως, σημαίνουν κίνδυνον και άνάγκην βοήθειας :

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

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

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

(δ) σήμα έκπεμπόμενον ραδιοτηλεγραφικώς ή δι' οίουδήποτε έτέρου συστήματος σηματοδοσίας, συνιστάμενον εκ τής όμάδος (SOS) του κώδικος MORSE.

(ε) σήμα έκπεμπόμενον ραδιοτηλεφωνικώς, συνιστάμενον εκ τής λέξεως "MAYDAY".

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

(ζ) σήμα άποτελούμενον από τετράγωνον σημαϊαν, έχουσαν άνωθεν ή κάτωθεν μίαν σφαϊραν ή οϊονδήποτε έτερον άντικείμενον όμοιάζον προς σφαϊραν

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

(θ) σκυταλϊς μετ' άλεξιπτώτου παράγουσα έρυθρόν φώς ή πυρός χειρός έρυθρού φωτός

(ι) σήμα καπνού άναπέμποντος ποσότητα καπνού πορτοκαλοχρόου

- (ια) θραυδεΐα, κατ' ἐπανάληψιν, ὕψωσις καὶ χαμήλωσις τῶν βραχιόνων ἐκτεταμένων εἰς ἑκατέρας πλευράς·
- (ιβ) τὸ σῆμα συνεγέρσεως διὰ τοῦ ἀσυρμάτου·
- (ιγ) τὸ σῆμα συνεγέρσεως διὰ τοῦ ραδιοτηλεφώνου·
- (ιδ) σήματα ἐκτεμπόμενα ὑπὸ ραδιοσημαντήρων ἐντοπισμοῦ θέσεως κινδύνου.

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

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

- (α) πορτοκαλοχρόου τεμαχίου ὁθόνης 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 ὁποῖα δὲν εἶναι Μέλη τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὁργανισμοῦ, ὅτε ἐπιχειρεῖται ἡ μελέτη τροποποιήσεων ὑπὸ τῆς Συνελεύσεως τοῦ Ὁργανισμοῦ,

ΛΑΜΒΑΝΟΥΣΑ ΥΠ' ΟΨΙΝ ὅτι δύνανται νὰ ληφθῇ μέριμνα ὑπὸ τοῦ Ὁργανισμοῦ διὰ τοιαύτην συμμετοχὴν Χωρῶν, αἱ ὁποῖαι δὲν εἶναι Μέλη τοῦ Ὁργανισμοῦ,

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

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 ὁποῖαι προτίθενται νὰ μετάσχουν ὡς Μέρη τῆς Συμβάσεως, νά :

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