

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ 7 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1974

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
293

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 93

Περί κυρώσεως τῆς υπογραφείσης ἐν Λονδίῳ Συμβάσεως «περὶ Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσῳ, 1972».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Προτάσει τοῦ Ἡμετέρου Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν :

Ἄρθρον 1.

1. Κυροῦται ἡ εἰς τὴν Τελικὴν Πράξιν τῆς συνελθούσης ἐν Λονδίῳ ἀπὸ 4ης μέχρις 20ης Ὀκτωβρίου 1972, Διεθνoῦς Διασκέψεως πρὸς ἀναθεώρησιν τῶν Δ. Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ προσηρτημένη ὡς Προσάρτημα I, Σύμβασις περὶ τῶν Διεθνῶν «Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ», ὑπογραφεῖσα τὴν 20ὴν Ὀκτωβρίου 1972, μετὰ τῶν συνημμένων αὐτῇ Κανονισμῶν, Παραρτημάτων καὶ Ψηφισμάτων, ὧν τὸ κείμερον εἰς τὴν Ἀγγλικὴν καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν, εἶναι προσηρτημένα τῷ παρόντι. Ἐν περιπτώσει συγκρούσεως μεταξὺ τῶν δύο κειμένων ὑπερισχέει τὸ Ἀγγλικόν.

2. Ἡ ἐναρξίς ἰσχύος τῆς κυρουμένης Συμβάσεως καὶ τῶν συνημμένων αὐτῇ Δ. Κανονισμῶν ὁρισθῆσεται διὰ Π. Διατάγματος.

Ἄρθρον 2.

Οἱ προσηρτημένοι τῇ, διὰ τοῦ παρόντος, κυρουμένη Συμβάσει Δ. Κανονισμοὶ δέον, ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις τοῦ περὶ «Ἐφαρμογῆς» Κανόνος 1, Μέρους Α' τούτων, νὰ τηρῶνται ὑποχρεωτικῶς :

α) Ὑπὸ μὲν τῶν, ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν, πλοίων ὅπου-δήποτε τῆς ὑδρογείου πλέουσι,

β) Ὑπὸ δὲ τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας Χωρῶν μετεχουσῶν τῆς Συμβάσεως τοιούτων, ὡσάκις πλέουσιν ἐντὸς τῶν Ἑλληνικῶν χωρικῶν ὑδάτων.

Ἄρθρον 3.

Ἀπαγορεύεται, ἀπὸ τῆς ἰσχύος τῆς κυρουμένης Συμβάσεως, ὁ ἀπόπλους ἐξ ἐλληνικῶν λιμένων τῶν εἰς τὰς διατάξεις αὐτῆς ὑπαγομένων πλοίων, ὑπὸ Ἑλληνικὴν ἢ ξένας σημαίας σημαίας, Χωρῶν μετεχουσῶν τῆς Συμβάσεως, ἐφ' ὅσον δὲν πληροῦν τοὺς δι' αὐτῆς καὶ τῶν συνημμένων αὐτῇ Κανονισμῶν καὶ Παραρτημάτων θεσπιζομένους ὅρους.

Ἄρθρον 4.

Ἀρμόδιαι Ἀρχαὶ διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Ν.Δ. εἶναι ἐν μὲν τῇ ἡμεδαπῇ ἡ Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων

(ΕΕΠ) καὶ αἱ Λιμενικαὶ Ἀρχαί, ἐν δὲ τῇ ἀλλοδαπῇ, προκειμένου περὶ πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν, Ἀξιωματικοὶ Λ.Σ., ἀσκοῦντες διοικητικὰ καθήκοντα ναυτιλίας καὶ ἐλλείψει τούτων αἱ Ἑλληνικαὶ Προξενικαὶ Ἀρχαί.

Ἄρθρον 5.

1. Αἱ παραβάσεις τῶν διατάξεων τῆς διὰ τοῦ παρόντος Ν.Δ. κυρουμένης Συμβάσεως, ὡς καὶ τῶν κατ' ἐξουσιοδότησιν τοῦ παρόντος ἐκδιδόμενων Π. Διαταγμάτων καὶ Κανονισμῶν, τιμωροῦνται ἀνεξαρτήτως πάσης ἄλλης ποινικῆς ἢ πειθαρχικῆς διώξεως—διὰ προστίμου ὀριζομένου διὰ Π. Διατάγματος καὶ δυναμένου νὰ ἀυξηθῇ μέχρι τοῦ διπλασίου, ἐν περιπτώσει ὑποτροπῆς.

2. Τὸ πρόστιμον ἐπιβάλλεται δι' ἡτιολογημένης ἀποφάσεως ὑπὸ τῶν, περὶ ὧν τὸ ἄρθρον 3, Ἀρχῶν. Κατὰ τῆς ἐπιβαλλούσης τὸ πρόστιμον ἀποφάσεως καὶ ἐντὸς τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς κοινοποιήσεώς της ἐπιτρέπεται προσφυγὴ ἐνώπιον τοῦ Ὑπουργοῦ Ε.Ν.

3. Ἡ προσφυγὴ τῶν ἐνδιαφερομένων εἰς τὸν Ὑπουργὸν Ε.Ν., δὲν ἔχει ἀνασταλτικὴν ἰσχύν, ὡς πρὸς τὴν καταβολὴν τοῦ προστίμου, τὸ ὅποιον δυνατόν νὰ καταστῇ ἐπιτρεπτόν, ἐν ὧν ἢ ἐν μέρει, κατὰ τὰ ὁρισθησόμενα ἐν τῇ ἐκδοθησόμενῃ ἐπὶ τῆς ἐφέσεως ἀποφάσει.

4. Δύναται, διὰ τῆς ἐπιβαλλούσης τὸ πρόστιμον ἀποφάσεως καὶ ἀπὸ τῆς κοινοποιήσεως αὐτῆς εἰς τὸν πλοίαρχον ἢ τὸν πλοιοκτήτην, ν' ἀπαγορευθῇ ὁ ἀπόπλους τοῦ πλοίου μέχρι πληρωμῆς τοῦ προστίμου ἢ καταθέσεως εἰς τὴν ἐκδοῦσαν τὴν ἀπόφασιν αὐτὴν Ἀρχὴν ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς ἀνεγνωρισμένης Τραπεζῆς δι' ἴσον ποσόν.

Ἄρθρον 6.

1. Οἱ Ἕλληνες Πλοίαρχοι ἐμπορικῶν πλοίων ὑποχρεοῦνται ὅπως παρέχουν τὴν συνδρομὴν τῶν διὰ τὴν εὐρυθμὴν λειτουργίαν τοῦ, παρὰ τῷ Ἀρχηγίῳ Λιμενικοῦ Σώματος, συστήματος ἀναφορᾶς ἐντοπισμοῦ θέσεως πλοίων, ἐφ' ὅσον κινοῦνται εἰς τὸν καλυπτόμενον ὑπὸ τοῦ συστήματος χῶρον.

2. Διὰ Π.Δ. καθορίζονται αἱ, κατὰ τ' ἀνωτέρω, υποχρεώσεις τῶν Ἑλλήνων Πλοίαρχων, ἀναλόγως τῆς κατηγορίας τῶν πλοίων τῶν καὶ τῶν ὑπ' αὐτῶν ἐκτελουμένων πλόων, ὁ τρόπος συντάξεως καὶ ἀποστολῆς τῶν ἀπαιτούμενων ἀναφορῶν, αἱ παρεχόμεναι ἀτέλειαι ὡς καὶ πᾶσα ἑτέρα ἀναγκαία λεπτομέρεια.

Ἄρθρον 7.

Διὰ Π.Δ. ἐπιτρέπεται ὅπως :

α) Γίνονται ἀποδεκταὶ συμπληρώσεις καὶ τροποποιήσεις τῆς κυρουμένης Συμβάσεως καὶ τῶν προσηρτημένων αὐτῇ Κανονισμῶν, προβλεπόμεναι ὑπὸ τοῦ ἁρθροῦ VI αὐτῆς.

β) Ἐξουσιοδοτοῦνται διεθνoῦς κύρους ἑλληνικοὶ ἢ ξένοι Νηογνώμονες ἢ Ὁργανισμοὶ διὰ τὴν διενέργειαν ἐπιθεωρή-

σεων πλοίων υπό ελληνικήν σημαίαν πρὸς πιστοποίησιν τῆς συμμορφώσεώς των πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν συνημμένων τῇ κυρουμένη Συμβάσει Κανονισμῶν καὶ Παραρτημάτων.

γ) Ἐγκρίνονται καὶ τίθενται ἐν ἰσχύϊ Κανονισμοὶ ἀναφερόμενοι εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν διὰ τοῦ παρόντος Ν.Δ. κυρουμένων κειμένων καὶ γίνονται ἀποδεκτὰ ἐγκεκριμένα ὑπὸ τοῦ IMCO συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας.

δ) Καθορίζονται αἱ περιπτώσεις ἀπαγορεύσεως ἀπόπλου ὑπὸ ελληνικήν ἢ ξένην σημαίαν πλοίων διὰ παραβάσεις ἢ μὴ συμμόρφωσιν πρὸς τὰς διατάξεις τῶν κυρουμένων κειμένων καὶ τῶν, κατ' ἐξουσιοδότησιν τοῦ παρόντος Ν.Δ., ἐκδιδόμενων Κανονισμῶν.

ε) Ἐπεκτείνεται, ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει, ἡ ἐφαρμογὴ τῶν κυρουμένων κειμένων καὶ τῶν, κατ' ἐξουσιοδότησιν τοῦ παρόντος Ν.Δ., ἐκδιδόμενων Κανονισμῶν ἐπὶ πάσης κατηγορίας καταπλεόντων εἰς ἐλληνικοὺς λιμένας πλοίων ὑπὸ σημαίαν Κρατῶν μὴ κυρωσάντων ἢ μὴ πρεσχωρησάντων εἰς τὴν κυρουμένην Σύμβασιν.

στ) Ἀναστέλλεται, ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει, ἡ ἐφαρμογὴ τῶν κυρουμένων κειμένων ἐν περιπτώσει πολέμου.

ζ) Ρυθμίζεται πᾶσα ἐτέρα λεπτομέρεια ἀναγκαία διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν κυρουμένων κειμένων καὶ τοῦ παρόντος Ν.Δ.

Ἄρθρον 8.

1. Ἀπὸ τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς διὰ τοῦ παρόντος κυρουμένης Συμβάσεως καταργεῖται ὁ Ν. 5849/1933 περὶ «Κυρώσεως ἢ θέσεως ἐν ἰσχύϊ Δ. Κανονισμῶν «περὶ ἀποφυγῆς συγκρούσεως τῶν πλοίων».

2. Ἀπαντὰ τὰ ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Ν.Δ. προβλεπόμενα Π. Διατάγματα ἐκδίδονται τῇ προτάσει τοῦ ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργοῦ.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 4 Ὀκτωβρίου 1974

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΦΑΙΔΩΝ ΓΚΙΖΙΚΗΣ

ΣΤΡΑΤΗΓΟΣ

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

Ο ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΓΕΩΡΓ. ΡΑΛΛΗΣ, ΕΤΑΙΓ. ΑΒΕΡΩΦ - ΤΟΣΙΤΣΑΣ, ΧΡΙΣΤΟΦ. ΣΤΡΑΤΟΣ, ΚΩΝΣΤ. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, ΣΟΛΩΝ ΓΚΙΚΑΣ, ΚΩΝΣΤ. ΤΣΑΤΣΟΣ, ΝΙΚΟΛ. ΛΟΥΤΡΟΣ, ΙΩΑΝ. ΠΕΣΜΑΖΟΓΛΟΥ, ΔΗΜΗΤΡ. ΠΑΠΑΣΠΤΡΟΥ, ΧΑΡΑΛ. ΠΡΩΤΟΠΑΠΙΑΣ, ΑΘΑΝ. ΚΑΝΕΛΟΠΟΥΛΟΣ, ΚΩΝΣΤ. ΛΑΣΚΑΡΗΣ, ΑΝΔΡ. ΚΟΚΚΕΒΗΣ, ΓΕΩΡΓ. - ΑΛΕΞ. ΜΑΓΚΑΚΗΣ, ΓΕΩΡΓ. ΜΤΩΝΑΣ, ΙΩΑΝ. ΜΗΝΑΙΟΣ.

Ἐθεωρήθη καὶ ἐτέθη ἡ μεγάλη τοῦ Κράτους σφραγίς.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 4 Ὀκτωβρίου 1974

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΚΩΝΣΤ. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

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

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

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

Iraq	Pakistan
Lebanon	Switzerland
Libyan Arab Republic	

The Government of Hong Kong also sent an observer.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Committee I

Chairman : Captain G.W.R. GRAVES (Canada)
Vice-Chairmen: Captain F. PELERIN (France)
Mr. H. SAGARA (Japan)

Committee II

Chairman : Captain B.N. REPKIN (Union of Soviet Socialist Republics)
Vice-Chairmen: Lieutenant-Commander E. MITROPOULOS (Greece)
Captain M. W. PATEL (India)

Steering Committee

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

Credentials Committee

Chairman : Baron de GERLACHE DE GOMERY (Belgium)

Drafting Committee

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

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

— The International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960;

— A draft Agreement together with draft Regulations and Annexes which had been prepared in the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization and communicated to Governments prior to the opening of the Conference;

— Proposals and comments, including amendments to the documents mentioned above, submitted to the Conference by interested Governments and organizations.

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

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

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

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

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

— participation at the Assembly of the Organization with the right to vote by all Contracting Parties whenever amendments to the Regulations are under consideration (Resolution 1).

— Early deposit of instruments of ratification, approval, acceptance or accession (Regulation II).
the texts of which are appended to this Final Act as Attachments 2 and 3.

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

Resolutions shall be prepared in the Russian and Spanish languages and shall be deposited together with this Final Act.

14. The Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization shall send a certified copy of this Final Act, and, when they have been prepared, certified copies of the official translations of the Convention, the Regulations and Resolutions, to each of the Governments invited to send representatives to this Conference.

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

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

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

The Parties to the present Convention,

DESIRING to maintain a high level of safety at sea, MINDFUL of the need to revise and bring up to date the International Regulations for Preventing Collisions at Sea annexed to the Final Act of the International Conference on Safety of Life at Sea, 1960,

HAVING CONSIDERED those Regulations in the light of developments since they were approved, HAVE AGREED as follows :

Article I.

General Obligations

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

Article II.

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

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

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

a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;

b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as «the Organization») which shall inform the Governments of States that have signed or acceded to the present Convention of the deposit of each instrument and of the date of its deposit.

Article III.

Territorial Application

1. The United Nations in cases where they are the administering authority for a territory, or any Contracting Party responsible for the international relations of a territory, may at any time by notification

in writing to the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as «the Secretary-General») extend the application of this Convention to such a territory.

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

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

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

Article IV.

Entry into force

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

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

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

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

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

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

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

Article V.

Revision Conference

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

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

Article VI

Amendments to the Regulations.

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

2. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Contracting Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration

by the Assembly of the Organization. Any Contracting Party which is not a Member of the Organization shall be entitled to participate when the amendment is considered by the Assembly.

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

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

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

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

Article VII.

Denunciation

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

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

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

Article VIII.

Deposit and Registration

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

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

Article IX.

Languages

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

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

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

* Signatures omitted.

INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

PART A
GENERAL

RULE 1

Application

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

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

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

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

Whenever the Government concerned shall have determined that a vessel of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of any of these Rules with respect to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the dispositions and characteristics of sound-signalling appliances, without interfering with the special function of the vessel, such vessel shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect of that vessel.

RULE 2

Responsibility

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

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

RULE 3

General Definitions

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

a) The word «vessel» includes every description of water craft, including non-displacement craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.

b) The term «power-driven vessel» means any vessel propelled by machinery.

c) The term «sailing vessel» means any vessel under sail provided that propelling machinery, if fitted, is not being used.

d) The term «vessel engaged in fishing» means any vessel fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict manoeuvrability, but does not include a vessel fishing with trolling lines or other fishing apparatus which do not restrict manoeuvrability.

e) The word «seaplane» includes any aircraft designed to manoeuvre on the water.

f) The term «vessel not under command» means a vessel which through some exceptional circumstance is unable to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.

g) The term «vessel restricted in her ability to manoeuvre» means a vessel which from the nature of her work is restricted in her ability to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.

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

(i) a vessel engaged in laying, servicing or picking up a navigation mark, submarine cable or pipeline;

(ii) a vessel engaged in dredging, surveying or underwater operations;

(iii) a vessel engaged in replenishment or transferring persons, provisions or cargo while underway;

(iv) a vessel engaged in the launching or recovery of aircraft;

(v) a vessel engaged in minesweeping operations;

(vi) a vessel engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course.

h) The term «vessel constrained by her draught» means a power-driven vessel which because of her draught in relation to the available depth of water is severely restricted in her ability to deviate from the course she is following.

i) The word «underway» means that a vessel is not at anchor, or made fast to the shore, or aground.

j) The words «length» and «breadth» of a vessel mean her length overall and greatest breadth.

k) Vessels shall be deemed to be in sight of one another only when one can be observed visually from the other.

l) The term «restricted visibility» means any condition in which visibility is restricted by fog, mist, falling snow, heavy rainstorms, sandstorms or any other similar causes.

PART B

STEERING AND SAILING RULES
SECTION ICONDUCT OF VESSELS IN ANY
CONDITION OF VISIBILITY

RULE 4

Application

Rules in this Section apply in any condition of visibility.

RULE 5

Look-out

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

RULE 6

Safe Speed

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

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

a) By all vessels:

- (i) the state of visibility;
- (ii) the traffic density including concentrations of fishing vessels or any other vessels;
- (iii) the manoeuvrability of the vessel with special reference to stopping distance and turning ability in the prevailing conditions;
- (iv) at night the presence of background light such as from shore lights or from back scatter of her own lights;
- (v) the state of wind, sea and current, and the proximity of navigational hazards;
- (vi) the draught in relation to the available depth of water.

b) Additionally, by vessels with operational radar:

- (i) the characteristics, efficiency and limitations of the radar equipment;
- (ii) any constraints imposed by the radar range scale in use;
- (iii) the effect on radar detection of the sea state, weather and other sources of interference;
- (iv) the possibility that small vessels, ice and other floating objects may be detected by radar at an adequate range;
- (v) the number, location and movement of vessels detected by radar;
- (vi) the more exact assessment of the visibility that may be possible when radar is used to determine the range of vessels or other objects in the vicinity.

RULE 7

Risk of Collision

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

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

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

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

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

RULE 8

Action to avoid Collision

a) Any action taken to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in

ample time and with due regard to the observance of good seamanship.

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

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

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

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

RULE 9

Narrow Channels

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

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

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

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

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

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

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

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

RULE 10

Traffic Separation Schemes

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

b) A vessel using a traffic separation scheme shall: (i) proceed in the appropriate traffic lane in the general direction of traffic flow for that lane;

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

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

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

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

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

- (i) in cases for emergency to avoid immediate danger;
- (ii) to engage in fishing within a separation zone.

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

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

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

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

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

SECTION II

CONDUCT OF VESSELS IN SIGHT OF ONE ANOTHER

RULE 11

Application

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

RULE 12

Sailing Vessels

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

(i) when each has the wind on a different side, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other;

(ii) when both have the wind on the same side, the vessel which is to windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward;

(iii) if a vessel with the wind on the port side sees a vessel to windward and cannot determine with certainty whether the other vessel has the wind on the port or on the starboard side, she shall keep out of the way of the other.

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

RULE 13

Overtaking

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

b) A vessel shall be deemed to be overtaking when coming up with another vessel from a direction more

than 22.5 degrees abaft her beam, that is, in such a position with reference to the vessel she is overtaking, that at night she would be able to see only the stern-light of that vessel but neither of her sidelights.

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

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

RULE 14.

Head-on Situation

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

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

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

RULE 15.

Crossing Situation

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

RULE 16.

Action by Give-way Vessel

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

RULE 17.

Action by Stand-on Vessel.

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

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

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

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

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

RULE 18.

Responsibilities between Vessels.

Except where Rules 9, 10 and 13 otherwise require :

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

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

b) A sailing vessel underway shall keep out of the way of :

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

c) A vessel engaged in fishing when underway shall, so far as possible, keep out of the way of :

- (i) a vessel not under command;
- (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre.

d) (i) Any vessel other than a vessel not under command or a vessel restricted in her ability to manoeuvre shall, if the circumstances of the case admit, avoid impeding the safe passage of a vessel constrained by her draught, exhibiting the signals in Rule 28.

(ii) A vessel constrained by her draught shall navigate with particular caution having full regard to her special condition.

e) A seaplane on the water shall, in general, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation. In circumstances, however, where risk of collision exists, she shall comply with the Rules of this Part.

SECTION III.

CONDUCT OF VESSELS IN RESTRICTED VISIBILITY

RULE 19.

Conduct of Vessels in Restricted Visibility.

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

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

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

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

(i) an alteration of course to port for a vessel forward of the beam, other than for a vessel being overtaken;

(ii) an alteration of course towards a vessel abeam or abaft the beam.

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

PART C.

LIGHTS AND SHAPES

RULE 20.

Application.

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

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

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

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

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

RULE 21.

Definitions.

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

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

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

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

e) «All - round light» means a light showing an unbroken light over an arc of the horizon of 360 degrees.

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

RULE 22.

Visibility of Lights.

The lights prescribed in these Rules shall have an intensity as specified in Section 8 of Annex 1 to these Regulations so as to be visible at the following minimum ranges :

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

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

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

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

- a sidelight, 2 miles;
- a sternlight, 2 miles;
- a towing light, 2 miles;
- a white, red, green or yellow all - round light, 2 miles.

c) In vessels of less than 12 metres in length :

- a masthead light, 2 miles;
- a sidelight, 1 mile;
- a sternlight, 2 miles;
- a towing light, 2 miles;
- a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.

RULE 23.

Power - driven Vessels underway.

a) A power - driven vessel underway shall exhibit :

- (i) a masthead light forward;
- (ii) a second masthead light abaft of and higher than the forward one; except that a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such light but may do so;
- (iii) sidelights;
- (iv) a sternlight.

b) An air - cushion vessel when operating in the non - displacement mode shall, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit an all - round flashing yellow light.

c) A power - driven vessel of less than 7 metres in length and whose maximum speed does not exceed 7 knots may, in lieu of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit an all - round white light. Such vessel shall, if practicable, also exhibit sidelights.

RULE 24.

Towing and Pushing.

a) A power - driven vessel when towing shall exhibit :

(i) instead of the light prescribed in Rule 23 (a) (i), two masthead lights forward in a vertical line. When the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the after end of the tow exceeds 200 metres, three such lights in a vertical line;

- (ii) sidelights;
- (iii) a sternlight;
- (iv) a towlight in a vertical line above the sternlight;

(v) when the length of the tow exceeds 200 metres, a diamond shape where it can best be seen.

b) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven and exhibit the lights prescribed in Rule 23.

c) A power-driven vessel when pushing ahead or towing alongside, except in the case of a composite unit, shall exhibit:

- (i) instead of the light prescribed in Rule 23(a)(i) two masthead lights forward in a vertical line;
- (ii) sidelights
- (iii) a sternlight.

d) A power-driven vessel to which paragraphs (a) and (c) of this Rule apply shall also comply with Rule 23(a)(ii).

e) A vessel or object being towed shall exhibit :

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

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

(i) a vessel being pushed ahead, not being part of a composite unit, shall exhibit at the forward end, sidelights;

(ii) a vessel being towed alongside shall exhibit a sternlight and at the forward end, sidelights.

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

RULE 25.

Sailing Vessels underway and Vessels under Oars

A sailing vessel underway shall exhibit :

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

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

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

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

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

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

RULE 26.

Fishing Vessels

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

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

(i) two all-round lights in a vertical line, the upper being green and the lower white, or a shape consisting of two cones with their apexes together in a vertical line one above the other; a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;

(ii) a masthead light abaft of and higher than the all-round green light; a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such a light but may do so;

(iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

c) A vessel engaged in fishing, other than trawling, shall exhibit :

(i) two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower white, or a shape consisting of two cones with apexes together in a vertical line one above the other; a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;

(ii) when there is outlying gear extending more than 150 metres horizontally from the vessel, an all-round white light or a cone apex upwards in the direction of the gear;

(iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

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

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

RULE 27.

Vessels not under Command or Restricted in their Ability to Manoeuvre

a) A vessel not under command shall exhibit :

(i) two all-round red lights in a vertical line where they can best be seen;

(ii) two balls or similar shapes in a vertical line where they can best be seen;

(iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

b) A vessel restricted in her ability to manoeuvre, except a vessel engaged in minesweeping operations, shall exhibit :

(i) three all-round lights in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these lights shall be red and the middle light shall be white;

(ii) three shapes in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these shapes shall be balls and the middle one a diamond.

(iii) when making way through the water, masthead lights, sidelights and a sternlight, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (i);

(iv) when at anchor, in addition to the lights or shapes prescribed in sub-paragraph (i) and (ii), the light, lights or shape prescribed in Rule 30.

c) A vessel engaged in a towing operation such as renders her unable to deviate from her course shall, in addition to the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (b) (i) and (ii) of this Rule, exhibit the lights or shape prescribed in Rule 24(a).

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

(i) two all-round red lights or two balls in a vertical line to indicate the side on which the obstruction exists;

(ii) two all-round green lights or two diamonds in a vertical line to indicate the side on which another vessel may pass;

(iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, masthead lights, sidelights and a sternlight;

(iv) a vessel to which this paragraph applies when at anchor shall exhibit the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (i) and (ii) instead of the lights or shape prescribed in Rule 30.

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

f) A vessel engaged in minesweeping operations shall, in addition to the lights prescribed for a power-driven vessel in Rule 23, exhibit three all-round green lights or three balls. One of these lights or shapes shall be exhibited or at near the foremast head and one at each end or the fore yard. These lights or shapes indicate that it is dangerous for another vessel to approach than 1.000 metres astern or 500 metres on either side of the minesweeper.

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

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

RULE 28.

Vessels constrained by their Draught

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

RULE 29.

Pilot Vessels

a) A vessel engaged on pilotage duty shall exhibit :

(i) at or near the masthead, two all-round lights on a vertical line, the upper being white and the lower red;

(ii) when underway in addition, sidelights and a sternlight;

(iii) when at anchor, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (i), the anchor light, lights or shape.

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

RULE 30.

Anchored Vessels and Vessels aground

a) A vessel at anchor shall exhibit where it can best be seen :

(i) in the fore part, an all-round white light or one ball;

(ii) at or near the stern and at a lower level than the light prescribed in sub-paragraph (i) an all-round white light.

b) A vessel of less than 50 metres in length may exhibit an all-round white light where it can best be seen instead of the light prescribed in paragraph (a) of this Rule.

c) A vessel at anchor may, and a vessel of 100 metres and more in length shall, also use the available working or equivalent lights to illuminate her decks.

d) A vessel aground shall exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule and in addition where they can best be seen :

(i) two all-round red lights in a vertical line ;

(ii) three balls in a vertical line.

(e) A vessel of less than 7 metres in length, when at anchor or aground, not in or near a narrow channel, fairway or anchorage, or where other vessels normally navigate, shall not be required to exhibit the lights or shapes prescribed in paragraphs (a), (b) or (d) of this Rule.

RULE 31

Seaplanes

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

PART D

SOUND AND LIGHT SIGNALS

RULE 32

Definitions

a) The word «whistle» means any sound signalling appliance capable of producing the prescribed blasts and which complies with the specifications in Annex III to these Regulations.

b) The term «short blast» means a blast of about one second's duration.

c) The term «prolonged blast» means a blast of from four to six second's duration.

RULE 33

Equipment for Sound Signals

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

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

RULE 34.

Manoeuvring and Warning Signals

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

– one short blast to mean «I am altering my course to starboard».

– two short blasts to mean «I am altering my course to port».

– three short blasts to mean «I am operating astern propulsion».

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

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

– one flash to mean «I am altering my course to starboard»

– two flashes to mean «I am altering my course to port».

– three flashes to mean «I am operating astern propulsion».

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

(iii) the light used for this signal shall, if fitted, be an all-round white light, visible at a minimum range of 5 miles, and shall comply with the provisions of Annex 1.

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

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

– two prolonged blasts followed by one short blast to mean «I intend to overtake you on your starboard side».

– two prolonged blasts followed by two short blasts to mean «I intend to overtake you on your port side» :

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

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

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

e) A vessel nearing a bend or an area of a channel or fairway where other vessels may be observed by an intervening obstruction shall sound one prolonged blast. Such signal shall be answered with a prolonged blast by any approaching vessel that may be within hearing around the bend or behind the intervening obstruction.

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

RULE 35

Sound Signals in restricted Visibility

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

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

b) A power-driven vessel underway but stopped and making no way through the water shall sound at intervals of more than 2 minutes two prolonged blasts in succession with an interval of about 2 seconds between them.

c) A vessel not under command, a vessel restricted in her ability to manoeuvre, a vessel constrained by her draught, a sailing vessel, a vessel engaged in fishing and a vessel engaged in towing or pushing another vessel shall, instead of the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule, sound at intervals of not more than 2 minutes three blasts in succession, namely one prolonged followed by two short blasts.

d) A vessel towed or if more than one vessel is towed the last vessel of the tow if manned, shall at intervals of not more than 2 minutes sound four blasts in succession, namely one prolonged followed by three short blasts. When practicable, this signal shall be made immediately after the signal made by the towing vessel.

e) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and shall give the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule.

f) A vessel at anchor shall at intervals of not more than one minute ring the bell rapidly for about 5 seconds. In a vessel of 100 metres or more in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel and immediately after the ringing of the bell the gong shall be sounded rapidly for about 5 seconds in the after part of the vessel. A vessel at anchor may in addition sound three blasts in succession, namely one short, one prolonged and one short blast, to give warning of her position and of the possibility of collision to an approaching vessel.

g) A vessel aground shall give the bell signal and if required the gong signal prescribed in paragraph (f) of this Rule and shall, in addition, give three separate and distinct strokes on the bell immediately before and after the rapid ringing of the bell. A vessel aground may in addition sound an appropriate whistle signal.

h) A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to give the above-mentioned signals but, if she does not, shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.

i) A pilot vessel when engaged on pilotage duty may in addition to the signals prescribed in paragraphs (a), (b) or (f) of this Rule sound an identity signal consisting of four short blasts.

Rule 36.

Signals to attract Attention

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

RULE 37.

Distress Signals

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

PART E EXEMPTIONS

RULE 38.

Exemptions

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

a) The installation of lights with ranges prescribed in Rule 22, until four years after the date of entry into force of these Regulations.

b) The installation of lights with colour specifications as prescribed in Section 7 of Annex I to these Regulations, until four years after the date of entry into force of these Regulations.

c) The repositioning of lights as a result of conversion from Imperial to metric units and rounding off measurement figures, permanent exemption.

(i) The repositioning of masthead lights on vessels of less than 150 metres in length, resulting from the prescriptions of Section 3(a) of Annex I, permanent exemption.

(ii) The repositioning of masthead lights on vessels of 150 metres or more in length, resulting from the prescriptions of Section 3(a) of Annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

e) The repositioning of masthead lights resulting from the prescriptions of Section 2(b) of Annex I, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

f) The repositioning of sidelights resulting from the prescriptions of Sections 2(g) and 3(b) of Annex I until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

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

ANNEX I

POSITIONS AND TECHNICAL DETAILS OF LIGHTS AND SHAPES

I. Definition.

The term «height above the hull» means above the uppermost continuous deck.

2. Vertical positioning and spacing of light.

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

(i) the forward masthead light, or if only one masthead light is carried, then that light, at a height above the hull of not less than 6 metres, and, if the breadth of the vessel exceeds 6 metres, then at a height above the hull not less than such breadth, so however that the light need not be placed at a greater height above the hull than 12 metres;

(ii) when two masthead lights are carried the after one shall be at least 4.5 metres vertically higher than the forward one.

b) The vertical separation of masthead lights of power-driven vessels shall be such that in all normal conditions of trim the after light will be seen over and separate from the forward light at a distance of 1000 metres from the stem when viewed from sea level.

c) The masthead light of a power-driven vessel of 12 metres but less than 20 metres in length shall be placed at a height above the gunwale of not less than 2.5 metres.

d) A power-driven vessel of less than 12 metres in length may carry the uppermost light at a height of less than 2.5 metres above the gunwale. When however a masthead light is carried in addition to sidelights and a sternlight, then such masthead light shall be carried at least 1 metre higher than the sidelights.

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

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

g) The side lights of a power-driven vessel shall be placed at a height above the hull not greater than

three quarters of that of the forward masthead light. They shall not be so low as to be interfered with by deck lights.

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

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

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

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

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

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

k) The forward anchor light, when two are carried, shall not be less than 4.5 metres above the after one. On a vessel of 50 metres or more in length this forward anchor light shall not be less than 6 metres above the hull.

3. Horizontal positioning and spacing of lights.

a) When two masthead lights are prescribed for a power - driven vessel, the horizontal distance between them shall not be less than one half of the length of the vessel but need not be more than 200 metres. The forward light shall be placed not more than one quarter of the length of the vessel from the stem.

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

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

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

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

5. Screens for sidelights.

The sidelights shall be fitted with inboard screens painted mat black, and meeting the requirements of

Section 9 of this Annex. With a combined lantern, using a single vertical filament and a very narrow division between the green and red sections, external screens need not be fitted.

6. Shapes.

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

(i) a ball shall have a diameter of not less than 0.6 metre;

(ii) a cone shall have a base diameter of not less than 0.6 metre and a height equal to its diameter;

(iii) a cylinder shall have a diameter of at least 0.6 metre and a height of twice its diameter;

(iv) a diamond shape shall consist of two cones as defined in (ii) above having a common base.

b) The vertical distance between shapes shall be at least 1.5 metres.

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

7. Colour specification of lights.

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

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

(i) White

x	0.525	0.525	0.452	0.310	0.310	0.443
y	0.382	0.440	0.440	0.348	0.283	0.382

(ii) Green

x	0.028	0.009	0.300	0.203
y	0.385	0.723	0.511	0.356

(iii) Red

x	0.680	0.660	0.735	0.721
y	0.320	0.320	0.265	0.259

(iv) Yellow

x	0.612	0.618	0.575	0.575
y	0.382	0.382	0.425	0.406

8. Intensity of lights

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

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

where I is luminous intensity in candelas under service conditions,

T is threshold factor 2×10^{-7} lux,

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

K is atmospheric transmissivity.

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

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

Range of visibility (luminous range) of light in nautical miles

D	I
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

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

9. Horizontal sectors

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

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

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

10. Vertical sectors

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

(i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;

(ii) at least 60 per cent of the required minimum intensity is maintained from 7.5 degrees above to 7.5 degrees below the horizontal.

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

(i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;

(ii) at least 50 per cent of the required minimum intensity is maintained from 25 degrees above to 25 degrees below the horizontal.

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

11. Intensity of non-electric lights

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

12. Manoeuvring light

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

seen, not less than 2 metres vertically apart from the masthead light.

13. Approval

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

ANNEX II

ADDITIONAL SIGNALS FOR FISHING VESSELS FISHING IN CLOSE PROXIMITY

1. General

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

2. Signals for trawlers

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

(i) when shooting their nets:
two white lights in a vertical line;

(ii) when hauling their nets:
one white light over one red light in a vertical line;

(iii) when the net has come fast upon an obstruction:
two red lights in a vertical line.

b) Each vessel engaged in pair trawling may exhibit:

(i) by night, a searchlight directed forward and in the direction of the other vessel of the pair;

(ii) when shooting or hauling their nets or when their nets have come fast upon an obstruction, the lights prescribed in 2(a) above.

3. Signals for purse seiners

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

ANNEX III

TECHNICAL DETAILS OF SOUND SIGNAL APPLIANCES

1. Whistles

a) Frequencies and range of audibility

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

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

b) Limits of fundamental frequencies

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

(i) 70 - 200 Hz, for a vessel 200 metres or more in length;

(ii) 130 - 350 Hz, for a vessel 75 metres but less than 200 metres in length;

(iii) 250 - 700 Hz, for a vessel less than 75 metres in length.

(c) Sound signal intensity and range of audibility

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

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

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

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

d) Directional properties

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

e) Positioning of whistles

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

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

f) Fitting of more than one whistle

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

g) Combined whistle systems

If due to the presence of obstructions the sound field of a single whistle or of one of the whistles referred to in paragraph i (f) above is likely to have a zone of greatly reduced signal level, it is recommended that a

combined whistle system be fitted so as to overcome this reduction. For the purposes of the Rules a combined whistle system is to be regarded as a single whistle. The whistles of a combined system shall be located at a distance apart of not more than 100 metres and arranged to be sounded simultaneously. The frequency of any one whistle shall differ from those of the other by at least 10 Hz.

2. Bell or gong

a) Intensity of signal

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

b) Construction.

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

3. Approval

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

ANNEX IV

DISTRESS SIGNALS

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

a) a gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute ;

b) a continuous sounding with any fog-signalling apparatus;

c) rockets or shells, throwing red stars fired one at a time at short intervals ;

d) a signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group ...—... (SOS) in the Morse Code ;

e) signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word «Mayday»;

f) the International Code Signal of distress indicated by N. C. ;

g) a signal consisting of a square flag having above or below it a ball or anything resembling a ball ;

h) flames on the vessel (as from a burning tar barrel, etc.) ;

i) a rocket parachute flare or a hand flare showing a red light ;

j) a smoke signal giving off orange-coloured smoke;

k) slowly and repeatedly raising and lowering arms outstretched to each side ;

l) the radiotelegraph alarm signal ; /

m) the radiotelephone alarm signal ;

n) signals transmitted by emergency position-indicating radio beacons.

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

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

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

b) a dye marker.

ATTACHMENT 2

RESOLUTION I

THE CONFERENCE,

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

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

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

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

ATTACHMENT 3

RESOLUTION II

THE CONFERENCE

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

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

(1) deposit their instruments of ratification, approval, acceptance or accession at as early a date as possible ;

(2) if they have not deposited such instruments before 31 December 1973, give the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization by not later than that date an indication of the period within which they expect to be able to do so.

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

1. Τῇ προσκλήσει τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὄργανισμοῦ συνεκλήθη Διάσκεψις ἐν Λονδίνῳ ἀπὸ τῆς 4ης Ὀκτωβρίου μέχρι τῆς 20ης Ὀκτωβρίου 1972 πρὸς τὸν σκοπὸν ἀναθεωρήσεως τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ, 1960.

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

Ἀργεντινὴ	Δημοκρατία Κορέας
Αὐστραλία	Κουβέιτ
Βέλγιον	Λιβερία
Βραζιλία	Μεξικὸν
Βουλγαρία	Κάτω Χῶραι
Καναδᾶς	Νέα Ζηλανδία
Κεντρικὴ Ἀφρικανικὴ Δημοκρατία	Νιγηρία
Χιλή	Νορβηγία
Κούβα	Παναμᾶς
Δανία	Φιλιππίνες
Ὁμοσπονδιακὴ Δημοκρατία τῆς Γερμανίας	Πολωνία
Φινλανδία	Πορτογαλία
Γαλλία	Ρουμανία
Γκάνα	Νότιος Ἀφρική
Ἑλλὰς	Ἰσπανία
Ἰσλανδία	Σουηδία
Ἰνδία	Ταϊλάνδη
Ἰνδονησία	Ἑνωσις Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν
Ἰράν	Ἡνωμένον Βασίλειον τῆς Μεγάλης Β/νίας καὶ Β. Ἰρλ/νδίας
Ἰρλανδία	Ἡν/αι Πολ/αι τῆς Ἀμερικῆς
Ἰταλία	Βενεζουέλα
Ἰαπωνία	Βιετνάμ
Δημοκρατία τοῦ Κεμὲρ	Δημοκρατία τοῦ Ζαῖρ

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

Ἰράκ	Πακιστάν
Λίβανος	Ἑλβετία
Ἀραβικὴ Δημοκρατία τῆς Λιβύης	

Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Χόγκ-Κόγκ ἀπέστειλεν ἐπίσης Παρατηρητήν.

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

Ἡνωμένα Ἔθνη
Οἰκονομικὴ Ἐπιτροπὴ διὰ τὴν Εὐρώπην (E.C.E.)
Διεθνὴς Ὄργανισμὸς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας (ICAO)

5. Οἱ κάτωθι μὴ διακυβερνητικοὶ ὀργανισμοὶ ἐξέπροσωπήθησαν ἐν τῇ Διασκέψει ὑπὸ Παρατηρητῶν :

Διεθνὴς Ἑνωσις Φαρικῶν Ἀρχῶν (IALA) ,
Διεθνὴς Συνομοσπονδία Ἑνώσεων Ἐλευθέρου Ἐμπορίου (ICFTU),
Διεθνὴς Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον (ICS),
Διεθνὴς Ἑνωσις Πλοηγῶν Θαλάσσης (IMPA),
Διεθνὴς Ναυτικὸν Ὄργανον Ἐταιριῶν Πετρελαίου (OCIMF),
Διαρκὲς Διεθνὴς Ἑνωσις Συνεδρίων Ναυσιπλοίας (PIANC).

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

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

8. Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Διασκέψεως ἦτο ὁ COLIN COAD (Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὄργανισμοῦ) καὶ Ἀναπληρωτὴς Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Διασκέψεως ἦτο ὁ J. QUEGUINER (Ἀναπληρωτὴς Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ Ὄργανισμοῦ). Ἐκτελεστικὸς Γραμματεὺς τῆς Διασκέψεως ἦτο ὁ Πλοίαρχος A. Saveliev (Γραμματεὺς τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτικῆς Ἀσφαλείας τοῦ Ὄργανισμοῦ) καὶ Ἀναπληρωτὴς

Ἐκτελεστικός Γραμματεὺς τῆς Διασκέψεως ἦτο ὁ Πλοίαρχος Ζ.Ν.ΣΔΟΥΓΚΟΣ (ἐπικεφαλῆς τῆς Διευθύνσεως Ναυτιλιακῆς Ἀσφαλείας τοῦ Ὁργανισμοῦ).

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

Ἐπιτροπὴ I

Πρόεδρος : Πλοίαρχος G.W.R. GRAVES (Καναδᾶς)

Ἀντιπρόεδροι : Πλοίαρχος F. PELERIN (Γαλλία)
K.H. SAGARA (Ἰαπωνία)

Ἐπιτροπὴ II

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

Ἀντιπρόεδροι : Ὑποπλοίαρχος E. ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ Α. Σ. (Ἑλλάς)
Πλοίαρχος M.W. PATEL (Ἰνδία)

Ἐπιτροπὴ Κατευθύνσεως Ἑργασιῶν

Πρόεδρος : Πλοίαρχος K.J.N. WIE (Νορβηγία)
Πρόεδρος τῆς Διασκέψεως

Ἐπιτροπὴ Διαπιστευτηρίων

Πρόεδρος : Βαρὼνος DE GERLACHE DE COMERY (Βέλγιον)

Ἐπιτροπὴ Σχεδιάσεως

Πρόεδρος : Πλοίαρχος E.O. JONES (Ἡνωμένον Βασίλειον)

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

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

—Σχέδιον Συμφωνίας, ὁμοῦ μετὰ σχεδίου Κανονισμῶν καὶ Παραρτημάτων, τὰ ὅποια εἶχον προετοιμασθῇ ὑπὸ τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὁργανισμοῦ καὶ ἀποσταλῇ εἰς κυβερνήσεις πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς Διασκέψεως.

—Προτάσεις καὶ σχόλια, περιλαμβανοῦσας καὶ τροποποιήσεις εἰς τὰ ὑπερθετα μνημονευόμενα κείμενα, ὑποβληθείσας εἰς τὴν Διάσκεψιν ὑπὸ ἐνδιαφερομένων κυβερνήσεων καὶ ὁργανισμῶν.

11. Ὡς ἀποτέλεσμα τῶν διαβουλεύσεών της, ὡς αὐταὶ περιέχονται εἰς τὰ πρακτικὰ τῶν συνόδων τῆς ὁλομελείας καὶ εἰς τὰ πρακτικὰ καὶ τὰς ἐκθέσεις τῶν ἀντιστοίχων Ἐπιτροπῶν, ἡ Διάσκεψις υἱοθέτησε καὶ ἤνοιξε πρὸς ὑπογραφὴν καὶ προσχώρησιν :

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

Εἰς τὴν προσαρτῶνται οἱ Κανόνες καὶ λοιπὰ Παραρτήματα, τὰ ὅποια συνθέτουν τοὺς Διεθνεῖς Κανονισμοὺς πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ, 1972.

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

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

—συμμετοχῆς εἰς τὴν Συνέλευσιν τοῦ Ὁργανισμοῦ, μετὰ δικαιώματος ψήφου, ἀπάντων τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν, ὅποτεδήποτε πρόκειται νὰ ἐξετασθοῦν τροποποιήσεις εἰς τοὺς Κανονισμοὺς (Ψήφισμα 1),

—ταχείας καταθέσεως τῶν ὁργάνων ἐπικυρώσεως, ἐγκρίσεως, ἀποδοχῆς ἢ προσχωρήσεως (Ψήφισμα II), τὰ κείμενα τῶν ὁποίων ἐπισυνάπτονται τῇ παρούσῃ Τελικῇ Πράξει ὡς Προσαρτήματα 2 καὶ 3.

13. Τὸ κείμενον τῆς παρούσης Τελικῆς Πράξεως, ἐν ἐνὶ πρωτοτύπῳ ἀντιτύπῳ εἰς τὴν Ἀγγλικήν, Γαλλικὴν, Ρωσικὴν καὶ Ἰσπανικὴν γλῶσσας, ὁμοῦ μετὰ κειμένων τῆς Συμβάσεως περὶ τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν

Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ, 1972, καὶ τῶν ταύτῃ προσηρτημένων Κανονισμῶν καὶ Ψηφισμάτων τῆς Διασκέψεως, τὰ ὅποια εἶναι εἰς τὴν Ἀγγλικὴν καὶ Γαλλικὴν, θὰ κατατεθοῦν εἰς τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτιλιακὸν Συμβουλευτικὸν Ὁργανισμὸν. Ἐπίσημοι μεταφράσεις τῶν προσηρτημένων Συμβάσεων, Κανονισμῶν καὶ Ψηφισμάτων θὰ ἐτοιμασθῶσιν εἰς τὴν Ρωσικὴν καὶ Ἰσπανικὴν γλῶσσας καὶ θὰ κατατεθῶσιν ὁμοῦ μετὰ τῆς παρούσης Τελικῆς Πράξεως.

14. Ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὁργανισμοῦ θ' ἀποστείλῃ, ὅταν ἐτοιμασθῶσιν, καὶ ἐπικυρωμένα ἀντίγραφα τῶν ἑπιστήμων μεταφράσεων Συμβάσεως, Κανονισμῶν καὶ Ψηφισμάτων εἰς ἐκάστην τῶν προσκληθεισῶν ὅπως ἀποστείλουν Ἀντιπροσώπους εἰς τὴν παροῦσαν Διάσκεψιν Κυβερνήσεων.

Εἰς ΠΙΣΤΩΣΙΝ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ οἱ ὑπογεγραμμένοι ἔθεσαν τὰς ὑπογραφὰς των εἰς τὴν παροῦσαν Τελικὴν Πράξιν.

ΕΓΕΝΕΤΟ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ τὴν εἰκοστὴν ἡμέραν τοῦ Ὀκτωβρίου τοῦ χιλιοστοῦ ἐνεαεκαοκτοστοῦ ἐβδόμηκιστοῦ δευτέρου ἔτους.

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

Τὰ Συμβαλλόμενα εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν Μέρη, ΕΠΙΘΥΜΟΥΝΤΑ νὰ διατηρήσουν ὑψηλὸν ἐπίπεδον ἀσφαλείας ἐν θαλάσσῃ,

ΕΝ ΕΠΙΓΝΩΣΕΙ τῆς ἀνάγκης ἀναθεωρήσεως καὶ ἐκσυγχρονισμοῦ τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν Τελικὴν Πράξιν τῆς Διεθνούς Διασκέψεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ 1960,

ΜΕΤΑ ΘΕΩΡΗΣΙΝ τῶν Κανονισμῶν τούτων ὑπὸ τὸ φῶς τῶν ἐξελιζέων, ἀφ' ἧς ἐνεκρίθησαν οὗτοι,

ΣΥΝΕΦΩΝΗΣΑΝ ὡς ἔπεται :

Ἄρθρον 1.

Γενικαὶ ὑποχρεώσεις.

Τὰ Μέρη τῆς παρούσης Συμβάσεως ἀναλαμβάνουν νὰ θέσουν εἰς ἐφαρμογὴν τοὺς Κανόνες καὶ λοιπὰ Παραρτήματα, τοὺς συνιστῶντας τοὺς Διεθνεῖς Κανονισμοὺς πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ, 1972, (ἀναφερομένους ὡς «Κανονισμοὺς»), τοὺς ὧδε προσηρτημένους.

Ἄρθρον II.

Ὑπογραφή, Ἐπικύρωσις, Ἀποδοχή, Ἐγκρίσις καὶ Προσχώρησις.

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

2. Κράτη Μέλη τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν ἢ τινος τῶν Ἐξειδικευμένων Ὁργανισμῶν ἢ τῆς Διεθνούς Ἐπιτροπῆς Ἀτομικῆς Ἐνεργείας ἢ μέρη τοῦ θεσμοῦ τοῦ Διεθνούς Δικαστηρίου δύνανται νὰ καταστοῦν Μέρη τῆς Παρούσης Συμβάσεως διὰ :

α) Τῆς ὑπογραφῆς ἄνευ ἐπιφυλάξεως ὡς πρὸς ἐπικύρωσιν, ἀποδοχὴν ἢ ἔγκρισιν.

β) Τῆς ὑπογραφῆς ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως, ἀποδοχῆς ἢ ἐγκρίσεως ἀκολουθουμένης ὑπὸ ἐπικυρώσεως, ἀποδοχῆς ἢ ἐγκρίσεως ἢ

γ) Τῆς προσχωρήσεως.

3. Ἡ ἐπικύρωσις, ἀποδοχή, ἔγκρισις ἢ προσχώρησις θὰ πραγματοποιηθῇ διὰ τῆς καταθέσεως, πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτόν, ἐνὸς ὁργάνου εἰς τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτιλιακὸν Συμβουλευτικὸν Ὁργανισμὸν (ἐφεξῆς καλούμενον «Ὁργανισμὸν»), ὅστις θὰ πληροφορῇ τὰς Κυβερνήσεις τῶν Κρατῶν, τὰ ὅποια ἔχουν ὑπογράψει ἢ προσχωρήσει εἰς τὴν παροῦσαν

Σύμβαση, περί τῆς καταθέσεως ἐνὸς τοιούτου ὄργανου, ὡς καὶ περί τῆς ἡμερομηνίας καταθέσεώς του.

Ἄρθρον III.

Ἑδαφικὴ Ἐφαρμογή.

1. Τὰ Ἰνωμένα Ἔθνη, εἰς ἃς περιπτώσεις ἔχουσι τῆς Διοικήσιν ἐδάφους τινὸς ἢ οἰοδήποτε Συμβαλλόμενον Μέρον ὑπεύθυνον διὰ τὰς διεθνεῖς σχέσεις ἐδάφους τινός, δύναται ἀνὰ πᾶσαν στιγμήν, διὰ γραπτῆς δηλώσεως ἀπευθυνομένης πρὸς τὸν Γενικὸν Γραμματέα τοῦ Ὁργανισμοῦ (ἐφεξῆς ἀναφερόμενον ὡς «Γενικὸν Γραμματέα»), νὰ ἐπεκτείνουν τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης Συμβάσεως εἰς τὸ τοιοῦτον ἔδαφος.

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

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

4. Ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς θὰ εἰδοποιῇ πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Μέρη περὶ τῆς δηλώσεως ἐπεκτάσεως ἢ ἀνακλήσεως πάσης ἐπεκτάσεως γνωστοποιουμένης συμφώνως πρὸς τὸ παρὸν Ἀρθρον.

Ἄρθρον IV.

Θέσις ἐν ἰσχύϊ.

1. α) Ἡ παρούσα Σύμβασις θὰ τεθῇ ἐν ἰσχύϊ δώδεκα μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν, κατὰ τὴν ὁποίαν τοῦλάχιστον 15 Κράτη, τὸ σύνολον τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν ὁποίων θὰ συνιστᾷ ποσοστὸν οὐχὶ μικρότερον τοῦ 65 % κατ' ἀριθμὸν ἢ χωρητικότητά τοῦ παγκοσμίου στόλου πλοίων 100 κοχ. καὶ ἄνω, ὁποιοδήποτε στοιχεῖον ἤθελεν ἐπιτευχθῇ πρῶτον, θὰ καταστοὺν Μέρη αὐτῆς,

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

2. Ἡ θέσις ἐν ἰσχύϊ διὰ Κράτη, τὰ ὁποῖα ἐπικυροῦν, ἀποδέχονται, ἐγκρίνουν ἢ προσχωροῦν εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν, συμφώνως τῷ Ἀρθρῷ II μετὰ τὴν πληρωσὶν τῶν ἐν ἐδαφίῳ I (1) καθοριζομένων προϋποθέσεων καὶ πρὸ τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς Συμβάσεως, θὰ πραγματοποιηθῇ τὴν ἡμερομηνίαν θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς Συμβάσεως.

3. Ἡ θέσις ἐν ἰσχύϊ διὰ Κράτη, τὰ ὁποῖα ἐπικυροῦν, ἀποδέχονται, ἐγκρίνουν ἢ προσχωροῦν μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν, κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ παρούσα Σύμβασις θέλει τεθῇ ἐν ἰσχύϊ, θὰ πραγματοποιηθῇ τὴν ἡμερομηνίαν καταθέσεως ἐνὸς ὄργανου συμφώνως τῷ Ἀρθρῷ II.

4. Μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν θέσεως ἐν ἰσχύϊ τροποποιήσεώς τινος εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν, συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον 3 τοῦ Ἀρθροῦ VI, οἰαδήποτε κύρωσις, ἀποδοχή, ἔγκρισις ἢ προσχώρησις θ' ἀναφέρεται εἰς τὴν Σύμβασιν, ὡς ἐτροποποιήθη.

5. Τὴν ἡμερομηνίαν θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς παρούσης Συμβάσεως, οἱ Κανονισμοὶ θ' ἀντικαταστήσουν καὶ καταργήσουν τοὺς Διεθνεῖς Κανονισμοὺς πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ, 1960.

6. Ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς θὰ εἰδοποιῇ τὰς Κυβερνήσεις τῶν Κρατῶν, τὰ ὁποῖα ὑπέγραψαν ἢ προσεχώρησαν εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν, περὶ τῆς ἡμερομηνίας θέσεώς της ἐν ἰσχύϊ.

Ἄρθρον V.

Διάσκεψις Ἀναθεωρήσεως.

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

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

Ἄρθρον VI.

Τροποποιήσεις Κανονισμῶν.

1. Οἰαδήποτε τροποποιήσεις τῶν Κανονισμῶν, προτεινόμενη ὑπὸ τινος Συμβαλλομένου Μέρους, θὰ ἐξετάζεται εἰς τὸν Ὁργανισμὸν τῇ αἰτήσῃ τοῦ Μέρους τοῦτου.

2. Ἐὰν γίνῃ ἀποδεκτὴ ὑπὸ τῆς πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων τῶν παρόντων καὶ ψηφίζοντων ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ Ναυτικῆς Ἀσφαλείας τοῦ Ὁργανισμοῦ, ἡ τοιαύτη τροποποιήσις θὰ γνωστοποιῇται εἰς ἅπαντα τὰ Συμβαλλόμενα Μέρη καὶ Μέλη τοῦ Ὁργανισμοῦ τοῦλάχιστον ἑξ μῆνας πρὸ τῆς ἐξετάσεώς της ὑπὸ τῆς Συνελεύσεως τοῦ Ὁργανισμοῦ. Οἰοδήποτε Συμβαλλόμενον Μέρος, τὸ ὁποῖον δὲν τυγχάνει Μέλους τοῦ Ὁργανισμοῦ, θὰ ἔχῃ τὸ δικαίωμα νὰ συμμετάσχῃ κατὰ τὴν ἐξέτασιν τῆς τροποποιήσεως ὑπὸ τῆς Συνελεύσεως.

3. Ἐὰν γίνῃ ἀποδεκτὴ ὑπὸ τῆς πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων τῶν παρόντων καὶ ψηφίζοντων ἐν τῇ Συνελεύσει, ἡ τροποποιήσις θὰ γνωστοποιῇται ὑπὸ τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως πρὸς ἅπαντα τὰ Συμβαλλόμενα Μέρη πρὸς ἀποδοχὴν.

4. Μία τοιαύτη τροποποιήσις θὰ τίθεται ἐν ἰσχύϊ εἰς ἡμερομηνίαν καθοριζομένην ὑπὸ τῆς Συνελεύσεως κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἀποδοχῆς της, ἐκτὸς ἐὰν περισσότερα τοῦ ἐνὸς τρίτου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν δηλώσουν εἰς τὸν Ὁργανισμὸν τὴν ἀντίρρησιν των ὡς πρὸς τὴν ἀποδοχὴν, εἰς ἡμερομηνίαν προηγηθεῖσαν τῆς κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον ἀποφάσεως τῆς Συνελεύσεως. Ἡ ἀπόφασις τῆς Συνελεύσεως, περὶ τῶν ἀναφερομένων ἐν τῇ παρούσῃ παραγράφῳ ἡμερομηνιῶν, θὰ λαμβάνεται ὑπὸ τῆς πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων τῶν παρόντων καὶ ψηφίζοντων.

5. Κατὰ τὴν ἐν ἰσχύϊ θέσιν της, πᾶσα τροποποιήσις θὰ ἀντικαθιστᾷ καὶ ὑπερισχύῃ, δι' ἅπαντα τὰ Συμβαλλόμενα Μέρη, τὰ ὁποῖα δὲν εἶχον ἀντίρρησιν ὡς πρὸς τὴν ἀποδοχὴν της, πάσης προηγουμένης διατάξεως, εἰς ἣν ἡ τροποποίησις αὕτη ἀναφέρεται.

6. Ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς θὰ πληροφορῇ ἅπαντα τὰ Συμβαλλόμενα Μέρη καὶ Μέλη τοῦ Ὁργανισμοῦ περὶ οἰαδήποτε αἰτήσεως καὶ γνωστοποιήσεως, συμφώνως τῷ παρόντι ἄρθρῳ, καὶ τῆς ἡμερομηνίας, καθ' ἣν πᾶσα τροποποιήσις μέλλει τεθῇ ἐν ἰσχύϊ.

Ἄρθρον VII.

Καταγγελία.

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

2. Ἡ καταγγελία θὰ γίνεταί διὰ τῆς καταθέσεως σχετικῆς δηλώσεως εἰς τὸν Ὁργανισμὸν. Ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς θὰ πληροφορῇ ἅπαντα τὰ Συμβαλλόμενα Μέρη περὶ τῆς λήψεως δηλώσεως καταγγελίας, ὡς καὶ περὶ τῆς ἡμερομηνίας καταθέσεώς της.

3. Ἡ καταγγελία θὰ λαμβάνῃ ἰσχύϊ ἐν ἔτος μετὰ τὴν κατάθεσιν της ἢ μετὰ τὴν λήξιν πάσης μακροτέρας περιόδου καθοριζομένης ἐν τῇ δηλώσει.

Ἄρθρον VIII.

Κατάθεσις καὶ Ἐγγραφή.

1. Ἡ παρούσα Σύμβασις καὶ οἱ Κανονισμοὶ θέλουσι κατατεθῇ εἰς τὸν Ὁργανισμὸν καὶ ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς θὰ διαβιβάζῃ ἐπικυρωμένα πιστὰ ἀντίγραφα ταύτης εἰς ἅσας τὰς Κυβερνήσεις Κρατῶν, τὰ ὁποῖα ὑπέγραψαν τὴν παρούσαν Σύμβασιν ἢ προσεχώρησαν εἰς αὐτήν.

2. Ὅταν ἡ παρούσα Σύμβασις τεθῇ ἐν ἰσχύϊ, τὸ κείμενόν της θὰ διαβιβασθῇ ὑπὸ τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως εἰς τὴν Γραμματεῖαν τῶν Ἰνωμένων Ἐθνῶν πρὸς ἐγγραφὴν

καὶ δημοσιεύσιν, συμφώνως τῷ Ἀρθρῷ 102 τοῦ Χάρτου τῶν Ἑνωμένων Ἐθνῶν.

Ἀρθρον IX.

Γλῶσσαι.

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

Εἰς ΠΙΣΤΩΣΙΣ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ οἱ ὑπογεγραμμένοι, ὄντες πλήρως ἐξουσιοδοτημένοι παρὰ τῶν ἀντιστοίχων Κυβερνήσεων τῶν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτόν, ὑπέγραψαν τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

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

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣῃ, 1972

ΜΕΡΟΣ Α'.

ΓΕΝΙΚΑ

ΚΑΝΩΝ 1.

Ἐφαρμογή.

α) Οἱ Κανόνες οὗτοι θὰ ἐφαρμόζωνται ἐφ' ὅλων τῶν πλοίων τόσον εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, ὅσον καὶ εἰς ἅπαντα τὰ μετ' αὐτῆς συγκαίνωνον ὕδατα, τὰ διαπλευσима ὑπὸ ποντοπόρων πλοίων.

β) Οὐδεμία διάταξις τῶν παρόντων Κανόνων θὰ ἐμποδίσῃ τὴν ἐφαρμογὴν εἰδικῶν διατάξεων θεσπιζομένων ὑπὸ ἀρμοδίας Ἀρχῆς, σχετικῶν πρὸς τοὺς ἐξωθι λιμένων ὁρους ἀγκυροβολίας, τοὺς λιμένας, ποταμούς, λίμνας ἢ ἐσωτερικὰς ὁδὰς συνδεομένας μετὰ τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ διαπλευσίμους ὑπὸ ποντοπόρων πλοίων. Τοιαῦται εἰδικαὶ διατάξεις θὰ προσαρμόζωνται, κατὰ τὸ δυνατόν περισσότερον, πρὸς τοὺς παρόντας Κανόνες.

γ) Οὐδεμία διάταξις τῶν παρόντων Κανόνων θὰ ἐμποδίσῃ τὴν ἐφαρμογὴν εἰδικῶν διατάξεων θεσπιζομένων ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως οἰουδήποτε Κράτους ἀναφορικῶς μετὰ προσθέτους φανοὺς θέσεως ἢ ὁρατῆς συνεννόσεως ἢ ἡχητικῶν διὰ σειρήνος σημάτων τῶν πολεμικῶν πλοίων καὶ πλοίων πλεόντων ἐν νηοπομπῇ ἢ ἀναφορικῶς μετὰ προσθέτους φανοὺς θέσεως ἢ ὁρατῆς συνεννόσεως ἀλιευτικῶν πλοίων ἀσχολουμένων εἰς κατὰ στολίσκους ἀλιείαν. Οἱ ἐν λόγῳ πρόσθετοι φανοὶ θέσεως ἢ ὁρατῆς συνεννόσεως ἢ τὰ σήματα σειρήνος θὰ εἶναι, καθ' ὅσον εἶναι δυνατόν, τοιαῦτα ὥστε νὰ μὴ δύναται νὰ ἐκληφθοῦν ἐκ λάθους ὡς οἰοσδήποτε φανὸς ἢ σήμα καθιερούμενον ἀλλαγῇ ὑπὸ τῶν παρόντων Κανόνων.

δ) Ὑπὸ τοῦ Ὁργανισμοῦ δύνανται νὰ υἱοθετῶνται συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας σύμφωνα πρὸς τοὺς σκοποὺς τῶν παρόντων Κανόνων.

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

ΚΑΝΩΝ 2.

Εὐθύνη.

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

β) Κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν καὶ συμμόρφωσιν πρὸς τοὺς παρόντας Κανόνες, ἡ δέουσα προσοχή θὰ δίδεται εἰς ὅλους τοὺς κινδύνους ναυσιπλοίας καὶ συγκρούσεως, ὡς καὶ τὰς οἰοσδήποτε εἰδικὰς περιστάσεις, περιλαμβανομένων καὶ τῶν περιορισμῶν τῶν ἐμπλεκομένων πλοίων, ὡς ἐκ τῶν ὑπολοίπων ἢ θέλῃ κριθῇ ἀναγκαία ἐκτροπὴ ἐκ τῶν παρόντων Κανόνων, προκειμένου ν' ἀποφευχθῇ ἄμεσος κίνδυνος.

ΚΑΝΩΝ 3.

Γενικοὶ Ὁρισμοί.

Πρὸς τοὺς σκοποὺς τῶν παρόντων Κανόνων, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως εἰς τὸ κείμενον ἀπαιτεῖται :

α) Ἡ λέξις «πλοῖον» περιλαμβάνει πᾶσαν περιγραφὴν πλωτοῦ μέσου, περιλαμβανομένων τῶν ἄνευ ἐκτοπίσματος σκαφῶν καὶ τῶν ὑδροπλάνων, χρησιμοποιουμένου ἢ δυναμένου νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς μέσον μεταφορᾶς διὰ τοῦ ὕδατος.

β) Ὁ ὅρος «μηχανοκίνητον πλοῖον» σημαίνει πᾶν πλοῖον προωθούμενον διὰ μηχανῶν.

γ) Ὁ ὅρος «ἱστιοφόρον πλοῖον» σημαίνει πᾶν πλοῖον κινούμενον δι' ἱστίων, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τυχὸν ἐγκατεστημένη ἐπ' αὐτοῦ μηχανὴ προώσεως δὲν χρησιμοποιεῖται.

δ) Ὁ ὅρος «πλοῖον ἀσχολούμενον μετὰ τὴν ἀλιείαν» σημαίνει πᾶν πλοῖον ἀλιεῦον διὰ δικτύων, ὀρμιῶν, γοίπων ἢ ἄλλης ἀλιευτικῆς συσκευῆς, ἢ ὅποια περιορίζει τὴν ἱκανότητα ἐλιγμῶν, ἀλλὰ δὲν περιλαμβάνει πλοῖον ἀλιεῦον διὰ συρομένων ὀρμιῶν (συρτῆς) ἢ ἐτέρας ἀλιευτικῆς συσκευῆς, ἥτις δὲν περιορίζει τὴν ἱκανότητα ἐλιγμῶν.

ε) Ἡ λέξις «ὑδροπλάνον» περιλαμβάνει πᾶν ἀεροσκάφος σχεδιασμένον νὰ κινῆται ἐπὶ τοῦ ὕδατος.

στ) Ὁ ὅρος «ἀκυβέρνητον πλοῖον» σημαίνει πᾶν πλοῖον, τὸ ὅποῖον, συνεπείᾳ ἐξαιρετικῆς τιнос περιστάσεως, ἀδυνατεῖ νὰ χειρίσῃ ὡς ἀπαιτεῖται ὑπὸ τῶν παρόντων Κανόνων καί, ὡς ἐκ τούτου, ἀδυνατεῖ ν' ἀπομακρυνθῇ τῆς πορείας ἐτέρου πλοίου.

ζ) Ὁ ὅρος «πλοῖον περιορισμένης ἱκανότητος χειρισμῶν» σημαίνει πᾶν πλοῖον, τὸ ὅποῖον, ὡς ἐκ τῆς φύσεως τῆς ἐργασίας του, περιορίζεται εἰς τὴν ἱκανότητά του νὰ χειρίσῃ, ὡς ἀπαιτεῖται ὑπὸ τῶν παρόντων Κανόνων, καί, ὡς ἐκ τούτου, ἀδυνατεῖ ν' ἀπομακρυνθῇ τῆς πορείας ἐτέρου πλοίου.

Τὰ κάτωθι πλοῖα θὰ θεωροῦνται ὡς πλοῖα περιορισμένης ἱκανότητος χειρισμῶν :

(ι) Πλοῖον ἀσχολούμενον μετὰ τὴν τοποθέτησιν, συντήρησιν ἢ ἀφαίρεσιν ναυτιλιακοῦ βοηθήματος, ὑποβρυχίου καλωδίου ἢ ἀγωγοῦ,

(ιι) Πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς ἐπιχειρήσεις ἐλέγχου βυθοῦ ἢ ἐκβαθύνσεως, ὡς καὶ ὑδρογραφικὰς ἢ ὑποβρυχίους τοιαύτας,

(ιιι) Πλοῖον ἀσχολούμενον μετὰ τὸν ἐν πλῶ ἀναφοδιασμὸν ἢ τὴν ἐν πλῶ διαπεραίωσιν (εἰς ἕτερον πλοῖον) προσώπων, ἐφοδίων ἢ φορτίου,

(ιiv) Πλοῖον ἀσχολούμενον μετὰ τὴν ἀπονήγξιν ἢ προσνήγξιν ἀεροσκαφῶν,

(v) Πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς ἐπιχειρήσεις ναρκαλιείας,

(vi) Πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς ἐπιχειρήσιν ρυμουλκῆσεως, ἥτις ἐμποδίζει σοβαρῶς ρυμουλκούμενον καὶ ρυμουλκούμενον πλοῖα τῆς ἱκανότητός των νὰ παρεκκλίνουν τῆς πορείας των.

η) Ὁ ὅρος «πλοῖον ἐμποδιζόμενον ἐκ τοῦ βυθίσματός του» σημαίνει μηχανοκίνητον πλοῖον, τὸ ὁποῖον, ἐξ αἰτίας τοῦ βυθίσματός του ἐν σχέσει πρὸς τὸ διατιθέμενον βάθος τοῦ ὕδατος, περιορίζεται σοβαρῶς εἰς τὴν ἱκανότητά του νὰ παρεκλινή τῆς πορείας, τὴν ὁποίαν ἀκολουθεῖ.

θ) Ὁ ὅρος «ἐν πλῶν» σημαίνει ὅτι ἐν πλοῖον δὲν εὐρίσκεται ἐπ' ἀγκυρᾷ ἢ προσδεδεμένον ἐπὶ τῆς ἀκτῆς ἢ προσσχευμένον.

ι) Αἱ λέξεις «μῆκος» καὶ «πλάτος» ἐνὸς πλοίου σημαίνουν τὸ διαικὸν τοῦ μῆκος καὶ μέγιστον πλάτος.

κ) Τὰ πλοῖα θὰ θεωροῦνται ἐν ὄψει ἀλλήλων μόνον ὅταν τὸ ἐν δύναται νὰ γίνη ὀπτικῶς ἀντιληπτὸν παρὰ τοῦ ἑτέρου.

κα) Ὁ ὅρος «περιορισμένη ὁρατότης» σημαίνει οἷανδήποτε κατάστασιν, εἰς τὴν ὁποίαν ἡ ὁρατότης περιορίζεται ὑπὸ ομίχλης, ἀγέλης, πιπτούσης χιόνος, θυελλῶν, πυκνῆς βροχῆς, ἀμμοθύελλῶν ἢ ἑτέρων λοιπῶν συναφῶν αἰτιῶν.

ΜΕΡΟΣ Β'.

ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΕΥΣΕΩΣ

ΤΜΗΜΑ Ι.

ΔΙΑΓΩΓΗ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΟΙΑΝΔΗΠΟΤΕ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΝ ΟΡΑΤΟΤΗΤΟΣ

ΚΑΝΩΝ 4.

Ἐφαρμογή.

Οἱ Κανόνες τοῦ παρόντος Τμήματος τῶν Κανονισμῶν ἐφαρμόζονται εἰς πᾶσαν κατάστασιν ὁρατότητος.

ΚΑΝΩΝ 5.

Ὁρατὴ Ἐπιτήρησης.

Πᾶν πλοῖον δέον ὅπως τηρῇ, ἐν παντὶ χρόνῳ, τὴν πρέπουσαν ὀπτικὴν καὶ ἀκουστικὴν ἐπιτήρησιν ὥς καὶ ἐπιτήρησιν διὰ παντὸς διαθέσιμου προσφύρου μέσου κατὰ τὰς ἐπικρατούσας περιστάσεις καὶ συνθήκας, ὥστε νὰ δύναται νὰ ἔχῃ ἐκτίμησιν τῆς καταστάσεως καὶ τοῦ κινδύνου συγκρούσεως.

ΚΑΝΩΝ 6.

Ἀσφαλὴς ταχύτης.

Πᾶν πλοῖον δέον ὅπως, ἀνὰ πᾶσαν στιγμήν, πλὴν μετ' ἀσφαλοῦς ταχύτητος, οὕτως ὥστε νὰ δύναται νὰ λάβῃ πρέποντα καὶ ἀποτελεσματικὰ μέτρα πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως καὶ νὰ κρατήσῃ ἐντὸς τῆς ἐνδεδειγμένης διὰ τὰς ἐπικρατούσας περιστάσεις καὶ συνθήκας ἀποστάσεως.

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

α) Ὑψ' ἀπάντων τῶν πλοίων :

(ι) ἡ κατάσταση ὁρατότητος,

(ιι) ἡ πυκνότης κυκλοφορίας, περιλαμβανούσα συγκρούσεις ἀλιευτικῶν πλοίων ἢ οἰσωνδήποτε ἑτέρων πλοίων,

(ιιι) ἡ πρὸς χειρισμὸν ἱκανότης τοῦ πλοίου, εἰδικώτερον δὲ ἡ ἀπόστασις κρατήσεως καὶ ἡ ἱκανότης στροφῆς ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας,

(ιιιι) κατὰ τὴν νύκτα ἡ ὑπαρξίς προβαλλομένου φωτός (ἀνταυγείας), ὥς τὸ τοιοῦτον ἐκ φώτων ξηρᾶς ἢ ἐκ τῆς ἀνακλάσεως τῶν ἰδίων τοῦ πλοίου φώτων,

(ν) τὸ βύθισμα τοῦ πλοίου, ἐν σχέσει πρὸς τὸ διατιθέμενον βάθος τοῦ ὕδατος.

β) Ἐπιπροσθέτως, ὑπὸ πλοίων μὲ συσκευὴν RADAR ἐν λειτουργίᾳ :

(ι) τὰ χαρακτηριστικά, ἢ ἀποτελεσματικότης καὶ οἱ περιορισμοὶ τῆς συσκευῆς RADAR,

(ιι) οἰσωνδήποτε περιορισμὸς ὀφειζόμενος εἰς τὴν ἐν χρήσει κλίμακα ἀποστάσεως τοῦ RADAR,

(ιιι) τὸ ἀποτέλεσμα ἐπὶ τοῦ διὰ RADAR ἐντοπισμοῦ ἐκ τῆς καταστάσεως τῆς θαλάσσης, τοῦ καιροῦ καὶ τῶν λοιπῶν πηγῶν παρεμβολῆς,

(ιιιι) ἡ πιθανότης, καὶ ἢ μικρὰ πλοῖα, πάγος καὶ ἑτέρα ἐπιπλέοντα ἀντικείμενα δυνατόν νὰ μὴ ἀνιχνευθοῦν ὑπὸ τοῦ RADAR εἰς ἐπαρκῆ ἀπόστασιν,

(ν) ὁ ἀριθμὸς, θέσις καὶ κινήσεις τῶν ὑπὸ τοῦ RADAR ἀνιχνευομένων πλοίων,

(νι) ἡ πλέον ἀκριβὴς ἐκτίμησις τῆς ὁρατότητος, ἢ ὁποία εἶναι δυνατὴ διὰ χρησιμοποίησεως τοῦ RADAR πρὸς καθορισμὸν τῆς ἀποστάσεως πλοίων ἢ λοιπῶν ἀντικειμένων εἰς τὴν ἐγγὺς περιοχὴν.

ΚΑΝΩΝ 7.

Κίνδυνοι Συγκρούσεως.

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

β) Δέον ὅπως γίνεται ἡ πρέπουσα χρῆσις τῆς συσκευῆς RADAR, ἐφ' ὅσον εἶναι ἐγκατεστημένη καὶ ἐν λειτουργίᾳ, περιλαμβανομένης καὶ τῆς δι' αὐτῆς ἀνιχνεύσεως εἰς μακρὰς ἀποστάσεις πρὸς ἔγκαιρον προειδοποίησιν κινδύνου συγκρούσεως καὶ τῆς ὑποτυπώσεως RADAR ἢ ἰσοδυνάμου συστηματικῆς παρατηρήσεως τῶν ἀνιχνευομένων ἀντικειμένων.

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

δ) Πρὸς ἐκτίμησιν τοῦ κατὰ πόσον ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, μεταξὺ ἐκείνων, τὰ ὁποῖα δέον νὰ λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν, θὰ εἶναι καὶ τὰ κάτωθι :

(ι) τοιοῦτος κίνδυνος θὰ θεωρῆται ὅτι ὑφίσταται ἐὰν ἡ διόπτρυσις πυξίδος προσεγγίζοντος τινὸς πλοίου δὲν μεταβάλλεται αἰσθητῶς,

(ιι) τοιοῦτος κίνδυνος δύναται νὰ ὑφίσταται ἐνίοτε, ἀκόμη καὶ ὅταν αἰσθητὴ ἀλλαγὴ τῆς διοπτρεύσεως εἶναι προφανής, ἰδιαιτέρως κατὰ τὴν προσεγγίσειν πολὺ μεγάλου πλοίου ἢ ρυμουλκουμένου ἀντικειμένου ἢ κατὰ τὴν προσέγγισιν πλοίου εἰς μικρὰν ἀπόστασιν.

ΚΑΝΩΝ 8.

Χειρισμοὶ πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως

α) Οἰσωνδήποτε χειρισμὸς ἐκτελούμενος πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως, δέον, ἐφ' ὅσον αἱ συνθήκαι τῆς περιπτώσεως ἐπιτρέπουν, νὰ εἶναι σαφὴς καὶ ἐκδηλός, νὰ γίνεταί ἐγκαίρως καὶ συμφώνως πρὸς τὰς ὑπαγορεύσεις τῆς καλῆς ναυτικῆς τέχνης.

β) Οἰσωνδήποτε μεταβολὴ πορείας ἢ καὶ ταχύτητος πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως δέον, ἐφ' ὅσον αἱ συνθήκαι τῆς περιστάσεως ἐπιτρέπουν, νὰ εἶναι ἀρκούντως μεγάλη, ὥστε νὰ γίνεται ἀμέσως ἀντιληπτὴ παρὰ τοῦ ἑτέρου πλοίου παρατηροῦντος ὀπτικῶς ἢ μέσω RADAR. Διαδοχικαὶ μικραὶ μεταβολαὶ πορείας ἢ καὶ ταχύτητος δέον ν' ἀποφεύγονται.

γ) Ἐφ' ὅσον ὑφίσταται ἐπαρκὴς θαλάσσιος χώρος, μεταβολὴ τῆς πορείας μόνης δυνατόν ν' ἀποβῇ ἢ πλέον ἀποτελεσματικὴ ἐνέργεια πρὸς ἀποφυγὴν προσεγγίσεως εἰς ἐπικίνδυνον ἀπόστασιν, προϋποτιθεμένου ὅτι ἐξετελέσθη ἐγκαίρως, εἶναι οὐσιαστικὴ καὶ δὲν ἀπολήγει εἰς ἐπικίνδυνον προσέγγισιν μεθ' ἑτέρου πλοίου.

δ) Χειρισμὸς ἐκτελούμενος πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως μεθ' ἑτέρου πλοίου δέον ὅπως εἶναι τοιοῦτος, ὥστε νὰ ἀπολήγῃ εἰς διέλευσιν ἀπ' αὐτοῦ εἰς ἀσφαλὴ ἀπόστασιν. Ἡ ἀποτελεσματικότης τοῦ χειρισμοῦ θὰ ἐλέγχεται προσεκτικῶς, μέχρις ὅτου τὸ ἕτερον πλοῖον ἀντιπαρέλθῃ ὀριστικῶς.

ε) Ἐὰν εἶναι ἀπαραίτητον, πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως ἢ πρὸς παροχὴν εὐχερείας χρόνου πρὸς ἐκτίμησιν τῆς καταστάσεως, ἐν πλοῖον δέον ὅπως ἐλαττώσῃ τὴν ταχύτητά του ἢ ἀκίνητῇ τελείως διὰ κρατήσεως ἢ ἀναποδίσεως τῶν μέσων προώσεώς του.

ΚΑΝΩΝ 9.

Στενοὶ Διάυλοι.

α) Πλοῖον, πλέον κατὰ μήκος στενοῦ τινὸς διαύλου ἢ θαλάσσιου διαδρόμου, δέον ὅπως τηρῆται, καθ' ὅσον τοῦτο εἶναι ἀσφαλὲς καὶ ἐφικτόν, πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ὅριον τοῦ διαύλου ἢ διαδρόμου, ὅπερ κεῖται πρὸς τὴν δεξιάν του πλευράν.

β) Πλοῖον μήκους μικροτέρου τῶν 20 μ. ἢ ἱστιοφόρον πλοῖον δέον ὅπως μὴ ἐμποδίσῃ τὸν διάπλουν πλοίου, τὸ ὁποῖον δύναται νὰ πλέῃ ἀσφαλῶς μόνον ἐντὸς στενοῦ τινος διαύλου ἢ θαλάσσιου διαδρόμου.

γ) Πλοῖον ἀσχολούμενον μὲ τὴν ἀλιείαν δέον ὅπως μὴ ἐμποδίσῃ τὸν διάπλουν παντὸς ἐτέρου πλοίου ναυσιπλοούντος ἐντὸς στενοῦ τινος διαύλου ἢ θαλάσσιου διαδρόμου.

δ) Πλοῖον δέον ὅπως μὴ διασχίζῃ καθέτως στενὸν τινα διάυλον ἢ θαλάσσιον διάδρομον, ἐάν, οὕτω πλέον, ἐμποδίσῃ τὸν κατὰ τὸν ἄξονα διάπλουν ἐτέρου πλοίου, τὸ ὁποῖον δύναται νὰ πλέῃ ἀσφαλῶς μόνον ἐντὸς τοιοῦτου διαύλου ἢ διαδρόμου. Τὸ τελευταῖον πλοῖον, ἐάν ἀμφιβόλη περὶ τῶν προθέσεων τοῦ διασχίζοντος καθέτως πλοίου, δύναται νὰ κάμῃ χρῆσιν τοῦ ἐν τῷ Κανόνι 34 (δ) καθοριζομένου ἡχητικῆς σήματος.

ε) (ι) Ἐντὸς στενοῦ διαύλου ἢ θαλάσσιου διαδρόμου, ὁσάκις προσπέρασμα δύναται νὰ λάβῃ χώραν μόνον ἐφ' ὅσον τὸ καταφθάνον πλοῖον χειρίσῃ οὕτως ὥστε νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀσφαλῆ διέλευσιν τοῦ ἐτέρου, τὸ προτιθέμενον νὰ προσπεράσῃ πλοῖον δέον ὅπως καταστήσῃ γνωστὴν τὴν πρόθεσίν του διὰ τῆς ἐκπομπῆς τοῦ ἐν τῷ Κανόνι 34 (γ) (ι) περιγραφόμενου καταλλήλου σήματος. Τὸ καταφθάνον πλοῖον, ἐάν συμφωνῇ, θὰ σημάνῃ τὸ ἐν τῷ Κανόνι 34 (γ) (ι) περιγραφόμενον ἀντίστοιχον σῆμα καὶ θὰ λάβῃ μέτρα ἵνα ἐπιτρέψῃ τὸν ἀσφαλῆ διάπλουν. Ἐάν εὑρεθῇ ἐν ἀμφιβολίᾳ δύναται νὰ ἐκπέμψῃ τὰ ἐν τῷ Κανόνι 34 (δ) καθοριζόμενα σήματα.

(ιι) Ὁ παρὼν Κανὼν δὲν ἀπαλλάσσει τὸ καταφθάνον πλοῖον τῆς ὑποχρέσεως του κατὰ τὸν Κανὼνα 13.

στ) Πλοῖον προσεγγίζον πρὸς μίαν καμπὴν ἢ περιοχὴν στενοῦ τινὸς διαύλου ἢ θαλάσσιου διαδρόμου, ἐκεῖθεν τῆς ὁποίας ἕτερον πλοῖον δύναται ν' ἀπομακρύνονται, ὑπὸ τινος παρεμβολομένου ἐμποδίου, δέον ὅπως πλέῃ μετ' ἰδιαίτερας ἐτοιμότητος καὶ προσοχῆς καὶ ἐκπέμψῃ τὸ ἐν τῷ Κανόνι 34 (ε) καθοριζόμενον ἀντίστοιχον σῆμα.

ζ) Πᾶν πλοῖον, ἐφ' ὅσον αἱ συνθήκαι τῆς περιπτώσεως ἐπιτρέπουσι, δέον ὅπως ἀποφεύγῃ ν' ἀγκυροβολῇ ἐντὸς στενοῦ διαύλου.

ΚΑΝΩΝ 10.

Συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

α) Ὁ παρὼν Κανὼν ἐφαρμόζεται εἰς συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας υἱοθετηθέντα ὑπὸ τοῦ Ὁργανισμοῦ.

β) Πᾶν πλοῖον χρησιμοποιοῦν ἐν σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας :

(ι) Θὰ πλέῃ ἐντὸς τῆς ἀντιστοίχου λωρίδος κυκλοφορίας ἐπὶ τῆς γενικῆς κατευθύνσεως τῆς κυκλοφορικῆς ροῆς διὰ τὴν λωρίδα ταύτην,

(ιι) Θὰ τηρῆται, κατὰ τὸ δύνατον πρακτικόν, μακρὰν γραμμῆς διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἢ ζώνης διαχωρισμοῦ,

(ιιι) Κανονικῶς θὰ εἰσέρχεται ἢ ἐξέρχεται λωρίδος τινὸς κυκλοφορίας κατὰ τὸ πέρας αὐτῆς, ἀλλ' ὁσάκις εἰσέρχεται ἢ ἐξέρχεται ἀπὸ τὴν πλευράν θὰ πράττῃ τοῦτο κατὰ τὴν πρακτικῶς μικροτέραν γωνίαν, ὡς πρὸς τὴν γενικὴν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορικῆς ροῆς.

γ) Πᾶν πλοῖον θὰ ἀποφεύγῃ, καθ' ὅσον τοῦτο εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, νὰ διασχίζῃ λωρίδας κυκλοφορίας, ἀλλ' ἐν ὑποχρεούται νὰ πράξῃ οὕτω, θὰ τὰς διασχίσῃ, κατὰ τὸ πρακτικῶς δυνατότερον κατ' ὁρθὰς γωνίας, ὡς πρὸς τὴν γενικὴν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορικῆς ροῆς.

δ) Ζῶναι ἀκτοπλοικῆς κυκλοφορίας κανονικῶς δὲν θὰ χρησιμοποιῶνται ὑπὸ τῆς διερχομένης κυκλοφορίας, ἢ ὁποία δύναται νὰ χρησιμοποιήσῃ ἀσφαλῶς τὴν ἀντίστοιχον λωρίδα κυκλοφορίας ἐντὸς τοῦ παρακειμένου συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

ε) Πᾶν πλοῖον, ἐκτὸς ἐάν πρόκειται περὶ διασχίζοντος τοιοῦτου, δὲν θὰ εἰσέρχεται, ὑπὸ κανονικῆς συνθήκας, ἐντὸς

ζώνης διαχωρισμοῦ ἢ δὲν θὰ διασχίζῃ γραμμὴν διαχωρισμοῦ, ἐκτὸς :

(ι) Εἰς περιπτώσεις ἀνάγκης, ἐν' ἀποφύγῃ ἄμεσον κίνδυνον,

(ιι) Ἐάν πρόκειται ν' ἀσχοληθῇ μὲ τὴν ἀλιείαν ἐντὸς τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

στ) Πᾶν πλοῖον, ναυσιπλοῦν εἰς περιοχὰς πλησίον τῶν ἄκρων συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, θὰ πράττῃ οὕτω μετ' ἰδιαίτερας προσοχῆς.

ζ) Πᾶν πλοῖον, καθ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, θ' ἀποφεύγῃ νὰ ἀγκυροβολῇ ἐντὸς συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἢ ἐντὸς περιοχῶν ἐγγὺς τῶν ἄκρων του.

η) Πλοῖον, μὴ χρησιμοποιοῦν σύστημα τι διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, θ' ἀποφεύγῃ τοῦτο δι' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, εὐρυτέρων περιθωρίων.

θ) Πλοῖον ἀσχολούμενον μὲ τὴν ἀλιείαν δὲν θὰ ἐμποδίσῃ τὸν διάπλουν παντὸς πλοίου ἀκολουθοῦντος λωρίδα τινα κυκλοφορίας.

ι) Πλοῖον μήκους μικροτέρου τῶν 20 μ. ἢ ἱστιοφόρον πλοῖον δὲν θὰ ἐμποδίσῃ τὸν ἀσφαλῆ διάπλουν μηχανοκινήτου πλοίου ἀκολουθοῦντος λωρίδα τινα κυκλοφορίας.

ΤΜΗΜΑ II.

ΔΙΑΓΩΓΗ ΠΛΟΙΩΝ ΕΝ ΟΨΕΙ ΑΛΛΗΛΩΝ

ΚΑΝΩΝ 11.

Ἐφαρμογῇ.

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

ΚΑΝΩΝ 12.

Ἱστιοφόρα πλοῖα.

α) Ὅσάκις δύο ἱστιοφόρα πλοῖα πλησιάζουν ἀλλήλα, ὥστε νὰ ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, τὸ ἐν ἐξ αὐτῶν ὀφείλει ν' ἀπομακρύνεται τῆς πορείας τοῦ ἐτέρου ὡς ἀκολουθῶς :

(ι) Ὅταν ἐκάτερον ἔχῃ τὸν ἄνεμον ἐκ διαφόρου πλευρᾶς, τὸ πλοῖον, τὸ ὁποῖον ἔχει τὸν ἄνεμον ἐκ τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς, θὰ ἀπομακρύνεται τῆς πορείας τοῦ ἐτέρου.

(ιι) Ὅταν ἀμφότερα ἔχουν τὸν ἄνεμον ἐκ τῆς αὐτῆς πλευρᾶς, τὸ προσήνεμον ὀφείλει ν' ἀπομακρύνεται τοῦ ὑπὲρνεμον,

(ιιι) Ἐάν ἐν πλοῖον μὲ τὸν ἄνεμον ἐκ τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς ἀντικληθῇ πλοῖον τι προσήνεμος καὶ ἀδυνατῇ νὰ διαπιστώσῃ, μετὰ βεβαιότητος, ἐάν τὸ ἕτερον πλοῖον ἔχῃ τὸν ἄνεμον ἐκ τῆς ἀριστερᾶς ἢ τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς, ὀφείλει ν' ἀπομακρυνθῇ ἐκ τῆς πορείας τοῦ ἐτέρου.

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

ΚΑΝΩΝ 13.

Προσπέρασμα.

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

β) Ἐν πλοῖον θὰ θεωρῆται καταφθάνον, ἐάν πλησιάζῃ ἕτερον πλοῖον ἐκ διευθύνσεως ἄνω τῶν 22,5 μοιρῶν πρὸς ἑαυτὸν τοῦ ἐγκρασίον του, δηλαδὴ εὐρίσκεται εἰς τοιαύτην σχετικὴν θέσιν ὡς πρὸς τὸ πλοῖον, τὸ ὁποῖον καταφθάνει, ὥστε κατὰ τὴν νύκτα νὰ δύναται νὰ διακρίνῃ μόνον τὸν φανὸν τῆς πρύμνης, ἀλλ' οὐδένα ἐκ τῶν πλευρικῶν του φανῶν.

γ) Ὅταν ἐν πλοῖον εὐρίσκεται ἐν ἀμφιβολίᾳ, ὡς πρὸς τὸ ἐν καταφθάνῃ ἕτερον, δέον νὰ θεωρῇ ἐκαστὸ ὅτι εἶναι καταφθάνον καὶ νὰ χειρίσῃ ἀναλόγως.

δ) Οἰαδήποτε μεταγενεστέρα μεταβολὴ τῆς διευθύνσεως μεταξὺ τῶν δύο πλοίων δὲν θὰ καθιστᾷ δισχευρῶνον τὸ καταφθάνον πλοῖον, συμφώνως πρὸς τὴν ἐννοίαν τῶν

παρόντων Κανόνων ἢ δὲν θ' ἀπαλλάσσει αὐτὸ τοῦ καθήκοντος ὅπως τηρῆται μακρὰν τοῦ καταφθανομένου πλοίου, μέχρις ὅτου ἀντιπαρέλθῃ τελείως τούτου.

ΚΑΝΩΝ 14.

«Περίπτωσης ἀντιθέτων πορείων».

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

β) Τοιαύτη περίπτωση θὰ θεωρῆται ὅτι ὑφίσταται, ὅταν τὸ ἐν πλοῖον διακρίνῃ τὸ ἕτερον κατὰ πρῶραν καὶ κατὰ τὴν μὲν νύκτα βλέπῃ τοὺς ἐφιστίους φανούς τοῦ ἐτέρου πλοίου συμπύκνοντας ἐπὶ τῆς αὐτῆς ἢ σχεδὸν τῆς αὐτῆς γραμμῆς ἢ καὶ ἀμφοτέρους τοὺς πλευρικοὺς φανούς, κατὰ δὲ τὴν ἡμέραν παρτηρῇ τὴν ἀντίστοιχον ὄψιν τοῦ ἐτέρου πλοίου.

γ) Ὅταν ἐν πλοῖον εὐρίσκεται ἐν ἀμφιβολίᾳ, ὡς πρὸς τὸ ἐὰν ὑφίσταται τοιαύτη περίπτωση, δέον νὰ θεωρῇ ὅτι ὄντως αὕτη ὑφίσταται καὶ νὰ χειρίσῃ ἀναλόγως.

ΚΑΝΩΝ 15.

«Περίπτωσης διασταυρώσεως πορείων».

Ὅσάκις δύο μηχανοκίνητα πλοῖα διασταυρῶνται τὰς πορείας των, κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, τὸ πλοῖον, τὸ ὁποῖον βλέπει τὸ ἕτερον πρὸς τὴν δεξιάν του πλευράν, ὀφείλει ν' ἀπομακρύνεται τῆς πορείας του καί, ἐφ' ὅσον αἱ συνθήκαι τῆς περιπτώσεως ἐπιτρέπουν, θ' ἀποφεύγῃ νὰ διέρχεται πρῶραθεν τοῦ ἐτέρου πλοίου.

ΚΑΝΩΝ 16.

Χειρισμὸς ἐκ μέρους τοῦ «φυλάσσοντος» πλοίου.

Πᾶν πλοῖον, ἀπὸ τὸ ὁποῖον ἀπαιτεῖται ὅπως ἀπομακρύνεται τῆς πορείας ἐτέρου τινος πλοίου, δέον ὅπως χειρίζῃ, κατὰ τὸ δυνατόν, ἐγκαίρως καὶ οὐσιαστικῶς, ὥστε νὰ τηρῆται ἀρκούντως μακρὰν τούτου.

ΚΑΝΩΝ 17.

Χειρισμὸς ἐκ μέρους τοῦ «φυλάσσουμένου» πλοίου.

α) (ι) Ὅσάκις τὸ ἐν ἐκ δύο πλοίων ὀφείλει ν' ἀπομακρύνεται τῆς πορείας ἐτέρου, τὸ ἕτερον τοῦτο πλοῖον θὰ διατηρῇ τὴν πορείαν καὶ ταχύτητά του.

(ιι) Ἐν τούτοις, τὸ τελευταῖον τοῦτο πλοῖον δύναται νὰ χειρίσῃ, ὥστε ν' ἀποφευχθῇ σύγκρουσις διὰ μόνου τοῦ ἐλιγμοῦ του, εὐθὺς ὡς καταστῇ προφανὲς εἰς αὐτὸ ὅτι τὸ ὑπόχρεον ν' ἀπομακρυνθῇ τῆς πορείας του πλοῖον δὲν χειρίζει καταλλήλως, συμφώνως πρὸς τοὺς παρόντας Κανόνας.

β) Ὅταν, δι' οἰανδήποτε αἰτίαν, τὸ ὑπόχρεον ὅπως διατηρῇ τὴν πορείαν καὶ ταχύτητά του πλοῖον εὐρεθῇ τόσον ἐγγὺς τοῦ ἐτέρου, ὥστε ἡ σύγκρουσις νὰ μὴ δύναται ν' ἀποφευχθῇ ἐκ μόνου τοῦ χειρισμοῦ τοῦ φυλάσσοντος πλοίου, τότε ὀφείλει καὶ τοῦτο νὰ χειρίσῃ κατὰ τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον διὰ ν' ἀποφευχθῇ ἡ σύγκρουσις.

γ) Μηχανοκίνητον πλοῖον, τὸ ὁποῖον χειρίζει εἰς τινὰ περίπτωσιν διασταυρώσεως πορείων συμφώνως τῷ ἑδαφίῳ (α) (ιι) τοῦ παρόντος Κανόνας ἐν' ἀποφύγῃ συγκρούσιν μεθ' ἐτέρου μηχανοκινήτου πλοίου, δὲν θ' ἀλλάσῃ, ἐφ' ὅσον αἱ συνθήκαι τῆς περιπτώσεως ἐπιτρέπουν, πορείαν πρὸς τ' ἀριστερὰ ἐν' ἀποφύγῃ πλοῖον, τὸ ὁποῖον εὐρίσκεται εἰς τὴν ἀριστεράν του πλευράν.

δ) Ὁ παρὼν Κανὼν δὲν ἀπαλλάσσει τὸ φυλάσσον πλοῖον τῆς ὑποχρεώσεώς του ν' ἀπομακρύνεται τῆς πορείας ἐτέρου.

ΚΑΝΩΝ 18.

Εἰσὶναι μεταξὺ πλοίων.

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

α) Μηχανοκίνητον πλοῖον ἐν πλῶ θ' ἀπομακρύνεται τῆς πορείας :

- (ι) Ἀκυβερνήτου πλοίου,
- (ιι) Πλοίου περιορισμένης ἱκανότητος χειρισμῶν,
- (ιιι) Πλοίου ἀσχολουμένου μὲ τὴν ἀλιείαν,
- (ιiv) Ἰστιοφόρου πλοίου.

β) Ἰστιοφόρον πλοῖον ἐν πλῶ θ' ἀπομακρύνεται τῆς πορείας :

- (ι) Ἀκυβερνήτου πλοίου,
- (ιι) Πλοίου περιορισμένης ἱκανότητος χειρισμῶν,
- (ιιι) Πλοίου ἀσχολουμένου μὲ τὴν ἀλιείαν.

γ) Πλοῖον ἐν πλῶ ἀσχολουμένον μὲ τὴν ἀλιείαν θ' ἀπομακρύνεται, κατὰ τὸ δυνατόν, τῆς πορείας :

- (ι) Ἀκυβερνήτου πλοίου,
- (ιι) Πλοίου περιορισμένης ἱκανότητος χειρισμῶν.

δ) (ι) Πᾶν πλοῖον, ἐκτὸς τῶν ἀκυβερνήτων πλοίων ἢ τῶν πλοίων περιορισμένης ἱκανότητος χειρισμῶν, θ' ἀποφεύγῃ, ἐφ' ὅσον αἱ συνθήκαι τῆς περιστάσεως ἐπιτρέπουν, νὰ παρακωλύῃ τὸν ἀσφαλῆ διάπλουν πλοίου ἐμποδιζομένου ἐκ τοῦ βυθίσματός του καὶ ἐπιδεικνύοντος τὰ σήματα τοῦ Κανόνας 28.

(ιι) Πλοῖον ἐμποδιζόμενον ἐκ τοῦ βυθίσματός του δέον ὅπως ναυσιπλοῇ μετ' ἰδιαίτερας προσοχῆς, ἐν πλήρει ἐπιγνώσει τῆς ἰδιαζούσης περιπτώσεώς του.

ε) Ὑδροπλάνον ἐπὶ τοῦ ὕδατος δέον ὅπως τηρῆται γενικῶς μακρὰν πάντων τῶν πλοίων καὶ ἀποφεύγῃ νὰ παρακωλύῃ τὴν ναυσιπλοΐαν των. Εἰς περιπτώσεις, ἐν τούτοις, κατὰ τὰς ὁποίας ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, θὰ συμμορφῶται πρὸς τοὺς Κανόνας τοῦ παρόντος Μέρους.

ΤΜΗΜΑ ΙΙΙ

ΔΙΑΓΩΓΗ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΗΝ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ

ΚΑΝΩΝ 19.

Διαγωγή πλοίων ὑπὸ περιορισμένην ὁρατότητα.

α) Ὁ παρὼν Κανὼν ἐφαρμόζεται εἰς πλοῖα μὴ εὐρισκόμενα ἐν ὅψει ἀλλήλων, ὡσάκις ναυσιπλοοῦν ἐντὸς ἢ πλησίον περιοχῆς περιορισμένης ὁρατότητος.

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

γ) Πᾶν πλοῖον δέον ὅπως θὰ λαμβάνῃ δεόντως ὑπ' ὄψιν τὰς ἐπικρατούσας συνθήκας καὶ καταστάσεις περιορισμένης ὁρατότητος, ὡσάκις συμμορφῶται πρὸς τοὺς Κανόνας τοῦ Τμήματος I τοῦ παρόντος Μέρους.

δ) Πλοῖον, ἐπισημαίνον, διὰ μόνου τοῦ RADAR, τὴν παρουσίαν ἐτέρου πλοίου, ὀφείλει νὰ ἐκτιμῇ κατὰ πόσον ὑφίσταται περίπτωσης ἐπικινδύνου προσεγγίσεως ἢ καὶ κατὰ πόσον ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως. Ἐὰν ὄντως συντρέχῃ τοιαύτη περίπτωση, δέον ὅπως χειρίσῃ πρὸς ἀποφυγὴν ἀρκετὰ ἐγκαίρως, προϋποτιθεμένου ὅτι, ὡσάκις ὁ τοιοῦτος χειρισμὸς συνίσταται εἰς μεταβολὴν πορείας, τ' ἀκόλουθα δέον ὅπως ἀποφεύγονται κατὰ τὸ δυνατόν :

(ι) Μεταβολὴ πορείας πρὸς τ' ἀριστερὰ διὰ πλοῖον εὐρισκόμενον πρῶραθεν τοῦ ἐγκαρσίου του, ἐκτὸς ἐὰν πρόκειται περὶ καταφθανομένου πλοίου.

(ιι) Μεταβολὴ πορείας πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τοῦ ἐτέρου πλοίου, ἐφ' ὅσον τοῦτο εὐρίσκεται εἰς τὸ ἐγκάρσιον ἢ πρὶν μνηθῆναι τοῦ ἐγκαρσίου.

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

ΜΕΡΟΣ Γ'

ΦΑΝΟΙ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΑ

ΚΑΝΩΝ 20.

Έφαρμογή.

α) Οί Κανόνες του παρόντος Μέρους θα εφαρμόζονται υπό πᾶσαν κατάστασιν καιρού.

β) Οί Κανόνες, οί ἀφορῶντες εἰς τοὺς φανούς, θὰ ἐφαρμόζονται ἀπὸ τῆς δύσεως μέχρι τῆς ἀνατολῆς τοῦ ἡλίου, καί, διαρκούντος τοῦ χρονικοῦ τούτου διαστήματος, οὐδεὶς ἕτερος φανὸς θὰ ἐπιδεικνύεται, ἐξαιρέσει τῶν φανῶν ἐκείνων, οἵτινες δὲν θὰ δύνανται εἶτε νὰ ἐκληφθῶσιν ὡς οἱ φανοὶ οἱ καθοριζόμενοι εἰς τοὺς παρόντας Κανόνας εἶτε νὰ ἐπηρεάσωσιν τὴν ὁρατότητα ἢ χαρακτηριστικὰ τούτων ἢ νὰ παρενοχλήσωσιν τὴν διεξαγωγὴν κανονικῆς φυλακῆς ὑπτήρων.

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

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

ε) Οἱ καθοριζόμενοι εἰς τοὺς παρόντας Κανόνας φανοὶ καὶ σχήματα δέον ὅπως εἶναι σύμφωνα πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Παραρτήματος I τοῦ παρόντων Κανονισμῶν.

ΚΑΝΩΝ 21.

Όρισμοί.

α) «Έφίστιος φανὸς» σημαίνει λευκὸν φανὸν ἐγκατεστημένον ὑπεράνω τῆς διαμήκους κεντρικῆς γραμμῆς τοῦ πλοίου, φωτίζοντα, ἄνευ διακοπῆς, τόξον τοῦ ὀρίζοντος 225 μοιρῶν καὶ τοποθετημένον κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε νὰ φωτίζῃ ἀκριβῶς ἀπὸ τῆς πρῶρας μέχρις 22,5 μοιρῶν πρὸς τὴν πρύμνην τοῦ ἐγκατασίου ἐφ' ἐκάστης πλευρᾶς τοῦ πλοίου.

β) «Πλευρικοὶ φανοὶ» σημαίνουν ἓνα πράσινον φανὸν ἐπὶ τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς καὶ ἓνα ἐρυθρὸν φανὸν ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς, ἐκάστος φωτίζοντος ἄνευ διακοπῆς τόξον τοῦ ὀρίζοντος 112,5 μοιρῶν καὶ τοποθετημένον, κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε νὰ φωτίζῃ ἀκριβῶς ἀπὸ τῆς πρῶρας μέχρις 22,5 μοιρῶν πρὸς τὴν πρύμνην τοῦ ἐγκατασίου ἐπὶ τῆς ἀντιστοίχου πλευρᾶς του.

Εἰς πλοῖον μήκους μικροτέρου τῶν 20 μέτρων, οἱ πλευρικοὶ φανοὶ δύνανται νὰ συνδυάζονται εἰς ἓνα, φερόμενον ἐπὶ τῆς διαμήκους κεντρικῆς γραμμῆς τοῦ πλοίου.

γ) «Φανὸς τῆς κορώνης» σημαίνει λευκὸν φανὸν ἐγκατεστημένον κατὰ τὸ πρακτικῶς δυνατόν ἐγγύτερον τῆς πρύμνης, φωτίζοντα ἄνευ διακοπῆς τόξον τοῦ ὀρίζοντος 135 μοιρῶν καὶ τοποθετημένον κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε νὰ φωτίζῃ 67,5 μοίρας ἀκριβῶς ἀπὸ τῆς πρύμνης πρὸς ἐκάστην πλευρὰν τοῦ πλοίου.

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

ε) «Φανὸς ὁρατὸς καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα» (περίβλεπτος) σημαίνει φανὸν φωτίζοντα ἄνευ διακοπῆς τόξον τοῦ ὀρίζοντος 360 μοιρῶν.

στ) «Αναλάμπων φανὸς» σημαίνει φανὸν ἀναλάμποντα κατὰ κανονικὰ διαστήματα εἰς μίαν συχνότητα 120 ἢ περισσότερων ἀναλαμπῶν ἀνὰ λεπτόν.

ΚΑΝΩΝ 22.

Όρατότης φανῶν.

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

α) Εἰς πλοῖα μήκους 50 μέτρων ἢ περισσότερων :

— ὁ ἐφίστιος φανὸς εἰς 6 μίλια

— ὁ πλευρικός φανὸς εἰς 3 μίλια

— ὁ φανὸς τῆς κορώνης εἰς 3 μίλια

— ὁ φανὸς ρυμουλκήσεως εἰς 3 μίλια

— ὁ λευκός, ἐρυθρός, πράσινος ἢ κίτρινος, ὁρατὸς καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα, φανὸς εἰς 3 μίλια.

β) Εἰς πλοῖα μήκους 12 ἢ περισσότερων μέτρων ἀλλὰ μικροτέρου τῶν 50 μέτρων :

— ὁ ἐφίστιος φανὸς εἰς 5 μίλια, πλὴν, ἐὰν τὸ μήκος τοῦ πλοίου εἶναι μικρότερον τῶν 20 μέτρων, εἰς 3 μίλια.

— ὁ φανὸς τῆς κορώνης εἰς 2 μίλια

— ὁ φανὸς ρυμουλκήσεως εἰς 2 μίλια,

— ὁ λευκός, ἐρυθρός, πράσινος ἢ κίτρινος, ὁρατὸς καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα, φανὸς εἰς 2 μίλια.

γ) Εἰς πλοῖα μήκους μικροτέρου τῶν 12 μέτρων :

— ὁ ἐφίστιος φανὸς εἰς 2 μίλια,

— ὁ πλευρικός φανὸς εἰς 1 μίλιον,

— ὁ φανὸς τῆς κορώνης εἰς 2 μίλια,

— ὁ φανὸς ρυμουλκήσεως εἰς 2 μίλια,

— ὁ λευκός, ἐρυθρός, πράσινος ἢ κίτρινος, ὁρατὸς καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα, φανὸς εἰς 2 μίλια.

ΚΑΝΩΝ 23.

Μηχανοκίνητα πλοῖα ἐν πλῃ.

α) Μηχανοκίνητον πλοῖον ἐν πλῃ θὰ ἐπιδεικνύη :

(i) Ἐνα ἐφίστιον φανὸν πρὸς πρῶραν,

(ii) Ἐνα δευτέρον ἐφίστιον φανὸν πρὸς πρύμνην καὶ ὑψηλότερον τοῦ πρῶτου τοιοῦτου ἐκτὸς τῶν πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 50 μέτρων, ἅτινα δὲν ὑποχρεοῦνται, ἀλλὰ δύνανται νὰ ἐπιδεικνύουν τοιοῦτον φανόν,

(iii) Πλευρικοὺς φανούς,

(iv) Ἐνα φανὸν τῆς κορώνης.

β) Ἀερόστρομον πλοῖον, ὁσάκις κινεῖται ὑπὸ τὴν ἄνευ ἐκτοπίσεως κατάστασιν, θὰ ἐπιδεικνύῃ, ἐπιπροσθέτως πρὸς τοὺς καθοριζομένους ἐν παραγράφῳ (α) τοῦ παρόντος Κανόνας φανούς, ἓνα κίτρινον ἀναλάμποντα φανόν, ὁρατὸν καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα.

γ) Μηχανοκίνητον πλοῖον, μήκους μικροτέρου τῶν 7 μέτρων καὶ τοῦ ὁποίου ἡ μεγίστη ταχύτης δὲν ὑπερβαίνει τοὺς 7 κόμβους, δύναται, ἀντὶ τῶν φανῶν τῶν καθοριζομένων ἐν παραγράφῳ (α) τοῦ παρόντος Κανόνας, νὰ ἐπιδεικνύῃ ἓνα λευκὸν φανὸν ὁρατὸν καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα. Ἐν τοιοῦτον πλοῖον θὰ ἐπιδεικνύῃ ἐπίσης, ἐὰν τοῦτο εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, πλευρικοὺς φανούς.

ΚΑΝΩΝ 24.

Ρυμουλκήσις κατ' ἐφελευσὸν καὶ παραγωγήν.

α) Μηχανοκίνητον πλοῖον, ὁσάκις ρυμουλκεῖ, θὰ ἐπιδεικνύῃ :

(i) ἀντὶ τοῦ καθοριζομένου εἰς τὸν Κανόνα 23 (α) (i) φανοῦ, δύο ἐφίστιους φανούς πρὸς πρῶραν ἐπὶ κατακόρυφου γραμμῆς. Ὅταν τὸ μήκος τοῦ ρυμουλκούντος, μετρούμενον ἀπὸ τῆς πρύμνης τοῦ ρυμουλκούμενου πλοίου, μέχρι τοῦ πρυμναίου ἄκρου τοῦ ρυμουλκούμενου, ὑπερβαίνῃ τὰ 200 μέτρα, τρεῖς τοιοῦτους φανούς,

(ii) πλευρικοὺς φανούς,

(iii) ἓνα φανὸν τῆς κορώνης,

(iv) ἓνα φανὸν ρυμουλκήσεως ἐπὶ κατακόρυφου γραμμῆς ὑπεράνω τοῦ φανοῦ τῆς κορώνης,

(v) ρομβοειδὲς σχῆμα, εἰς μᾶλλον καταρραγὲς μέρος, ὁσάκις τὸ μήκος τοῦ ρυμουλκείου ὑπερβαίνει τὰ 200 μέτρα.

β) Ὅσάκις, ὠθοῦν πλοῖον καὶ πλοῖον ὠθούμενον πρὸς πρῶραν εἶναι στερεῶς συνδεδεμένα εἰς ἐνιαίαν μονάδα, θὰ θεωρῶνται ὡς ἓν μηχανοκίνητον πλοῖον καὶ θὰ ἐπιδεικνύουν τοὺς καθοριζομένους εἰς τὸν Κανόνα 23 φανούς.

γ) Μηχανοκίνητον πλοῖον, ὁσάκις ὠθεῖ πρὸς πρῶραν ἢ ρυμουλκεῖ παραπλεύρως, ἐκτὸς τῆς περιπτώσεως τῆς ἐνιαίας μονάδος, θὰ ἐπιδεικνύῃ :

(i) ἀντὶ τοῦ καθοριζομένου εἰς τὸν Κανόνα 23 (α) (i) φανοῦ, δύο ἐφίστιους φανούς πρὸς πρῶραν ἐπὶ κατακόρυφου γραμμῆς,

(ii) πλευρικούς φανούς.
(iii) ένα φανόν της κορώνης.
δ) Μηχανοκίνητον πλοῖον, εἰς τὸ ὁποῖον ἐφαρμόζονται αἰσθηθέντες παρήκτραφοι (α) καὶ (γ), θὰ συμμορφωθῇ ἐπίσης καὶ πρὸς τὸν Κανὸνα 23 (α) (i).

ε) Πλοῖον ἢ ἀντικείμενον ρυμουλκούμενον θὰ ἐπιδεικνύη :

(i) πλευρικούς φανούς.
(ii) ένα φανόν κορώνης.
(iii) ρομβοειδὲς σχῆμα εἰς μᾶλλον καταφανεὲς μέρος, ὡςάκις τὸ μήκος τοῦ ρυμουλκίου ὑπερβαίνει τὰ 200 μέτρα.

στ) Εἰς περίπτωσιν, καθ' ἣν πλοῖα ρυμουλκούνται εἰς οἰκονόμους ἀριθμοὺς ἐν παραγωγῇ ἢ ὠθηόμενα καθ' ὁμάδα, θὰ φωτίζονται, ὡς ἐν πλοῖον.

(i) πλοῖον ὠθηόμενον πρὸς πρῶτον, μὴ ἀποτελοῦν μέρος ἐνείκας τινὸς μονάδος, θὰ ἐπιδεικνύη εἰς τὸ πρῶτον ἄκρον τοῦ πλευρικοῦ φανός.

(ii) πλοῖον ρυμουλκούμενον παραπλεύρως θὰ ἐπιδεικνύη ένα φανόν τῆς κορώνης καὶ εἰς τὸ πρῶτον ἄκρον τοῦ πλευρικοῦ φανός.

ζ) Ὅπου, συνεπεῖχ ὁρισθέντες ἐπαρκεῖς αἰτίαι, εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον δι' ἐν ρυμουλκούμενον πλοῖον ἢ ἀντικείμενον νὰ ἐπιδεικνύη τοὺς ἐν τῇ ὑπερθεῖν παραγράφῳ (ε) καθοριζομένους φανούς, θὰ λαμβάνονται πάντα τὰ δυνατὰ μέτρα πρὸς φωτισμὸν τοῦ ρυμουλκούμενου πλοῖου ἢ ἀντικειμένου ἢ τοῦλάχιστον πρὸς ἐπισήμανσιν τῆς παρουσίας τοῦ ἀφώτου πλοῖου ἢ ἀντικειμένου.

ΚΑΝΩΝ 25.

Ἰστιοφόρα πλοῖα ἐν πλῶ καὶ κωπήλατα πλοῖα.

α) Ἰστιοφόρον πλοῖον ἐν πλῶ θὰ ἐπιδεικνύη :

(i) πλευρικούς φανούς,
(ii) ένα φανόν κορώνης.

β) Εἰς ἰστιοφόρον πλοῖον μήκους μικροτέρου τῶν 12 μέτρων, οἱ ἐν παραγράφῳ (α) τοῦ παρόντος Κανόνος καθοριζόμενοι φανοὶ δύνανται νὰ συνδυάζονται εἰς ένα, φερόμενον ἐπὶ τῇ πλησίον τῆς κορυφῆς τοῦ ἱστού, εἰς οἰοδήποτε εἶναι τὸ καταφανέστερον σημεῖον τούτου.

γ) Ἰστιοφόρον πλοῖον ἐν πλῶ δύναται νὰ ἐπιδεικνύη, ἐπιπροσθέτως πρὸς τοὺς καθοριζομένους ἐν παραγράφῳ (α) τοῦ παρόντος Κανόνος φανούς, ἐπὶ τῇ πλησίον τῆς κορυφῆς τοῦ ἱστού, εἰς οἰοδήποτε εἶναι τὸ καταφανέστερον σημεῖον, δύο ὁρατοὺς καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα φανούς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς, τοῦ ἀνωτέρου ὅπως ἐρυθροῦ καὶ τοῦ κατωτέρου πρασίνου, ἀλλ' οἱ φανοὶ οὗτοι δὲν θὰ ἐπιδεικνύονται ὁμοῦ μετὰ τοῦ συνδεδεασμένου φανοῦ τοῦ ἐπιτρεπομένου ὑπὸ τῆς παραγράφου (β) τοῦ παρόντος Κανόνος.

δ) Ἰστιοφόρον πλοῖον μήκους κατωτέρου τῶν 7 μέτρων θὰ ἐπιδεικνύη, ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, τοὺς ἐν παραγράφῳ (α) ἢ (β) καθοριζομένους φανούς, ἀλλ' ἐὰν δὲν πράττῃ οὕτω, θὰ ἔχῃ πρόχειρον ἡλεκτρικὴν λυχνίαν ἢ ἀντικείμενον φανόν ἐκπέμποντα λευκὸν φῶς, ὁ ὁποῖος θὰ ἐπιδεικνύεται ἀρετὰ ἐγκαίρως ἐν ἀποφύγῃται σύγκρουσις.

(ii) Κωπήλατον πλοῖον δύναται νὰ ἐπιδεικνύη τοὺς καθοριζομένους ἐν τῇ παρόντι Κανόνι φανούς δι' ἰστιοφόρα πλοῖα, ἀλλὰ ἐὰν δὲν πράττῃ οὕτω, θὰ ἔχῃ πρόχειρον ἡλεκτρικὴν λυχνίαν ἢ ἀντικείμενον φανόν ἐκπέμποντα λευκὸν φῶς, ὁ ὁποῖος θὰ ἐπιδεικνύεται ἀρετὰ ἐγκαίρως ἐν ἀποφύγῃται σύγκρουσις.

ε) Πλοῖον προωθούμενον τῇ βοήθειᾳ ἰστίων, ὡςάκις χρησιμοποιεῖ συγγρόνως καὶ μηχανικὸν μέσον προώσεως, θὰ ἐπιδεικνύη πρὸς πρῶτον καὶ εἰς τὸ πλεόν καταφανές σημεῖον κατασκευῇ κωνικοῦ σχήματος, μετὰ τὴν κορυφὴν πρὸς τὰ κάτω.

ΚΑΝΩΝ 26.

Ἀλιευτικὰ πλοῖα.

α) Πλοῖον ἀσχολούμενον μετὰ τὴν ἀλιείαν, εἴτε εὐρίσκειται ἐν πλῶ εἴτε ἐπ' ἀγκύρᾳ, θὰ ἐπιδεικνύη μόνον τοὺς καθοριζομένους ἐν τῇ παρόντι Κανόνι φανούς καὶ σχήματα.

β) Ὅταν πλοῖον ἐκτελῇ ἀλιείαν διὰ γρίπου, διὰ τῆς ὁποίας νοεῖται ἢ διὰ τοῦ ὕδατος ἔλξης γρίπου ἢ ἐτέρως συσκευῆς χρησιμοποιουμένης ὡς μέσου ἀλιείας, θὰ ἐπιδεικνύη :

(i) Δύο φανούς ὁρατοὺς καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς, ἐξ ὧν ὁ ἀνώτερος θὰ εἶναι πράσινος καὶ ὁ κατώτερος λευκός ἢ σχῆμα συνιστάμενον ἐκ δύο κώνων μετὰ ἡνωμένας τὰς κορυφὰς τῶν ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς τοῦ ἐνὸς ὑπερθεῖν τοῦ ἄλλου. Πλοῖον μήκους μικροτέρου τῶν 20 μέτρων δύναται, ἀντὶ τοῦ σχήματος τούτου, νὰ ἐπιδεικνύη μίαν ἀλάθον.

(ii) Ἐνα ἐφιστίον φανόν πρύμνηθεν καὶ ὑψηλότερον τοῦ ὁρατοῦ καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα πρασίνου φανοῦ. Πλοῖον μήκους μικροτέρου τῶν 50 μέτρων δὲν θὰ εἶναι ὑποχρεωμένον νὰ ἐπιδεικνύη τοιοῦτον φανόν, ἀλλὰ δύναται νὰ πράττῃ οὕτω.

(iii) Ὅταν προχωρῇ διὰ τοῦ ὕδατος, ἐπιπροσθέτως πρὸς τοὺς ἐν τῇ παρούσῃ παραγράφῳ καθοριζομένους φανούς, πλευρικούς φανούς καὶ φανόν κορώνης.

γ) Πλοῖον ἀσχολούμενον μετὰ τὴν ἀλιείαν, ἐκτὸς τῆς διὰ γρίπου τοιαύτης, θὰ ἐπιδεικνύη :

(i) Δύο ὁρατοὺς καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα φανούς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς, ἐξ ὧν ὁ ἀνώτερος θὰ εἶναι ἐρυθρός καὶ ὁ κατώτερος λευκός ἢ σχῆμα συνιστάμενον ἐκ δύο κώνων μετὰ ἡνωμένας τὰς κορυφὰς τῶν ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς, τοῦ ἐνὸς ὑπερθεῖν τοῦ ἄλλου. Πλοῖον μήκους μικροτέρου τῶν 20 μέτρων δύναται, ἀντὶ τοῦ σχήματος τούτου, νὰ ἐπιδεικνύη μίαν ἀλάθον.

(ii) Ὅσακις τὸ ὀριζόντιον ἔκταμμα τῶν ἐργαλείων ἐκτείνεται πλέον τῶν 150 μέτρων ἀπὸ τοῦ πλοῖου, λευκὸν φανόν ὁρατὸν καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα ἢ ένα κώνον μετὰ τὴν κορυφὴν πρὸς τὰ ἄνω καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τοῦ ἐκτάμματος.

(iii) Ὅταν προχωρῇ διὰ τοῦ ὕδατος, ἐπιπροσθέτως πρὸς τοὺς ἐν τῇ παρούσῃ παραγράφῳ καθοριζομένους φανούς, πλευρικούς φανούς καὶ φανόν κορώνης.

δ) Πλοῖον ἀσχολούμενον μετὰ τὴν ἀλιείαν εἰς πολὺ πλησίον ἀπόστασιν πρὸς ἄλλα πλοῖα ἀσχολούμενα μετὰ τὴν ἀλιείαν, δύναται νὰ ἐπιδεικνύη τὰ πρόσθετα σήματα τὰ περιγραφόμενα ἐν τῷ Παραρτήματι II.

ε) Πλοῖον μὴ ἀσχολούμενον μετὰ τὴν ἀλιείαν δὲν θὰ ἐπιδεικνύη τοὺς ἐν τῇ παρόντι Κανόνι καθοριζομένους φανούς ἢ σχήματα, ἀλλὰ μόνον ἐκείνους, οἱ ὁποῖοι καθορίζονται διὰ πλοῖον τοῦ μήκους του.

ΚΑΝΩΝ 27.

Πλοῖα ἀκυβέρνητα ἢ πλοῖα περιορισμένης ἱκανότητος χειρισμῶν.

α) Πᾶν ἀκυβέρνητον πλοῖον ὀφείλει νὰ φέρῃ :

(i) Δύο ἐρυθροὺς φανούς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς, εἰς μᾶλλον καταφανές μέρος καὶ ὁροτοὺς καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα.

(ii) Δύο σφαίρας ἢ ἀνάλογα σχήματα ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς, εἰς μᾶλλον καταφανές μέρος.

β) Πᾶν πλοῖον περιορισμένης ἱκανότητος χειρισμῶν, ἐξαιρουμένων τῶν ναρχαλιευτικῶν ἐν ναρχαλιείᾳ, ὀφείλει νὰ φέρῃ :

(i) Τρεῖς φανούς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς εἰς μᾶλλον καταφανές μέρος καὶ ὁρατοὺς καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα. Ὁ ἀνώτατος καὶ κατώτατος ἐκ τῶν φανῶν αὐτῶν δέον ὅπως εἶναι ἐρυθροὶ καὶ ὁ μεσαῖος δέον ὅπως εἶναι λευκός.

(ii) Τρία σχήματα ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς, εἰς μᾶλλον καταφανές μέρος. Τὸ ἀνώτατον καὶ τὸ κατώτατον ἐκ τῶν σχημάτων αὐτῶν δέον ὅπως εἶναι σφαιρικά καὶ τὸ μεσαῖον ρομβοειδές.

(iii) Ἐφ' ὅσον τὸ πλοῖον κινεῖται, ἐπὶ πλέον τῶν φανῶν τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῆς ὑποπαραγράφου (i) ἀνωτέρω, τοὺς ἐφιστίους φανούς, τοὺς πλευρικούς φανούς καὶ τὸν φανόν τῆς κορώνης.

(iv) Ἐφ' ὅσον τὸ πλοῖον εἶναι ἡγκυροβολημένον, ἐπὶ πλέον τῶν φανῶν ἢ σχημάτων τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῶν

υποπαραγράφων (ι) και (ιι) άνωτέρω, τούς φανούς ή τó σχήμα, άτινα καθορίζονται υπό τού Κανόνος 30.

γ) Πάν πλοϊον άσכולούμενον με ρυμούλκῃσιν, ήτις καθιστά τούτο άνίκανον όπως άποκλίνῃ τῆς πορείας του, όφείλει νά φέρῃ, επί πλέον τών φανών, όττινες καθορίζονται υπό τῆς υποπαραγράφου (β) (ι) και τών σχημάτων, άτινα καθορίζονται υπό τῆς υποπαραγράφου (β) (ιι) τού παρόντος Κανόνος, τούς φανούς ή τó σήμα, άτινα καθορίζονται υπό τού Κανόνος 24 (α).

δ) Πάν πλοϊον άσכולούμενον με ύποβρυχίους έκσκαφάς ή ύποβρυχίους έργασίας και έκτελούν χειρισμούς μετά δυσχερείας, όφείλει νά φέρῃ τούς φανούς και σχήματα, άτινα καθορίζονται υπό τῆς παραγράφου (β) τού παρόντος Κανόνος και επί πλέον, έφ' όσον ύφίσταται έμπόδιον, όφείλει νά φέρῃ :

(ι) Δύο έρυθρούς φανούς όρατούς καθ' όλον τόν όρίζοντα επί κατακορύφου γραμμῆς ή δύο σφαίρας επί κατακορύφου γραμμῆς, ίνα δεικνύουν τήν πλευράν εκ τῆς όποίας ύφίσταται τó έμπόδιον,

(ιι) Δύο πρασίλους φανούς όρατούς καθ' όλον τόν όρίζοντα επί κατακορύφου γραμμῆς ή δύο ρομβοειδή σχήματα επί κατακορύφου γραμμῆς, ίνα δεικνύουν τήν πλευράν εκ τῆς όποίας δύναται νά διέλθῃ έτερον πλοϊον,

(ιιι) 'Εφ' όσον τó πλοϊον κινείται, επί πλέον τών φανών τών καθοριζομένων υπό τῆς παρούσης παραγράφου, τούς έφιστίους φανούς, τούς πλευρικούς φανούς και τόν φανόν τῆς κορώνης,

(ιiv) Πάν πλοϊον, επί τού όποιου έχει έφαρμογήν ή παρούσα παράγραφος, έφ' όσον είναι ήγκυροβολημένον, όφείλει νά φέρῃ τούς φανούς, όττινες καθορίζονται υπό τών υποπαραγράφων (ι) και (ιι), άντι τών φανών ή τού σχήματος, άτινα καθορίζονται υπό τού Κανόνος 30.

ε) 'Ότε τó μέγεθος ενός πλοίου άσכולομένου με καταδυτικὰς έργασίας καθιστά πρακτικῶς άδύνατον τήν επίδειξιν τών σχημάτων, άτινα καθορίζονται υπό τῆς παραγράφου (γ), δέον όπως έπιδεικνύεται μία άκαμπτος σημαία παριστάνουσα τó γράμμα «Α» τού Διεθνούς Κώδικος Σημάτων, εις ύψος ούχι κατώτερον τού ενός μέτρου. Μέτρα δέον όπως λαμβάνωνται, ώστε ή σημαία αύτη νά είναι όρατή καθ' όλον τόν όρίζοντα.

στ) Πάν πλοϊον άσכולούμενον με τήν ναρκαλιείαν, επί πλέον τών φανών, όττινες καθορίζονται διά τὰ μηχανοκίνητα πλοία υπό τού Κανόνος 23, όφείλει νά φέρῃ τρεῖς όρατούς καθ' όλον τόν όρίζοντα πρασίλους φανούς ή τρεῖς σφαίρας. 'Ο εις εκ τών άνωτέρω φανών ή σχημάτων δέον όπως φέρεται επί ή πλησίον τῆς κορυφῆς τού πρωραίου ίστού και έκαστος εκ τών έτέρων δύο εις τὰ άκρα τῆς κεραίας τού πρωραίου ίστού. Οί άνωτέρω φανοί ή σχήματα δεικνύουν ότι είναι επικίνδυνον δι' άλλα πλοία όπως πλησιάζουν έγγύτερον τών 1.000 μέτρων τήν πρύμνην ή τών 500 μέτρων έκάτερην τών πλευρῶν τού ναρκαλιευτικού.

ζ) Πάν πλοϊον μήκους μικροτέρου τών 7 μέτρων δέν ύποχρεούται νά φέρῃ τούς φανούς, όττινες καθορίζονται υπό τού παρόντος Κανόνος.

η) Τὰ σήματα, άτινα καθορίζονται υπό τού παρόντος Κανόνος, δέν είναι σήματα πλοίων εύρισκομένων έν κινδύνῳ ή αίτούντων βοήθειαν. Τοιαύτα σήματα περιέχονται εις τó Παράρτημα IV τών παρόντων Κανονισμῶν.

ΚΑΝΩΝ 28.

Πλοία έμποδιζόμενα εκ τού βυθίσματός των.

Πάν έμποδιζόμενον εκ τού βυθίσματός του πλοϊον, έπιπλέον τών φανών, όττινες καθορίζονται διά τὰ μηχανοκίνητα πλοία υπό τού Κανόνος 23, όφείλει νά φέρῃ, εις μάλλον καταφανές μέρος, τρεῖς έρυθρούς φανούς επί κατακορύφου γραμμῆς και όρατούς καθ' όλον τόν όρίζοντα ή ένα κύλινδρον.

ΚΑΝΩΝ 29.

Πλοηγίδες.

α) Πάν πλοϊον άσכולούμενον με ύπηρεσίαν πλοηγήσεως όφείλει νά φέρῃ :

(ι) 'Επί ή πλησίον τῆς κορυφῆς τού ίστού δύο φανούς επί κατακορύφου γραμμῆς όρατούς καθ' όλον τόν όρίζοντα. 'Εκ τών φανών αύτῶν ό άνώτερος δέον όπως είναι λευκός και ό κατώτερος έρυθρός.

(ιι) 'Εφ' όσον ή πλοηγίς εύρίσκεται έν πλῶ, επί πλέον πρὸς τούς πλευρικούς φανούς και τόν φανόν τῆς κορώνης.

(ιιι) 'Εφ' όσον ή πλοηγίς είναι ήγκυροβολημένη, έπιπλέον τών φανών, όττινες καθορίζονται υπό τῆς υποπαραγράφου (ι), τόν φανόν ήγκυροβολίας, φῶτα ή σχήμα.

β) Πλοηγίς, όταν δέν εύρίσκεται έν ύπηρεσίᾳ, όφείλει νά φέρῃ τούς φανούς ή τὰ σχήματα, άτινα καθορίζονται δι' όμοιον πλοϊον τού αύτοῦ μήκους.

ΚΑΝΩΝ 30.

Πλοία ήγκυροβολημένα και πλοία προσηραγμένα.

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

(ι) Εἰς τó πρωραϊόν τμήμα ένα λευκόν φανόν όρατόν καθ' όλον τόν όρίζοντα ή μίαν σφαῖραν,

(ιι) Εἰς τήν πρύμνην ή παρ' αύτήν και εις ύψος χαμηλότερον τού φανού, όστις άπαιτεῖται υπό τῆς υποπαραγράφου (ι), ένα λευκόν φανόν όρατόν καθ' όλον τόν όρίζοντα.

β) Πάν πλοϊον, μήκους μικροτέρου τών 50 μέτρων, δύναται νά φέρῃ, εις μάλλον καταφανές μέρος, ένα λευκόν φανόν όρατόν καθ' όλον τόν όρίζοντα, άντι τών φανών, όττινες καθορίζονται υπό τῆς παραγράφου (α).

γ) Πλοϊον ήγκυροβολημένον δύναται και πᾶν πλοϊον μήκους μεγαλύτερου τών 100 μέτρων όφείλει επίσης νά χρησιμοποιήσῃ τὰ εις τήν διάθεσιν αύτοῦ εύρισκόμενα φῶτα έργασίας πρὸς φωτισμόν τών καταστροφμάτων του.

δ) Πάν πλοϊον προσηραγμένον όφείλει νά φέρῃ τούς φανούς, όττινες καθορίζονται υπό τῆς παραγράφου (α) ή (β) και επί πλέον εις μάλλον καταφανές μέρος :

(ι) Δύο έρυθρούς φανούς επί κατακορύφου γραμμῆς όρατούς καθ' όλον τόν όρίζοντα,

(ιι) Τρεῖς σφαίρας επί κατακορύφου γραμμῆς.

ε) Πάν πλοϊον, μήκους μικροτέρου τών 7 μέτρων, έφ' όσον είναι ήγκυροβολημένον ή προσηραγμένον ούχι έντός ή πλησίον στενοῦ διαύλου, θαλασσίου διαδρόμου ή ήγκυροβολίου ή όπου ναυσιπλοοῦν συνήθως έτερα πλοία, δέν ύποχρεούται νά φέρῃ τούς φανούς ή τὰ σχήματα, άτινα καθορίζονται υπό τών παραγράφων (α), (β) ή (δ) τού παρόντος Κανόνος.

ΚΑΝΩΝ 31.

'Υδροπλάνα.

'Εφ' όσον είναι πρακτικῶς άδύνατον δι' έν ύδροπλάνον νά φέρῃ φανούς και σχήματα μετά τών χαρακτηριστικῶν ή εις τὰς θέσεις, αίτινες καθορίζονται υπό τών Κανόνων τού παρόντος Μέρους, όφείλει νά φέρῃ φανούς και σχήματα έχοντα, κατά τó δυνατόν, παρόμοια χαρακτηριστικά και εις τάς, κατά τó δυνατόν, προσεγγιζούσας θέσεις.

ΜΕΡΟΣ Δ'.

ΗΧΗΤΙΚΑ ΚΑΙ ΦΩΤΕΙΝΑ ΣΗΜΑΤΑ

ΚΑΝΩΝ 32.

'Ορισμοί.

α) 'Η λέξις «σειρήν» σημαίνει οίανδήποτε ήχητικὴν συσκευὴν ικανὴν όπως παράγῃ τούς καθοριζομένους συριγμούς και ή όποία συμμορφούται πρὸς τὰς προδιαγραφὰς τού Παραρτήματος III τών παρόντων Κανονισμῶν.

β) 'Ο όρος «βραχὺς συριγμός» σημαίνει συριγμόν διαρκείας περίπου ενός δευτερολέπτου.

γ) 'Ο όρος «μακρὸς συριγμός» σημαίνει συριγμόν διαρκείας τεσσάρων έως έξ δευτερολέπτων.

ΚΑΝΩΝ 33.

“Όργανα παραγωγής ήχητικῶν σημάτων.

α) Πᾶν πλοῖον μήκους 12 μέτρων καὶ ἄνω ὀφείλει νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ μιᾶς σειρήνης καὶ ἑνὸς κώδωνος καὶ πᾶν πλοῖον μήκους 100 μέτρων καὶ ἄνω ὀφείλει, ἐπιπλέον, νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον δι’ ἑνὸς κυμβάλου, ὁ τόνος καὶ ὁ ἦχος τοῦ ὁποῖου δὲν θὰ δύναται νὰ ἐκληφθῇ ὡς ὁ τοιοῦτος τοῦ κώδωνος. Ἡ σειρήν, ὁ κώδων καὶ τὸ κύμβαλον δέον νὰ εἶναι σύμφωνα πρὸς τὰς προδιαγραφὰς τοῦ Παραρτήματος III τῶν παρόντων Κανονισμῶν. Ὁ κώδων ἢ τὸ κύμβαλον ἢ καὶ ἀμφότερα δύναται νὰ ἀντικατασταθοῦν δι’ ἐτέρων ὀργάνων ἐχόντων τὰ αὐτὰ ἀντίστοιχα χαρακτηριστικά, προϋποτιθεμένου ὅτι θὰ εἶναι πάντοτε δυνατὴ ἡ χειροκίνητος παραγωγὴ τῶν ἀπαιτούμενων ήχητικῶν σημάτων.

β) Πᾶν πλοῖον μήκους κατωτέρου τῶν 12 μέτρων δὲν ὑποχρεοῦται νὰ φέρῃ τὰς ήχητικὰς συσκευάς, αἵτινες καθορίζονται ὑπὸ τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανόνος, ἀλλ’ εἰς περίπτωσιν, καθ’ ἣν δὲν φέρει ταύτας, θὰ εἶναι ἐφωδιασμένον δι’ ἐτέρων μέσων παραγωγῆς ήχητικοῦ σήματος ἐπαρκoῦς ἐντάσεως.

ΚΑΝΩΝ 34.

Σήματα χειρισμῶν καὶ προειδοποιήσεως.

α) Ἐφ’ ὅσον τὰ πλοῖα εὐρίσκονται ἐν ὄψει ἀλλήλων, πᾶν κινούμενον μηχανοκίνητον πλοῖον, ἐκτελοῦν χειρισμούς προβλεπομένους ἢ ἀπαιτούμενους ὑπὸ τῶν παρόντων Κανόνων, ὀφείλει νὰ γνωστοποιῇ τοὺς χειρισμούς του διὰ τῶν ἀκολουθῶν σημάτων μετὰ σειρήνης :

—Εἰς βραχὺς συριγμός, διὰ τοῦ ὁποῖου νοεῖται «μεταβάλλω τὴν πορείαν μου πρὸς τὰ δεξιὰ».

—Δύο βραχεῖς συριγμοί, διὰ τῶν ὁποίων νοεῖται «μεταβάλλω τὴν πορείαν μου πρὸς τὰ ἀριστερά».

—Τρεῖς βραχεῖς συριγμοί, διὰ τῶν ὁποίων νοεῖται «ἐκτελῶ χειρισμὸν ἀναποδίσεως».

β) Οἰοδήποτε πλοῖον δύναται νὰ συμπληρώσῃ τὰ σήματα τῆς σειρήνης, τὰ καθοριζόμενα ὑπὸ τῆς παραγράφου (α), διὰ φωτεινῶν σημάτων, ἐπαναλαμβανομένων καταλλήλως, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐκτελέσεως τοῦ χειρισμοῦ :

(ι) Τὰ φωτεινὰ ταῦτα σήματα θὰ ἔχουν τὰς ἀκολουθοῦσας σημασίας :

—Μία ἀναλαμπή, διὰ τῆς ὁποίας νοεῖται «μεταβάλλω τὴν πορείαν μου πρὸς τὰ δεξιὰ».

—Δύο ἀναλαμπαί, διὰ τῶν ὁποίων νοεῖται «μεταβάλλω τὴν πορείαν μου πρὸς τ’ ἀριστερά».

—Τρεῖς ἀναλαμπαί, διὰ τῶν ὁποίων νοεῖται «ἐκτελῶ χειρισμὸν ἀναποδίσεως»

(ιι) Ἡ διάρκεια ἐκάστης ἀναλαμπῆς θὰ εἶναι περίπου ἑνὸς δευτερολέπτου, τὰ διαλείμματα μετὰ τῶν ἀναλαμπῶν θὰ εἶναι ἑνὸς δευτερολέπτου καὶ τὰ διαλείμματα μετὰ τῶν διαδοχικῶν σημάτων δὲν θὰ εἶναι βραχύτερα τῶν δέκα δευτερολέπτων.

(ιιι) Ὁ φανός, ὅστις χρησιμοποιεῖται διὰ τὸ σῆμα τοῦτο, ἐφ’ ὅσον εἶναι μονίμως τοποθετημένος, θὰ εἶναι λευκός, ὁρατὸς καθ’ ὅλον τὸν ὀρίζοντα ἐξ ἀποστάσεως τοῦλάχιστον 5 μιλίων καὶ θὰ συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Παραρτήματος I.

γ) Ὅτε πλοῖα εὐρίσκονται ἐν ὄψει ἀλλήλων ἐντὸς στενοῦ διαύλου ἢ θαλασσίου διαδρόμου :

(ι) Πᾶν πλοῖον προτιθέμενον νὰ προσπεράσῃ ἕτερον, συμφώνως πρὸς τὸν Κανόνα 9 (ε) (ι), θὰ γνωστοποιῇ τὴν πρόθεσιν του διὰ τῶν ἀκολουθῶν σημάτων τῆς σειρήνης του :

— δύο μακρῶν συριγμῶν, ἀκολουθουμένων ὑφ’ ἑνὸς βραχέος συριγμοῦ, διὰ τῶν ὁποίων νοεῖται «προτίθεται νὰ σᾶς προσπεράσω ἐκ δεξιῶν σας»,

— δύο μακρῶν συριγμῶν, ἀκολουθουμένων ὑπὸ δύο βραχέων συριγμῶν, διὰ τῶν ὁποίων νοεῖται «προτίθεται νὰ σᾶς προσπεράσω ἐξ ἀριστερῶν σας».

(ιι) Πᾶν πλοῖον, τὸ ὁποῖον πρόκειται νὰ προσπερασθῇ ὑπὸ ἐτέρου, ἐφ’ ὅσον ἐνεργεῖ συμφώνως πρὸς τὸν Κανόνα 9 (ε) (ι), θὰ γνωστοποιῇ τὴν συγκατάθεσιν του διὰ τοῦ ἀκολουθοῦσας σήματος τῆς σειρήνης του :

— Εἰς μακρὸς συριγμός, εἰς βραχὺς συριγμός, εἰς μακρὸς συριγμός καὶ εἰς βραχὺς συριγμός, κατὰ τὴν σειράν ταύτην.

δ) Ἐφ’ ὅσον πλοῖα εὐρίσκονται ἐν ὄψει ἀλλήλων καὶ προσεγγίζουν ἀλλήλα δι’ οἰανδήποτε αἰτίαν, εἴτε συνεπεῖα παρανοήσεως ὑπὸ τοῦ ἑνὸς τῶν προθέσεων ἢ ἐνεργειῶν τοῦ ἐτέρου, εἴτε συνεπεῖα ἀμφιβολίας τοῦ ἑνὸς ἐπὶ τῆς ἐπαρκειᾶς τῶν ἐνεργειῶν τοῦ ἐτέρου, ἵνα ἀποφευχθῇ ἡ σύγκρουσις, τὸ εὐρισκόμενον ἐν ἀμφιβολίᾳ πλοῖον θὰ γνωστοποιῇ ἀμέσως τὴν ἀμφιβολίαν ταύτην διὰ πέντε βραχέων καὶ ταχέων συριγμῶν τῆς σειρήνης του. Τὸ τοιοῦτον σῆμα δύναται νὰ συμπληροῦται δι’ ἑνὸς φωτεινοῦ σήματος πέντε βραχειῶν καὶ ταχειῶν ἀναλαμπῶν.

ε) Πᾶν πλοῖον προσεγγίζον καμπὴν ἢ περιοχὴν διαύλου ἢ θαλασσίου διαδρόμου, ἐνθα ἕτερον πλοῖον πιθανῶς νὰ ἀποκρύπτεται ὑπὸ παρεμβαλλομένου ἐμποδίου, θὰ ἐκπέμπῃ ἓνα μακρὸν συριγμὸν. Τοῦ τοιοῦτου σήματος θὰ δίδεται ἀπόκρισις δι’ ἑνὸς μακροῦ συριγμοῦ ὑπὸ οἰοδήποτε προσεγγίζοντος πλοίου, τὸ ὁποῖον θὰ ἀκούῃ τοῦτο καὶ θὰ εὐρίσκεται πλησίον τῆς ἐτέρας πλευρᾶς τῆς καμπῆς ἢ ὀπισθεν τοῦ παρεμβαλλομένου ἐμποδίου.

στ) Ἐὰν ὑφίστανται ἐπὶ πλοίου περισσότεροι τῆς μιᾶς σειρήνες εἰς ἀπόστασιν μετὰ τῶν μεῖζονα τῶν 100 μέτρων, θὰ χρησιμοποιεῖται μόνον μία ἐξ αὐτῶν, ἵνα ἐκπέμπῃ σήματα χειρισμῶν καὶ προειδοποιήσεως.

ΚΑΝΩΝ 35.

Ἡχητικὰ σήματα εἰς περιωρισμένην ὁρατότητα.

Ἐντὸς ἡ πλησίον περιοχῆς περιωρισμένης ὁρατότητος, κατὰ τὴν ἡμέραν ἢ τὴν νύκτα, τὰ καθοριζόμενα ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανόνος σήματα θὰ χρησιμοποιῶνται ὡς ἀκολουθῶς :

α) Πᾶν κινούμενον μηχανοκίνητον πλοῖον θὰ ἐκπέμπῃ, κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 2 λεπτῶν, ἓνα μακρὸν συριγμὸν.

β) Πᾶν μὴ ἡγκυροβλημένον ἀλλ’ ἀκίνητον μηχανοκίνητον πλοῖον θὰ ἐκπέμπῃ, κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 2 λεπτῶν, δύο μακροὺς συριγμούς διαχωριζομένους ὑπὸ διαλειμμάτων 2 δευτερολέπτων.

γ) Πᾶν πλοῖον ἀκυβέρνητον, πᾶν πλοῖον περιωρισμένης ικανότητος χειρισμῶν, πᾶν πλοῖον ἐμποδιζόμενον ἐκ τοῦ βυθίσματός του, πᾶν ἰστιοφόρον πλοῖον, πᾶν πλοῖον ἀσχολούμενον μὲ ἀλιεῖαν καὶ πᾶν πλοῖον ἀσχολούμενον μὲ ρυμουλκισμὸν ἢ ὥθησιν ἐτέρου πλοίου, ἀντὶ τῶν καθοριζομένων σημάτων ὑπὸ τῶν παραγράφων (α) ἢ (β), θὰ ἐκπέμπῃ, κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 2 λεπτῶν, τρεῖς συριγμούς διαδοχικῶς, ἥτοι ἓνα μακρὸν ἀκολουθούμενον ὑπὸ δύο βραχέων συριγμῶν.

δ) Πᾶν ρυμουλκούμενον πλοῖον ἢ ὅταν ρυμουλκοῦνται πλείονα τοῦ ἑνὸς πλοῖα, τὸ τελευταῖον μόνον ἐκ τῶν ρυμουλκουμένων, εἰς εἶναι ἐπηγδρωμένον, θὰ ἐκπέμπῃ, κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 2 λεπτῶν, τέσσαρες συριγμούς διαδοχικῶς, ἥτοι ἓνα μακρὸν ἀκολουθούμενον ὑπὸ τριῶν βραχέων συριγμῶν. Ἐὰν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, τὸ σῆμα τοῦτο δέον ὅπως δίδεται ἀμέσως μετὰ τὸ σῆμα τοῦ ρυμουλκοῦντος.

ε) Ἐφ’ ὅσον πλοῖον ὠθοῦν καὶ πλοῖον ὠθούμενον πρὸς πρῶραν συνδέονται στερεῶς ὡς μία ἐνιαία μονάς, θὰ θεωροῦνται ὡς ἓν μηχανοκίνητον πλοῖον καὶ θὰ ἐκπέμπουν τὰ καθοριζόμενα ὑπὸ τῶν παραγράφων (α) ἢ (β) σήματα.

στ) Πᾶν πλοῖον ἡγκυροβλημένον ὀφείλει νὰ κρούῃ τὸν κώδωνα αὐτοῦ ταχέως ἐπὶ πέντε περίπου δευτερόλεπτα, κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλύτερα τοῦ ἑνὸς λεπτοῦ. Εἰς πλοῖον μήκους μεγαλύτερου τῶν 100 μέτρων, ὁ κώδων δέον νὰ κρούεται εἰς τὸ πρῶτον μέρος τοῦ πλοίου καί, ἀμέσως μετὰ τὴν κρούσιν τοῦ κώδωνος εἰς τὸ πρυμναῖον μέρος αὐτοῦ, ἐπὶ πέντε περίπου δευτερόλεπτα, δέον νὰ

κρούεται ταχέως κύμαλον. Πάν πλοῖον ἡγκυροβολημένον δύναται, ἐπιπροσθέτως, νὰ ἐκπέμπῃ τρεῖς συριγμούς διαδοχικῶς, ἥτοι ἓνα βραχύν, ἓνα μακρὸν καὶ ἓνα βραχύν, ἓνα εἰδοποιῇ καταφθάνον πλοῖον περὶ τῆς θέσεώς του καὶ περὶ τοῦ ἐνδεχομένου συγκρούσεως.

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

η) Πάν πλοῖον μήκους μικροτέρου τῶν 12 μέτρων δὲν ὑποχρεοῦται νὰ ἐκπέμπῃ τ' ἀνωτέρω ἀναφερόμενα σήματα. Ἐφ' ὅσον δὲν ἐκπέμπῃ ταῦτα, ὀφείλει νὰ ἐκπέμπῃ ἕτερον ἡχητικὸν σῆμα ἐπαρκoῦς ἐντάσεως, κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 2 λεπτῶν.

θ) Πλοηγὶς εὐρισκαμένη ἐν ὑπηρεσίᾳ δύναται, ἐπὶ πλεόν τῶν σημάτων τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῶν παραγράφων (α), (β) ἢ (στ), νὰ ἐκπέμπῃ σῆμα ταυτότητος συνιστάμενον ἐκ τεσσάρων συριγμῶν.

ΚΑΝΩΝ 36.

Σήματα διὰ τὴν προσέλκυσιν τῆς προσοχῆς.

Ἐὰν εἶναι ἀναγκαῖα ἡ προσέλκυσιν τῆς προσοχῆς ἐτέρου πλοῖου, πᾶν πλοῖον δύναται νὰ ἐκπέμπῃ φωτεινὰ ἢ ἡχητικὰ σήματα, τὰ ὁποῖα δὲν θὰ δύναται ἐκ παραδρομῆς νὰ ἐκληφθοῦν ὡς οἰοδήποτε ἐκ τῶν σημάτων τῶν προβλεπομένων ἀλλαχοῦ ὑπὸ τῶν παρόντων Κανόνων.

Ἄλλως, δύναται νὰ κατευθύνῃ τὴν φωτεινὴν δέσμη τοῦ προβολέως αὐτοῦ πρὸς τὴν διεύθυνσιν τοῦ κινδύνου κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε νὰ μὴ ἐνοχλῆται οἰοδήποτε ἕτερον πλοῖον.

ΚΑΝΩΝ 37.

Σήματα κινδύνου.

Ὅτε πλοῖον εὐρίσκεται ἐν κινδύνῳ καὶ αἰτῇ βοήθειαν, θὰ χρησιμοποιοῇ ἢ ἐπιδεικνύῃ τὰ σήματα, ἅτινα καθορίζονται ὑπὸ τοῦ Παραρτήματος IV τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

ΜΕΡΟΣ Ε'.

ΑΠΑΛΛΑΓΑΙ

ΚΑΝΩΝ 38.

Ἀπαλλαγá.

Πᾶν πλοῖον (ἢ κατηγορία πλοίων), ἐφ' ὅσον συμμορφοῦται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ, 1960, τοῦ ὁποῖου ἡ τρόπος ἐτέθη ἢ εὐρίσκεται εἰς τὸ στάδιον τῆς κατασκευῆς πρὸ τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῶν παρόντων Κανονισμῶν, δύναται νὰ ἀπαλλαγῇ τῆς συμμορφώσεως πρὸς αὐτοὺς ὡς ἀκολουθῶς :

α) Διὰ τὴν ἐγκατάστασιν φανῶν φωτιστικῆς ἐντάσεως καθοριζομένης ὑπὸ τοῦ Κανόνος 22, χορηγεῖται προθεσμία τεσσάρων ἐτῶν, μετὰ τὴν θέσιν ἐν ἰσχύϊ τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

β) Διὰ τὴν ἐγκατάστασιν φανῶν μετὰ προδιαγραφῶν χρωμάτων καθοριζομένων ὑπὸ τῆς παραγράφου 7 τοῦ Παραρτήματος I, χορηγεῖται προθεσμία τεσσάρων ἐτῶν, μετὰ τὴν θέσιν ἐν ἰσχύϊ τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

γ) Διὰ τὴν μετατόπισιν φανῶν εὐρισκομένων εἰς θέσεις καθορισθείσας βάσει τοῦ Βρετανικοῦ Συστήματος Μονάδων εἰς ἑτέρας, καθοριζομένας βάσει τοῦ Μετρικοῦ Συστήματος Μονάδων καὶ διὰ τὴν μετατροπὴν τῶν ἀριθμητικῶν στοιχείων μετρήσεως τῶν πλαισίων τῶν φανῶν, παρέχεται μόνιμος ἀπαλλαγá.

δ) (ι) Διὰ τὴν μετατόπισιν τῶν ἐφιστίων φανῶν ἐπὶ πλοίων μήκους κάτω τῶν 150 μέτρων εἰς νέας θέσεις, βάσει τῶν προδιαγραφῶν τῆς παραγράφου 3 (α) Παραρτήματος I, χορηγεῖται μόνιμος ἀπαλλαγá.

(ιι) Διὰ τὴν μετατόπισιν τῶν ἐφιστίων φανῶν ἐπὶ πλοίων μήκους 150 μέτρων καὶ ἄνω εἰς νέας θέσεις, βάσει τῶν προδιαγραφῶν τῆς παραγράφου 3 (α) τοῦ Παραρτήματος I, χορηγεῖται προθεσμία ἐννέα ἐτῶν, μετὰ τὴν θέσιν ἐν ἰσχύϊ τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

ε) Διὰ τὴν μετατόπισιν τῶν ἐφιστίων φανῶν εἰς νέας θέσεις, βάσει τῶν προδιαγραφῶν τῆς παραγράφου 2 (β) τοῦ Παραρτήματος I, χορηγεῖται προθεσμία ἐννέα ἐτῶν, μετὰ τὴν θέσιν ἐν ἰσχύϊ τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

στ) Διὰ τὴν μετατόπισιν τῶν πλευρικῶν φανῶν εἰς νέας θέσεις, βάσει τῶν προδιαγραφῶν τῶν παραγράφων 2 (ζ) καὶ 3 (β) τοῦ Παραρτήματος I, χορηγεῖται προθεσμία ἐννέα ἐτῶν, μετὰ τὴν θέσιν ἐν ἰσχύϊ τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

ζ) Διὰ τὴν συμμόρφωσιν πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις διὰ τὰς ἡχητικὰς συσκευὰς τὰς καθοριζομένας ὑπὸ τοῦ Παραρτήματος III, χορηγεῖται προθεσμία ἐννέα ἐτῶν, μετὰ τὴν θέσιν ἐν ἰσχύϊ τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I.

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΛΕΙΤΟΜΕΡΕΙΑΙ ΦΑΝῶΝ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤῶΝ

1. Ὅρισμός

Ὁ ὅρος «ὑψος τοῦ σκάφους» σημαίνει τὸ ὕψος ὑπεράνω τοῦ ἀνωτάτου συνεχοῦς καταστρώματος.

2. Κατακόρυφος τοποθέτησις καὶ διαστήματα μεταξύ τῶν φανῶν.

α) Ἐπὶ παντὸς μηχανοκινήτου πλοῖου, μήκους 20 μέτρων καὶ ἄνω, οἱ ἐφίστιοι φανοὶ θὰ εἶναι τοποθετημένοι ὡς ἀκολουθῶς :

(ι) Ὁ πρῶτος ἐφίστιος φανὸς, ἢ ἐφ' ὅσον φέρεται μόνον εἰς ἐφίστιος φανὸς, ὁ φανὸς οὗτος, εἰς ὑψος ὑπεράνω τοῦ σκάφους οὐχὶ μικρότερον τῶν 6 μέτρων καί, ἐφ' ὅσον τὸ πλάτος τοῦ πλοῖου ὑπερβαίνει τὰ 6 μέτρα, εἰς ὑψος ὑπεράνω τοῦ σκάφους οὐχὶ μικρότερον τοῦ πλάτους τούτου. Πάντως ὁ φανὸς οὗτος δὲν ἀπαιτεῖται ὅπως τοποθετῆται ὑπεράνω τοῦ σκάφους εἰς ὑψος μεγαλύτερον τῶν 12 μέτρων.

(ιι) Ἐφ' ὅσον φέρονται δύο ἐφίστιοι φανοί, ὁ πρυμναῖος θὰ εἶναι τοὐλάχιστον 4,5 μέτρα, ἐπὶ τῆς αὐτῆς κατακορύφου, ὑψηλότερον τοῦ πρῶταιου.

β) Ὁ κατακόρυφος διαχωρισμὸς τῶν ἐφιστίων φανῶν μηχανοκινήτων πλοίων θὰ εἶναι τοιοῦτος ὥστε, εἰς ἀπάσας τὰς φυσιολογικὰς καταστάσεις διαγωγῆς, ὁ πρυμναῖος φανὸς νὰ εἶναι ὁρατὸς ὑπεράνω καὶ νὰ διαχωρίζεται ἐκ τοῦ πρῶταιου φανοῦ ἐξ ἀποστάσεως 1000 μέτρων ἐκ τῆς πύρας, ἐφ' ὅσον ὁρᾶται ἐκ τοῦ ἐπιπέδου τῆς ἐπιφανείας θαλάσσης.

γ) Ὁ ἐφίστιος φανὸς μηχανοκινήτου πλοῖου μήκους 12 μέτρων καὶ ἄνω, ἀλλὰ κάτω τῶν 20 μέτρων, θὰ εἶναι τοποθετημένος εἰς ὑψος ὑπεράνω τοῦ περιτωναίου, οὐχὶ μικρότερον τῶν 2,5 μέτρων.

δ) Πᾶν μηχανοκίνητον πλοῖον, μήκους κάτω τῶν 12 μέτρων, δύναται νὰ φέρῃ τὸν ἀνώτατον φανὸν εἰς ὑψος μικρότερον τῶν 2,5 μέτρων ὑπεράνω τοῦ περιτωναίου. Ἐφ' ὅσον ὁμως ἐφίστιος φανὸς φέρεται ἐπιπλέον τῶν πλευρικῶν φανῶν καὶ τοῦ φανοῦ τῆς κορόνης, ὁ τοιοῦτος ἐφίστιος φανὸς θὰ φέρεται τολάχιστον 1 μέτρον ὑψηλότερον τῶν πλευρικῶν φανῶν.

ε) Ὁ εἰς ἐκ τῶν δύο ἢ τριῶν ἐφιστίων φανῶν, οἵτινες καθορίζονται διὰ τὰ μηχανοκίνητα πλοῖα τὰ ἀσχολούμενα μὲ ρυμούλκην ἢ ὥθσιν ἐτέρου πλοῖου, θὰ εἶναι τοποθετημένοι εἰς τὴν ἰδίαν θέσιν μετὰ τοῦ πρῶταιου ἐφιστίου φανοῦ μηχανοκινήτου πλοῖου.

στ) Ὑφ' ἀπάσας τὰς συνθήκας, ὁ ἐφίστιος φανὸς ἢ φανοὶ θὰ εἶναι κατὰ τοιοῦτον τρόπον τοποθετημένοι, ὥστε νὰ κεῖνται ὑπεράνω καὶ νὰ διαχωρίζωνται σαφῶς ἀπὸ οἰαδήποτε ἕτερα φῶτα ἢ ἐμπόδια.

ζ) Οί πλευρικοί φανοί μηχανοκινήτου πλοίου θά είναι τοποθετημένοι εις ύψος υπεράνω του σκάφους ούχι μεγαλύτερον τῶν τριῶν τετάρτων τοῦ τοιοῦτου τοῦ πρωραίου ἐπιστίου φανοῦ. Δέν θά εἶναι, ὅμως, τόσον χαμηλά ὥστε νά συγχέωνται μέ τὰ φῶτα τοῦ καταστρώματος.

η) Οί πλευρικοί φανοί, οἱ φερόμενοι ὑπὸ μηχανοκινήτου πλοίου μήκους κάτω τῶν 20 μέτρων, ἐφ' ὅσον εἶναι ἐνσωματωμένοι εἰς ἕνα φανόν, θά εἶναι τοποθετημένοι χαμηλότερον τοῦ ἐπιστίου φανοῦ, εἰς κατακόρυφον ἀπόστασιν οὔχι μικροτέραν τοῦ ἐνὸς μέτρου.

θ) Ὅπου οἱ Κανόνες καθορίζουν ὅπως δύο ἢ τρεῖς φανοί φέρωνται ἐπὶ τῆς αὐτῆς κατακόρυφου, οὗτοι θά εἶναι τοποθετημένοι ὡς ἀκολουθῶν :

(ι) Ἐπὶ πλοίου μήκους 20 μέτρων καὶ ἄνω οἱ τοιοῦτοι φανοί θά εἶναι τοποθετημένοι εἰς ἀπόστασιν μεταξύ των οὔχι μικροτέραν τῶν 2 μέτρων, ὁ δὲ χαμηλότερος τῶν φανῶν αὐτῶν, πλὴν τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ἀπαιτεῖται φανὸς ρυμουλκήσεως, δέν θά τοποθετῆται εἰς ὕψος κατώτερον τῶν 4 μέτρων υπεράνω τοῦ σκάφους.

(ιι) Ἐπὶ πλοίου μήκους κάτω τῶν 20 μέτρων, οἱ τοιοῦτοι φανοί θά εἶναι τοποθετημένοι εἰς ἀπόστασιν μεταξύ των οὔχι μικροτέραν τοῦ ἐνὸς μέτρου, ὁ δὲ χαμηλότερος τῶν φανῶν αὐτῶν, πλὴν τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ἀπαιτεῖται φανὸς ρυμουλκήσεως, δέν θά τοποθετῆται εἰς ὕψος κατώτερον τῶν 2 μέτρων υπεράνω τοῦ περιτωναίου.

(ιιι) Ἐφ' ὅσον φέρονται τρεῖς φανοί, θά εἶναι τοποθετημένοι εἰς ἴσην ἀπόστασιν.

ι) Ὁ κατώτερος ἐκ τῶν δύο ὁρατῶν καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα φανῶν τῶν καθοριζομένων δι' ἀλιευτικῶν πλοίων ἀσχολούμενων μέ τὴν ἀλιείαν, θά εἶναι εἰς ὕψος υπεράνω τῶν πλευρικῶν φανῶν οὔχι μικρότερον τοῦ διπλασίου τῆς ἀποστάσεως μεταξύ τῶν δύο κατακόρυφων φανῶν.

ια) Ὁ πρωριαῖος φανὸς ἀγκύρας, ἐφ' ὅσον φέρονται δύο, δέν θά εἶναι εἰς ὕψος χαμηλότερον τῶν 4,5 μέτρων υπεράνω τοῦ πρυμναίου τοιοῦτου. Ἐπὶ πλοίου μήκους 50 μέτρων καὶ ἄνω, ὁ πρωριαῖος οὗτος φανὸς ἀγκυροβολίας δέν θά εἶναι εἰς ὕψος χαμηλότερον τῶν 6 μέτρων υπεράνω τῆς γάστρας.

3. Ὅριζοντία τοποθέτησις καὶ διαστήματα μεταξύ τῶν φανῶν.

α) Ἐφ' ὅσον καθορίζεται ὅπως φέρονται δύο ἐπίστιοι φανοί διὰ μηχανοκίνητον πλοῖον, ἡ ὀριζοντία ἀπόστασις μεταξύ των δέν θά εἶναι μικροτέρα τοῦ ἡμίσεος τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, δέν εἶναι ἀπαραίτητον ὅμως νά εἶναι καὶ μεγαλύτερα τῶν 100 μέτρων. Ὁ πρωριαῖος φανὸς θά εἶναι τοποθετημένος εἰς ἀπόστασιν ἐκ τῆς πρῶρας οὔχι μεγαλύτεραν τοῦ ἐνὸς τετάρτου τοῦ μήκους τοῦ πλοίου.

β) Ἐπὶ πλοίου μήκους 20 μέτρων καὶ ἄνω, οἱ πλευρικοί φανοί δέν θά τοποθετῶνται πρῶραθεν τῶν πρωραίων ἐπιστίων φανῶν. Οὗτοι θά τοποθετῶνται ἐπὶ ἡ πλησίον τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου.

4. Λεπτομέρειαι προσδιορισμοῦ θέσεως τῆς διευθύνσεως ἐνδεικτικῶν φανῶν, χρησιμοποιουμένων ὑπὸ ἀλιευτικῶν πλοίων, βαθυκόρων καὶ πλοίων ἀσχολουμένων μέ ὑποβρυχίους ἐργασίας.

α) Ὁ ἐνδεικτικὸς φανὸς τῆς διευθύνσεως τοῦ ὀριζοντίου ἐκτάμματος ἐργαλείων ἀλιευτικοῦ πλοίου ἀλιεύοντος, ὡς οὗτος καθορίζεται ὑπὸ τοῦ Κανόνος 26 (γ) (ιι), θά εἶναι τοποθετημένος εἰς ὀριζοντίαν ἀπόστασιν οὔχι μικροτέραν τῶν 2 μέτρων καὶ οὔχι μεγαλύτεραν τῶν 6 μέτρων μακρὰν τῶν ὁρατῶν καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα δύο ἐρυθρῶν καὶ λευκοῦ φανῶν. Ὁ φανὸς οὗτος θά εἶναι τοποθετημένος οὔχι ὑψηλότερον τοῦ ὁρατοῦ καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα λευκοῦ φανοῦ, τοῦ καθοριζομένου ὑπὸ τοῦ Κανόνος 26 (γ) (ι) καὶ οὔχι χαμηλότερον τῶν πλευρικῶν φανῶν.

β) Οἱ φανοί καὶ σχήματα πλοίου ἀσχολουμένου μέ ὑποβρυχίους ἐκσκαφὰς ἢ ὑποβρυχίους ἐργασίας, οἱ προοριζόμενοι πρὸς ἐνδειξιν τῆς πλευρᾶς ἐπὶ τῆς ὁποίας ὑφίσταται ἐμπόδιον καὶ τῆς πλευρᾶς ἐκ τῆς ὁποίας εἶναι ἀσφαλῆς ἡ διέλευσις, ὡς οὗτοι καθορίζονται ὑπὸ τοῦ Κανόνος 27 (δ) (ι) καὶ (ιι), θά ἔχουν τὴν μεγίστην πρακτικῶς δυνατὴν ὀριζοντίαν ἀπόστασιν, ἥτις, ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει, δύναται νά εἶναι μικρο-

τέρα τῶν 2 μέτρων, ἐκ τῶν φανῶν ἢ σχημάτων τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τοῦ Κανόνος 27 (β) (ι) καὶ (ιι).

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

5. Πλαίσια πλευρικῶν φανῶν.

Οἱ πλευρικοί φανοί θά τοποθετῶνται ἐντὸς πλαisiῶν χρώματος θαμποῦ μέλανος (MATT), πληρούντων τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

Προκειμένου περὶ φανοῦ συνδυάζοντος ἀμφοτέρους τοὺς πλευρικοὺς φανούς καὶ φέροντος ἀπλοῦν κατακόρυφον νημάτιον καὶ λίαν μικροῦ εὗρους διαχωριστικὸν διάφραγμα, μεταξὺ πρασίνου καὶ ἐρυθροῦ τομέως, δέν εἶναι ἀπαραίτητα ἐξωτερικὰ πλαίσια.

6. Σχήματα.

α) Τὰ σχήματα θά εἶναι μέλανα καὶ μεγεθῶν ὡς ἀκολουθῶν :

(ι) Ἡ σφαῖρα θά ἔχη διάμετρον οὔχι μικροτέραν τῶν 0,60 τοῦ μέτρου,

(ιι) Ὁ κῶνος θά ἔχη διάμετρον βάσεως οὔχι μικροτέραν τῶν 0,60 τοῦ μέτρου καὶ ὕψος ἴσον πρὸς τὴν διάμετρον αὐτοῦ.

(ιιι) Ὁ κύλινδρος θά ἔχη διάμετρον οὔχι μικροτέραν τῶν 0,60 τοῦ μέτρου καὶ ὕψος τὸ διπλάσιον τῆς διαμέτρου αὐτοῦ.

(ιiv) Τὸ ρομβοειδὲς σχῆμα θά ἀποτελῆται ἐκ δύο κῶνων, ὡς ὀρίζεται εἰς (ι) ἀνωτέρω, ἐχόντων κοινὴν βάσιν.

β) Ἡ κατακόρυφος ἀπόστασις μεταξύ τῶν σχημάτων θά εἶναι τοῦλάχιστον 1,5 μέτρου.

γ) Ἐπὶ πλοίου μήκους κάτω τῶν 20 μέτρων δύναται νά χρησιμοποιηθοῦν σχήματα μικροτέρων διαστάσεων, ἀλλ' ἀναλόγων τοῦ μεγέθους αὐτοῦ, ἀντιστοίχως δὲ δύναται νά μειοῦται καὶ ἡ μεταξύ των ἀπόστασις.

7. Προδιαγραφαὶ χρωμάτων διὰ τοὺς φανούς.

Ὁ χρωματισμὸς ἀπάντων τῶν φανῶν ναυσιπλοῦν θά εἶναι σύμφωνος πρὸς τὰς ἀκολουθοῦντας «Σταθεράς», αἱ ὁποῖαι εὐρίσκονται ἐντὸς τῶν ὁρίων τῆς περιοχῆς τοῦ διαγράμματος τοῦ καθορισθέντος δι' ἕκαστον χρῶμα ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς Ἐνώσεως Φωτοβολίας.

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

(ι) Λευκὸν

χ	0,525,	0,525,	0,452,	0,310,	0,310,	0,443
ψ	0,382,	0,440,	0,440,	0,348,	0,283,	0,382

(ιι) Πράσινον

χ	0,028,	0,009,	0,300,	0,203
χ	0,385,	0,723,	0,531,	0,356

(ιιι) Ἐρυθρόν

χ	0,680,	0,660,	0,735,	0,721
ψ	0,320,	0,320,	0,265,	0,259

(ιiv) Κίτρινον

χ	0,612,	0,618,	0,575,	0,575
ψ	0,382,	0,382,	0,425,	0,406

8. Ἐντασις τῶν φανῶν.

α) Ἡ ἐλάχιστη φωτιστικὴ ἔντασις τῶν φανῶν θά υπολογίζεται διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως τοῦ τύπου :

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

Ἐνθα :

I = φωτιστικὴ ἔντασις εἰς κηρία ὑπὸ συνθήκας λειτουργίας,

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

D = ἀκτὶς ὁρατότητας (φωτιστικὴ ἀπόστασις) τοῦ φανοῦ εἰς ναυτικὰ μίλια,

K = ἀτμοσφαιρικὴ μεταδοτικότητα.

Διὰ τοὺς καθαρισθέντας φανούς, ἡ τιμὴ τοῦ «Κ» θὰ εἶναι 0,8 ἀνταποκρινομένη εἰς μίαν μετεωρολογικὴν ὁρατότητα περίπου 13 ναυτικῶν μιλίων.

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

Ἀκτὶς ὁρατότητος (φωτιστικὴ ἀπόστασις) τοῦ φανοῦ εἰς ναυτικὰ μίλια

Φωτιστικὴ ἔντασις τοῦ φανοῦ εἰς κηρία διὰ $K = 0.8$

D	I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Σημείωσις : Ἡ μεγίστη φωτιστικὴ ἔντασις τῶν φανῶν ναυσιπλοίας θὰ περιορίζεται, ἵν' ἀποφεύγεται ὑπερβολικὴ ἀκτινοβολία.

9. Ὁριζόντιοι τομεῖς.

α) (ι) Οἱ πλευρικοὶ φανοί, εἰς τὰς κανονικὰς θέσεις των ἐπὶ τοῦ πλοίου, δεόν ὥπως ἔχουν τὴν ἐλαχίστην ἀπαιτούμενην φωτιστικὴν ἔντασιν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς πλώρας. Ἡ φωτιστικὴ ἔντασις δεόν ὥπως ἐλαττοῦται, ἵνα καταλήξῃ εἰς πραγματικὴν διακοπὴν ἐκπομπῆς φωτὸς, μεταξὺ 1^ο καὶ 3^ο ἐκτὸς τῶν καθορισθέντων τομέων.

(ιι) Διὰ τοὺς φανούς τῆς κορώνης, τοὺς ἐπιστίους φανούς καὶ διὰ τοὺς πλευρικοὺς φανούς μέχρι 22^ο,5 πρὸς πύμνηθεν τοῦ ἐγκάρσιου, ἡ ἐλαχίστη ἀπαιτούμενη ἔντασις θὰ διατηρῆται ὑπεράνω τοῦ τόξου τοῦ ὀρίζοντος μέχρι 5^ο ἐντὸς τῶν ὁρίων τῶν τομέων, οἵτινες καθορίζονται ὑπὸ τοῦ Κανόνος 21. Ἀπὸ 5^ο, ἐντὸς τῶν καθοριζομένων τομέων, ἡ ἔντασις δύναται νὰ ἐλαττοῦται κατὰ 50 % καὶ μέχρι τῶν καθοριζομένων ὁρίων. Ἡ ἔντασις θὰ ἐλαττοῦται σταθερῶς, ἵνα καταλήξῃ εἰς πραγματικὴν διακοπὴν ἐκπομπῆς φωτὸς ἐκτὸς τῶν καθορισθέντων ὁρίων οὐχὶ περισσότερον τῶν 5^ο.

β) Φανοὶ ὁρατοὶ καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα θὰ εἶναι τοποθετημένοι κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε νὰ μὴ ἀποκρύπτονται ὑπὸ τῶν ἱστῶν ἢ κατασκευῶν κατὰ γωνιακοὺς τομεῖς μεγαλυτέρους τῶν 6^ο, ἐξαιρέσει τῶν φανῶν ἀγκύρας, οἱ ὅποιοι δὲν εἶναι ἀπαραίτητον ὥπως τοποθετῶνται εἰς πρακτικῶς δυσχερὲς ὕψος ὑπεράνω τῆς γάστρας.

10. Κατακόρυφοι Τομεῖς.

α) Οἱ κατακόρυφοι τομεῖς τῶν ἡλεκτρικῶν φανῶν, ἐξαιρουμένων τῶν φανῶν τῶν ἱστιοφόρων πλοίων, θὰ ἐξασφαλίζουν ὅτι :

(ι) Τοῦλάχιστον ἡ ἐλαχίστη ἀπαιτούμενη ἔντασις διατηρεῖται εἰς ἀπάσας τὰς γωνίας ἀπὸ 5^ο ὑπεράνω ἕως 5^ο κάτωθεν τοῦ ὀριζοντίου ἐπιπέδου,

(ιι) Τοῦλάχιστον τὸ 60 % τῆς ἐλαχίστης ἀπαιτούμενης ἐντάσεως διατηρεῖται ἀπὸ 7^ο,5 ὑπεράνω ἕως 7^ο,5 κάτωθεν τοῦ ὀριζοντίου ἐπιπέδου.

β) Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἱστιοφόρων πλοίων, οἱ κατακόρυφοι τομεῖς τῶν ἡλεκτρικῶν φανῶν θὰ ἐξασφαλίζουν ὅτι :

(ι) Τοῦλάχιστον ἡ ἐλαχίστη ἀπαιτούμενη ἔντασις διατηρεῖται εἰς ἀπάσας τὰς γωνίας ἀπὸ 5^ο ὑπεράνω ἕως 5^ο κάτωθεν τοῦ ὀριζοντίου ἐπιπέδου,

(ιι) Τοῦλάχιστον τὸ 50 % τῆς ἐλαχίστης ἀπαιτούμενης ἐντάσεως διατηρεῖται ἀπὸ 25^ο ὑπεράνω ἕως 25^ο κάτωθεν τοῦ ὀριζοντίου ἐπιπέδου.

γ) Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν μὴ ἡλεκτρικῶν φανῶν, αἱ παρῶσαι προδιαγραφαὶ θὰ ἐφαρμόζωνται μὲ ὅσον τὸ δυνατόν μεγαλυτέραν προσέγγισιν.

11. Ἐντασις μὴ ἡλεκτρικῶν φανῶν.

Μὴ ἡλεκτρικοὶ φανοὶ θὰ συμμορφοῦνται, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, πρὸς τὰς ἐλαχίστας ἀπαιτήσεις περὶ φωτιστικῆς ἐντάσεως τὰς καθοριζομένας ὑπὸ τοῦ πίνακος τῆς παραγράφου 8.

12. Φανὸς ἐκτελέσεως χειρισμῶν.

Ἀνεξαρτήτως τῶν ἀπαιτήσεων τῆς παραγράφου 2 (στ), ὁ φανὸς ἐκτελέσεως χειρισμῶν, ὁ καθοριζόμενος ὑπὸ τοῦ Κανόνος 34 (β), θὰ τοποθετῆται ἐπὶ τοῦ ἰδίου κατακορύφου ἐπιπέδου πρὸς πρῶραν καὶ πρὸς πύμνην μετὰ τοῦ ἐπιστίου ἢ τῶν ἐπιστίων φανῶν, ὅπου εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, τοῦλάχιστον εἰς ὕψος 2 μέτρων κατακορύφως ὑπεράνω τοῦ πρωραίου ἐπιστίου, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν ὅτι θὰ εὐρίσκεται εἰς ὕψος οὐχὶ μικρότερον τῶν δύο μέτρων κατακορύφως ὑπεράνω ἢ κάτωθεν τοῦ πρυμναίου ἐπιστίου φανοῦ. Ἐπὶ πλοίου φέροντος μόνον ἓνα ἐπίστιον φανόν, ὁ φανὸς ἐκτελέσεως χειρισμῶν, ἐφ' ὅσον ὑφίσταται, θὰ φέρεται εἰς τὸ πλεόν καταφανὲς μέρος καὶ εἰς κατακόρυφον ἀπόστασιν οὐχὶ μικρότεραν τῶν 2 μέτρων ἐκ τοῦ ἐπιστίου φανοῦ.

13. Ἀποδοχή.

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II.

ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΣΗΜΑΤΑ ΔΥ' ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΛΙΕΥΟΝΤΑ ΠΟΛΥ ΠΛΗΘΥΝΟΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ

1. Γενικά.

Οἱ ἀναφερόμενοι, εἰς τὸ παρὸν Παράρτημα, φανοί, ἐφ' ὅσον φέρονται συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανόνος 26 (δ), δεόν νὰ τοποθετῶνται εἰς τὸ μᾶλλον καταφανὲς σημεῖον τοῦ πλοίου. Θὰ εὐρίσκωνται εἰς ἀπόστασιν μεταξὺ των τοῦλάχιστον 0,9 τοῦ μέτρου, ἀλλ' εἰς χαμηλότερον ἐπίπεδον τῶν φανῶν, οἵτινες καθορίζονται ὑπὸ τοῦ Κανόνος 26 (β) (ι) καὶ (γ) (ι). Οἱ φανοὶ θὰ εἶναι ὁρατοὶ καθ' ὅλον τὸν ὀρίζοντα καὶ ἐξ ἀποστάσεως τοῦλάχιστον ἑνὸς μιλίου, ἀλλ' ὅπωςδὴποτε μικρότερας ἐκείνης, ἥτις καθορίζεται ὑπὸ τῶν παρόντων Κανόνων διὰ τὰ ἀλιευτικὰ πλοῖα.

2. Σήματα πλοίων ἀλιεύοντων διὰ γρίπου.

α) Πλοῖα ἀλιεύοντα διὰ γρίπου, ἐφ' ὅσον χρησιμοποιοῦν σύστημα συρρόμενον εἰς τὸν βυθὸν ἢ τοιοῦτον ἀνοικτοῦ πελάγους, δύναται νὰ φέρουν :

(ι) Ὅτε ρίπτουν τὰ δίκτυά των :

δύο λευκοὺς φανούς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς,

(ιι) Ὅτε σύρουν τὰ δίκτυά των :

ἓνα λευκὸν φανὸν ὑπερθεὶν ἐνὸς ἐρυθροῦ φανοῦ ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς,

(ιιι) Ὅτε τὸ δίκτυον ἔχῃ ἐμπλακῇ εἰς ἐμπόδιον :

δύο ἐρυθροὺς φανούς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς.

β) Ἐκαστον, ἐκ τῶν ἀλιεύοντων διὰ ζεύγους γρίπων, πλοῖον δύναται νὰ φέρῃ :

(ι) Κατὰ τὴν νύκτα, προβολέα, κατευθυνόμενον πρὸς τὰ ἐμπρὸς καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τοῦ ἐτέρου πλοίου ἐκ τοῦ ζεύγους,

(ιι) Πλοῖα ἀλιεύοντα διὰ ζεύγους γρίπων, ὅτε ρίπτουν ἢ σύρουν τὰ δίκτυά των ἢ ὅτε τὰ δίκτυά των ἔχουν ἐμπλακῇ εἰς ἐμπόδιον, δύναται νὰ φέρουν τοὺς φανούς, οἵτινες καθορίζονται ὑπὸ τῆς παραγράφου 2 (α) ἀνωτέρω.

3. Σήματα πλοίων ἀλιεύοντων διὰ δικτύων ἐπιφανείας.

Πλοῖα ἀλιεύοντα διὰ στήματος δικτύων ἐπιφανείας δύναται νὰ φέρουν δύο κιτρίνους φανούς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς. Οἱ φανοὶ οὗτοι θὰ ἀναλάμπουν ἐναλλακτικῶς ἀνὰ δευτερόλεπτον καὶ μὲ τὴν αὐτὴν διάρκειαν ἀναλαμπῆς καὶ διακοπῆς.

Οί φανοί ούτοι δύνανται νά φέρονται μόνον, ὅτε τὸ πλοῖον δυσχεραίνεται εἰς τὰς κινήσεις του, ὡς ἐκ τοῦ τρόπου ἀλλοίωσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III.

ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑΙ ΜΕΣΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΗΧΗΤΙΚΩΝ ΣΗΜΑΤΩΝ

1. Σειρήνες

α) Συχνότητες καὶ ἀκτὶς ἀκουστικότητος.

Ἡ θεμελιώδης συχνότης τοῦ σήματος θὰ κεῖται ἐντὸς τῶν ὁρίων 70-700 HZ.

Ἡ ἀκτὶς ἀκουστικότητος τοῦ σήματος τῆς σειρήνης θὰ ὑπολογίζεται ὑπὸ τῶν συχνότητων ἐκείνων, αἱ ὁποῖαι δύνανται νά περιλάβουν τὴν θεμελιώδη ἢ μίαν ἢ περισσοτέρας ὑψηλότερας συχνότητας αἱ ὁποῖαι κεῖνται ἐντὸς τῆς ἀκτίνος 180-700 HZ ($\pm 1\%$) καὶ αἱ ὁποῖαι ἐξασφαλίζουν τὰ ἐπίπεδα ἡχητικῆς πίεσεως τὰ καθοριζόμενα ὑπὸ τῆς, ὡς κάτωθι, παραγράφου 1 (γ).

β) Ὅρια θεμελιωδῶν συχνότητων.

Πρὸς ἐξασφάλισιν εὐρείας ποικιλίας χαρακτηριστικῶν σειρήνων, ἡ θεμελιώδης συχνότης μιᾶς σειρήνης θὰ κεῖται μεταξύ τῶν ἀκολουθῶν ὁρίων :

(ι) 70-700 HZ, διὰ πλοῖον μήκους 200 μέτρων καὶ ἄνω,
(ιι) 130-350 HZ, διὰ πλοῖον μήκους 75 ἕως 200 μέτρων,
(ιιι) 250-700 HZ, διὰ πλοῖον μήκους μικρότερου τῶν 75 μέτρων.

γ) Ἐκτασις ἡχητικοῦ σήματος καὶ ἀκτὶς ἀκουστικότητος.

Σειρὴν ἐγκατεστημένη ἐπὶ πλοίου θὰ παράγῃ, πρὸς τὸν σκοπὸν ἀποδόσεως τῆς μεγίστης ἐντάσεως αὐτῆς καὶ εἰς ἀπόστασιν 1 μέτρου ἀπὸ αὐτὴν, ἡχητικὴν πίεσιν ἐπιπέδου τοῦλάχιστον ἴσου πρὸς $1/3$ ζώνης ὀκτάβας ἐντὸς τῶν συχνότητων 180-700 HZ ($\pm 1\%$), οὐχὶ μικρότεραν τῶν ἀναλόγων, ἀριθμῶν οἵτινες δίδονται εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα.

Μήκος πλοίου εἰς μέτρα	Ἐπίπεδον $1/3$ ζώνης ὀκτάβας εἰς τὸ 1 μέτρον εἰς Decibel (DB) ἐκπεφρασμένον εἰς 2×10^{-5} N/ μ^2 .	Ἀκτὶς ἀκουστικότητος εἰς ναυτικά μίλια.
200 ἢ ἄνω	143	2.0
75 ἕως 200	138	1.5
20 ἕως 75	130	1.0
κάτω τῶν 20	120	0.5

Ἡ ἀκτὶς ἀκουστικότητος τοῦ ἀνωτέρω πίνακος δίδεται πληροφωρικῶς καὶ ἀντιστοιχεῖ προσεγγιζόντως πρὸς τὴν ἀπόστασιν, εἰς τὴν ὁποίαν ἡ σειρὴν δύναται νά ἀκουσθῇ ἐπὶ τῆς πρὸς πρῶτον νοητῆς γραμμῆς αὐτῆς καὶ μὲ πιθανότητα 90 %, ὑπὸ συνθήκας ἀκίνητου ἀέρος, πλοίου ἔχοντος μέσον ἐπίπεδον θορύβων περιβάλλοντος εἰς τὰ σημεῖα ἀκροάσεως (λαμβανόμενον ὅτι εἶναι 68 DB εἰς τὴν ζώνην ὀκτάβας συγκεντρουμένην εἰς 250 HZ καὶ 63 DB εἰς τὴν ζώνην ὀκτάβας συγκεντρουμένην εἰς 500 HZ).

Ἐν τῇ πράξει, ἡ ἀπόστασις, εἰς τὴν ὁποίαν μία σειρὴν δύναται ν' ἀκουσθῇ, ποικίλλει εἰς τὸ ἕπακρον καὶ ἐξαρτᾶται αὐστηρῶς ἐκ τῶν καιρικῶν συνθηκῶν. Αἱ τιμαί, αἱ ὁποῖαι δίδονται, δύνανται νά θεωρηθοῦν ὡς ἀντιπροσωπευτικαί, πλὴν ὅμως, ὑπὸ συνθήκας ἰσχυροῦ ἀνέμου ἢ ἐπιπέδου ὑπερβολικῆς ὑψηλοῦ θορύβου εἰς τὰ σημεῖα ἀκροάσεως, ἡ ἀπόστασις δύναται νά ἐλαττωθῇ μεγάλως.

δ) Τοποθέτησις τῶν σειρήνων.

Ὅτε πρόκειται νά χρησιμοποιηθῇ μία κατευθυνόμενη σειρὴν, ἥτις θὰ εἶναι καὶ ἡ μόνη σειρὴν ἐν τῷ πλοίῳ, θὰ ἐγκαθίσταται εἰς τρόπον ὥστε ἡ μεγίστη ἐντασις αὐτῆς νά κατευθύνεται κατ' εὐθεῖαν ἐμπρός.

Ἡ σειρὴν θὰ τοποθετῇται εἰς, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ὑψηλότερον σημεῖον ἐν τῷ πλοίῳ, πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως περιορισθῇ ἡ παρεμβολὴ ἡχοῦς ἐξ ἐμποδίων καὶ ἐπίσης ἐλαττωθῇ ὁ κίνδυνος προκλήσεως ἀτυχημάτων ἀκοῆς εἰς πρόσωπα. Τὸ ἐπίπεδον τῆς ἡχητικῆς πίεσεως σήματος ἐκπεμπομένου ὑπὸ πλοίου εἰς τὰ σημεῖα ἀκροάσεως αὐτοῦ δὲν θὰ ὑπερβαίῃ τὰ 110 DB (A) καί, ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, δὲν θὰ πρέπει νά ὑπερβαίῃ τὰ 100 DB (A).

ε) Τοποθέτησις περισσοτέρων τῆς μιᾶς σειρήνων.

Ἐὰν ἔχουν τοποθετηθῇ ἐπὶ πλοίου σειρήνες εἰς ἀπόστασιν μεταξύ τῶν μεγαλυτέρων τῶν 100 μέτρων, θὰ πρέπει νά ἔχη ληφθῇ πρόνοια ὥστε αὗται νά μὴ ἡχοῦν ταυτόχρονα.

στ) Συστήματα συνεδυσμένων σειρήνων.

Ἐάν, ἐκ τῆς ὑπάρξεως ἐμποδίων, τὸ ἡχητικὸν πεδὸν μόνης τινὸς σειρήνης ἢ μιᾶς ἐκ τῶν ἀναφερομένων σειρήνων εἰς (ε) ἀνωτέρω, εἶναι πιθανὸν νά ἔχη μίαν ζώνην ἐξαιρετικῶς ἡλαττωμένου ἐπιπέδου ἐκπομπῆς σήματος, συνιστάται ἡ ἐγκατάστασις συστήματος συνεδυσμένων σειρήνων εἰς τρόπον ὥστε νά ἀποφεύγεται ἡ ἐλάττωσις αὐτῆ.

Σύστημα συνεδυσμένων σειρήνων προοριζόμενον διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀπαιτήσεων τῶν Κανόνων αὐτῶν, θὰ θεωρεῖται ὡς μία σειρὴν.

Αἱ σειρήνες συνεδυσμένου συστήματος θὰ τοποθετῶνται εἰς ἀπόστασιν μεταξύ τῶν οὐχὶ μεγαλυτέρων τῶν 100 μέτρων καὶ θὰ λαμβάνηται πρόνοια ὥστε νά ἡχοῦν ταυτόχρονα. Ἡ συχνότης ἐκατέρας τῶν σειρήνων θὰ διαφέρῃ τῆς τοιαύτης τυχόν ὑπαρχουσῶν ἐτέρων τοῦλάχιστον κατὰ 10 HZ.

2. Κώδων ἢ κύμβαλον.

α) Ἐντασις τοῦ συστήματος.

Κώδων ἢ κύμβαλον ἢ ἑτέρα συσκευή, ἔχουσα παρόμοια ἡχητικὰ χαρακτηριστικά, θὰ παράγῃ ἐπίπεδον ἡχητικῆς πίεσεως οὐχὶ μικρότερον τῶν 110 DB εἰς ἀπόστασιν ἐνός μέτρου.

β) Κατασκευή.

Κώδωνες καὶ κύμβαλα θὰ κατασκευάζωνται ὑπὸ ἀνθεκτικοῦ εἰς τὴν ὀξείδωσιν ὑλικοῦ καὶ θὰ σχεδιάζωνται εἰς τρόπον ὥστε νά δίδουν καθαρὸν τόνον. Ἡ διάμετρος τοῦ στομίου τοῦ κώδωνος δὲν θὰ εἶναι μικρότερα τῶν 300 χλμ διὰ πλοῖα μήκους μεγαλυτέρου τῶν 20 μέτρων, καὶ τῶν 200 χλμ διὰ πλοῖα μήκους ἀπὸ 12 ἕως 20 μέτρων. Ὅπου εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, συνιστᾶται μηχανοκίνητος κρούσις τοῦ κώδωνος, ἵνα ἐξασφαλισθῇ σταθερὰ ἰσχύς, χειροκίνητος ὅμως χειρισμὸς θὰ γίνεται ἀποδεκτός.

Ἡ μᾶζα τοῦ κρουστήρος δὲν θὰ εἶναι μικρότερα τοῦ 3 % τῆς μᾶζης τοῦ κώδωνος.

3. Ἀποδοχή.

Ἡ κατασκευὴ τῶν μέσων παραγωγῆς ἡχητικῶν σημάτων, ἡ ἀπόδοσις αὐτῶν καὶ ἡ ἐγκατάστασις των ἐπὶ πλοίου θὰ πρέπει νά ἱκανοποιῇ τὴν ἀρμοδίαν Ὑπηρεσίαν τῆς Χώρας, εἰς τὰ νηολόγια τῆς ὁποίας εἶναι ἐγγεγραμμένον τὸ πλοῖον.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV.

ΣΗΜΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

1. Τὰ ἀκόλουθα σήματα, χρησιμοποιούμενα ἢ ἐπιδεικνύμενα ὁμοῦ ἢ κεχωρισμένως, καταδεικνύουν κίνδυνον καὶ ἀνάγκην βοήθειας :

α) Πυροβολισμὸς ἢ ἕτερον ἐκρηκτικὸν σῆμα ἐκπεμπόμενον κατὰ διαλείμματα περίπου ἐνὸς πρώτου λεπτοῦ,

β) Συνεχὴς ἡχος παραγόμενος ὑφ' οἰασδήποτε συσκευῆς σημάτων ὁμίχλης,

γ) Σκυταλίδες ἢ βολίδες ἐκτοξεύουσαι ἐρυθροὺς ἀστέ-

ρας και πυροδοτούμεναι διαδοχικῶς κατὰ βραχέα χρονικά διαλείμματα,

δ) Σήμα έκπεμπόμενον ραδιοηλεκτρικῶς ἢ δι' οἰουδήποτε ἑτέρου συστήματος σημάτων, συνιστάμενον ἐκ τῆς ομάδος ...—... (SOS) τοῦ κώδικος MORSE,

ε) Σήμα έκπεμπόμενον ραδιοηλεκτρικῶς, συνιστάμενον ἐκ τῆς λέξεως «MAYDAY»,

στ) Τὸ σήμα κινδύνου N.C. τοῦ Διεθνoῦς Κώδικος Σημάτων,

ζ) Σήμα μεγάλης ἀποστάσεως ἀποτελούμενον ἀπὸ τετράγωνον σημαίαν, ἔχουσιν ἀνωθεν ἢ κάτωθεν μίαν σφαῖραν ἢ οἰοδήποτε ἕτερον ἀντικείμενον ὁμοιάζον μὲ σφαῖραν,

η) Φλόγες ἐπὶ τοῦ πλοίου (ὡς αἱ παραγόμεναι ἐκ καιομένου βυτίου πίσης, πετρελαίου κλπ.),

θ) Σκυταλὶς μετ' ἀλεξιπτώτου, παράγουσα ἐρυθρὸν φῶς ἢ πυρὸς χειρὸς ἐρυθροῦ φωτός,

ι) Σήμα καπνοῦ ἀναπέμποντος ποσότητα καπνοῦ πορτοκαλοχρόου,

ια) Βραδεῖα, κατ' ἐπανάληψιν, ὑψοῖς καὶ χαμηλώσεως τῶν βραχιόνων ἐκτεταμένων εἰς ἑκατέρας πλευράς,

ιβ) Τὸ σήμα συνεγέρσεως διὰ τοῦ ἀσυρμάτου,

ιγ) Τὸ σήμα συνεγέρσεως διὰ τοῦ ραδιοηλεκτρικοῦ,

ιδ) Σήματα ἀνάγκης μεταδιδόμενα ὑπὸ ραδιοφάρων ἐντοπισμοῦ θέσεως.

2. Ἀπαγορεύεται ἡ χρῆσις ἢ ἡ ἐπίδειξις οἰοδήποτε ἐκ τῶν ἀνωτέρω σημάτων δι' ἕτερον σκοπὸν, πλὴν τῆς σημάτων κινδύνου καὶ ἀνάγκης βοήθειας, ὡς ἐπίσης καὶ ἡ χρῆσις ἑτέρων σημάτων, ἅτινα δύνανται νὰ ἐκληφθοῦν ὡς οἰοδήποτε ἐκ τῶν ἀνωτέρω σημάτων.

3. Ἐφιστᾶται ἡ προσοχὴ ἐπὶ τῶν συναφῶν μερῶν τοῦ Διεθνoῦς Κώδικος Σημάτων, τοῦ Ἑγχειριδίου Ἑρέυνας καὶ Διασώσεως Ἐμπρικῶν Πλοίων καὶ τῶν ἀκολουθῶν σημάτων :

α) Πορτοκαλοχρόου ὀθόνης μετὰ μέλανος τετραγώνου καὶ κύκλου ἢ ἑτέρου καταλλήλου συμβόλου (δι' ἀναγνώρισιν ἀπὸ ἀέρος).

β) Σημειωτοῦ διὰ βαφῆς.

Προσάρτημα 2.

ΨΗΦΙΣΜΑ I.

Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ :

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΥΣΑ τὴν ἀνάγκην συμμετοχῆς ἀπάντων τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν εἰς τὴν Σύμβασιν ἐπὶ τῶν

Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσει, 1972, εἰς τὴν διαδικασίαν τροποποιήσεως τῆς Συμβάσεως ταύτης.

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

ΛΑΜΒΑΝΟΥΣΑ ὅτι δύναται νὰ ληφθῇ μέριμνα ὑπὸ τοῦ Ὁργανισμοῦ διὰ τοιαύτην συμμετοχὴν Χωρῶν, αἱ ὁποῖαι δὲν εἶναι Μέλη τοῦ Ὁργανισμοῦ.

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

Προσάρτημα 3.

ΨΗΦΙΣΜΑ II.

Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ :

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

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ, ὅπως συστήσῃ εἰς τὰς Χώρας, αἱ ὁποῖαι προτίθενται νὰ μετᾶσχουν ὡς Μέρη τῆς Συμβάσεως, νά :

1. Καταθέσουν τὰ ὅργανα ἐπικυρώσεως, ἐγκρίσεως, ἀποδοχῆς, ἢ προσχωρήσεώς των εἰς ὅσον τὸ δυνατόν ἐγκαίρως ἡμερομηνίαν.

2. Ἐὰν δὲν ἔχουν καταθέσει τοιαῦτα ὅργανα πρὸ τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1973, παράσχουν εἰς τὸν Γενικὸν Γραμματέα τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὁργανισμοῦ, οὐχὶ ἀργότερον τῆς ἡμερομηνίας ταύτης, ἐνδειξίν τινα περὶ τῆς περιόδου, ἐντὸς τῆς ὁποίας ὑπολογίζουν ὅτι θὰ δυνήθουν νὰ πράξουν οὕτω.

Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ :

Ἡ ἑτησία συνδρομή τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως, ἡ τιμὴ τῶν τμηματικῶς πωλουμένων φύλλων αὐτῆς καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεως ἐν τῇ Ἐφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως, καθωρίσθησαν ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1974 ὡς κάτωθι :

Α'. ΕΤΗΣΙΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

1. Διὰ τὸ Τεύχος Α'	Δραχ.	600
2. » » » Β'	»	700
3. » » » Γ'	»	500
4. » » » Δ'	»	1.000
5. » » » Πράξεις Νομικῶν Προσώπων Δ.Δ. κ.λ.π.	»	500
6. » » » Παράρτημα	»	300
7. » » Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν κ.λ.π. .	»	3.000
8. » » Δελτίον Ἐμπορικῆς καὶ Βιομηχανικῆς Ἰδιοκτησίας	»	200
9. Δι' ἅπαντα τὰ τεύχη, τὸ Παράρτημα καὶ τὰ Δελτία	»	6.000

Οἱ Δῆμοι καὶ αἱ Κοινότητες τοῦ Κράτους καταβάλλουσιν τὸ ἥμισυ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν.

Ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) ἀναλογοῦν τὰ ἑξῆς ποσά :

1. Διὰ τὸ Τεύχος Α'	Δραχ.	30
2. » » » Β'	»	35
3. » » » Γ'	»	25
4. » » » Δ'	»	50
5. » » » Πράξεις Νομικῶν Προσώπων Δημ. Δικαίου κ.λ.π.	»	25
6. » » Παράρτημα	»	15
7. » » Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	»	150
8. » » Δελτίον Ἐμπ. καὶ Βιομ. Ἰδιοκτησίας ..	»	10
9. Δι' ἅπαντα τὰ τεύχη	»	300

Β'. ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ

Ἐκάστον φύλλον, μέχρις 8 σελίδων, τιμᾶται δραχ. 3, ἀπὸ 9 ἕως 40 σελ. δραχ. 8, ἀπὸ 41 ἕως 80 σελ. δραχ. 15, ἀπὸ 81 σελ. καὶ ἄνω ἡ τιμὴ πωλήσεως ἑκάστου φύλλου προσεγγίνεται κατὰ δραχ. 15 ἀνὰ 80 σελίδας.

Γ'. ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ

Ι' Εἰς τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν καὶ Ἐταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης :		
Α'. Δημοσιεύματα Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν		
1. Τῶν δικαστικῶν πράξεων	Δραχ.	400
2. Τῶν καταστατικῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	»	10.000
3. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	»	2.000
4. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων εἰς γενικὰ συνέλευσεις, τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 32 τοῦ Ν. 3221/24 γνωστοποιήσεων, τῶν ἀνακοινώσεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 59 παρ. 3 τοῦ Ν.Δ. 400/70 περὶ Ἀλλοδαπῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν, ὡς καὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ ΕΛΤΑ τῶν ἀφορῶν εἰς προσωρινὰς διατάξεις	»	1.000
5. Τῶν ἀνακοινώσεων τῶν ὑπὸ διάλυσιν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν, κατὰ τὸ Β.Δ. 20/5/1939. .	»	200
6. Τῶν ἰσολογισμῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν .	»	4.000
7. Τῶν συνοπτικῶν μηνιαίων καταστάσεων τῶν Τραπεζικῶν Ἐταιρειῶν	»	1.000
8. Τῶν ἀποφάσεων περὶ ἐγκρίσεως τιμολογίων τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν	»	600
9. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων περὶ παροχῆς ἀδείας ἐπεκτάσεως τῶν ἐργασιῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν, τῶν ἐκθέσεων περιουσιακῶν στοιχείων Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν ἐν γένει, ὡς καὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ Δ.Σ. τοῦ ΕΛΤΑ δι' ὧν ἐγκρίνονται καὶ δημοσιεύονται οἱ κανονισμοὶ αὐτοῦ	»	4.000
10. Τῶν ἀποφάσεων περὶ παροχῆς πληρεξουσιότητος πρὸς ἀντιπροσώπευσιν ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπῶν Ἐταιρειῶν, ὡς καὶ τῶν ἀποφάσεων περὶ μεταβιβάσεως τοῦ χαρτοφυλακίου Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 59 παρ. 1 τοῦ Ν.Δ. 400/70	»	2.000
11. Τῶν ἀποφάσεων περὶ συγχωνεύσεως Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	»	10.000

12. Τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Χρηματιστηρίου περὶ εἰσαγωγῆς χρεωγράφων εἰς τὸ Χρηματιστήριον πρὸς διαπραγμάτευσιν, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 παρ. 3 Α.Ν. 148/67	Δραχ.	1.000
13. Τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς κεφαλαιαγορᾶς περὶ διαγραφῆς χρεωγράφων ἐκ τοῦ Χρηματιστηρίου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 παρ. 4 Α.Ν. 148/1967	»	1.000

Β'. Δημοσιεύματα Ἐταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης

1. Τῶν καταστατικῶν	Δραχ.	1.000
2. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν	»	400
3. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων	»	200
4. Τῶν ἰσολογισμῶν	»	1.000
5. Τῶν ἐκθέσεων ἐκτιμήσεως περιουσιακῶν στοιχείων	»	1.000

Γ'. Δημοσιεύματα Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν - Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων καὶ Φιλανθρωπικῶν Σωματείων

1. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων περὶ χορηγῆσεως ἀδείας λειτουργίας Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν - Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων	»	1.000
2. Τῶν ἰσολογισμῶν τῶν ὡς ἄνω Συνεταιρισμῶν, Ταμείων καὶ Σωματείων	»	1.000

II Εἰς τὸ Τέταρτον τεύχος, τῶν δικαστικῶν πράξεων, προσκλήσεων καὶ λοιπῶν δημοσιεύσεων

» 400

Τὸ ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) καταβλητέον ποσοστὸν ἐπὶ τῶν τελῶν δημοσιεύσεων ἐν τῷ Δελτίῳ Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν καὶ Ἐταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης ἐν γένει ὠρίσθη εἰς 5%.

Δ'. ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ - ΤΕΛΩΝ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΩΝ Τ.Α.Π.Ε.Τ.

1. Αἱ συνδρομαὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεων προκαταβάλλονται εἰς τὰ Δημόσια Ταμεία ἐναντι ἀποδεικτικοῦ εἰσπράξεως, ὅπερ, μερίμνη τοῦ ἐνδιαφερομένου, ἀποστέλλεται εἰς τὴν Ὑπηρεσίαν τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

2. Αἱ συνδρομαὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ δύνανται ν' ἀποστέλλωνται καὶ εἰς ἀνάλογον συνάλλαγμα δι' ἐπιταγῆς ἐπ' ὀνόματι τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

3. Ἡ καταβολὴ τοῦ ὑπὲρ τοῦ Τ.Α.Π.Ε.Τ. ποσοστοῦ ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν καὶ τελῶν δημοσιεύσεων ἐνεργεῖται ἐν Ἀθήναις μὲν εἰς τὸ Ταμεῖον τοῦ ΤΑΠΕΤ (Κατάστημα Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου), ἐν ταῖς λοιπαῖς δὲ πόλεσι τοῦ Κράτους εἰς τὰ Δημόσια Ταμεία, ὅπερ ἀποδίδεται εἰς τὸ ΤΑΠΕΤ, συμφώνως πρὸς τὰ ὀριζόμενα διὰ τῶν ὑπ' ἀριθ. 192378/3639 τοῦ ἔτους 1947 (ΡΟΝΕΟ 185) καὶ 178048/5321/31.7.65 (ΡΟΝΕΟ 139) ἐγκυκλίων διαταγῶν τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου τοῦ Κράτους. Ἐπὶ συνδρομῶν ἐξωτερικοῦ ἀποστέλλομένων δι' ἐπιταγῶν, συναποστέλλεται διὰ τῶν ἐπιταγῶν καὶ τὸ ὑπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστὸν.

Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ Ε.Τ.

ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ

ΕΚ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ