



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ 30 ΙΟΥΛΙΟΥ 1965

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
151

Β. ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 643

Περί θέσεως εν ισχύι του δια του από 28.9.1962 Β. Διατάγματος κυρωθέντος Διεθνούς Κανονισμού προς αποφυγήν συγκρούσεων εν θαλάσση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἐχοντες ὑπ' ὄψιν:

1. Τὸ ἄρθρον 2 τοῦ Νόμου 5849)1933 «Περὶ κυρώσεως ἢ θέσεως ἐν ἰσχύι Διεθνῶν Κανονισμῶν περὶ ἀποφυγῆς συγκρούσεως τῶν πλοίων».

2. Τὴν παρ. 2 τοῦ ἄρθρου μόνου τοῦ ἀπὸ 28.9.1962 Β. Διατάγματος «Περὶ κυρώσεως Διεθνῶς Κανονισμοῦ πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων ἐν θαλάσση».

3. Τὴν ἀπὸ 11 Αὐγούστου 1964 ἀνακρίνωσιν τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὄργανισμοῦ (I M C O) περὶ ἐνάρξεως ἰσχύος ἀπὸ 1ης Σεπτεμβρίου 1965 τοῦ προσηρητημένου ὡς παραρτήματος Β' εἰς τὴν τελικὴν πράξιν τῆς Διεθνούς Διασκέψεως «Περὶ ἀσφαλείας ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσση» (Λονδίνον 1960) Διεθνῶς Κανονισμοῦ πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων ἐν θαλάσση.

4. Τὴν Σύμφωνον γνώμην τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Ναυτικοῦ ὡς τὸ ὑπ' ἀριθ. 010030)10)62)10.3.1962 ἔγγραφον αὐτοῦ.

5. Τὴν ὑπ' ἀριθ. 5)1965 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

6. Τὴν ὑπ' ἀριθ. 217)1965 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας.

Προτάσει τῶν ἡμετέρων ἐπὶ τῶν Ἐξωτερικῶν καὶ ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργῶν ἀπερασίσαιμεν καὶ διατάσσομεν.

Ἄρθρον Μόνον

1. Τίθεμεν ἐν ἰσχύι ἀπὸ 1ης Σεπτεμβρίου 1965 τὸν Διεθνή Κανονισμόν πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων ἐν θαλάσση τὸν κυρωθέντα διὰ τοῦ ἀπὸ 28 Σεπτεμβρίου 1962 Βασιλικοῦ Διατάγματος «Περὶ κυρώσεως Διεθνῶς Κανονισμοῦ πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων ἐν θαλάσση» τοῦ ὁποίου τὸ κείμενον εἰς τὴν Ἀγγλικὴν καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν παρατίθεται ἐν τέλει τοῦ παρόντος.

2. Ἀπὸ τῆς ὡς ἄνω ἡμερομηνίας παύει ἰσχύων ὁ διὰ τοῦ ἀπὸ 4ης Μαΐου 1950 Β. Διατάγματος κυρωθεὶς καὶ διὰ τοῦ ἀπὸ 18ης Αὐγούστου 1953 Β. Διατάγματος τεθεὶς ἐν ἰσχύι Διεθνῆς Κανονισμὸς πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων ἐν θαλάσση.

Εἰς τὸν Ἡμέτερον ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑ-

πουργὸν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Β. Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 21 Ἀπριλίου 1965

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

Β.

Οἱ Ὑπουργοί

ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΣΤ. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΣΤ. ΜΠΙΡΗΣ

REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA PART A PRELIMINARY AND DEFINITIONS Rule 1

(a) These Rules shall be followed by all vessels and seaplanes upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels, except as provided in Rule 30. Where, as a result of their special construction, it is not possible for seaplanes to comply fully with the provisions of Rules specifying the carrying of lights and shapes, these provisions shall be followed as closely as circumstances permit.

(b) The Rules concerning lights shall be complied with in all weathers from sunset to sunrise, and during such times no other lights shall be exhibited, except such lights as cannot be mistaken for the prescribed lights or do not impair their visibility or distinctive character, or interfere with the keeping of a proper lookout. The lights prescribed by these Rules may also be exhibited from sunrise to sunset in restricted visibility and in all other circumstances when it is deemed necessary.

(c) In the following Rules, except where the context otherwise requires:

(i) the word «vessel» includes every description of water craft, other than a seaplane on the water, used or capable of being used as a means of transportation on water;

(ii) the word «seaplane» includes a flying boat and any other aircraft designed to manoeuvre on the water;

(iii) the term «power-driven vessel» means any vessel propelled by machinery;

(iv) every power-driven vessel which is under sail and not under power is to be considered a sailing vessel, and every vessel under power whether under sail or not, is to be considered a power-driven vessel;

(v) a vessel or seaplane on the water is «under way» when she is not at anchor, or made fast to the shore, or aground;

(vi) the term «height above the hull» means height above the uppermost continuous deck;

(vii) the length and breadth of a vessel shall be her length overall and largest breadth;

(viii) The length and span of a seaplane shall be its maximum length and span as shown in its certificate of airworthiness, or as determined by measurement in the absence of such certificate;

(ix) vessels shall be deemed to be in sight of one another only when one can be observed visually from the other;

(x) the word «visible», when applied to lights, means visible on a dark night with a clear atmosphere;

(xi) the term «short blast» means a blast of about one second's duration;

(xii) the term «prolonged blast» means a blast of from four to six seconds' duration;

(xiii) the word «whistle» means any appliance capable of producing the prescribed short and prolonged blasts;

(xiv) the term «engaged in fishing» means fishing with nets, lines or trawls but does not include fishing with trolling lines.

PART B.

Lights and Shapes

Rule 2.

(a) A power-driven vessel when under way shall carry :

(i) On or in front of the foremast, or if a vessel without a foremast then in the forepart of the vessel, a white light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 225 degrees (20 points of the compass), so fixed as to show the light 112 ½ degrees (10 points) on each side of the vessel, that is, from right ahead to 22 ½ degrees (2 points) abaft the beam on either side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 5 miles.

(ii) Either forward or abaft the white light prescribed in sub-section (i) a second white light similar in construction and character to that light. Vessels of less than 150 feet in length shall not be required to carry this second white light but may do so.

(iii) These two white lights shall be so placed in a line with and over the keel that one shall be at least 15 feet higher than the other and in such a position that the forward light shall always be shown lower than the after one. The horizontal distance between the two white lights shall be at least three times the vertical distance. The lower of these two white lights or, if only one is carried, then that light, shall be placed at a height above the hull of not less than 20 feet, and, if the breadth of the vessel exceeds 20 feet, 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 40 feet. In all circumstances the light or lights, as the case may be, shall be so placed as to be clear of and above all other lights and obstructing superstructures.

(iv) On the starboard side a green light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 112 ½ degrees (10 points of the compass), so fixed as to show the light from right ahead to 22 ½ degrees (2 points) abaft the beam on the starboard side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

(v) On the port side a red light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 112 ½ degrees (10 points of the compass) so fixed as to show the light from right ahead to 22 ½ degrees (2 points) abaft the beam of the port side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

(vi) The said green and red sidelights shall be fitted with inboard screens projecting at least 3 feet forward from the light, so as to prevent these lights from being seen across the bows.

(b) A seaplane under way on the water shall carry:

(i) In the forepart amidships where it can best be seen a white light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 220 degrees of the compass, so fixed as to show the light 110 degrees on each side of the seaplane, namely, from right ahead to 20 degrees abaft the beam on either side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 3 miles

(ii) On the right or starboard wing tip a green light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 110 degrees of the compass, so fixed as to show the light from right ahead to 20 degrees abaft the beam on the starboard side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

(iii) On the left or port wing tip a red light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 110 degrees of the compass, so fixed as to show the light from right ahead to 20 degrees abaft the beam on the port side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

Rule 3

(a) A power-driven vessel when towing or pushing another vessel or seaplane shall, in addition to her sidelights, carry two white lights in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart, and when towing and the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the stern of the last vessel towed, exceeds 600 feet, shall carry three white lights in a vertical line one over the other, so that the upper and lower lights shall be the same distance from, and not less than 6 feet above or below, the middle light. Each of these lights shall be of the same construction and character and one of them shall be carried in the same position as the white light prescribed in Rule 2 (a) (i).

None of these lights shall be carried at a height of less than 14 feet above the hull. In a vessel with a single mast, such lights may be carried on the mast.

(b) The towing vessel shall also show either the stern light prescribed in Rule 10 or in lieu of that light a small white light abaft the funnel or aftermast for the tow to steer by, but such light shall not be visible forward of the beam.

(c) Between sunrise and sunset a power-driven vessel engaged in towing, if the length of tow exceeds 600 feet, shall carry, where it can best be seen, a black diamond shape at least 2 feet in diameter.

(d) A seaplane on the water, when towing one or more seaplanes or vessels, shall carry the lights prescribed in Rule 2 (b) (i), (ii) and (iii), and, in addition, she shall carry a second white light of the same construction and character as the white light prescribed in Rule 2 (b) (i), and in a vertical line at least 6 feet above or below such light.

Rule 4

(a) A vessel which is not under command shall carry, where they can best be seen, and, if a power-driven vessel, in lieu of the lights prescribed in Rule 2

(a) (i) and (ii), two red lights in a vertical line one over the other not less than 6 feet apart, and of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles. By day, she shall carry in a vertical line one over the other not less than 6 feet apart, where they can best be seen, two black balls or shapes each not less than 2 feet in diameter.

(b) A seaplane on the water which is not under command may carry, where they can best be seen, and in lieu of the light prescribed in Rule 2 (b) (i), two red lights in a vertical line, one over the other, not less than 3 feet apart, and of such character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles, and may by day carry in a vertical line one over the other not less than 3 feet apart, where they can best be seen, two black balls or shapes, each not less than 2 feet in diameter.

(c) A vessel engaged in laying or in picking up a submarine cable or navigation mark, or a vessel engaged in surveying or underwater operations, or a vessel engaged in replenishment at sea, or in the launching or recovery of aircraft when from the nature of her work she is unable to get out of the way of approaching vessels, shall carry, in lieu of the lights prescribed in Rule 2 (a) (i) and (ii), or Rule 7 (a) (i), three lights in a vertical line one over the other so that the upper and lower lights shall be the same distance from, and not less than 6 feet above or below, the middle light. The highest and lowest of these lights shall be red, and the middle light shall be white, and they shall be of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles. By day, she shall carry in a vertical line one over the other not less than 6 feet apart, where they can best be seen, three shapes each not less than 2 feet in diameter, of which the highest and lowest shall be globular in shape and red in colour, and the middle one diamond in shape and white.

(d) (i) A vessel engaged in minesweeping operations shall carry at the fore truck a green light, and at the end or ends of the fore yard on the side or sides on which danger exists, another such light or lights. These lights shall be carried in addition to the light prescribed in Rule 2 (a) (i) or Rule 7 (a) (i), as appropriate, and shall be of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles. By day she shall carry black balls, not less than 2 feet in diameter, in the same position as the green lights.

(ii) The showing of these lights or balls indicates that it is dangerous for other vessels to approach closer than 3.000 feet astern of the minesweeper or 1.500 feet on the side or sides on which danger exists.

(e) The vessels and seaplanes referred to in this Rule, when not making way through the water, shall show neither the coloured sidelights nor the stern light, but when making way they shall show them.

(f) The lights and shapes prescribed in this Rule are to be taken by other vessels and seaplanes as signals that the vessel or seaplane showing them is not under command and cannot therefore get out of the way.

(g) These signals are not signals of vessels in distress and requiring assistance. Such signals are contained in Rule 31.

Rule 5

(a) A sailing vessel under way and any vessel or seaplane being towed shall carry the same lights as are prescribed in Rule 2 for a power-driven vessel or a seaplane under way, respectively, with the exception of the white lights prescribed therein, which they shall never carry. They shall also carry stern lights as prescribed in Rule 10, provided that vessels towed, except

the last vessel or a tow, may carry, in lieu of such stern light, a small white light as prescribed in Rule 3 (b).

(b) In addition to the lights prescribed in section (a), a sailing vessel may carry on the top of the foremast two lights in a vertical line one over the other, sufficiently separated so as to be clearly distinguished. The upper light shall be red and the lower light shall be green. Both lights shall be constructed and fixed as prescribed in Rule 2 (a) (i) and shall be visible at a distance of at least 2 miles.

(c) A vessel being pushed ahead shall carry, at the forward end, on the starboard side a green light and on the port side a red light, which shall have the same characteristics as the lights prescribed in Rule 2 (a) (iv) and (v) and shall be screened as provided in Rule 2 (a) (vi), provided that any number of vessels pushed ahead in a group shall be lighted as one vessel.

(d) Between sunrise and sunset a vessel being towed, if the length of the tow exceeds 600 feet, shall carry where it can best be seen a black diamond shape at least 2 feet in diameter.

Rule 6

(a) When it is not possible on account of bad weather or other sufficient cause to fix the green and red sidelights, these lights shall be kept at hand lighted and ready for immediate use, and shall, on the approach of or to other vessels, be exhibited on their respective sides in sufficient time to prevent collision, in such manner as to make them most visible, and so that the green light shall not be seen on the port side nor the red light on the starboard side, nor, if practicable, more than $22\frac{1}{2}$ degrees (2 points) abaft the beam on their respective sides.

(b) To make the use of these portable lights more certain and easy, the lanterns containing them shall each be painted outside with the colour of the lights they respectively contain, and shall be provided with proper screens.

Rule 7

Power-driven vessels of less than 65 feet in length, vessels under oars or sails of less than 40 feet in length, and rowing boats, when under way shall not be required to carry the lights prescribed in Rules 2, 3 and 5, but if they do not carry them they shall be provided with the following lights :

(a) Power-driven vessels of less than 65 feet in length, except as provided in sections (b) and (c) shall carry :

(i) In the forepart of the vessel, where it can best be seen, and at a height above the gunwale of not less than 9 feet, a white light constructed and fixed as prescribed in Rule 2 (a) (i) and of such a character as to be visible at a distance of at least 3 miles.

(ii) Green and red sidelights constructed and fixed as prescribed in Rule 2 (a) (iv) and (v), and of such a character as to be visible at a distance of at least 1 mile, or a combined lantern showing a green light and a red light from right ahead to $22\frac{1}{2}$ degrees (2 points) abaft the beam on their respective sides. Such lantern shall be carried not less than 3 feet below the white light.

(b) Power-driven vessels of less than 65 feet in length when towing or pushing another vessel shall carry:

(i) In addition to the sidelights or the combined lantern prescribed in section (a) (ii) two white lights in a vertical line, one over the other not less than 4 feet apart. Each of these lights shall be of the same construction and character as the white light prescri-

bed in section (a) (i) and one of them shall be carried in the same position. In a vessel with a single mast such lights may be carried on the mast .

(ii) Either a stern light as prescribed in Rule 10 or in lieu of that light a small white light abaft the funnel or aftermast for the tow to steer by, but such light shall not be visible forward of the beam.

(c) Power-driven vessels of less than 40 feet in length may carry the white light at a less height than 9 feet above the gunwale but it shall be carried not less than 3 feet above the sidelights or the combined lantern prescribed in section (a) (ii).

(d) Vessels of less than 40 feet in length, under oars or sails, except as provided in section (f), shall, if they do not carry the sidelights, carry, where it can best be seen, a lantern showing a green light on one side and a red light on the other, of such a character as to be visible at a distance of at least 1 mile, and so fixed that the green light shall not be seen on the port side, nor the red light on the starboard side. Where it is not possible to fix this light, shall be kept ready for immediate use and shall be exhibited in sufficient time to prevent collision and so that the green light shall not be seen on the port side nor the red light on the starboard side.

(e) The vessels referred to in this Rule when being towed shall carry the sidelights or the combined lantern prescribed in sections (a) or (d) of this Rule, as appropriate, and a stern light as prescribed in Rule 10, or, except the last vessel of the tow, a small white light as prescribed in section (b) (ii). When being pushed ahead they shall carry at the forward end the sidelights or combined lantern prescribed in sections (a) or (d) of this Rule, as appropriate, provided that any number of vessels referred to in this Rule when pushed ahead in a group shall be lighted as one vessel under this Rule unless the overall length of the group exceeds 65 feet when the provisions of Rule 5 (c) shall apply.

(f) Small rowing boats, whether under oars or sail shall only be required to have ready at hand an electric torch or a lighted lantern, showing a white light, which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

(g) The vessels and boats referred to in this Rule shall not be required to carry the lights or shapes prescribed in Rules 4 (a) and 11 (e) and the size of their day signals may be less than is prescribed in Rules 4 (c) and 11 (c).

Rule 8

(a) A power-driven pilot-vessel when engaged on pilotage duty and under way :

(i) Shall carry a white light at the masthead at a height of not less than 20 feet above the hull, visible all round the horizon at a distance of at least 3 miles and at a distance of 8 feet below it a red light similar in construction and character. If such a vessel is of less than 65 feet in length she may carry the white light at a height of not less than 9 feet above the gunwale and the red light at a distance of 4 feet below the white light.

(ii) Shall carry the sidelights or lanterns prescribed in Rule 2 (a) (iv) and (v) or Rule 7 (a) (ii) or (d), as appropriate, and the stern light prescribed in Rule 10.

(iii) Shall show one or more flare-up lights at intervals not exceeding 10 minutes. An intermittent white light visible all round the horizon may be used in lieu of flare-up lights.

(b) A sailing pilot-vessel when engaged on pilotage duty and under way :

(i) Shall carry a white light at the masthead visible all round the horizon at a distance of at least 3 miles.

(ii) Shall be provided with the sidelights or lantern prescribed in Rules 5 (a) or 7 (d), as appropriate, and shall, on the near approach of or to other vessels, have such lights ready for use, and shall show them at short intervals to indicate the direction in which she is heading, but the green light shall not be shown on the port side nor the red light on the starboard side. She shall also carry the stern light prescribed in Rule 10.

(iii) Shall show one or more flare-up lights at intervals not exceeding 10 minutes.

(c) A pilot-vessel when engaged on pilotage duty and not under way shall carry the lights and show the flares prescribed in sections (a) (i) and (iii) or (b) (i) and (iii), as appropriate, and if at anchor shall also carry the anchor lights prescribed in Rule 11.

(d) A pilot-vessel when not engaged on pilotage duty shall show the lights or shapes for a similar vessel of her length.

Rule 9

(a) Fishing vessels when not engaged in fishing shall show the lights or shapes for similar vessels of their length.

(b) Vessels engaged in fishing, when under way or at anchor, shall show only the lights and shapes prescribed in this Rule, which lights and shapes shall be visible at a distance of at least 2 miles.

(c) (i) Vessels when engaged in trawling, by which is meant the dragging of a dredge net or other apparatus through the water, shall carry two lights in a vertical line, one over the other, not less than 4 feet nor more than 12 feet apart. The upper of these lights shall be green and the lower light white and each shall be visible all round the horizon. The lower of these two lights shall be carried at a height above the sidelights not less than twice the distance between the two vertical lights.

(ii) Such vessels may in addition carry a white light similar in construction to the white light prescribed in Rule 2 (a) (i) but such light shall be carried lower than and abaft the all-round green and white lights.

(d) Vessels when engaged in fishing, except vessels engaged in trawling, shall carry the lights prescribed in section (c) (i) except that the upper of the two vertical lights shall be red. Such vessels if of less than 40 feet in length may carry the red light at a height of not less than 9 feet above the gunwale and the white light not less than 3 feet below the red light.

NOTE: Vessel fishing with trolling lines are not «engaget in fishing» as defined in Rule 1 (c) (XIV).

(e) Vessels referred to in sections (c) and (d), when making way through the water, shall carry the sidelights or lanterns prescribed in Rule 2 (a) (iv) and (v) or Rule 7 (a) (ii) or (d), as appropriate, and the stern light prescribed in Rule 10. When not making way through the water they shall show neither the sidelights nor the stern light.

(f) Vessels referred to in section (d) with outlying gear extending more than 500 feet horizontally into the seaway shall carry an additional all-round white light at a horizontal distance of not less than 6 feet nor more than 20 feet away from the vertical lights in the direction of the outlying gear. This additional white light shall be placed at a height not exceeding that of the white light prescribed in section (c) (i) and not lower than the sidelights.

(g) In addition to the lights which they are required by this Rule to carry, vessels engaged in fishing may, if necessary in order to attract the attention of an approaching vessel, use a flare-up light, or may direct the beam of their searchlight in the direction of a danger threatening the approaching vessel, in such a way as not to embarrass other vessels. They may also use working lights but fishermen shall take into account that specially bright or insufficiently screened working lights may impair the visibility and distinctive character of the lights prescribed in this Rule.

(h) By day vessels when engaged in fishing shall indicate their occupation by displaying where it can best be seen a black shape consisting of two cones each not less than 2 feet in diameter with their points together one above the other. Such vessels if of less than 65 feet in length may substitute a basket for such black shape. If their outlying gear extends more than 500 feet horizontally into the seaway vessels engaged in fishing shall display in addition one black conical shape, point upwards, in the direction of the outlying gear.

Rule 10.

(a) Except where otherwise provided in these Rules, a vessel when under way shall carry at her stern a white light, so constructed that it shall show an unbroken light over an arc of the horizon of 135 degrees (12 points of the compass), so fixed as to show the light $67\frac{1}{2}$ degrees (6 points) from right aft on each side of the vessel, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

(b) In a small vessel, if it is not possible on account of bad weather or other sufficient cause for this light to be fixed, an electric torch or a lighted lantern showing a white light shall be kept at hand ready for use and shall, on the approach of an overtaking vessel, be shown in sufficient time to prevent collision.

(c) A seaplane on the water when under way shall carry on her tail a white light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 140 degrees of the compass, so fixed as to show the light 70 degrees from right aft on each side of the seaplane, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

Rule 11.

(a) A vessel of less than 150 feet in length, when at anchor, shall carry in the forepart of the vessel, where it can best be seen, a white light visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles. Such a vessel may also carry a second white light in the position prescribed in section (b) of this Rule but shall not be required to do so. The second white light, if carried, shall be visible at a distance of at least 2 miles and so placed as to be as far as possible visible all round the horizon.

(b) A vessel of 150 feet or more in length, when at anchor, shall carry near the stem of the vessel, at a height of not less than 20 feet above the hull, one such light, and at or near the stern of the vessel and at such a height that it shall be not less than 15 feet lower than the forward light, another such light. Both these lights shall be visible at a distance of at least 3 miles and so placed as to be as far as possible visible all round the horizon.

(c) Between sunrise and sunset every vessel when at anchor shall carry in the forepart of the vessel, where it can best be seen, one black ball not less than 2 feet in diameter.

(d) A vessel engaged in laying or in picking up a submarine cable or navigation mark, or a vessel engaged in surveying or underwater operation, when at

anchor, shall carry the lights or shapes prescribed in Rule 4 (c) in addition to those prescribed in the appropriate preceding sections of this Rule.

(e) A vessel aground shall carry the light or lights prescribed in sections (a) or (b) and the two red lights prescribed in Rule 4 (a). By day she shall carry, where they can best be seen, three black balls, each not less than 2 feet in diameter, placed in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart.

(f) A seaplane on the water under 150 feet in length, when at anchor, shall carry, where it can best be seen, a white light, visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles.

(g) A seaplane on the water 150 feet or upwards in length, when at anchor, shall carry, where they can best be seen, a white light forward and a white light aft, both lights visible all round the horizon at a distance of at least 3 miles; and in addition, if the seaplane is more than 150 feet in span, a white light on each side to indicate the maximum span, and visible, so far as practicable, all round the horizon at a distance of at least 1 mile.

(h) A seaplane aground shall carry an anchor light or lights as prescribed in sections (f) and (g) and in addition may carry two red lights in a vertical line, at least 3 feet apart, so placed as to be visible all round the horizon.

Rule 12.

Every vessel or seaplane on the water may, if necessary in order to attract attention, in addition to the lights which she is by these Rules required to carry, show a flare-up light or use a detonating or other efficient sound signal that cannot be mistaken for any signal authorised elsewhere under these Rules.

Rule 13

(a) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any nation with respect to additional station and signal lights for ships of war, for vessels sailing under convoy, for fishing vessels engaged in fishing as a fleet or for seaplanes on the water.

(b) Whenever the Government concerned shall have determined that a naval or other military vessel or waterborne seaplane of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of any of these Rules with respect to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, without interfering with the military function of the vessel or seaplane, such vessel or seaplane shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect of that vessel or seaplane.

Rule 14.

A vessel proceeding under sail, when also being propelled by machinery, shall carry in the daytime forward, where it can best be seen, one black conical shape, point downwards, not less than 2 feet in diameter at its base.

PART C.

SOUND SIGNALS AND CONDUCT IN RESTRICTED VISIBILITY

Preliminary

The possession of information obtained from radar does not relieve any vessel of the obligation of con-

forming strictly with the Rules and, in particular, the obligations contained in Rules 15 and 16.

Rule 15.

(a) A power-driven vessel of 40 feet or more in length shall be provided with an efficient whistle, sounded by steam or by some substitute for steam, so placed that the sound may not be intercepted by any obstruction, and with an efficient fog horn to be sounded by mechanical means, and also with an efficient bell. A sailing vessel of 40 feet or more in length shall be provided with a similar fog horn and bell.

(b) All signals prescribed in this Rule for vessels under way shall be given;

(i) by power-driven vessels on the whistle;

(ii) by sailing vessels on the fog horn;

(iii) by vessels towed on the whistle or fog horn.

(c) In fog, mist, falling snow, heavy rainstorms, or any other condition similarly restricting visibility, whether by day or night, the signals prescribed in this Rule shall be used as follows:

(i) A power-driven vessel making way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes a prolonged blast.

(ii) A power-driven vessel under way, but stopped and making no way through the water, shall sound at intervals of not more than 2 minutes two prolonged blasts, with an interval of about 1 second between them.

(iii) A sailing vessel under way shall sound, at intervals of not more than 1 minute, when on the starboard tack one blast, when on the port tack two blasts in succession, and when with the wind abaft the beam three blasts in succession.

(iv) A vessel when at anchor shall at intervals of not more than 1 minute ring the bell rapidly for about 5 seconds. In vessels of more than 350 feet in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel, and in addition there shall be sounded in the after part of the vessel at intervals of not more than 1 minute for about 5 seconds, a gong or other instrument, the tone and sounding of which cannot be confused with that of the bell. Every vessel at anchor may in addition, in accordance with Rule 12, 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.

(v) A vessel when towing, a vessel engaged in laying or in picking up a submarine cable or navigation mark, and a vessel under way which is unable to get out of the way of an approaching vessel through being not under command or unable to manoeuvre as required by these Rules shall, instead of the signals prescribed in sub-sections (i), (ii) and (iii) sound, at intervals of not more than 1 minute, three blasts in succession, namely, one prolonged blast followed by two short blasts.

(vi) A vessel towed, or, if more than one vessel is towed, only the last vessel of the tow, if manned, shall, at intervals of not more than 1 minute, sound four blasts in succession namely, one prolonged blast followed by three short blasts. When practicable, this signal shall be made immediately after the signal made by the towing vessel.

(vii) A vessel aground shall give the bell signal and, if required, the gong signal, prescribed in sub-section (iv) and shall, in addition, give 3 separate and distinct strokes on the bell immediately before and after such rapid ringing of the bell.

(viii) A vessel engaged in fishing when under way or at anchor shall at intervals of not more than 1 minute sound the signal prescribed in sub-section (v). A vessel when fishing with trolling lines and under way shall sound the signals prescribed in sub-sections (i), (ii) or (iii) as may be appropriate.

(ix) A vessel of less than 40 feet in length, a rowing boat, or a seaplane on the water, shall not be obliged to give the above-mentioned signals but if she does not, she shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 1 minute.

(x) A power-driven pilot-vessel when engaged on pilotage duty may, in addition to the signals prescribed in sub-sections (i), (ii) and (iv), sound an identity signal consisting of 4 short blasts.

Rule 16.

(a) Every vessel, or seaplane when taxi-ing on the water, shall, in fog, mist, falling snow, heavy rainstorms or any other condition similarly restricting visibility, go at a moderate speed, having careful regard to the existing circumstances and conditions.

(b) A power-driven vessel hearing, apparently forward of her beam, the fog signal of a vessel the position of which is not ascertained, shall, so far as the circumstances of the case admit, stop her engines, and then navigate with caution until danger of collision is over.

(c) A power-driven vessel which detects the presence of another vessel forward of her beam before hearing her fog signal or sighting her visually may take early and substantial action to avoid a close quarters situation but, if this cannot be avoided, she shall, so far as the circumstances of the case admit, stop her engines in proper time to avoid collision and then navigate with caution until danger of collision is over.

PART D.

Steering and Sailing Rules Preliminary

1. In obeying and construing these Rules, any action taken should be positive, in ample time, and with due regard to the observance of good seamanship.

2. Risk of collision can, when circumstances permit, be ascertained by carefully watching the compass bearing of an approaching vessel. If the bearing does not appreciably change, such risk should be deemed to exist.

3. Mariners should bear in mind that seaplanes in the act of landing or taking off, or operating under adverse weather conditions, may be unable to change their intended action at the last moment.

4. Rules 17 to 24 apply only to vessels in sight of one another.

Rule 17.

(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.

(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 in which the largest fore-and-aft sail is carried.

Rule 18.

(a) When two power-driven vessels are meeting end on, or nearly end on, so as to involve risk of collision, each shall alter her course to starboard, so that each may pass on the port side of the other. This Rule only applies to cases where vessels are meeting end on, or nearly end on, in such a manner as to involve risk of collision, and does not apply to two vessels which must, if both keep on their respective course, pass clear of each other. The only cases to which it does apply are when each of two vessels is end on, or nearly end on, to the other; in other words, to cases in which, by day, each vessel sees the masts of the other in a line, or nearly in a line, with her own; and by night, to cases in which each vessel is in such a position as to see both the sidelights of the other. It does not apply, by day, to cases in which a vessel sees another ahead crossing her own course; or, by night, to cases where the red light of one vessel is opposed to the red light of the other or where the green light of one vessel is opposed to the green light of the other or where a red light without a green light or a green light without a red light is seen ahead, or where both green and red lights are seen anywhere but ahead.

(b) For the purposes of this Rule and Rules 19 to 29 inclusive, except Rule 20 (c) and Rule 28, a seaplane on the water shall be deemed to be a vessel, and the expression «power-driven vessel» shall be construed accordingly.

Rule 19.

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 of the other.

Rule 20.

(a) When a power-driven vessel and a sailing vessel are proceeding in such directions as to involve risk of collision, except as provided for in Rules 24 and 26, the power-driven vessel shall keep out of the way of the sailing vessel.

(b) This Rule shall not give to a sailing vessel the right to hamper, in a narrow channel, the safe passage of a power-driven vessel which can navigate only inside such channel.

(c) 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 these Rules.

Rule 21.

Where by any of these Rules one of two vessels is to keep out of the way, the other shall keep her course and speed. When, from any cause, the latter vessel finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the giving-way vessel alone, she also shall take such action as will best aid to avert collision (see Rules 27 and 29).

Rule 22.

Every vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take positive early action to comply with this obligation, and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other.

Rule 23.

Every power-driven vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, on approaching her, if necessary, slacken her speed or stop or reverse.

Rule 24.

(a) Notwithstanding anything contained in these Rules, every vessel overtaking any other shall keep out of the way of the overtaken vessel.

(b) Every vessel coming up with another vessel from any direction more than $22\frac{1}{2}$ degrees (2 points) abaft her beam, i.e. in such a position, with reference to the vessel which she is overtaking, that at night she would be unable to see either of that vessel's sidelights, shall be deemed to be an overtaking vessel; and no subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall 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.

(c) If the overtaking vessel cannot determine with certainty whether she is forward of or abaft this direction from the other vessel, she shall assume that she is an overtaking vessel and keep out of the way.

Rule 25.

(a) In a narrow channel every power-driven vessel when proceeding along the course of the channel shall, when it is safe and practicable, keep to that side of the fairway or mid-channel which lies on the starboard side of such vessel.

(b) Whenever a power-driven vessel is nearing a bend in a channel where a vessel approaching from the other direction cannot be seen, such power-driven vessel, when she shall have arrived within one-half (1/2) mile of the bend, shall give a signal by one prolonged blast on her whistle which signal shall be answered by a similar blast given by any approaching power-driven vessel that may be within hearing around the bend. Regardless of whether an approaching vessel on the farther side of the bend is heard, such bend shall be rounded with alertness and caution.

(c) In a narrow channel a power-driven vessel of less than 65 feet in length shall not hamper the safe passage of a vessel which can navigate only inside such channel.

Rule 26

All vessels not engaged in fishing, except vessels to which the provisions of Rule 4 apply, shall, when under way, keep out of the way of vessels engaged in fishing. This Rule shall not give to any vessel engaged in fishing the right of obstructing a fairway used by vessels other than fishing vessels.

Rule 27

In obeying and construing these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision, and to any special circumstances, including the limitations of the craft involved, which may render a departure from the above Rules necessary in order to avoid immediate danger.

PART E.
SOUND SIGNALS FOR VESSELS IN SIGHT OF ONE ANOTHER

Rule 28

(a) When vessels are in sight of one another, a power-driven vessel under way, in taking any course authorised or required by these Rules, shall indicate that course by the following signals on her whistle, namely :

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 «My engines are going astern».

(b) Whenever a power-driven vessel which, under these Rules, is to keep her course and speed, is in sight of another vessel and is in doubt whether sufficient action is being taken by the other vessel to avert collision, she may indicate such doubt by giving at least five short and rapid blasts on the whistle. The giving of such a signal shall not relieve a vessel of her obligations under Rules 27 and 29 or any other Rule, or of her duty to indicate any action taken under these Rules by giving the appropriate sound signals laid down in this Rule.

(c) Any whistle signal mentioned in this Rule may be further indicated by a visual signal consisting of a white light visible all round the horizon at a distance of at least 5 miles, and so devised that it will operate simultaneously and in conjunction with the whistle-sounding mechanism and remain lighted and visible during the same period as the sound signal.

(d) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any nation with respect to the use of additional whistle signals between ships of war or vessels sailing under convoy.

PART F. MISCELLANEOUS Rule 29.

Nothing in these Rules shall exonerate any vessel or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to carry lights or signals, or of any neglect to keep a proper look-out, 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.

Rule 30.

Reservation of Rules for Harbours and Inland Navigation

Nothing in these Rules shall interfere with the operation of a special rule duly made by local authority relative to the navigation of any harbour, river, lake or inland water, including a reserved seaplane area.

Rule 31. Distress Signals

(a) When a vessel or seaplane on the water is in distress and requires assistance from other vessels or from the shore, the following shall be the signals to be used or displayed by her, either together or separately, namely :

(i) A gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute.

(ii) A continuous sounding with any fog-signalling apparatus.

(iii) Rockets or shells, throwing red stars fired one at a time at short intervals.

(iv) A signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group — — — in the Morse Code.

(v) A signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word «Mayday».

(vi) The International Code Signal of distress indicated by N. C.

(vii) A signal consisting of a square flag having above or below it a ball or anything resembling a ball.

(viii) Flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel, & c).

(ix) A rocket parachute flare or a hand flare showing a red light.

(x) A smoke signal giving off a volume of orange coloured smoke.

(xi) Slowly and repeatedly raising and lowering arms outstretched to each side.

NOTE. Vessels in distress may use the radiotelegraph alarm signal or the radiotelephone alarm signal to secure attention to distress calls and messages. The radiotelegraph alarm signal, which is designed to actuate the radiotelegraph auto alarms of vessels so fitted, consists of a series of twelve dashes, sent in 1 minute, the duration of each dash being 4 seconds, and the duration of the interval between 2 consecutive dashes being 1 second. The radiotelephone alarm signal consists of 2 tones transmitted alternately over periods of from 30 seconds to 1 minute.

(b) The use of any of the foregoing signals, except for the purpose of indicating that a vessel or seaplane is in distress, and the use of any signals which may be confused with any of the above signals, is prohibited.

Κανονισμός προς αποφυγήν συγκρούσεων εν θαλάσση

ΜΕΡΟΣ Α

Προεισαγωγικά Διατάξεις και Όρισμοί

Άρθρον 1:

α) Ο κανονισμός ούτος θα τηρήται ύφ' όλων τών πλοίων και τών ύδροπλάνων τόσον εις τήν άνοικτήν θάλασσαν όσον και εις τά συγκοινωνούντα με ταύτην ύδατα εις τά όποια είναι δυνατή ή ναυσιπλοία, έξαιρέσει τής περιπτώσεως του άρθρου 30. Εάν λόγω τής ειδικής κατασκευής αυτών, τά ύδροπλάνα δέν δύνανται νά συμμορφωθώσιν έξ ολοκλήρου προς τάς διατάξεις του κανονισμού, τās καθοριζούσας τούς φανούς και τά σχήματα, τότε αι διατάξεις αυται θα τηρώνται όσον πληρέστερον επιτρέπουσιν αι περιστάσεις.

β) Τά άρθρα τά άφορώντα τούς φανούς δέον νά τηρώνται ύπό όλας τās καιρικās συνθήκας από τής δύσεως μέχρι τής άνατολής του ήλιου, άπαγορευομένης τής επιδείξεως κατά τό διάστημα τουτο άλλων φανών, έκτός εκείνων δι' ούς αποκλείεται τό ένδεχόμενον νά εκληφθώσιν ως οι κανονικοί φανοί ή νά επηρεάσωσιν είτε τήν όρατότητα είτε τά χαρακτηριστικά τών κεκανονισμένων φανών ή νά παρεμποδίσωσι τήν κανονικήν διεξαγωγήν φυλακής όπτήρων. Οι ύπό τών άρθρων τουτων καθοριζόμενοι φανοί δύνανται επίσης νά επιδείκνυνται από τής άνατολής μέχρι τής δύσεως του ήλιου όταν ή όρατότης είναι μειωμένη και καθ' όλας τās άλλας περιστάσεις κατά τās όποιας κρίνεται τουτο άναγκαϊόν.

γ) Εις τά επόμενα άρθρα, έκτός εάν άλλως όρίζεται :

i) Η λέξις «πλοϊον» περιλαμβάνει πάν είδος πλωτό σκάφος, έκτός του προσθαλασσωμένου ύδροπλάνου, χρησιμοποιούμενου ή δυναμένου νά χρησιμοποιηθῆ ως μέσον μεταφοράς εν τῷ ύδατι.

ii) Η λέξις «ύδροπλάνον» περιλαμβάνει τόσον τās άερακάτους όσον και πάντα άλλον τύπον άεροσκάφους κατασκευασμένου νά χειρίζη επί του ύδατος.

iii) Ο όρος «μηχανοκίνητον πλοϊον» σημαίνει πάν πλοϊον προωθούμενον διά μηχανών.

iv) Πάν μηχανοκίνητον πλοϊον τό όποϊον προωθείται διά τών ιστίων και ουχι διά τής χρήσεως τών μηχανών του, δέον νά θεωρείται ως ιστιοφόρον, πάν δέ πλοϊον κινούμενον διά τών μηχανών του, είτε φέρει και χρησιμοποιει ιστία είτε όχι, θα θεωρηται ως μηχανοκίνητον.

v) Πλοϊον ή ύδροπλάνον προσθαλασσωμένου θεωρείται «θαλασσοπορούν» όταν δέν είναι ήγκυροβολημένον ουδέ προσδεδεμένον εις τήν ακτήν ή προσρηραγμένον.

vi) Ο όρος «ύψος άνωθεν του σκάφους» σημαίνει τό ύψος υπερθεν του άνωτάτου συνεχούς καταστρώματος.

vii) Ως μήκος και πλάτος του πλοϊου δέον νά λαμβάνωνται τό μέγιστον μήκος και τό μέγιστον πλάτος.

viii) Ως μήκος και άνάπτυγμα ενός ύδροπλάνου, θα λαμβάνωνται τό μέγιστον αυτου μήκος και τό άνάπτυγμα τά αναγραφόμενα εις τό πιστοποιητικόν άεροπλοϊικής ικανότητος, είτε, εν έλλείψει του άνωτέρω πιστοποιητικου, ως ταύτα ήθελον καθορισθῆ διά μετρήσεως.

ix) Τα πλοία θά θεωρούνται εν ὄψει ἀλλήλων ὅταν τὸ ἐν δύναται νὰ γίνη ὀπτικῶς ἀντιληπτόν ὑπὸ τοῦ ἄλλου.

x) Ἡ λέξις «ὄρατος», ὡς ἴσως ἀφορᾷ τοὺς φανούς, σημαίνει ὄρατος ἐν σκοτεινῇ νυκτὶ μετὰ διαυγῶς ἀτμοσφαιρας.

xi) Ὁ ὅρος «βραχὺς συριγμὸς» σημαίνει συριγμὸν διαρκείας ἐνὸς περιόδου δευτερολέπτου.

xii) Ὁ ὅρος «μακρὸς συριγμὸς» σημαίνει συριγμὸν διαρκείας τεσσάρων μέχρις ἑξ δευτερολέπτων.

xiii) Ἡ λέξις «συρίκτρα» σημαίνει πᾶσαν συσκευὴν δυναμένην νὰ παράγῃ τοὺς καθοριζομένους βραχεῖς καὶ μακροὺς συριγμοὺς.

xiv) Ὁ ὅρος «ἐκτελεσθῆ ἀλεισιαν» σημαίνει ἀλειεῖν διὰ δικτύων, ὀρμιῶν ἢ γρίπων, ἀλλὰ δὲν περιλαμβάνει τὴν ἀλεισιαν διὰ συρομένης ὀρμιᾶς.

ΜΕΡΟΣ Β

Φανοὶ καὶ Σχήματα

Ἄρθρον 2.

α) Μηχανοκίνητον πλοῖον θαλασσοποροῦν ὀφείλει νὰ φέρῃ

i) Λευκὸν φανὸν ἐπὶ ἡ ἔμπροσθεν τοῦ πρωραίου ἴστοῦ, ἢ, ἐν ἐλλείψει πρωραίου ἴστοῦ, εἰς τὸ πρωραῖον μέρος τοῦ πλοίου, κατεσκευασμένον κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ φωτίζῃ ἄνευ διακοπῆς τόξον τοῦ ὀρίζοντος 225 μοιρῶν (20 ρόμβων τῆς πυξίδος) καὶ τοποθετημένον κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε τὸ ἐκπεμπόμενον φῶς νὰ εἶναι ὄρατόν ἐπὶ 112½ μοιρῶν (10 ρόμβων) ἐξ ἑκάτερως πλευρᾶς ἑκατέρωθεν τοῦ διαμήκους, δηλαδὴ ἀπὸ τῆς πρῶρας μέχρι 22½ μοιρῶν (2 ρόμβων) πρὺμνηθεν τοῦ ἐγκαρσίου ἑκατέρως πλευρᾶς καὶ νὰ ἔχῃ τοιαῦτα χαρακτηριστικὰ ὥστε νὰ εἶναι ὄρατος ἐξ ἀποστάσεως τοῦλάχιστον 5 μιλίων.

ii) Δεύτερον λευκὸν φανόν, πρῶραθεν ἢ πρὺμνηθεν τοῦ λευκοῦ φανοῦ τοῦ προσδιοριζομένου εἰς τὸ ἐδάφιον (i), ὁμοίως κατασκευῆς καὶ χαρακτηριστικῶν πρὸς τοῦτον. Πλοῖα μῆκους μικροτέρου τῶν 45,75 μέτρων (150 ποδῶν) δὲν ὑποχρεοῦνται νὰ φέρουν τὸν δεύτερον τοῦτον λευκὸν φανόν, δύνανται ὅμως καὶ νὰ φέρωσι τοῦτον.

iii) Οἱ δύο οὔτοι λευκοὶ φανοὶ δέον νὰ εἶναι τοποθετημένοι ἐπὶ τοῦ διαμήκους ἐπιπέδου τοῦ πλοίου ἄνωθεν τῆς γραμμῆς τῆς τρύπιδος κατὰ τρόπον ὥστε ὁ εἰς νὰ εὐρίσκειται τοῦλάχιστον 4,57 μέτρα (15 πόδας) ὑψηλότερον τοῦ ἄλλου καὶ εἰς τοιαῦτα θέσεις ὥστε ὁ πρωραῖος φανὸς νὰ εὐρίσκειται πάντοτε χαμηλότερον τοῦ πρυναίου. Ἡ ὀριζοντία ἀπόστασις μεταξὺ τῶν δύο λευκῶν φανῶν δέον νὰ εἶναι τοῦλάχιστον τριπλασία τῆς κατακορύφου μεταξὺ τῶν ἀποστάσεως. Ὁ χαμηλότερος ἐκ τῶν δύο τούτων λευκῶν φανῶν, ἢ ἐὰν φέρεται εἰς μόνον φανός, δέον νὰ τοποθετῆται εἰς ὕψος ἄνωθεν τοῦ σκάφους οὐχὶ μικρότερον τῶν 6,10 μέτρων (20 ποδῶν) καὶ ἐὰν τὸ πλάτος τοῦ πλοίου ὑπερβαίῃ τὰ 6,10 μέτρα (20 πόδας) τότε θά τοποθετῆται εἰς ὕψος ἄνωθεν τοῦ σκάφους οὐχὶ μικρότερον τοῦ πλάτους τούτου, χωρὶς ὅμως νὰ ὑπάρχῃ ἀνάγκη νὰ τοποθετηθῆ εἰς ὕψος ὑπερβαίνον τὰ 12,19 μέτρα (40 πόδας) ἄνωθεν τοῦ σκάφους. Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις ὁ φανός ἢ οἱ φανοὶ, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, θά τοποθετῶνται μακρὰν καὶ ἄνωθεν ὅλων τῶν λοιπῶν φώτων καὶ τῶν ὑπερκατασκευῶν τοῦ πλοίου, τῶν δυναμένων νὰ παρεμποδίζωσιν τὴν ὀρατότητα τῶν.

iv) Πράσινον φανόν εἰς τὴν δεξιάν πλευράν, οὔτω πως κατεσκευασμένον ὥστε νὰ φωτίζῃ ἄνευ διακοπῆς τόξον τοῦ ὀρίζοντος 112½ μοιρῶν (10 ρόμβων τῆς πυξίδος) καὶ τοποθετημένον κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε τὸ ἐκπεμπόμενον φῶς νὰ εἶναι ὄρατόν ἀπὸ τῆς πρῶρας μέχρι 22½ μοιρῶν (2 ρόμβων) πρὺμνηθεν τοῦ ἐγκαρσίου τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς καὶ τοιούτων χαρακτηριστικῶν ὥστε νὰ εἶναι ὄρατος ἐξ ἀποστάσεως τοῦλάχιστον 2 μιλίων.

v) Ἐρυθρὸν φανόν εἰς τὴν ἀριστεράν πλευράν, οὔτω πως κατεσκευασμένον ὥστε νὰ φωτίζῃ ἄνευ διακοπῆς τόξον τοῦ ὀρίζοντος 112½ μοιρῶν (10 ρόμβων τῆς πυξίδος) καὶ τοποθετημένον κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε τὸ ἐκπεμπόμενον φῶς νὰ εἶναι ὄρατόν ἀπὸ τῆς πρῶρας μέχρι 22½

μοιρῶν (2 ρόμβων) πρὺμνηθεν τοῦ ἐγκαρσίου τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς καὶ τοιούτων χαρακτηριστικῶν ὥστε νὰ εἶναι ὄρατος ἐξ ἀποστάσεως 2 μιλίων.

vi) Οἱ ἀνωτέρω δύο πλευρικοὶ φανοὶ (πράσινος καὶ ἐρυθρός) δέον νὰ φέρωσιν ἕκαστος κατὰ τὴν πρὸς τὸ πλοῖον ἐσωτερικὴν πλευράν αὐτοῦ ἐπισκίασμα (παρασανίδωμα) προεξέχον τοῦλάχιστον 3 πόδας πρῶραθεν τοῦ φανοῦ, εἰς τρόπον ὥστε ἑκάτερος τῶν φανῶν τούτων ὅταν εἶναι ἀνημμένος νὰ μὴν εἶναι ὄρατος ἐκ τῆς ἐτέρας παρεΐας (μάσκας) τοῦ πλοίου, δηλαδὴ ὁ πράσινος ἐκ τῆς ἀριστερᾶς παρεΐας καὶ ὁ ἐρυθρός ἐκ τῆς δεξιᾶς.

β) Ὑδροπλάνον θαλασσοποροῦν ὀφείλει νὰ φέρῃ :

i) Ἐμπροσθεν ἐπὶ τοῦ διαμήκους καὶ εἰς μέρος καταφανές ἓνα λευκὸν φανόν κατεσκευασμένον κατὰ τρόπον ὥστε νὰ φωτίζῃ ἄνευ διακοπῆς τόξον τοῦ ὀρίζοντος 220 μοιρῶν τῆς πυξίδος, καὶ τοποθετημένον κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε τὸ ἐκπεμπόμενον φῶς νὰ εἶναι ὄρατόν ἐπὶ 110 μοιρῶν πρὸς ἑκάστην πλευράν τοῦ ὑδροπλάνου, ἤτοι ἀπὸ τῆς πρῶρας (κεφαλῆς) μέχρι 20 μοιρῶν πρὺμνηθεν τοῦ ἐγκαρσίου ἑκατέρως πλευρᾶς καὶ νὰ εἶναι τοιούτων χαρακτηριστικῶν ὥστε νὰ εἶναι ὄρατος ἐξ ἀποστάσεως τοῦλάχιστον 3 μιλίων.

ii) Εἰς τὸ ἄκρον τῆς δεξιᾶς πτέρυγος ἓνα πράσινον φανόν, κατεσκευασμένον κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ φωτίζῃ ἄνευ διακοπῆς τόξον τοῦ ὀρίζοντος 110 μοιρῶν τῆς πυξίδος καὶ τοποθετημένον κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε τὸ ἐκπεμπόμενον φῶς νὰ εἶναι ὄρατόν ἀπὸ τῆς πρῶρας (κεφαλῆς) μέχρι 20 μοιρῶν πρὺμνηθεν τοῦ ἐγκαρσίου τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς καὶ νὰ ἔχῃ τοιαῦτα χαρακτηριστικὰ, ὥστε νὰ εἶναι ὄρατος ἐξ ἀποστάσεως τοῦλάχιστον 2 μιλίων.

iii) Εἰς τὸ ἄκρον τῆς ἀριστερᾶς πτέρυγος ἓνα ἐρυθρὸν φανόν, κατεσκευασμένον κατὰ τρόπον ὥστε νὰ φωτίζῃ ἄνευ διακοπῆς τόξον τοῦ ὀρίζοντος 110 μοιρῶν τῆς πυξίδος καὶ τοποθετημένον κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε τὸ ἐκπεμπόμενον φῶς νὰ εἶναι ὄρατόν ἀπὸ τῆς πρῶρας (κεφαλῆς) μέχρι 20 μοιρῶν πρὺμνηθεν τοῦ ἐγκαρσίου τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς καὶ νὰ ἔχῃ τοιαῦτα χαρακτηριστικὰ ὥστε νὰ εἶναι ὄρατος ἐξ ἀποστάσεως τοῦλάχιστον 2 μιλίων.

Ἄρθρον 3.

α) Πᾶν μηχανοκίνητον πλοῖον, ὡς ἴσως ρυμουλκεῖ ἢ ὠθεῖ ἕτερον πλοῖον ἢ ὑδροπλάνον, θά φέρῃ ἐπὶ πλεόν τῶν πλευρικῶν αὐτοῦ φανῶν δύο λευκοὺς φανούς τοποθετημένους κατακορύφως τὸν ἓνα κάτωθι τοῦ ἄλλου καὶ εἰς ἀπόστασιν μεταξὺ τῶν οὐχὶ μικροτέρων τῶν 1,83 μέτρων (6 ποδῶν), ὅταν δέ, ἐπὶ ρυμουλκήσεως, τὸ μῆκος τοῦ ρυμουλκίου, μετρούμενον ἀπὸ τῆς πρὺμνης τοῦ ρυμουλκούντος πλοίου μέχρι τῆς πρὺμνης τοῦ τελευταίου ρυμουλκούμενου πλοίου, ὑπερβαίνει τὰ 183 μέτρα (600 πόδας), τὸ ρυμουλκῶν πλοῖον θά φέρῃ τρεῖς λευκοὺς φανούς τοποθετημένους κατακορύφως τὸν ἓνα ὑπερθεν τοῦ ἄλλου, κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε ὁ ἀνώτερος καὶ ὁ κατώτερος φανός θά εἶναι εἰς τὴν αὐτὴν ἀπόστασιν καὶ οὐχὶ μικροτέρων τῶν 1,83 μέτρων (6 ποδῶν) ὑπερθεν ἢ κάτωθεν τοῦ μεσαίου φανοῦ. Ἐκαστος τῶν φανῶν τούτων θά εἶναι τῆς αὐτῆς κατασκευῆς καὶ τῶν αὐτῶν χαρακτηριστικῶν καὶ ὁ εἰς ἐξ αὐτῶν θά τοποθετῆται εἰς τὴν ἰδίαν θέσιν ὅπου τοποθετεῖται ὁ λευκός φανός ὁ προσδιοριζόμενος εἰς τὸ ἄρθρον 2 (α) (i). Οὐδεὶς ἐκ τῶν φανῶν τούτων θά εἶναι τοποθετημένος εἰς ὕψος μικρότερον τῶν 4,27 μέτρων (14 ποδῶν) ἄνωθεν τοῦ σκάφους. Εἰς πλοῖα ἔχοντα ἓνα μόνον ἴστον, οἱ φανοὶ οὔτοι δύνανται νὰ τοποθετοῦνται ἐπὶ τοῦ ἴστοῦ τούτου.

β) Τὸ ρυμουλκῶν πλοῖον ὀφείλει ἐπίσης νὰ φέρῃ, εἴτε τὸν ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 10 ὀριζόμενον φανόν τῆς κορώνης, εἴτε, ἀντὶ τοῦ φανοῦ τούτου, ἓνα μικρὸν λευκὸν φανόν πρὺμνηθεν τῆς καπνοδόχου ἢ τοῦ πρυναίου ἴστοῦ, διὰ νὰ δύνανται τὰ ρυμουλκούμενα πλοῖα νὰ κυβερνοῦνται τῇ βοήθειᾳ αὐτοῦ. Ὁ φανός ὅμως οὗτος δέον νὰ μὴν εἶναι ὄρατος πρῶραθεν τοῦ ἐγκαρσίου τοῦ ρυμουλκούντος πλοίου.

γ) Μεταξὺ τῆς ἀνατολῆς καὶ τῆς δύσεως τοῦ ἡλίου, ἐν μηχανοκίνητον πλοῖον ἐκτελοῦν ρυμουλκῆσιν, ἐὰν τὸ μῆκος

του ρυμουλκίου υπερβαίνει τὰ 183 μέτρα (600 πόδας), θὰ φέρη εἰς τὸ πλέον καταφανές μέρος σχῆμα ρόμβου μέλανος χρώματος διαμέτρου τοῦλάχιστον 0,61 μέτρων (2 ποδῶν)

δ) Ὑδροπλάνον προσθαλασσωμένον ὅταν ρυμουλκῆ ἐν ἡ πλείονα ὑδροπλάνα ἢ πλοῖα, θὰ φέρη τοὺς διὰ τοῦ ἄρθρου 2 (β) (i), (ii) καὶ (iii) καθοριζομένους φανούς καὶ ἐπὶ πλέον θὰ φέρη ἓνα δευτερον λευκὸν φανὸν τῆς αὐτῆς κατασκευῆς καὶ τῶν αὐτῶν χαρακτηριστικῶν μετὸν λευκὸν φανὸν τὸν καθοριζόμενον διὰ τοῦ ἄρθρου 2 (β) (i) καὶ τοποθετημένον ἐπὶ τῆς αὐτῆς κατακορύφου μετὸν πρῶτον φανὸν καὶ εἰς ἀπόστασιν τοῦλάχιστον 1,83 μέτρων (6 ποδῶν) ὑπερθεν ἢ κάτωθεν αὐτοῦ.

Ἄρθρον 4.

α) Πλοῖον ἀκυβέρνητον ὀφείλει νὰ φέρη κατὰ τὴν νύκτα, εἰς μᾶλλον καταφανές μέρος, καὶ προκειμένου περὶ μηχανοκινήτου πλοίου εἰς τὴν θέσιν τῶν φανῶν τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 2 (α) (i) καὶ (ii), δύο ἐρυθροὺς φανούς τοποθετημένους κατακορύφως τὸν ἓνα ὑπερθεν τοῦ ἄλλου εἰς ἀπόστασιν μεταξύ των οὐχὶ μικροτέραν τῶν 1,83 μέτρων (6 ποδῶν) καὶ ἔχοντος τοιαῦτα χαρακτηριστικὰ ὥστε νὰ εἶναι ὁρατοὶ καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα, ἐξ ἀποστάσεως 2 τοῦλάχιστον μιλίων. Κατὰ τὴν ἡμέραν, τὸ ἀκυβέρνητον πλοῖον ὀφείλει νὰ φέρη εἰς μέρος καταφανές δύο μελαίνας σφαίρας ἢ σχήματα διαμέτρου οὐχὶ μικροτέρας τῶν 0,61 μέτρων (2 ποδῶν), τοποθετημένας κατακορύφως τὴν μίαν ὑπερθεν τῆς ἄλλης καὶ εἰς ἀπόστασιν μεταξύ των οὐχὶ μικροτέραν τῶν 1,83 μέτρων (6 ποδῶν).

β) Ὑδροπλάνον προσθαλασσωμένον τὸ ὅποιον εἶναι ἀκυβέρνητον, δύναται νὰ φέρη εἰς μέρος καταφανές, ἀντὶ τοῦ διὰ τοῦ ἄρθρου 2 (β) (i) καθοριζομένου φανοῦ, δύο ἐρυθροὺς φανούς τοποθετημένους κατακορύφως τὸν ἓνα ὑπερθεν τοῦ ἄλλου εἰς ἀπόστασιν μεταξύ των οὐχὶ μικροτέραν τῶν 0,91 μέτρων (3 ποδῶν) καὶ ἔχοντος τοιαῦτα χαρακτηριστικὰ ὥστε νὰ εἶναι ὁρατοὶ καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα καὶ ἐξ ἀποστάσεως 2 τοῦλάχιστον μιλίων. Κατὰ τὴν ἡμέραν δύναται νὰ φέρη εἰς μέρος καταφανές δύο μελαίνας σφαίρας ἢ σχήματα διαμέτρου οὐχὶ μικροτέρας τῶν 0,61 μέτρων (2 ποδῶν) τοποθετημένας κατακορύφως τὴν μίαν ὑπερθεν τῆς ἄλλης καὶ εἰς ἀπόστασιν μεταξύ των οὐχὶ μικροτέραν τῶν 3 ποδῶν.

γ) Πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς τὴν τοποθέτησιν ἢ τὴν ἀνέλκυσιν ὑποβρυχίου καλωδίου ἢ σημαντῆρος ναυσιπλοίας, ἢ πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς ὑδρογραφικὰς ἢ ὑποβρυχίους ἐργασίας, ἢ πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς ἀνεφοδιασμὸν ἐν θαλάσῃ ἢ εἰς τὴν ἀπονήωσιν ἢ προσνήωσιν ἀεροσκαφῶν, ὅταν λόγῳ τῆς φύσεως τῆς ἐργασίας του δὲν δύναται νὰ ἀπομακρυνθῆ τῆς πορείας προσεγγιζόντων πλοίων, θὰ φέρη κατὰ τὴν νύκταν, ἀντὶ τῶν διὰ τοῦ ἄρθρου 2 (α) (i) καὶ (ii), ἢ τοῦ ἄρθρου 7 (α) (i) καθοριζομένων φανῶν, τρεῖς φανούς κατακορύφως τοποθετημένους τὸν ἓνα ὑπερθεν τοῦ ἄλλου, κατὰ τρόπον ὥστε ὁ ἀνώτερος καὶ ὁ κατώτερος φανὸς νὰ εἶναι εἰς τὴν αὐτὴν ἀπόστασιν καὶ οὐχὶ μικροτέραν τῶν 1,83 μέτρων (6 ποδῶν) ὑπερθεν ἢ κάτωθεν τοῦ μεσαίου φανοῦ. Ὁ ἀνώτερος καὶ ὁ κατώτερος τῶν φανῶν τούτων δέον νὰ εἶναι ἐρυθροὶ καὶ ὁ μεσαῖος λευκὸς καὶ θὰ ἔχουν τοιαῦτα χαρακτηριστικὰ ὥστε νὰ εἶναι ὁρατοὶ καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα ἀπὸ ἀποστάσεως τοῦλάχιστον 2 μιλίων. Κατὰ τὴν ἡμέραν ὀφείλει νὰ φέρη εἰς μέρος καταφανές τρία σχήματα τοποθετημένα κατακορύφως τὸ ἐν ὑπερθεν τοῦ ἄλλου καὶ εἰς ἀπόστασιν μεταξύ των οὐχὶ μικροτέραν τῶν 1,83 μέτρων (6 ποδῶν) ἑκαστον διαμέτρου οὐχὶ μικροτέρας τῶν 0,61 μέτρων (2 ποδῶν). Τὸ ἀνώτερον καὶ τὸ κατώτερον θὰ εἶναι σφαιρικοῦ σχήματος καὶ χρώματος ἐρυθροῦ, καὶ τὸ μεσαῖον σχήματος ρόμβου καὶ χρώματος λευκοῦ.

δ) i) Πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς ἐπιχείρησιν ναρκαλιείας θὰ φέρη εἰς τὴν κορυφὴν τοῦ πρωραίου ἱστοῦ πράσινον φανὸν καὶ ἓνα ἢ δύο πράσινους φανούς εἰς τὸ ἄκρον ἢ τὰ ἄκρα τῆς κεραίας τοῦ πρωραίου ἱστοῦ, εἰς τὴν πλευρὰν ἢ τὰς πλευρὰς ὅπου ὑπάρχει κίνδυνος. Οἱ φανοὶ οὗτοι θὰ φέρονται ἐπὶ πλέον τῶν φανῶν τῶν καθοριζομένων διὰ τοῦ ἄρθρου 2 (α) (i) ἢ τοῦ ἄρθρου 7 (α) (i) ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, καὶ

θὰ εἶναι τοιούτων χαρακτηριστικῶν ὥστε νὰ εἶναι ὁρατοὶ καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα εἰς ἀπόστασιν τοῦλάχιστον 2 μιλίων. Κατὰ τὴν ἡμέραν θὰ φέρη μελαίνας σφαίρας, διαμέτρου οὐχὶ μικροτέρας τῶν 0,61 μέτρων (2 ποδῶν) εἰς τὴν αὐτὴν θέσιν τῶν πρασίνων φανῶν.

ii) Ἡ ἐπίδειξις τῶν φανῶν τούτων ἢ τῶν σφαιρῶν δεικνύει ὅτι εἶναι ἐπικίνδυνον εἰς τὰ ἄλλα πλοῖα νὰ πλησιάσῃ τὸν πλησιέστερον τοῦ ἡμίσεως μιλίου (3000 ποδῶν) πρὸς τὴν πρῶμην τοῦ ναρκαλιευτικοῦ ἢ ἐνὸς τετάρτου ναυτικοῦ μιλίου (1500 ποδῶν) πρὸς τὴν πλευρὰν ἢ τὰς πλευρὰς ὅπου ὑπάρχει κίνδυνος.

ε) Τὰ πλοῖα καὶ τὰ ὑδροπλάνα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὸ παρὸν ἄρθρον ἐφ' ὅσον ἀκίνητοῦν ἐπὶ τοῦ ὕδατος, δέον νὰ μὴ ἔχωσιν ἀνημμένους οὔτε τοὺς χρωματιστοὺς πλευρικοὺς φανούς, οὔτε τὸν φανὸν τῆς πρῶμης, ἀλλὰ ὀφείλουσι νὰ ἔχωσι τούτους ἀνημμένους ἐφ' ὅσον κινουῦνται.

στ) Οἱ φανοὶ καὶ τὰ σχήματα τὰ καθοριζόμενα εἰς τὸ παρὸν ἄρθρον, δέον νὰ θεωρῶνται ὑπὸ τῶν ἄλλων πλοίων καὶ τῶν ὑδροπλάνων ὡς σήματα ἔχοντα τὴν ἔννοιαν ὅτι τὸ πλοῖον ἢ τὸ ὑδροπλάνον τὸ ὅποιον δεικνύει ταῦτα δὲν εἶναι κύριον τῶν κινήσεων αὐτοῦ καὶ κατὰ συνέπειαν δὲν δύναται νὰ ἀπομακρυνθῆ τῆς πορείας.

ζ) Τὰ ἀνωτέρω σήματα δὲν εἶναι σήματα πλοίων ἐυρισκομένων ἐν κινδύνῳ καὶ αἰτούντων βοήθειαν. Περὶ τῶν τελευταίων τούτων σημάτων προβλέπει τὸ ἄρθρον 31.

Ἄρθρον 5.

α) Ἴστιοφόρον πλοῖον θαλασσοποροῦν καὶ πᾶν πλοῖον ἢ ὑδροπλάνον ρυμουλκούμενα θὰ φέρουσι τοὺς αὐτοὺς φανούς τοὺς ἀντιστοίχως καθοριζομένους εἰς τὸ ἄρθρον 2 διὰ μηχανοκίνητον πλοῖον ἢ ὑδροπλάνον θαλασσοποροῦν, ἐκτὸς τῶν ἐν αὐτῷ καθοριζομένων λευκῶν φανῶν τοὺς ὁποίους οὐδέποτε θὰ φέρουσιν. Θὰ φέρουσιν ἐπίσης τὸν φανὸν τῆς κορώνης, τὸν καθοριζόμενον διὰ τοῦ ἄρθρου 10, προϋποτίθεται ὅμως ὅτι τὰ ρυμουλκούμενα πλοῖα, ἐξαιρέσει τοῦ τελευταίου ἐξ αὐτῶν, δύναται νὰ φέρουσιν ἀντὶ τοῦ φανοῦ τῆς κορώνης ἓνα μικρὸν λευκὸν φανόν, ὡς ὁ καθοριζόμενος διὰ τοῦ ἄρθρου 3(β).

β) Ἐπὶ πλέον τῶν εἰς τὴν παράγραφον (α) καθοριζομένων φανῶν, ἐν ἱστιοφόρον πλοῖον δύναται νὰ φέρη εἰς τὴν κορυφὴν τοῦ πρωραίου ἱστοῦ δύο φανούς τοποθετημένους κατακορύφως τὸν ἓνα ὑπερθεν τοῦ ἄλλου εἰς ἐπαρκῆ μεταξύ των ἀπόστασιν ὥστε νὰ διακρίνονται εὐκρινῶς. Ὁ ἀνώτερος φανὸς θὰ εἶναι ἐρυθρὸς καὶ ὁ κατώτερος πράσινος. Ἀμφότεροι οἱ φανοὶ οὗτοι θὰ εἶναι κατασκευασμένοι καὶ τοποθετημένοι ὡς καθορίζεται διὰ τοῦ ἄρθρου 2 (α) (i) καὶ θὰ εἶναι ὁρατοὶ ἀπὸ ἀποστάσεως τοῦλάχιστον 2 μιλίων.

γ) Πλοῖον πρῶτωθούμενον τῇ βοήθειᾳ ρυμουλκοῦ ἢ θὰ φέρη εἰς τὸ πρωραῖον τοῦ ἄκρον ἓνα πράσινον φανὸν εἰς τὴν δεξιὰν πλευρὰν καὶ ἓνα ἐρυθρὸν φανὸν εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν, οἱ ὅποιοι θὰ ἔχουν τὰ αὐτὰ χαρακτηριστικὰ μετὸς διὰ τοῦ ἄρθρου 2 (α) (iv) καὶ (v) καθοριζομένους φανούς καὶ θὰ φέρουσιν ἕκαστος ἐπισκίασμα (παρασανίδωμα) ὡς καθορίζεται διὰ τοῦ ἄρθρου 2 (α) (vi). Προκειμένου περὶ ὁμάδος πλοίων τὰ ὅποια ὠθοῦνται πρὸς τὰ ἐμπρός, ὡς ἐν σύνολον, φέρονται ὑπ' αὐτῶν οἱ αὐτοὶ φανοὶ ὡς ἐάν ἦσαν ἐν πλοῖον.

δ) Μεταξὺ τῆς ἀνατολῆς καὶ τῆς δύσεως τοῦ ἡλίου, ρυμουλκούμενον πλοῖον, ἐάν τὸ μῆκος τοῦ ρυμουλκίου υπερβαίῃ τὰ 183 μέτρα (600 πόδας), θὰ φέρη εἰς μέρος καταφανές ἐν σχῆμα ρόμβου μέλανος χρώματος καὶ διαμέτρου τοῦλάχιστον 0,61 μέτρων (2 ποδῶν).

Ἄρθρον 6.

α) Ὅταν δὲν εἶναι δυνατὸν, λόγῳ κακοκαιρίας ἢ ἄλλης δεδικαιολογημένης αἰτίας, οἱ πλευρικοὶ φανοὶ πράσινος καὶ ἐρυθρὸς νὰ τηρῶνται στερεωμένοι εἰς τὴν θέσιν των, δέον οἱ φανοὶ οὗτοι νὰ εἶναι πρόχειροι, ἀνημμένοι καὶ ἔτοιμοι πρὸς ἄμεσον ἐπίδειξιν. Κατὰ δὲ τὴν προσέγγισιν πρὸς ἄλλο πλοῖον ἢ ὅταν ἕτερα πλοῖα πλησιάσῃ, οἱ φανοὶ οὗτοι δέον νὰ ἐπιδεικνύονται ἀπὸ τῆς πλευρᾶς εἰς τὰς ὁποίας ἀνήκου-

σιν άρκετά έγκαίρως, ίνα άποφεύγεται ή σύγκρουσις, και κατά τοιοϋτον τρόπον ώστε να φαίνωνται όσον τον δυνατόν καλλίτερον και ό μεν πράσινος φανός να μήν είναι όρατός εκ τής άριστερας πλευρας του πλοίου, ό δε έρυθρός φανός εκ τής δεξιάς, ουδέ να γίνωνται όρατοί, έφ' όσον είναι δυνατόν, περισσότερο των 22.1/2 μοιρών (2 ρόμβων) πρύμνηθεν του έγκαρσιου τής πλευρας εις την όποιαν άνήκουσιν.

β) "Ίνα καθίσταται ή χρήςις των φορητών τούτων φανών άσφαλεστέρα και εύκολωτέρα, έκαστος εξ αυτών πρέπει να είναι έξωτερικώς χρωματισμένος με το αυτό ως του φωτός του χρώμα και να φέρη το κατάλληλον έπισκίασμα (παρασινιδώμα).

Άρθρον 7.

Μηχανοκίνητα πλοία μήκους μικροτέρου των 19,80 μέτρων (65 ποδών), πλοία κωπήλατα ή ιστιοφόρα μήκους μικροτέρου των 12,19 μέτρων (40 ποδών), ως και αι κωπήλατοι λέμβοι, όσακις θαλασσοποροϋσι, δεν υποχρεοϋνται να φέρουν τους φανούς τους καθοριζόμενους εις τα άρθρα 2, 3 και 5. "Όταν όμως δεν φέρουν τους φανούς τούτους, θα είναι έφωδιασμένα με τους εξής φανούς :

α) Μηχανοκίνητα πλοία μήκους μικροτέρου των 19,80 μέτρων (65 ποδών), εκτός των καθοριζόμενων εις τας παραγράφους (β) και (γ), δεόν να φέρωσιν :

i) Είς το πρωραϊον μέρος του πλοίου, εις θέσιν καταφανή και εις ύψος άνωθεν του σκάφους ουχι μικρότερον των 2,75 μέτρων (9 ποδών) ένα λευκόν φανόν κατασκευασμένον και τοποθετημένον ως καθορίζεται δια του άρθρου 2 (α) (i) και τοιούτων χαρακτηριστικων ώστε να είναι όρατός εξ άποστάσεως τουλάχιστον 3 μιλλίων.

ii) Πλευρικους φανούς πράσινον και έρυθρόν κατασκευασμένους και τοποθετημένους ως καθορίζεται δια του άρθρου 2 (α) (iv) και (v) και τοιαύτης φωτιστικης έντάσεως ώστε να είναι όρατοί εξ άποστάσεως τουλάχιστον 1 μιλλίου, ή ένα σύνθετον φανόν ό όποιος να δεικνύη πράσινον και έρυθρόν φως από τής πώρας μέχρι 22.1/2 μοιρών (2 ρόμβων) πρύμνηθεν του έγκαρσιου τής αντίστοιχου πλευρας. "Ό σύνθετος ούτος φανός θα τοποθετηται κάτωθεν του λευκου φανου και εις άπόστασιν από τούτου τουλάχιστον 0,91 μέτρων (3 ποδών).

β) Μηχανοκίνητα πλοία μήκους μικροτέρου των 19,80 μέτρων (65 ποδών) όταν ταϋτα ρυμουλκούν ή ώθουν έτερον πλοϊον, θα φέρουσι :

i) 'Επί πλέον των πλευρικων φανων ή του συνθέτου φανου, των καθοριζόμενων εις το εδάφιον (α) (ii), δύο λευκούς φανούς τοποθετημένους κατακορύφως τον ένα ύπερθεν του άλλου εις άπόστασιν ουχι μικρότεραν των 1,22 μέτρων (4 ποδών). Έκάτερος των φανων τούτων θα είναι τής αυτης κατασκευης και των αυτων χαρακτηριστικων προς τον λευκόν φανόν τον καθοριζόμενον εις το εδάφιον (α) (i) και εις εξ αυτων θα φέρεται εις την αυτην θέσιν. Είς πλοϊον μεθ' ενός ιστοϋ οι φανοι ουτοι θα φέρωνται επί του ιστοϋ.

ii) Είτε ένα φανόν τής κορώνης, ως καθορίζεται δια του άρθρου 10, είτε αντί του φανου τούτου, ένα μικρόν λευκόν φανόν πρύμνηθεν τής καπνοδόχου ή του πρυμναίου ιστοϋ δια να δύνανται τα ρυμουλκόμενα πλοία να κυβερνώνται τη βοθηεία αυτου αλλά ό φανός ούτος δεν θα είναι όρατός πώραθεν του έγκαρσιου.

γ) Μηχανοκίνητα πλοία μήκους μικροτέρου των 12,19 μέτρων (40 ποδών) δύνανται να φέρουν τον λευκόν φανόν εις ύψος μικρότερον των 2,75 μέτρων (9 ποδών) άνωθεν τής κουπαστης, αλλά ό φανός ούτος θα φέρεται ουχι όλιγώτερον των 0,91 μέτρων (3 ποδών) άνωθεν των πλευρικων φανων ή του συνθέτου φανου του καθοριζόμενου εις το εδάφιον (α) (ii).

δ) Πλοία κωπήλατα ή ιστιοφόρα μήκους μικροτέρου των 12,19 μέτρων (40 ποδών), εξαιρέσει των προβλεπομένων εις την παράγραφον (στ), εάν δεν φέρουν τους πλευρικους φανούς, θα φέρουν εις μάλλον καταφανές μέρος ένα φανόν δεικνύοντα πράσινον φως εκ τής μιας πλευρας και έρυθρόν φως εκ τής έτερας και τοιαύτης φωτιστικης έντάσεως, ώστε

το εκπεμπόμενον φως να είναι όρατόν από άποστάσεως τουλάχιστον 1 μιλλίου, και να είναι οϋτω τοποθετημένος ώστε το πράσινον φως να μή φαίνεται εκ τής άριστερας πλευρας ουδέ το έρυθρόν φως εκ τής δεξιάς. "Όσακις καθίσταται αδύνατος ή μόνιμος έγκατάστασις του φανου τούτου, δεόν να είναι έτοιμος προς άμεσον χρήςιν, να επιδεικνύεται δε άρκετά έγκαίρως ίνα άποφεύγεται ή σύγκρουσις και κατά τρόπον τοιοϋτον ώστε το πράσινον φως να μή φαίνεται εκ τς άριστερας πλευρας και το έρυθρόν εκ τής δεξιάς.

ε) Τα εις το παρόν άρθρον αναφερόμενα πλοία, όταν ρυμουλκούνται θα φέρουν τους πλευρικους φανούς ή τον σύνθετον φανόν τον καθοριζόμενον εις τας παραγράφους (α) ή (δ) του παρόντος άρθρου, αναλόγως τής περιπτώσεως, και ένα φανόν τής κορώνης ως καθορίζεται δια του άρθρου 10, ή, εξαιρέσει του τελευταίου πλοίου του ρυμουλκίου, ένα μικρόν λευκόν φανόν ως καθορίζεται εις το εδάφιον (β) (ii). "Όταν ώθουνται προς τα εμπρός θα φέρουν εις το πρωραϊον άκρον τους πλευρικους φανούς ή τον σύνθετον φανόν τον καθοριζόμενον εις τας παραγράφους (α) ή (δ) του παρόντος άρθρου, αναλόγως τής περιπτώσεως, υπό την πρόβλεψιν ότι οιοσδήποτε και αν είναι ό αριθμός των ώθουμένων προς τα εμπρός ως εν σύνολον πλοίων, των αναφερομένων εις το παρόν άρθρον, θα φέρωνται υπ' αυτων οι αυτοι φανοι ως εάν ήσαν εν μόνον πλοϊον συμφώνως προς το άρθρον τούτου, εκτός εάν το όλικόν μήκος του συνόλου των πλοίων ύπερβαίη τα 19,80 μέτρα (65 πόδας) όποτε θα εφαρμόζωνται αι διατάξεις του άρθρου 5 (γ)

στ) Μικραί κωπήλατοι λέμβοι, είτε κινούνται δια των κωπων είτε δια των ιστιων, υποχρεοϋνται μόνον να έχουν πρόχειρον μίαν φορητήν ηλεκτρικην λυχνίαν ή άνημμένον φανόν λευκου φωτός, όστις να επιδεικνύεται άρκετά έγκαίρως ίνα άποφεύγεται ή σύγκρουσις.

ζ) Τα πλοία και αι λέμβοι τα αναφερόμενα εις το παρόν άρθρον δεν υποχρεοϋνται να φέρωσι τους φανούς ή τα σχήματα τα καθοριζόμενα εις τα άρθρα 4 (α) και 11 (ε) αι δε διαστάσεις των σημάτων ήμέρας δύνανται να είναι μικρότεροι των καθοριζόμενων εις τα άρθρα 4 (γ) και 11(γ).

Άρθρον 8.

α) Μηχανοκίνητος πλοηγίς όταν εύρίσκειται εν ύπηρεσία και είναι εν πλω :

i) Δέον να φέρη λευκόν φανόν εις το επίμηλον του ιστοϋ εις ύψος ουχι μικρότερον των 6,10 μέτρων (20 ποδών) άνωθεν του σκάφους, όρατόν καθ' όλον τον όρίζοντα εξ άποστάσεως τουλάχιστον 3 μιλλίων και εις άπόστασιν 2,40 μέτρων (8 ποδών) κάτωθεν αυτου, ένα έρυθρόν φανόν τής αυτης κατασκευης και φωτιστικης έντάσεως. Έάν το πλοϊον τούτο είναι μήκους μικροτέρου των 19,80 μέτρων (65 ποδών) δύνανται να φέρη τον λευκόν φανόν εις ύψος τουλάχιστον 2,75 μέτρων (9 ποδών) άνωθεν τής κουπαστης και τον έρυθρόν φανόν εις άπόστασιν 1,22 μέτρων (4 ποδών) κάτωθεν του λευκου φανου.

ii) Δέον να φέρη τους πλευρικους φανούς ή τους φανούς τους καθοριζόμενους εις τα άρθρα 2 (α) (iv) και (v) ή εις το άρθρον 7 (α) (ii) ή (δ) αναλόγως τής περιπτώσεως και τον φανόν τής κορώνης τον καθοριζόμενον εις το άρθρον 10.

iii) Δέον να δεικνύη εν ή περισσότερα αναλάμποντα φωτα (Flare up Lights)κατά διαστήματα μη ύπερβαίνοντα τα 10 λεπτά τής ώρας. Αντι των αναλαμπόντων φωτων δύνανται να χρησιμοποιηθη εις διαλείπων λευκός φανός όρατός καθ' όλον τον όρίζοντα.

β) 'Ιστιοφόρος πλοηγίς όταν εύρίσκειται εν ύπηρεσία και είναι εν πλω :

i) Δέον να φέρη ένα λευκόν φανόν εις το επίμηλον του ιστοϋ όρατόν καθ' όλον τον όρίζοντα εξ άποστάσεως τουλάχιστον 3 μιλλίων.

ii) Δέον να είναι έφωδιασμένη δια των πλευρικων φανων ή του φανου των καθοριζόμενων εις τα άρθρα 5 (α) ή 7 (δ) αναλόγως τής περιπτώσεως και κατά την προσέγγισιν τής εις άλλα πλοία ή όταν έτερα πλοία πλησιάζωσι, δεόν να έχη

τούς φανούς τούτους έτοιμούς προς χρήση και να έπιδεικνύη τούτους κατά μικρά χρονικά διαλείμματα, ίνα καθίσταται έμφανής ή διεύθυνσις προς την όποιαν πλέει. Ο πράσινος όμως φανός δεν πρέπει να φαίνεται εκ τής άριστερας πλευράς, ούτε ό έρυθρός εκ τής δεξιάς. Θα φέρη έπίσης τόν φανόν τής κορώνης τόν καθοριζόμενον εις τόν άρθρον 10.

iii) Θα δεικνύει έν η περισσότερα αναλάμποντα φω-τα κατά χρονικά διαλείμματα μή υπερβαίνοντα τά 10 λεπτά τής ώρας.

γ) πλοηγός όταν εύρίσκειται έν ύπηρεσία και δεν είναι έν κινήσει θα φέρη τούς φανούς και θα δεικνύη τά αναλάμποντα φωτα τά καθοριζόμενα εις τά έδάφια (α) (i) και (iii) ή τά (β) (i) και (iii), αναλόγως τών περιπτώσεων και εάν είναι ήγκυροβολημένη θα φέρη έπίσης τούς φανούς άγκυροβολίας τούς καθοριζόμενους εις τόν άρθρον 11.

δ) Πλοηγός όταν δεν εύρίσκειται έν ύπηρεσία θα φέρη τούς φανούς ή τά σχήματα τά καθοριζόμενα δι' όμοιον πλοϊον του αυτού μήκους.

"Άρθρον 9.

α) Άλιευτικά πλοία όταν δεν άλιεύουσιν, όφείλουν να δεικνύωσι τούς φανούς ή τά σχήματα τά καθοριζόμενα δι' όμοια πλοία του αυτού μήκους.

β) Τά εκτελούντα άλιείαν πλοία, έν κινήσει ή ήγκυροβολημένα, δέον να φέρωσι μόνον τούς φανούς και τά σχήματα τά καθοριζόμενα εις τόν παρόν άρθρον. Οι φανοί ούτοι και τά σχήματα δέον να είναι όρατοί έξ άποστάσεως τουλάχιστον 2 μιλίων.

γ) i) Πλοία εκτελούντα άλιείαν διά γρίππου, διά τής οποίας έννοείται ή έλξις γρίπου ή έτέρας συσκευής έντός του ύδατος, θα φέρουν δύο φανούς τοποθετημένους κατακορύφως τόν ένα ύπερθεν του άλλου και εις άπόστασιν μεταξύ των ούχι μικροτέραν τών 1,22 μέτρων (4 ποδών) και ούχι μεγαλυτέραν τών 3, 65 μέτρων (12 ποδών): Ο άνωτερος τών δύο φανών δέον να είναι πράσινος και ό κατώτερος φανός λευκός και εκάτερος θα είναι όρατός καθ' όλον τόν όρίζοντα. Ο κατώτερος τών δύο τούτων φανών θα φέρεται εις ύψος άνωθεν τών πλευρικών φανών ούχι μικρότερον του διπλασίου τής άποστάσεως μεταξύ τών δύο κατακορύφων φανών.

ii) Τά πλοία ταύτα δύνανται να φέρουν επί πλέον ένα λευκόν φανόν τής αύτης κατασκευής προς τόν λευκόν φανόν τόν καθοριζόμενον εις τόν άρθρον 2 (α) (i), αλλά ό φανός ούτος θα φέρεται χαμηλότερον και όπισθεν του λευκού και του πρασίνου φανού, ούτινες είναι όρατοί καθ' όλον τόν όρίζοντα.

Σημείωσις. Τά πλοία τά άλιεύοντα διά συρομένης όρμιας δεν εκτελούν άλιείαν) ως καθορίζεται εις τόν άρθρον 1(γ) (xiv).

δ) Πλοία εκτελούντα άλιείαν, εκτός τών πλοίων τών άλιεύοντων διά γρίππου, θα φέρουν τούς καθοριζόμενους φανούς διά του έδαφίου (γ) (i), εκτός του ότι ό άνωτερος εκ τών δύο τούτων φανών θα είναι έρυθρός. Εάν τά πλοία ταύτα είναι μήκους μικροτέρου τών 12,19 μέτρων (40 ποδών) δύνανται να φέρουν τόν έρυθρόν φανόν εις ύψος ούχι όλιγώτερον τών 2,75 μέτρων (9 ποδών) από τής κουραστικής και τόν λευκόν φανόν εις ύψος ούχι όλιγώτερον τών 0,91 μέτρων (3 ποδών) κάτωθεν του έρυθρού φανού.

ε) Τά πλοία τ' αναφερόμενα εις τās παραγράφους (γ) και (δ) όταν εύρίσκωνται έν κινήσει θα φέρουν τούς πλευρικούς φανούς ή τούς φανούς τούς καθοριζόμενους εις τόν άρθρον 2 (α) (iv) και (v) ή εις τόν άρθρον 7 (α) (ii) ή (δ) αναλόγως τής περιπτώσεως και τόν φανόν τής κορώνης τόν καθοριζόμενον εις τόν άρθρον 10. Όταν δεν εύρίσκωνται έν κινήσει δεν θα δεικνύουν ούτε τούς πλευρικούς φανούς ούτε τόν φανόν τής κορώνης.

στ) Τά εις την παράγραφον (δ) αναφερόμενα πλοία, έχοντα όρίζοντιον έκταμμα έντός του διαπλευσίμου χώρου μήκους μεγαλυτέρου τών 153 μέτρων (500 ποδών), όφείλουν να δεικνύωσιν έπιπρόσθετον λευκόν φανόν, όρατόν καθ' όλον τόν όρίζοντα εις όριζοντιάν άπόστασιν ούχι μι-

κροτέραν τών 1, 83 μέτρων (6 ποδών) και ούχι μεγαλυτέραν τών 6,10 μέτρων (20 ποδών) από τούς κατακορύφως τοποθετημένους φανούς και κατά την διεύθυνσιν κατά την όποιαν εκτείνονται τά άλιευτικά αυτών έργαλεία. Ο έπιπρόσθετος αύτος λευκός φανός θα τοποθετηται εις ύψος μή υπερβαίνον τόν ύψος του λευκού φανού του καθοριζόμενου εις τόν έδάφιον (γ) (i) και ούχι χαμηλότερον τών πλευρικών φανών.

ζ) Επί πλέον τών φανών ούτινες απαιτούνται υπό του παρόντος άρθρου να φέρουν τά πλοία τά εκτελούντα άλιείαν, δύνανται έν ανάγκη ίνα προκαλέσουν την προσοχήν προσεγγίζοντος πλοίου, να χρησιμοποιούν έν αναλάμπον φως, ή δύνανται να κατευθύνουν την δέσμην του προβολέως αυτών κατά την διεύθυνσιν του κινδύνου του άπειλούντος τόν προσεγγίζον πλοϊον, και κατά τοιοϋτον τρόπον ώστε να μην ένοχλή τά άλλα πλοία. Δύνανται έπίσης να χρησιμοποιούν τούς φανούς τής εργασίας, αλλά οι άλιείς θα λαμβάνουν ύπ' όψην ότι τά ιδιαίτέρως έντατικώς λάμποντα φωτα εργασίας ή άνεπαρκώς έπισκιασμένα, δύνανται να μειώνουν την όρατότητα και τά ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τών δια του παρόντος άρθρου καθοριζόμενων φανών.

η) Κατά την ήμέραν τά εκτελούντα άλιείαν πλοία θα δεικνύουν την ένασρόλησιν των έπαίροντα εις τόν πλέον καταφανές μέρος μέλαν σχήμα συντιθέμενον εκ δύο κώνων εκάστου έχοντος διάμετρον ούχι μικροτέραν τών 0,61 μέτρων (2 ποδών) και ήνωμένας τās κορυφάς αυτών του ενός ύπερθεν του άλλου. Εάν τά πλοία ταύτα έχουν μήκος μικρότερον τών 19,80 μέτρων (65 ποδών) δύνανται να αντικαθιστούν τόν μέλαν τούτο σχήμα δι' ένός καλαθίου. Εάν τόν όρίζοντιον έκταμμα έντός του διαπλευσίμου χώρου είναι μεγαλυτέρον τών 153 μέτρων (500 ποδών), τά εκτελούντα άλιείαν πλοία θα έπαίρωσιν επί πλέον έν μέλαν κωνικόν σχήμα με την κορυφήν προς τά άνω, κατά την διεύθυνσιν κατά την όποιαν εκτείνονται τά άλιευτικά αυτών έργαλεία.

"Άρθρον 10.

α) Έξαιρουμένων τών περιπτώσεων ως προς τās ύποίας άλλως όρίζεται εις τόν παρόντα Κανονισμόν, έν πλοϊον θαλασσοποροϋν δέον να φέρη εις την πρύμνην ένα λευκόν φανόν (φανός τής κορώνης), ούτω κατασκευασμένον ώστε να φωτίξη άνευ διακοπής τόξον του όρίζοντος 135 μοιρών (12 ρόμβων τής πυξίδος) και να είναι τοποθετημένος κατά τοιοϋτον τρόπον ώστε τόν εκπεμπόμενον φως να είναι όρατόν επί 67 1/2 μοιρών (6 ρόμβων) από τής πρύμνης προς εκάτεραν πλευράν του πλοίου. Ο φανός ούτος δέον να έχη τοιαύτα χαρακτηριστικά ώστε να είναι όρατός από άποστάσεως τουλάχιστον 2 μιλίων.

β) Εάν εις μικρόν πλοϊον δεν είναι δυνατόν, λόγω κακοκαιρίας ή άλλης δεδικοολογημένης αίτίας, να τηρηται ό φανός ούτος τοποθετημένος εις την θέσιν του, δέον να ύπαρξη φορητή ήλεκτρική λυχνία ή άνημμένος φανός, εκπεμπουσα λευκόν φως, έτοιμη προς άμεσον χρήση, θα έπιδεικνύεται δε αρκετά έγκαιρώς εις καταφθάνον πλοϊον, ίνα άποφευγεται ή σύγκρουσις.

γ) Υδροπλάνον προσθαλασσωμένον και θαλασσοποροϋν δέον να φέρη εις την ούράν αυτού ένα λευκόν φανόν, όστις δέον να είναι κατασκευασμένος κατά τρόπον ώστε να φωτίξη άνευ διακοπής τόξον του όρίζοντος 140 μοιρών τής πυξίδος και να είναι ούτω τοποθετημένος ώστε τόν εκπεμπόμενον φως να είναι όρατόν επί 70 μοιρών από του όπισθίου μέρους προς εκάτεραν πλευράν του ύδροπλάνου και να έχη τοιαύτα χαρακτηριστικά ώστε να είναι όρατός από άποστάσεως τουλάχιστον 2 μιλίων.

"Άρθρον 11.

α) Πλοϊον μήκους μικροτέρου τών 45,75 μέτρων (150 ποδών) όταν είναι ήγκυροβολημένον όφείλει να φέρη εις τόν πωραϊόν μέρος αυτού και εις μάλλον καταφανές μέρος ένα λευκόν φανόν όρατόν καθ' όλον τόν όρίζοντα έξ άποστάσεως τουλάχιστον 2 μιλίων. Τόν πλοϊον τούτο δύνανται να φέρη, έπίσης, ένα δεύτερον λευκόν φανόν εις την θέσιν την καθοριζομένην εις την παράγραφον (β) του παρόν-

τος άρθρου, χωρίς τούτο να αποτελεί υποχρέωσίν του. Ο δεύτερος ούτος λευκός φανός, εάν φέρεται, θα είναι ορατός εξ απόστασεως 2 τουλάχιστον μιλίων και θα είναι ούτω τοποθετημένος ώστε να είναι ορατός όσον είναι δυνατόν καθ' όλον τόν όρίζοντα.

β) Πλοϊον μήκους 45,75 μέτρων (150 ποδών) και άνω, όταν είναι ήγκυροβολημένον, όφείλει να φέρη εις τó πρωραϊόν μέρος αυτού, εις ύψος ούχι μικρότερον τών 6,10 μέτρων (20 ποδών) άνωθεν τού σκάφους, ένα φανόν όμοιον με τόν τής προηγούμενης παραγράφου, εις δε τήν πρόμνην ή παρ' αυτήν, έτερον όμοιον φανόν και εις τοιούτον ύψος ώστε να μη εύρίσκειται χαμηλότερον τών 4,57 μέτρων (15 ποδών) τού πρωραϊού φανού. Αμφότεροι οί φανοί ούτοι δέον να είναι ούτω τοποθετημένοι ώστε να είναι ορατοί καθ' όλον τόν όρίζοντα και εξ απόστασεως τουλάχιστον 3 μιλίων.

γ) Από τής ανατολής μέχρι τής δύσεως τού ήλιου άπαντα τά ήγκυροβολημένα πλοία όφείλουσι να φέρωσιν εις τó πρωραϊόν μέρος αυτών, και εις τήν πλέον καταφανή θέσιν, μίαν μέλαιναν σφαιραν διαμέτρου τουλάχιστον 0,61 μέτρων (2 ποδών).

δ) Πλοϊον άσχολούμενον εις τήν τοποθέτησιν ή ανέλκυσιν ύποβρυχίου καλωδίου ή σημαντήρος, ή πλοϊον διενεργούν ύδρογραφικάς εργασίας ή ύποβρύχια έργα, όταν είναι ήγκυροβολημένον όφείλει να φέρη τούς φανούς, ή τά σχήματα, τούς όριζομένους εις τó άρθρον 4 (γ), επιπροσθέτως τών καθοριζομένων εις τās προηγούμενας οικείας παραγράφους τού παρόντος άρθρου.

ε) Πλοϊον προσηραγμένον όφείλει να φέρη τόν φανόν ή τούς φανούς τούς καθοριζομένους εις τās παραγράφους (α) ή (β), καθώς και τούς δύο έρυθρούς φανούς τούς καθοριζομένους εις τó άρθρον 4 (α). Κατά τήν ήμέραν δέον να φέρη εις τó πλέον καταφανές μέρος τρεις μελάινας σφαιρας, εκάστης διαμέτρου ούχι μικρότερας τών 0,61 μέτρων (2 ποδών), τοποθετημένας εις κατακόρυφον γραμμήν τήν μίαν ύπερθεν τής άλλης και άπεχούσας μεταξύ των ούχι ολιγώτερον τών 1,83 μέτρων (6 ποδών).

στ) Ύδροπλάνον προσθαλασσωμένον, μήκους μικρότερου τών 45,75 μέτρων (150 ποδών) όταν είναι ήγκυροβολημένον, όφείλει να φέρη, εις τó πλέον καταφανές μέρος, ένα λευκόν φανόν, ορατόν καθ' όλον τόν όρίζοντα εξ απόστασεως τουλάχιστον 2 μιλίων.

ζ) Ύδροπλάνον προσθαλασσωμένον, μήκους 45,75 μέτρων (150 ποδών) και άνω, όταν είναι ήγκυροβολημένον όφείλει να φέρη εις τó πλέον καταφανές μέρος ένα λευκόν φανόν εις τó εμπρόσθιον και ένα εις τó όπίσθιον μέρος αυτού αμφότεροι δε οί φανοί δέον να είναι ορατοί καθ' όλον τόν όρίζοντα εξ απόστασεως τουλάχιστον 3 μιλίων. Επί πλέον, εάν τó ύδροπλάνον έχη ανάπτυγμα μεγαλύτερον τών 45,75 μέτρων (150 ποδών) δέον να φέρη ένα λευκόν φανόν εις εκάστην πλευράν, ένα δεικνύεται τó μέγιστον τού ανάπτυγματος. Αμφότεροι οί φανοί δέον να είναι ορατοί, κατά τó πρακτικώς δυνατόν, καθ' όλον τόν όρίζοντα και εξ απόστασεως 1 μιλίου τουλάχιστον.

η) Ύδροπλάνον ύπερ έχει προσαράξει, όφείλει να φέρη ένα φανόν ήγκυροβολίας, ή τούς φανούς τούς καθοριζομένους εις τās παραγράφους (στ) και (ζ) και επί πλέον τούτων δύναται να φέρη δύο έρυθρούς φανούς, τοποθετημένους επί τής αυτής κατακόρυφου και απέχοντας μεταξύ των τουλάχιστον 0,91 μέτρα (3 πόδας), εις ταιαύτην δε θέσιν ώστε να είναι ορατοί καθ' όλον τόν όρίζοντα.

Άρθρον 12.

Πάν πλοϊον ή ύδροπλάνον προσθαλασσωμένον, εάν είναι ανάγκη να επισύρη τήν προσυχήν, δύναται να δεικνύη, εκτός τών δια τού παρόντος Κανονισμού καθοριζομένων φανών, έν αναλάμπον φώς, ή να χρησιμοποιή εκρηκτικόν ή άλλο κατάλληλον ήχητικόν σήμα, τó όποϊον να μη δύναται να εκληφθῆ ως οϊονδήποτε έτερον εκ τών σημάτων τών καθοριζομένων ύπό τού παρόντος Κανονισμού άλλαχού.

Άρθρον 13.

α) Ουδεμία τών διατάξεων τού παρόντος Κανονισμού έμποδίζει τήν εφαρμογήν οϊονδήποτε ειδικών διατάξεων, εκδιδόμενων παρὰ τής Κυβερνήσεως οϊονδήποτε Κράτους, άφρωσών προσθέτους τοποθετικούς φανούς ή φανούς σημανσεως δια πολεμικά πλοία, δια πλοία πλέοντα έν νηρομπτῆ, δια άλιευτικά πλοία εκτελούντα άλιείαν ως άλιευτικά στολίσκας, ή δια ύδροπλάνα προσθαλασσωμένα.

β) Οσάκις ή ένδιαφερομένη Κυβέρνησις θεωρήσῃ ότι έν πολεμικόν πλοϊον ή έτερον πλοϊον χρησιμοποιούμενον ύπό τών ένόπλων δυνάμεων, είτε προσθαλασσωμένον ύδροπλάνον ειδικής κατασκευής ή προορισμού, δέν δύναται να συμμορφωθῆ πλήρως πρὸς οϊονδήποτε εκ τών διατάξεων τού παρόντος Κανονισμού τών άφρωσών τόν αριθμόν, τήν θέσιν, τήν απόστασιν ή τó τάξον ορατότητας τών φανών ή τών σχημάτων, χωρίς να παρεμποδισθῶσι τά στρατιωτικά καθήκοντα τού πλοίου ή τού ύδροπλάνου, τότε τó πλοϊον ή τó ύδροπλάνον τούτο όφείλει να συμμορφούται πρὸς ταιαύτας άλλας διατάξεις άφρωσας τόν αριθμόν, τήν θέσιν, τήν απόστασιν ή τó τάξον ορατότητας τών φανών ή τών σχημάτων, ως ήθελεν ή Κυβέρνησις αυτού θεσπίσει, αναλόγως τής περιπτώσεως, ως τās μάλλον προσεγγιζούσας πρὸς τās διατάξεις τού παρόντος Κανονισμού, τās σχετικές με τó πλοϊον ή τó ύδροπλάνον τούτο.

Άρθρον 14.

Πλοϊον τó όποϊον θαλασσοπορεῖ δι' ιστίων, όταν συγχρόνως χρησιμοποιή δια τήν πρόωσίν του μηχανήν, όφείλει να φέρη κατά τήν ήμέραν εις τó πρωραϊόν μέρος και εις θέσιν λίαν καταφανή έν μέλαν κωνικόν σχῆμα με τήν κορυφήν πρὸς τά κάτω, έχον βάσιν διαμέτρου ούχι μικρότεραν τών 0,61 μέτρων (2 ποδών).

ΜΕΡΟΣ Γ

ΗΧΗΤΙΚΑ ΣΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΑΓΩΓΗ ΕΙΣ ΜΕΙΩΜΕΝΗΝ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ

Προεισαγωγικαί Διατάξεις

Η ύπαρξις πληροφοριών επιτευχθεισών δια τού ραντάρ δέν απαλλάσσει ούδέν πλοϊον τής ύποχρέσεως να συμμορφούται αυστηρώς πρὸς τόν Κανονισμόν και, ιδιαιτέρως, πρὸς τās ύποχρεώσεις τās περιλαμβανομένας, εις τά άρθρα 15 και 16.

Άρθρον 15.

α) Πάν μηχανοκίνητον πλοϊον 12,19 μέτρων (40 ποδών) και άνω, όφείλει να είναι έφωδιασμένον δια συρίκτρας έπαρκούς ήχητικής έντάσεως, λειτουργούσης δι' άτμού, ή δι' οϊονδήποτε έτέρου μέσου δυναμένου να άντικαταστήσῃ τόν άτμόν, τοποθετημένης δε κατά τοιούτον τρόπον ώστε να μη παρεμβάληται ούδέν εμπόδιον εις τόν παραγόμενον ήχον. Επίσης, όφείλει να είναι έφωδιασμένον δι' ήχητικου κέρατος όμίχλης, λειτουργούντος δια μηχανικου μέσου, καθώς και δια κώδωνος έπαρκούς ήχηρού.

Πάν ιστιοφόρον πλοϊον μήκους 12,19 μέτρων (40 ποδών) και άνω θα είναι έφωδιασμένον δι' όμοίου κέρατος όμίχλης και κώδωνος.

β) Τά θαλασσοπορούντα πλοία δέον να εκπέμπουν πάντα τά ύπό τού παρόντος άρθρου καθοριζόμενα σήματα ως εξής :

i) Τά μηχανοκίνητα πλοία δια τής συρίκτρας.

ii) Τά ιστιοφόρα δια τού ήχητικου κέρατος όμίχλης.

iii) Τά ρυμουλκούμενα πλοία δια τής συρίκτρας είτε δια τού ήχητικου κέρατος όμίχλης.

γ) Έν καιρῷ όμίχλης, άγλύος, χιόνος ή ραγδαίας βροχής, ή άλλων συνθηκών περιοριζουσών κατά παρόμοιον τρόπον τήν ορατότητα τóσον κατά τήν ήμέραν, όσον και κατά τήν νύκτα, τά ύπό τού παρόντος άρθρου καθοριζόμενα σήματα δέον να χρησιμοποιώνται ως ακόλουθως :

i) Μηχανοκίνητον πλοϊον, εύρισκόμενον έν κινήσει, όφείλει να εκπέμπῃ ένα μακρόν συριγμόν κατά διαλείμματα ούχι μεγαλύτερα τών δύο λεπτών.

ii) Μηχανοκίνητον πλοῖον-θαλασσοποροῦν, ἀλλὰ τὸ ὁποῖον εἶναι κρατημένον καὶ δὲν κινεῖται, ὀφείλει νὰ ἐκπέμψῃ κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 2 λεπτῶν, δύο μακροὺς συριγμοὺς χωριζομένους μεταξὺ τῶν διὰ διαλείμματος ἑνὸς περίπου δευτερολέπτου.

iii) Ἴστιοφόρον Θαλασσοποροῦν ὀφείλει νὰ ἐκπέμψῃ, κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλύτερα τοῦ ἑνὸς λεπτοῦ, ἕνα συριγμὸν ὅταν ἔχῃ τὸν ἄνεμον δεξιὰ, δύο διαδοχικοὺς συριγμοὺς ὅταν ἔχῃ τὸν ἄνεμον ἀριστερά καὶ τρεῖς διαδοχικοὺς συριγμοὺς ὅταν ἔχῃ τὸν ἄνεμον πρὸνυνηθεν τοῦ ἐγκαρσίου.

iv) Πλοῖον ἠγκυροβολημένον ὀφείλει νὰ κρούῃ τὸν κώδωνα αὐτοῦ ταχέως ἐπὶ πέντε περίπου δευτερολέπτα κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλύτερα τοῦ ἑνὸς λεπτοῦ. Εἰς πλοῖα μήκους μεγαλύτερα τῶν 106,75 μέτρων (350 ποδῶν) ὁ κώδων δέον νὰ ἠχητῆαι εἰς τὸ πρῶτον μέρος τοῦ πλοίου εἰς δὲ τὸ πρῶτον μέρος αὐτῶν κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλύτερα τοῦ ἑνὸς λεπτοῦ καὶ ἐπὶ 5 περίπου δευτερολέπτα δέον νὰ κρούεται κύμβαλον (GONG) ἢ ἕτερον ὄργανον τοῦ ὁποίου ὁ τόνος καὶ ὁ ἦχος νὰ μὴ δύνανται νὰ ἐκληφθῶσιν ὡς τοῦ κώδωνος. Πᾶν πλοῖον ἠγκυροβολημένον δύναται ἐπιπροσθέτως, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 12, νὰ ἐκπέμψῃ τρεῖς διαδοχικοὺς συριγμοὺς ὡς ἐξῆς: ἕνα βραχὺν, ἕνα μακρὸν καὶ ἕνα βραχὺν, ἕνα εἰδοποιῆ καταφθάνον πλοῖον περὶ τῆς θέσεώς του καὶ περὶ τοῦ ἐνδεχομένου συγκρούσεως.

v) Πλοῖον διενεργοῦν ρυμούλκῃσιν, πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς τὴν πόντησιν ἢ ἀνέλκυσιν ὑποβρυχίου καλωδίου ἢ σημαντήρου καὶ πλοῖον θαλασσοποροῦν καὶ μὴ δυνάμενον νὰ ἀπομακρυνθῆ τῆς πορείας ἑτέρου προσεγγίζοντος πλοίου διότι εἶναι ἀκυβέρνητον ἢ ἀνίκανον νὰ χειρισθῇ, ὡς ἀπαιτεῖται ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὀφείλει, ἀντὶ τῶν σημμάτων τῶν καθοριζομένων εἰς τὰ ἐδάφια (i), (ii) καὶ (iii), νὰ ἐκπέμψῃ κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλύτερα τοῦ 1 λεπτοῦ τρεῖς διαδοχικοὺς συριγμοὺς ὡς ἐξῆς: ἕνα μακρὸν συριγμὸν ἀκολουθούμενον ἀπὸ δύο βραχείας.

vi) Πλοῖον ρυμουλκούμενον ἢ ὅταν ρυμουλκοῦνται πλείονα τοῦ ἑνὸς πλοῖα, τὸ τελευταῖον μόνον πλοῖον τῶν ρυμουλκούμενων, ἐφ' ὅσον εἶναι ἐπηνδρωμένον ὀφείλει κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλύτερα τοῦ 1 λεπτοῦ νὰ ἐκπέμψῃ τέσσαρας διαδοχικοὺς συριγμοὺς ὡς ἐξῆς: ἕνα μακρὸν συριγμὸν ἀκολουθούμενον ἀπὸ τρεῖς βραχείας. Τὸ σῆμα τοῦτο, ἐφ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, δέον νὰ ἐκπέμψῃται εὐθὺς μετὰ τὴν ἐκπομπὴν τοῦ σήματος ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦντος πλοίου.

vii) Πλοῖον προσηραγμένον ὀφείλει νὰ ἐκπέμψῃ τὸ σῆμα διὰ τοῦ κώδωνος καὶ ἐὰν εἶναι ἀναγκαῖον, τὸ διὰ τοῦ κυμβάλου σῆμα, τὰ καθοριζόμενα εἰς τὸ ἐδάφιον (iv), ἐπιπροσθέτως δὲ θὰ κρούῃ τὸν κώδωνα κεχωρισμένως καὶ εὐδιακρίτως τρεῖς φορές ἀμέσως πρὸ καὶ μετὰ τὴν ταχέειαν ταύτην κρούσιν.

viii) Πλοῖον ἐκτελοῦν ἀλιεῖαν καὶ εὐρισκόμενον ἐν κινήσει ἢ ἐν ἀγκυροβολίᾳ, ὀφείλει νὰ ἐκπέμψῃ κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλύτερα τοῦ ἑνὸς λεπτοῦ τὸ εἰς τὸ ἐδάφιον (v) καθοριζόμενον σῆμα. Πλοῖον ἀλιεῖον διὰ συρομένων ὀρμιῶν καὶ εὐρισκόμενον ἐν κινήσει θὰ ἐκπέμψῃ τὰ σήματα τὰ καθοριζόμενα εἰς τὰ ἐδάφια (i), (ii) ἢ (iii), ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως.

ix) Πλοῖα μήκους μικροτέρου τῶν 12,19 μέτρων (40 ποδῶν), κωπήλατοι λέμβοι ἢ ὑδροπλάνα προσθαλασσωμένα δὲν ὑποχρεοῦνται νὰ ἐκπέμψωσι τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα σήματα. Ἐφ' ὅσον δὲν ἐκπέμψωσι ταῦτα, ὀφείλουσι νὰ ἐκπέμψωσιν ἕτερον ἠχητικὸν σῆμα ἐπαρκοῦς ἐντάσεως κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλύτερα τοῦ 1 λεπτοῦ.

x) Μηχανοκίνητος πλοηγὸς ὅταν εὐρίσκεται ἐν ὑψηρῆς δύνταται, ἐπὶ πλέον τῶν σημάτων τῶν καθοριζομένων εἰς τὰ ἐδάφια (i), (ii) καὶ (iv), νὰ ἐκπέμψῃ σῆμα ταυτότητος συνιστάμενον ἐκ τεσσάρων βραχείων συριγμῶν.

Ἄρθρον 16.

α) Πᾶν πλοῖον, ἢ ὑδροπλάνον διαδρομοῦν ἐπὶ τοῦ ὕδατος, εὐρισκόμενον ἐντὸς ὁμίχλης, ἀγλῦος, πιπτούσης χιόνος, ραχδαίας βροχῆς ἢ ὑπὸ οἰασδήποτε ἑτέρας συνθήκας

προκαλοῦσας παρόμοιον περιορισμὸν τῆς ὁρατότητος, ὀφείλει νὰ προχωρῇ μὲ περιορισμένην ταχύτητα, ἐκτιμωμένης μετὰ προσοχῆς τῆς ὑφισταμένης καταστάσεως ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας.

β) Μηχανοκίνητον πλοῖον, τὸ ὁποῖον ἀκούει ἐκ φαινομένης αὐτῷ διευθύνσεως πρῶραθεν τοῦ ἐγκαρσίου αὐτοῦ τὸ σῆμα ὁμίχλης ἄλλου πλοίου, τοῦ ὁποίου ἡ θέσις εἶναι ἀβεβαία, ὀφείλει, ἐφ' ὅσον τῷ ἐπιτρέπουσιν αἱ περιστάσεις ὑφ' ἃς εὐρίσκεται, νὰ κρατῇ τὰς μηχανὰς αὐτοῦ, ἐν συνεχείᾳ δὲ νὰ πλέῃ μετὰ προσοχῆς μέχρις ὅτου παρέλθῃ ὁ κίνδυνος συγκρούσεως.

γ) Μηχανοκίνητον πλοῖον, τὸ ὁποῖον διαπιστώνει τὴν παρουσίαν ἑτέρου πλοίου πρῶραθεν τοῦ ἐγκαρσίου αὐτοῦ πρὶν ἀκροασθῆ τὸ σῆμα ὁμίχλης αὐτοῦ ἢ πρὶν νὰ ἔχῃ ὀπτικήν ἀντίληψιν αὐτοῦ, δύναται νὰ λάβῃ ἐγκαιρὰ καὶ οὐσιώδη μέτρα ὅπως ἀποφύγῃ νὰ εὐρεθῇ εἰς λίαν πλησίον θέσιν, ἐὰν ὁμως τοῦτο δὲν δύναται νὰ ἀποφευχθῇ, δέον ὅπως ἐφ' ὅσον αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιτρέπουσιν, νὰ κρατήσῃ τὰς μηχανὰς του εἰς κατάλληλον χρόνον πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως, ἐν συνεχείᾳ δὲ νὰ πλέῃ μετὰ προσοχῆς μέχρις ὅτου παρέλθῃ ὁ κίνδυνος.

ΜΕΡΟΣ Δ.

ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΛΕΥΣΕΩΣ

Προεισαγωγή

1. Κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν καὶ ἐρμηνείαν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, πᾶς χειρισμὸς ἀποφασίζόμενος δέον νὰ ἐκτελεσθῇ κατὰ τρόπον σαφῆ καὶ ἐκδηλον, ἀρκετὰ ἐγκαίρως καὶ συμφώνως πρὸς τὰς ὑπαγορεύσεις τῆς καλῆς ναυτικῆς τέχνης.

2. Ὁ κίνδυνος συγκρούσεως, ἐφ' ὅσον αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιτρέπουσιν, δύναται νὰ διαπιστωθῇ διὰ προσεκτικῆς παρατηρήσεως τῆς διοπτρεύσεως πυξίδος τοῦ προσεγγίζοντος πλοίου. Ἐὰν ἡ διοπτρεύσις αὕτη δὲν μεταβάλλεται αἰσθητῶς, δέον νὰ θεωρῆται ὅτι ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως.

3. Οἱ ναυτιλλόμενοι δέον νὰ ἔχουν ὑπ' ὄψιν ὅτι ὑδροπλάνα κατὰ τὴν προσθαλάσσωσιν ἢ ἀποθαλάσσωσιν ἢ ὅταν ἐκτελοῦν χειρισμοὺς ὑπὸ δυσμενεῖς καιρικὰς συνθήκας, ἐνδέχεται νὰ εὐρεθῶσιν ἐν ἀδυναμίᾳ νὰ μεταβάλωσι κατὰ τὴν τελευταίαν στιγμὴν τὸν χειρισμὸν τὸν ὁποῖον προτίθενται νὰ ἐκτελέσωσιν.

4. Τὰ ἄρθρα 17 μέχρι 24 ἐφαρμόζονται μόνον εἰς πλοῖα ἐν ὄψει ἀλλήλων.

Ἄρθρον 17.

α) Ὅσακις δύο ἱστιοφόρα πλησιάζουν ἀλλήλα, ὥστε νὰ ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, τὸ ἐν ἐξ αὐτῶν ὀφείλει νὰ ἀπομακρύνεται τῆς πορείας τοῦ ἑτέρου ὡς ἀκολουθῶς:

(i) Ὅταν ἑκάτερον ἔχει τὸν ἄνεμον ἐκ διαφόρου πλευρᾶς, τὸ πλοῖον τὸ ὁποῖον ἔχει τὸν ἄνεμον ἐκ τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς θὰ ἀπομακρύνεται τῆς πορείας τοῦ ἑτέρου.

(ii) Ὅταν ἀμφότερα ἔχουν τὸν ἄνεμον ἐκ τῆς αὐτῆς πλευρᾶς, τὸ προσήνεμον (σοφράνο) ὀφείλει νὰ ἀπομακρύνεται τοῦ ὑπηνέμου (σταβέντο).

β) Διὰ τοὺς σκοποὺς τοῦ παρόντος ἄρθρου ἢ προσήνεμος πλευρὰ θὰ θεωρῆται ὅτι εἶναι ἡ ἀντίθετος πλευρὰ πρὸς ἐκείνην πρὸς τὴν ὁποίαν φέρεται τὸ κύριον ἱστίον, ἢ, εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίου μὲ τετραγωνικὰ ἱστία, ἢ ἀντίθετος πλευρὰ πρὸς ἐκείνην πρὸς τὴν ὁποίαν φέρεται τὸ μεγαλύτερον τριγωνικὸν ἱστίον.

Ἄρθρον 18.

α) Ὅταν δύο μηχανοκίνητα πλοῖα συναντῶνται μὲ πορείας ἀντιθέτους ἢ σχεδόν ἀντιθέτους, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ὑπάρχῃ κίνδυνος συγκρούσεως, ἑκάτερον τούτων ὀφείλει νὰ ἀλλάξῃ τὴν πορείαν του πρὸς τὰ δεξιὰ εἰς τρόπον ὥστε τὸ ἐν νὰ διέλθῃ ἐκ τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς τοῦ ἑτέρου. Τὸ παρὸν ἄρθρον ἐφαρμόζεται εἰς τὰς περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας τὰ πλοῖα πλέουσι μὲ πορείας ἀντιθέτους ἢ σχεδόν ἀντιθέτους, κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ὑφίσταται ὁ κίνδυνος τῆς συγκρούσεως, καὶ δὲν ἐφαρμόζεται εἰς τὴν περίπτωσιν κατὰ τὴν ὁποίαν δύο πλοῖα πλέοντα ἀντιθέτως δύναται, συνεχίζοντα τὴν πορείαν

των, να αντιπαρέλθωσιν άνευ κινδύνου συγκρούσεως. Αι μόναι περιπτώσεις εις τας οποίας τὸ παρὸν ἄρθρον ἔχει ἐφαρμογήν εἶναι ἐκεῖναι καθ' ἃς ἑκάτερον τῶν πλοίων ἐπέχει πρὸς τὴν πρῶραν ἢ σχεδὸν πρὸς τὴν πρῶραν τοῦ ἑτέρου. Ἐν ἄλλαις λέξεσι, εις τὰς περιπτώσεις κατὰ τὰς οποίας τὴν μὲν ἡμέραν ἑκάτερον τῶν πλοίων βλέπει τοὺς ἰστούς τοῦ ἑτέρου συμπύπτοντας ἐπὶ τῆς αὐτῆς ἢ σχεδὸν ἐπὶ τῆς αὐτῆς γραμμῆς με τοὺς ἰδικούς του ἰστούς, τὴν δὲ νύκτα εις τὰς περιπτώσεις κατὰ τὰς οποίας ἑκάτερον τῶν πλοίων εὐρίσκεται εις θέσιν τοιαύτην ὥστε νὰ βλέπῃ ἀμφοτέρους τοὺς πλευρικούς φανούς τοῦ ἑτέρου. Τὸ παρὸν ἄρθρον δὲν ἐφαρμόζεται κατὰ τὴν ἡμέραν μὲν εις τὰς περιπτώσεις κατὰ τὰς οποίας πλοῖον τι βλέπει πρὸς πρῶραν του ἄλλο πλοῖον τὸ ὁποῖον διασταυρώνει τὴν πορείαν του, κατὰ τὴν νύκτα δὲ, εις τὰς περιπτώσεις κατὰ τὰς οποίας ὁ ἐρυθρὸς φανὸς τοῦ ἑνὸς πλοίου ἀντικρύζει τὸν ἐρυθρὸν φανὸν τοῦ ἑτέρου, ἢ ὅταν ὁ πράσινος φανὸς τοῦ ἑνὸς πλοίου ἀντικρύζῃ τὸν πράσινον φανὸν τοῦ ἄλλου, ἢ ὅταν πλοῖον τι βλέπῃ κατ' εὐθείαν πρὸς πρῶραν τὸν ἐρυθρὸν φανὸν τοῦ ἄλλου χωρὶς νὰ βλέπῃ καὶ τὸν πράσινον, ἢ ὅταν πλοῖον τι βλέπῃ κατ' εὐθείαν πρὸς πρῶραν πράσινον φανὸν χωρὶς νὰ βλέπῃ ἐρυθρὸν, τέλος δὲ τὸ παρὸν ἄρθρον δὲν ἐφαρμόζεται ὅταν οἱ δύο πλευρικοὶ φανοὶ φαίνονται πρὸς οἰανδήποτε ἄλλην διεύθυνσιν τοῦ πλοίου ἐκτὸς τῆς πρῶρας.

β) Διὰ τοὺς σκοποὺς τοῦ παρόντος ἄρθρου καὶ τῶν ἄρθρων 19 μέχρι 29 συμπεριλαμβανομένων, ἐξαιρέσει τοῦ ἄρθρου 20 (γ) καὶ τοῦ ἄρθρου 28, τὸ προσθαλασσωμένον ὑδροπλάνον δέον νὰ θεωρῆται ὡς πλοῖον καὶ ὁ ὅρος «μηχανοκίνητον πλοῖον» δέον νὰ ἐρμηνεύεται ἀναλόγως.

Ἄρθρον 19.

Ἐξαιρέσει δύο μηχανοκίνητα πλοῖα διασταυρώνουσι τὰς πορείας των, κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ὑπάρχῃ κίνδυνος συγκρούσεως, τὸ πλοῖον τὸ ὁποῖον βλέπει τὸ ἕτερον πρὸς τὴν δεξιάν του πλευρὰν ὀφείλει νὰ ἀπομακρύνεται τῆς πορείας τοῦ ἑτέρου.

Ἄρθρον 20.

α) Ἐξαιρέσει δύο μηχανοκίνητα πλοῖα καὶ ἰστιοφόρον πλέουσι με πορείας τοιαύτας ὥστε νὰ ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, ἐξαιρέσει τῶν περιπτώσεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τῶν ἄρθρων 24 καὶ 26, τὸ μηχανοκίνητον πλοῖον ὀφείλει νὰ ἀπομακρύνεται τῆς πορείας τοῦ ἰστιοφόρου.

β) Τὸ παρὸν ἄρθρον δὲν δίδει τὸ δικαίωμα εις ἰστιοφόρον πλοῖον νὰ ἐμποδίσῃ ἐντὸς στενοῦ διαύλου τὴν ἀσφαλῆ διόδον μηχανοκινήτου πλοίου τὸ ὁποῖον δὲν δύναται νὰ πλεύσῃ παρὰ μόνον ἐντὸς τοῦ διαύλου τούτου.

γ) Ὑδροπλάνον προσθαλασσωμένον ὀφείλει νὰ τηρῆται γενικῶς ἀρκετὰ μακρὰν τῶν πλοίων καὶ νὰ ἀποφεύγῃ νὰ ἐμποδίσῃ τὸν πλοῦν των. Εἰς περιπτώσεις ὅμως κατὰ τὰς οποίας ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, τὸ ὑδροπλάνον θὰ συμμορφῶται πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Ἄρθρον 21.

Ἐξαιρέσει, συμφώνως πρὸς τὸν παρόντα Κανονισμόν, τὸ ἕν ἐκ τῶν δύο πλοίων πρέπει νὰ ἀπομακρύνεται ἐκ τῆς πορείας τοῦ ἑτέρου, τὸ ἕτερον τοῦτο πλοῖον ὀφείλει νὰ διατηρῆ τὴν πορείαν καὶ τὴν ταχύτητά του. Ὅταν, δι' οἰανδήποτε αἰτίαν, τὸ τελευταῖον τοῦτο πλοῖον εὐρεθῆ τόσον ἐγγύς τοῦ ἄλλου, ὡς ὥστε ἢ συγκρούσῃ νὰ μὴ δύναται νὰ ἀποφευχθῇ ἐκ μόνου τοῦ χειρισμοῦ τοῦ πλοίου τοῦ ὑποχρεομένου νὰ ἀπομακρυνθῇ τῆς πορείας τοῦ ἄλλου, τότε ὀφείλει καὶ τοῦτο νὰ χειρίσῃ κατὰ τὸν καλλίτερον δυνατὸν τρόπον εἰς τὸ νὰ ἀποτραπῇ ἢ συγκρούσῃ (Βλέπε ἄρθρα 27 καὶ 29).

Ἄρθρον 22.

Πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον ὑποχρεῖται ἐκ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ νὰ ἀπομακρύνεται τῆς πορείας ἑτέρου πλοίου, ὀφείλει ὅσον εἶναι δυνατὸν ταχέως νὰ χειρίσῃ ἀσφαιστικῶς καὶ νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὴν ὑποχρέωσιν ταύτην καὶ νὰ ἀποφεύγῃ, ἐὰν αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιτρέπουσι, νὰ διασταυρῶσιν τὴν πορείαν του πρὸς πρῶραν τοῦ ἑτέρου πλοίου.

Ἄρθρον 23.

Πᾶν μηχανοκίνητον πλοῖον τὸ ὁποῖον ὑποχρεῖται ἐκ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ νὰ ἀπομακρύνεται τῆς πορείας

ἑτέρου, ὀφείλει, ὅταν πλησιάσῃ πρὸς τοῦτο καὶ ἐφ' ὅσον παραστῆ ἀνάγκη, νὰ ἐλαττώσῃ τὴν ταχύτητά του ἢ νὰ κρατήσῃ καὶ νὰ ἀναποδίσῃ.

Ἄρθρον 24.

α) Ἀνεξαρτήτως τῶν διατάξεων τῶν περιεχομένων εἰς τὸν παρόντα Κανονισμόν, πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον καταφθάνει ἕτερον, ὀφείλει νὰ ἀπομακρύνεται τῆς πορείας τοῦ καταφθανομένου.

β) Πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον πλησιάζει ἕτερον ἐκ διευθύνσεως ἄνω τῶν 22.1]2 μοιρῶν (2 ρόμβων) πρὸ μνηθῆν τοῦ ἐγκαρσίου τοῦ τελευταίου τούτου, δηλαδή πᾶν πλοῖον εὐρισκόμενον εἰς τοιαύτην θέσιν σχετικῶς μετὰ τὸ πλοῖον τὸ ὁποῖον καταφθάνει, ὥστε κατὰ τὴν νύκτα νὰ μὴ δύναται νὰ διακρίνῃ οὐδένα ἐκ τῶν πλευρικών φανῶν τοῦ πλοίου, δέον νὰ θεωρηθῆται ὡς τὸ καταφθάνον πλοῖον, οὐδεμία δὲ μεταγενεστέρα μεταβολὴ τῆς μεταξὺ τῶν δύο πλοίων διοπτρεύσεως δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ὥστε τὸ καταφθάνον πλοῖον νὰ θεωρηθῆ, κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὡς πλοῖον διασταυρῶνον τὴν πορείαν τοῦ ἄλλου καὶ νὰ ἀπαλλάξῃ τοῦτο τῆς ὑποχρέωσως νὰ ἀπομακρυνθῇ τῆς πορείας τοῦ καταφθανομένου πλοίου μέχρις ὅτου ἀντιπαρέλθῃ τελείως τούτου.

γ) Ἐὰν τὸ καταφθάνον πλοῖον δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ διαπιστώσῃ μετὰ βεβαιότητος κατὰ πόσον εὐρίσκεται πρῶραθεν ἢ πρὸ μνηθῆν τῆς διευθύνσεως ταύτης σχετικῶς πρὸς τὸ ἄλλο πλοῖον, ὀφείλει, ἐν ἀμφιβολίᾳ, νὰ θεωρήσῃ ἑαυτὸ ὅτι εἶναι καταφθάνον πλοῖον καὶ νὰ ἀπομακρυνθῇ τῆς πορείας τοῦ ἄλλου.

Ἄρθρον 25.

α) Εἰς στενοὺς διαύλους πᾶν μηχανοκίνητον πλοῖον τὸ ὁποῖον πλέει κατὰ μῆκος τοῦ διαύλου ὀφείλει, ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι ἀσφαλὲς καὶ ἐφικτόν, νὰ τηρῆται πρὸς τὴν πλευρὰν τοῦ διαύλου ἢ τοῦ διαπλευσίμου χώρου τοῦ στενοῦ, τὴν κειμένην πρὸς τὰ δεξιὰ του.

β) Ἐξαιρέσει δύο μηχανοκίνητα πλοῖα καὶ ἰστιοφόρον πλοῖον πλέουσι με πορείας τοιαύτας ὥστε νὰ ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, ἐξαιρέσει τῶν περιπτώσεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τῶν ἄρθρων 24 καὶ 26, τὸ μηχανοκίνητον πλοῖον ὀφείλει νὰ ἀπομακρύνεται τῆς πορείας τοῦ ἰστιοφόρου.

β) Ἐξαιρέσει δύο μηχανοκίνητα πλοῖα καὶ ἰστιοφόρον πλοῖον πλέουσι με πορείας τοιαύτας ὥστε νὰ ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, ἐξαιρέσει τῶν περιπτώσεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τῶν ἄρθρων 24 καὶ 26, τὸ μηχανοκίνητον πλοῖον ὀφείλει νὰ ἀπομακρύνεται τῆς πορείας τοῦ ἰστιοφόρου.

β) Ἐξαιρέσει δύο μηχανοκίνητα πλοῖα καὶ ἰστιοφόρον πλοῖον πλέουσι με πορείας τοιαύτας ὥστε νὰ ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, ἐξαιρέσει τῶν περιπτώσεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τῶν ἄρθρων 24 καὶ 26, τὸ μηχανοκίνητον πλοῖον ὀφείλει νὰ ἀπομακρύνεται τῆς πορείας τοῦ ἰστιοφόρου.

β) Ἐξαιρέσει δύο μηχανοκίνητα πλοῖα καὶ ἰστιοφόρον πλοῖον πλέουσι με πορείας τοιαύτας ὥστε νὰ ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, ἐξαιρέσει τῶν περιπτώσεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τῶν ἄρθρων 24 καὶ 26, τὸ μηχανοκίνητον πλοῖον ὀφείλει νὰ ἀπομακρύνεται τῆς πορείας τοῦ ἰστιοφόρου.

Ἄρθρον 26.

Πᾶν πλοῖον μὴ ἐκτελοῦν ἀλιεῖαν, ἐξαιρέσει τῶν πλοίων ἐκεῖνων εἰς τὰ ὁποῖα ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 4, ὀφείλει, ὅταν θαλασσοπορῇ, νὰ ἀπομακρύνεται τῆς πορείας παντὸς πλοίου ἐκτελοῦντος ἀλιεῖαν. Τὸ παρὸν ἄρθρον δὲν παρέχει τὸ δικαίωμα εἰς οἰονδήποτε πλοῖον ἐκτελοῦν ἀλιεῖαν νὰ ἐμποδίσῃ τὸν διαπλευσίμον χώρον ἑνὸς στενοῦ, τὸν χρησιμοποίησιμον καὶ παρ' ἄλλων πλοίων ἐκτὸς τῶν ἀλιευτικῶν.

Ἄρθρον 27.

Κατὰ τὴν ἐφαρμογήν καὶ ἐρμηνείαν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δέον νὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν ὅλοι οἱ κίνδυνοι τῆς ναυσιπλοίας καὶ τῶν συγκρούσεων, καθὼς καὶ αἱ οἰκιδήποτε εἰδικαὶ συνθήκαι, περιλαμβανομένων καὶ τῶν δυνατοτήτων χειρισμοῦ τοῦ περι οὐ πρόκειται σκάφους (πλοίου ἢ ὑδροπλάνου), αἱ ὁποῖαι ἤθελον ἐνδεχομένως καταστήσει ἀναγκαστικὰ τὴν μὴ πιστὴν ἐφαρμογήν τῶν διατάξεων ταύτων, προκειμένου νὰ ἀποτραπῇ ὁ ἄμεσος κίνδυνος.

ΜΕΡΟΣ Ε'

Ἡχητικά σήματα μεταξύ πλοίων εὐρισκομένων ἐν ὄψει ἀλλήλων.
"Ἀρθρον 28.

α) Ὅταν πλοῖα εὐρίσκωνται ἐν ὄψει ἀλλήλων, τὸ θαλασσοποροῦν μηχανοκίνητον πλοῖον, τὸ ὁποῖον ἀλλάσσει τὴν πορείαν του, κατὰ δικαίωμα ἢ καθήκον ἀπορρέον ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὀφείλει νὰ σημαίνει διὰ τῆς συρίκτρας τὴν ἀλλαγὴν τῆς πορείας του δι' ἐνὸς τῶν ἐξῆς σημάτων :

"Ἐνα βραχὺ συριγμὸν ἕνα σημάνη « ἀλλάσσω τὴν πορείαν μου πρὸς τὰ δεξιὰ ».

Δύο βραχεῖς συριγμοὺς ἕνα σημάνη « ἀλλάσσω τὴν πορείαν μου πρὸς τὰ ἀριστερά ».

Τρεῖς βραχεῖς συριγμοὺς ἕνα σημάνη « ἀνὰ μηχαναί μου ἀναποδίζουσι ».

β) Ὅσάκις μηχανοκίνητον πλοῖον τὸ ὁποῖον, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ὀφείλει νὰ διατηρήσῃ τὴν πορείαν καὶ ταχύτητά του, εὐρίσκεται ἐν ὄψει ἑτέρου πλοίου καὶ δὲν εἶναι βέβαιον ὅτι τὸ ἕτερον τοῦτο πλοῖον λαμβάνει τὰ ἀναγκαῖα μέτρα πρὸς ἀποφυγὴν τῆς συγκρούσεως, δύναται νὰ ἐκφράσῃ τὴν ἀμφιβολίαν του ταύτην ἐκπέμπων διὰ τῆς συρίκτρας του μίαν σειρὰν ἐξ ἀλληλοδιαδόχων πέντε τοῦλάχιστον βραχέων συριγμῶν. Ἡ ἐκπομπὴ τοῦ σήματος τούτου δὲν ἀπαλλάσσει τὸ πλοῖον τῶν ὑποχρεώσεων αὐτοῦ. αἵτινες ἀπορρέουσιν ἐκ τῶν ἄρθρων 27 καὶ 29 ἢ ἐξ οἰουδήποτε ἄλλου ἄρθρου, οὐδὲ τῆς ὑποχρεώσεώς του νὰ σημάνη οἰουδήποτε χειρισμὸν, ἐκτελούμενον συμφώνως πρὸς τὸν παρόντα Κανονισμόν ἐκπέμπον τὰ κατάλληλα ἠχητικά σήματα τὰ καθοριζόμενα ὑπὸ τοῦ παρόντος ἄρθρου.

γ) Οἰουδήποτε σῆμα διὰ τῆς συρίκτρας ἀναφερόμενον εἰς τὸ παρὸν ἄρθρον, δύναται ἐπὶ πλεόν νὰ σημαίνεται δι' ὀπτικοῦ σήματος συνισταμένου ἐξ ἐνὸς λευκοῦ φωτὸς ὀρατοῦ καθ' ὅσον τὸν ὀρίζοντα ἐξ ἀποστάσεως ὅ τοῦλάχιστον μιλίων καὶ κατασκευασμένου κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ λειτουργῇ συγχρόνως καὶ ἐν συνδυασμῷ μετὰ τοῦ μηχανισμοῦ λειτουργίας τῆς συρίκτρας καὶ νὰ παραμένῃ ἀνημμένον καὶ ὀρατὸν κατὰ τὴν αὐτὴν περίουδον λειτουργίας τοῦ ἠχητικοῦ σήματος.

δ) Οὐδεμία διάταξις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἐμποδίζει τὴν ἐφαρμογὴν εἰδικῶν διατάξεων ἐκδοθεισῶν ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως οἰασδήποτε χώρας καὶ ἀφορῶσων τὴν χρησιμοποίησιν συμπληρωματικῶν ἠχητικῶν σημάτων ἐκπεμπομένων διὰ τῆς συρίκτρας μεταξύ πολεμικῶν πλοίων ἢ πλοίων πλεόντων ἐν νηοπομπῇ.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ'

Διάφορα

"Ἀρθρον 29.

Οὐδεμία διάταξις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἀπαλλάσσει οἰουδήποτε πλοῖον ἢ τὸν πλοιοκτῆτην, τὸν πλοίαρχον ἢ τὸ πλήρωμα αὐτοῦ, τῶν συνεπειῶν οἰασδήποτε ἀμελείας ἀφορώσης τοὺς φανούς καὶ τὰ σήματα εἴτε τὴν τήρησιν καλῆς φυλακῆς ὀπτῆρων, εἴτε, τέλος ἀφορώσης τὴν λήψιν προφυλακτικῶν μέτρων ὑπαγορευομένων ὑπὸ τῆς κοινῆς ναυτικῆς ἐμπειρίας ἢ τῶν εἰδικῶν περιστάσεων εἰς τὰς ὁποίας εὐρίσκεται τὸ πλοῖον.

"Ἀρθρον 30.

Ἐπιφύλαξις ἀφορῶσα τὰς διατάξεις ναυσιπλοίας ἐντὸς λιμένων καὶ ὑδάτων τῆς ἐνδοχώρας.

Οὐδεμία διάταξις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἐμποδίζει τὴν ἐφαρμογὴν εἰδικῶν διατάξεων ἐκδοθεισῶν ὑπὸ τοπικῶν Ἀρχῶν σχετικῶς πρὸς τὴν ναυσιπλοίαν ἐντὸς λιμένων, ποταμῶν, λιμνῶν ἢ οἰωνδήποτε ὑδάτων τῆς ἐνδοχώρας, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ὑδατίνων περιοχῶν τῶν εἰδικῶς προοριζομένων δι' ὑδροπλάνα.

"Ἀρθρον 31.

Σήματα Κινδύνου

α) Ὅσάκις πλοῖον ἢ προσθαλασσωμένον ὑδροπλάνον εὐρίσκεται ἐν κινδύνῳ καὶ ζητεῖ βοήθειαν ἐξ ἄλλων πλοίων ἢ ἐκ τῆς ξηρᾶς, ὀφείλει νὰ χρησιμοποιῇ ἢ νὰ ἐπιδεικνύῃ τὰ κατωτέρω σήματα, εἴτε συγχρόνως εἴτε κεχωρισμένως, ὡς ἐξῆς :

i) Βολὰς πυροβόλου ἢ ἕτερα ἐκρηκτικὰ σήματα, βαλλομένης κατὰ διαλείμματα ἐνὸς περιπού πρώτου λεπτοῦ.

ii) Συνεχῆ ἤχον παραγόμενον δι' οἰουδήποτε ὄργανον τὸ ὁποῖον χρησιμοποιεῖται διὰ σήματα ομίχλης.

iii) Σκυταλίδας ἢ βολίδας ἐκτοξευούσας ἐρυθροὺς ἀστέρας καὶ βαλλομένης ἀνὰ μίαν κατὰ βραχέα χρονικὰ διαλείμματα.

iv) Σῆμα ἐκπεμπόμενον ραδιοηλεκτρογραφικῶς ἢ δι' οἰουδήποτε ἄλλου συστήματος σημάσεως, συνιστάμενον ἐκ τῆς ομάδος . . . — — — . . . τοῦ κώδικος Μόρς.

v) Σῆμα ἐκπεμπόμενον ραδιοτηλεφωνικῶς, συνιστάμενον ἐκ τῆς λέξεως «MAYDAY».

vi) Τὸ σῆμα κινδύνου N.C. τοῦ Διεθοῦς Κώδικος Σημάτων.

vii) Σῆμα μεγάλης ἀποστάσεως, ἀποτελούμενον ἀπὸ τετράγωνον σημαίαν ἔχουσαν ἄνωθεν ἢ κάτωθεν μίαν σφαιρὰν ἢ οἰουδήποτε ἄλλο ἀντικείμενον ὀμοιάζον μετὰ σφαιρὰν.

viii) Φλόγας ἐπὶ τοῦ πλοίου (ὡς εἰ παραγόμεναι ἐξ καιομένου βυτίου πίσσης, πετρελαίου κ.λ.π.).

ix) Σκυταλίδαν μετ' ἀλεξιπτώτου, παράγουσαν ἐρυθρὸν φῶς, ἢ πυρσὸν χειρὸς ἐρυθροῦ φωτός.

x) Σῆμα καπνοῦ ἀναπέμποντος ποσότητα καπνοῦ πυρτοκαλλογρόου.

xi) Βραδεῖαν καὶ κατ' ἐπανάληψιν ὕψωσιν καὶ χαμήλωσιν τῶν βραχιόνων ἐκτεταμένων ἐξ ἑκατέρως πλευρᾶς.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ : Τὰ ἐν κινδύνῳ πλοῖα δύναται νὰ χρησιμοποιοῦν τὸ ραδιοηλεκτρογραφικὸν σῆμα κινδύνου ἢ τὸ ραδιοτηλεφωνικὸν σῆμα κινδύνου, ἵνα ἐπιστήσωσι τὴν προσοχὴν εἰς τὰς κλήσεις καὶ τὰ σήματα κινδύνου. Τὸ ραδιοηλεκτρογραφικὸν σῆμα κινδύνου, τὸ ὁποῖον προορίζεται νὰ θέσῃ εἰς λειτουργίαν τὰς ραδιοηλεκτρογραφικὰς συσκευὰς αὐτομάτου λήψεως σημάτων κινδύνου τῶν πλοίων τῶν ἐφωδιασμένων διὰ τούτων, συνίσταται ἐκ μιᾶς σειρᾶς ἀπὸ δώδεκα μακρᾶς, ἐκπεμπόμενης ἐντὸς 1 λεπτοῦ, ἐκάστης μακρᾶς διαρκείας 4 δευτερολέπτων καὶ διαλείμματος μετὰξὺ δύο διαδοχικῶν μακρῶν διαρκείας 1 δευτερολέπτου. Τὸ ραδιοηλεκτροφωνικὸν σῆμα κινδύνου συνίσταται ἐκ δύο τόνων μεταδιδόμενων ἐναλλακτικῶς κατὰ περιόδους ἀπὸ 30 δευτερολέπτων μέχρις 1 λεπτοῦ.

β) Ἀπαγορεύεται ἢ χρῆσις οἰουδήποτε τῶν ἀνωτέρω σημάτων δι' ἄλλον σκοπὸν παρὰ μόνον πρὸς ἐνδειξιν ὅτι πλοῖον ἢ ὑδροπλάνον εὐρίσκεται ἐν κινδύνῳ. Ἐπίσης ἀπαγορεύεται ἢ χρησιμοποίησις οἰουδήποτε σήματος τοῦ ὁποῖου δύναται νὰ γίνῃ σύγχυσις μετ' ἐν ἐκ τῶν ἀνωτέρω σημάτων.