



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
7 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1982

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
125

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 624

Ύποδοξη Συστημάτων Πορειογραφήσεως και άλλων τινών διατάξεων άφορώσων εις την σχεδίασιν και έγκαθίδρυσιν τοιούτων συστημάτων.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντες ύπ' όψει :

1. Τό μέρος V τής δια τοϋ Ν. Διατ/τος 1287/49 «περί κυρώσεως τής ύπογραφείσης έν Γενεύη την 5ην Μαρτίου 1948, Δ. Συμβάσεως «περί τοϋ Διακυβερνητικοϋ Ναυτιλιακοϋ Συμβουλευτικοϋ Όργανισμοϋ (IMCO).

2. Τά άρθρα 5 και 7 (γ) τοϋ Ν.Δ. 93/1974 «περί κυρώσεως τής ύπογραφείσης έν Λονδίνο Δ. Συμβάσεως «περί Διεθνών Κανονισμών πρὸς Άποφυγήν Συγκρούσεων έν θαλάσση 1972».

3. Τό Π.Δ. 94/1977 «περί θέσεως έν ισχύϊ τής Δ. Συμβάσεως περί Διεθνών Κανονισμών πρὸς άποφυγήν συγκρούσεων έν θαλάσση 1972 κυρωθείσης δια τοϋ Ν.Δ. 93/4.10.74 και περί καθορισμοϋ κυρώσεων δια παραβάσεις τών Κανονισμών αϋτῆς.

4. Τόν Κανόνα 10 τών Διεθνών Κανονισμών πρὸς Άποφυγήν συγκρούσεων έν θαλάσση 1972.

5. Τās Άποφάσεις Α. 284 (VIII)/20.11.83, Α. 338 (IX)/12.11.75, Α. 339 (IX)/12.11.75, Α. 428 (XI)/15.11.79 και Α. 429 (XI)/15.11.79 τοϋ IMCO, ληφθείσας κατά την 8η, 9η, 10η και 11η τακτική Σύνοδο τής Συνελεύσεως (ASSEMBLY) αϋτοϋ ώς και τās άποφάσεις τής Έπιτροπῆς Ναυτικής Άσφαλείας (M.S.C.) τοϋτου ληφθείσας κατά τās 38η, 39η, 40η, 41η και 42α συνόδους της, κατ' έξουσιοδότησιν τών Άποφάσεων Α. 376 (X)/14.11.77 και Α. 377 (X)/14.11.77 τής συνελεύσεως, δι' ών έγέγοντο ύπ' αϋτῶν άποδεκτά, συστήματα πορειογραφήσεως ή τήρηση τών όποιων καθίσταται ύποχρεωτική.

6. Τήν ύπ' άριθ. 765/1981/17.6.1981 γνωμοδότησιν τοϋ Συμβουλίου Έπικρατείας προτάσει τοϋ έπὶ τής Έμπορικῆς Ναυτιλίας Υπουργοϋ, άπεφασίσαμεν :

Άρθρον 1.

Ύποδοξη τών Συστημάτων Πορειογραφήσεως Πλοίων

Γίνονται άποδεκτά τὰ συστήματα διαχωρισμοϋ τής θαλασσίας κυκλοφορίας και λοιπά συστήματα πορειογραφήσεως, τὰ υιοθετηθέντα ύπὸ τοϋ Διακυβερνητικοϋ Ναυτιλιακοϋ Συμβουλευτικοϋ Όργανισμοϋ (Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO), τὸ κείμενο τών όποιων έπισυνάπτεται εις τὸ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ τοϋ παρόντος Διατάγματος.

Άρθρον 2.

Έφαρμογή

Αί διατάξεις τοϋ παρόντος έχουν έφαρμογήν :

1. Έπὶ τών ύπὸ Έλληνικήν σημαίαν πλοίων, πλήν τών Έλληνικῶν πολεμικῶν πλοίων και περιπολικῶν σκαφῶν Α.Σ. κατὰ τὸν πλοῦν των έντὸς τών εις τὸν Έλληνικόν Θαλάσσιον Χώρον καθιερωθέντων Συστημάτων πορειογραφήσεως.

2. Έπὶ τών ύπὸ ξένην σημαίαν πλοίων όταν ταϋτα ναυσιπλοοῦν έντὸς συστημάτων κειμένων έξ ολοκλήρου ή μερικῶς έντὸς τών Έλληνικῶν χωρικῶν ύδάτων. Οἱ Πλοίαρχοι τών ύπὸ ξένην σημαίαν πλοίων οἱ όποιοι παραβιάζουν τὰ έντὸς τοϋ Έλληνικοϋ θαλασσίου χώρου συστήματα θά καταγγέλλωνται εις τήν άρμοδίαν Αρχήν τής σημαίας τοϋ πλοίου άνεξαρτήτως τών κατὰ τὸ παρὸν Π. Διατάγμα προβλεπομένων κυρώσεων.

Άρθρον 3.

Όρολογία.

1. Οἱ κάτωθι όροι χρησιμοποιοῦνται έν σχέσει πρὸς τὰ θέματα τὰ άναφερόμενα εις τήν πορειογράφησιν τών πλοίων :

(α) Συστήματα πορειογραφήσεως (routeing system) :

Όποιοδήποτε σύστημα μιᾶς ή περισσοτέρων και ή μέτρων πορειογραφήσεως, άποσκοποῦντων εις τὸν περιορισμόν τοϋ κινδύνου ναυτικῶν άτυχημάτων. Περιλαμβάνει συστήματα διαχωρισμοϋ τής κυκλοφορίας, διαδρόμους διπλῆς κατευθύνσεως, συνιστωμένας πορείας, κυκλοστρεφεῖς κόμβους, περιοχάς αἵτινες δέον νά άποφεύγωνται, ζώνας άκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας, περιοχάς προφυλάξεως και θαλασσίας όδούς μεγάλων βαθῶν.

(β) Σύστημα διαχωρισμοϋ τής θαλασσίας κυκλοφορίας (Σ.Δ.Θ.Κ.) traffic separation scheme).

(γ) Ζώνη ή γραμμή διαχωρισμοϋ (Separation zone or line) :

Ζώνη ή γραμμή, διαχωρίζουσα τās βαינוύσας έξ άντιθέτων ή σχεδόν άντιθέτων κατευθύνσεων λωρίδας κυκλοφορίας τών πλοίων ή διαχωρίζουσα μία λωρίδα κυκλοφορίας έκ τής γειτνιαζούσης ζώνης άκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

(δ) Λωρίς κυκλοφορίας (Traffic lane) :

Περιοχή έκ σαφῶς καθορισμένων όριων, έντὸς τής όποιας καθιεροῦται κυκλοφορία πρὸς μίαν κατεύθυνσιν, Φυσικά έμπόδια, περιλαμβανομένων εκείνων τὰ όποία σχηματίζουν ζώνας διαχωρισμοϋ, δύνανται νά συνιστοῦν όριοθετική γραμμή.

(ε) Κυκλοστρεφής κόμβος (Roundabout) :

Μέτρον πορειογραφήσεως τὸ ὁποῖον ἀποτελεῖται ἐξ ἐνὸς σημείου διαχωρισμοῦ ἢ κυκλικῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς κυκλικῆς λωρίδος κυκλοφορίας ἐκ σαφῶς καθωρισμένων ὁρίων. Ἡ κυκλοφορία ἐντὸς τοῦ κυκλοστρεφοῦς κόμβου βαίνει κατὰ φορὰν ἀντίθετον τῶν δεικτῶν τοῦ ὁρολογίου, πέραν τοῦ σημείου διαχωρισμοῦ ἢ ζώνης.

(στ) Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας (ZAK) (Inshore Traffic Zone) :

Μέτρον πορειογραφήσεως τὸ ὁποῖον ἀποτελεῖται ἐκ μιᾶς καθωρισμένης περιοχῆς μεταξὺ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας καὶ τῆς παρακειμένης ἀκτῆς, προοριζόμενον ἀποκλειστικῶς διὰ τοπικὴν κυκλοφορίαν καὶ ἐνθα τοπικοὶ εἰδικοὶ κανόνες δυνατόν νὰ ἔχουν ἐφαρμογή :

(ζ) Ὁδὸς διπλῆς κατευθύνσεως (Two-way route) :

Ὁδὸς ἐντὸς περιοχῆς ἐκ σαφῶς καθωρισμένων ὁρίων, ἐντὸς τῆς ὁποίας θεσπίζεται κυκλοφορία διπλῆς κατευθύνσεως, ἀποσκοποῦσα τὴν πρόβλεψιν ἀσφαλοῦς διελεύσεως τῶν πλοίων ἐντὸς ὑδάτων, ὅπου ἡ ναυσιπλοΐα εἶναι δύσκολος ἢ ἐπικίνδυνος.

(η) Συνιστωμένη ὁδὸς (Recommended track) :

Ὁδὸς εἰδικῶς ἐξετασθεῖσα οὕτως ὥστε νὰ παρέχῃ ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερον ἀσφάλεια ἐκ κινδύνων καὶ κατὰ μῆκος τῆς ὁποίας συνιστᾶται νὰ πλέουν τὰ πλοῖα.

(θ) Θαλασσία ὁδὸς μεγάλων βαθῶν (deep water route) :

Ὁδὸς, ἐκ σαφῶς καθωρισμένων ὁρίων, ἡ ὁποία ἔχει ἐπιμελῶς καὶ μετ' ἀκριβείας ἐλεγχθῇ, διὰ τὴν καθαρότητα τοῦ θαλασσίου βυθοῦ ἀπὸ πλευρᾶς ἐξάρσεων καὶ ὑποβρυχίων ἐμποδίων, ὡς δεικνύονται εἰς τὸν χάρτην.

(ι) Περιοχὴ προφυλάξεως (Precautionary area) :

Μέτρον πορειογραφήσεως τὸ ὁποῖο περιλαμβάνει μιὰ περιοχὴ ἐκ σαφῶς καθωρισμένων ὁρίων, ἐντὸς τῆς ὁποίας τὰ πλοῖα πρέπει νὰ ναυσιπλοοῦν μετ' ἰδιαίτερας προσοχῆς καὶ ἐντὸς τῆς ὁποίας ἡ κατεύθυνσις τῆς κυκλοφορίας ροῆς δυνατόν νὰ συνιστᾶται :

(ια) Περιοχὴ ἣτις δέον ν' ἀποφεύγεται (Area to be avoided) :

Μέτρον πορειογραφήσεως, τὸ ὁποῖο περιλαμβάνει μιὰ περιοχὴ σαφῶς καθωρισμένων ὁρίων ἐντὸς τῆς ὁποίας εἴτε ἡ ναυσιπλοΐα εἶναι ἰδιαίτερος ἐπικίνδυνος, εἴτε εἶναι ἐξαιρετικῶς σημαντικὴ ἡ ἀποφυγὴ ναυτικῶν ἀτυχημάτων, ἣτις καὶ πρέπει νὰ ἀποφεύγεται ὑφ' ὅλων τῶν πλοίων ἢ ἐξ ὀρισμένων κατηγοριῶν πλοίων.

(ιβ) Καθιερωμένη κατεύθυνσις ροῆς τῆς κυκλοφορίας (Established direction of traffic flow) :

Υπόδειγμα ροῆς τῆς κυκλοφορίας, δεικνύον τὴν κατὰ κατεύθυνσιν κίνησιν τῆς κυκλοφορίας ὡς αὕτη ἔχει καθιερωθεῖ ἐντὸς ἐνὸς συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας.

(ιγ) Συνιστωμένη κατεύθυνσις ροῆς τῆς κυκλοφορίας (Recommended direction of traffic flow) :

Υπόδειγμα ροῆς τῆς κυκλοφορίας, δεικνύον μίαν συνιστωμένην κίνησιν τῆς κυκλοφορίας κατὰ κατευθύνσεις εἰς ἓν σύστημα πορειογραφήσεως ἐντὸς τοῦ ὁποίου εἶναι ἀνεφάρμοστος ἢ μὴ ἀναγκαῖα ἡ υἱοθέτησις μιᾶς καθιερωμένης κατευθύνσεως ροῆς τῆς κυκλοφορίας.

Ἄρθρον 4.

Σύμβολα

Διὰ τῶν συμβόλων τοῦ ἀκολουθοῦντος πίνακος παριστῶνται αἱ λεπτομέρειαι πορειογραφήσεως καὶ συναφῶν μέτρων ἐπὶ ναυτικῶν χαρτῶν.

1 Λεπτομέρειαι (οἱ ἀριθμοὶ τῶν παρενθέσεων ἀναφέρονται εἰς τὰς παρατηρήσεις).	2 Σχηματικὴ παράστασις	3 Περιγραφή
1. Ἐξωτερικὸν ὄριον λωρίδων κυκλοφορίας καὶ διάδρομοι διπλῆς κατευθύνσεως.		Διακεκομμένη γραμμὴ - Σύμβολο γενικῶς χρησιμοποιούμενον πρὸς χάραξιν ναυτιλιακῶν ὁρίων.
2. Ζώνη διαχωρισμοῦ (1) (οἰουδήποτε σχήματος) (2)		Ἡ ζώνη θὰ ἐπισημαίνεται διὰ καταλλήλου χρώματος, ἀρκούντως ἀνοικτοῦ, ὥστε νὰ μὴν ἀποκρύπτονται ὑδρογραφικαὶ λεπτομέρειαι.
3. Γραμμὴ διαχωρισμοῦ (2)		Ἐγχρωμος γραμμὴ πλάτους τουλάχιστον 3 mm.
4. Ἐξωτερικὸν ὄριον κυκλοστρεφοῦς κόμβου ἢ περιοχῆς προφυλάξεως (3).		Διακεκομμένη γραμμὴ - σύμβολο γενικῶς χρησιμοποιούμενον πρὸς χάραξιν θαλασσίων ὁρίων.
5. Κέντρο κυκλοστρεφοῦς κόμβου ἄνευ ζώνης διαχωρισμοῦ ἐσωτερικῶς.		Κύκλος ἐκ παχείας γραμμῆς διαμέτρου 3 mm τουλάχιστον.
6. Τόξα δεικνύοντα καθιερωμένην κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς (4).		Τόξα τοποθετημένα καὶ σχεδιασμένα οὕτως ὥστε νὰ δεικνύουν γενικὴν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς.

1

7. Τόξα δεικνύοντα την συνιστωμένην κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς (ὠρισμένοι κατηγόραιοι πλοῖων δύνανται νὰ ἐξαίρεθοῦν) (4).

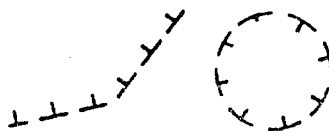
2



3

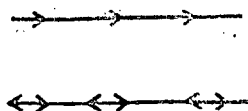
Διακεκομμένα ἀνοικτὰ τόξα τοποθετημένα καὶ σχεδιασμένα οὕτως ὥστε νὰ δεικνύουν γενικὴν συνιστωμένην κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς.

8. Ὅρια περιοχῶν ὡς τινες δέον νὰ ἀποφεύγωνται ὑπὸ ὠρισμένων κατηγοριῶν πλοίων (6) (5).



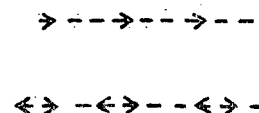
Γραμμὴ ἀποτελούμενη ἐκ μιᾶς σειρᾶς σημείων σχήματος «Τ», ἐχόντων μακρὰν τὴν ὀριζόντιαν καὶ βραχεῖαν κατακόρυφον γραμμὴν καὶ δεικνύουσα τὴν, εἰς ἣν ἀναφέρονται, περιοχὴν, ἐντὸς τῆς ὁποίας δύναται νὰ ἀναγραφῇ ἀνάλογος σημειώσεις.

9. Συνιστωμένη δέσμη πορειῶν βασιζομένη ἐπὶ συστήματος σταθερῶν σημείων (7).



Μονὴ συνεχῆς γραμμὴ μακρὴ ἢ ἐγχρωμὴ εἰς τὴν ὁποίαν παρεμβάλλονται κεφαλὰι τόξων κατὰ κανονικὰ διαστήματα, εἴτε μονὰ διὰ νὰ δείξουν δέσμη κατευθύνσεως, εἴτε κατ' ἀντίθετα ζεύγη διὰ νὰ δείξουν δέσμη διπλῆς κατευθύνσεως.

10. Συνιστωμένη δέσμη πορειῶν μὴ βασιζομένη ἐπὶ συστήματος σταθερῶν σημείων (7).



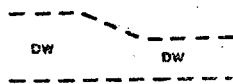
Μονὴ διακεκομμένη γραμμὴ μακρὴ ἢ ἐγχρωμὴ εἰς τὴν ὁποίαν παρεμβάλλονται κεφαλὰι τόξων κατὰ κανονικὰ διαστήματα, εἴτε μονὰ διὰ νὰ δείξουν δέσμη κατευθύνσεως, εἴτε κατ' ἀντίθετα ζεύγη διὰ νὰ δείξουν δέσμη διπλῆς κατευθύνσεως.

11. Ἐξωτερικὸν ὄριον θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους.



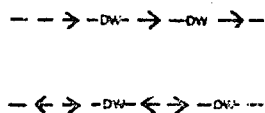
Διακεκομμένη γραμμὴ - Σύμβολο γενικῶς χρησιμοποιοῦμενον πρὸς χάραξιν ναυτιλιακῶν ὁρίων.

12. Θαλασσία ὁδὸς μεγάλων βαθῶν εἰς ἣν ἀπεικονίζονται ἀμφότερα τὰ ἐξωτερικά της ὅρια.



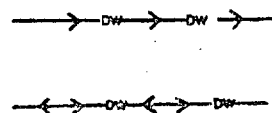
Διακεκομμένοι γραμμαὶ καὶ ἡ σύντμηση DW παρεμβαλλομένη κατὰ κανονικὰ διαστήματα μεταξὺ αὐτῶν.

13. Θαλασσία ὁδὸς μεγάλων βαθῶν βασιζομένη ἐπὶ σταθερῶν σημείων (9).



Μονὴ συνεχῆς γραμμὴ εἰς τὴν ὁποίαν παρεμβάλλονται κεφαλὰι τόξων κατὰ κανονικὰ διαστήματα, εἴτε μονὰ διὰ νὰ δείξουν ὁδὸν κατευθύνσεως, εἴτε κατ' ἀντίθετα ζεύγη διὰ νὰ δείξουν ὁδὸν διπλῆς κατευθύνσεως. Ἡ σύντμηση DW νὰ παρεμβάλλεται κατὰ κανονικὰ διαστήματα κατὰ μῆκος τῆς συνεχοῦς γραμμῆς.

14. Θαλασσία ὁδὸς μεγάλων βαθῶν, μὴ βασιζομένη ἐπὶ σταθερῶν σημείων (8) (9).



Μονὴ διακεκομμένη γραμμὴ, εἰς τὴν ὁποίαν παρεμβάλλονται κεφαλὰι τόξων κατὰ κανονικὰ διαστήματα, εἴτε μονὰ διὰ νὰ δείξουν ὁδὸν κατευθύνσεως, εἴτε κατ' ἀντίθετα ζεύγη διὰ νὰ δείξουν ὁδὸν διπλῆς κατευθύνσεως. Ἡ σύντμηση DW παρεμβάλλεται, ἐπίσης κατὰ κανονικὰ διαστήματα, κατὰ μῆκος τῆς διακεκομμένης γραμμῆς.

Παρατηρήσεις :

1. Εἰς ἃ σημεία ἡ κυκλοφορία διακόπτεται ὑπὸ φυσικῶν ἀντικειμένων (νῆσων, σημειουμένων ἀβαθῶν κ.λπ.), δύναται νὰ παραλείπεται ἡ ἀναπαράστασις τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

2. Χρησιμοποιεῖται ἐπίσης διὰ τὴν σήμανσιν ὁρίων μεταξὺ λωρίδος κυκλοφορίας καὶ παρακειμένης ζώνης ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

3. Ἡ διακεκομμένη γραμμὴ ἢ παριστῶσα τὰ ἐξωτερικά κυκλοστρεφοῦς κόμβου θὰ δύναται νὰ διακόπτεται εἰς ἃ σημεία συναντῶνται αἱ λωρίδες κυκλοφορίας καὶ ὁ κυκλο-

στρεφῆς κόμβος. Τὸ ἴδιο δύναται νὰ γίνη, ἂν θεωρεῖται ἀναγκαῖον, διὰ περιοχὰς προφυλάξεως.

4. Κατὰ προτίμησιν τὰ τόξα τίθενται εἰς σχηματισμὸν ζικ-ζακ ἢ διασκορπισμένον ἀντὶ εἰς εὐθείαν γραμμὴν.

5. Εἰς τοὺς ναυτιλιακοὺς χάρτας δύναται νὰ σημειοῦνται παρατηρήσεις ἐπὶ συνθηκῶν ἀποφυγῆς (κατηγόραιοι καὶ μεγέθη πλοίων, ἐπικίνδυνα μεταφερόμενα φορτία κ.λπ.), Αἱ σχετικαὶ σημειώσεις δέον νὰ καταχωροῦνται καὶ εἰς τὰς ὁδηγίας πλοῦ.

6. Τὸ σύμβολο τοῦτο χρησιμοποιεῖται ἐπίσης διὰ νὰ δεικνύη τὰ ὅρια περιοχῶν ἐρεῦνης καὶ ἐκμεταλλεύσεως εἰς

άνοικτην θάλασσαν εἰς ἣν ἡ ναυσιπλοΐα εἶναι δυνατόν νὰ καθίσταται ἐπικίνδυνος.

7. Ἐνα σύνηθες χαρακτηριστικὸν συνιστωμένων πορείων τὸ ὁποῖο παρατηρεῖται πλησίον ἀκτῶν καὶ κύριο σκοπὸν ἔχει νὰ ὑποβοηθῇ τὰ πλοῖα νὰ ἀποφεύγουν ἀβαθῆ, παρὰ νὰ ρυθμίση κίνησιν πλοίων. Εἰς τὰς τοιαύτας περιπτώσεις ἀπεικονίζονται ἐπὶ χάρτου συνήθως διὰ μαύρου χρώματος.

8. Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν τὸ ἐλάχιστο βάθος κατὰ μῆκος θαλασσίας ὁδοῦ DW θεωρεῖται ἐπικίνδυνον τοῦτο θὰ παρεμβάλλεται τῇ συντμήσει πλησίον αὐτῆς. Ἄν τὰ ἐπικίνδυνα βάθη εἰς τὰ ὅρια τῆς θαλασσίας ὁδοῦ DW δὲν μετρῶνται τακτικῶς καὶ ἐπιβεβαιώνονται ἀπὸ μία ἀρμόδια Λιμενική, περιφερειακὴ ἢ Ἐθνικὴ Ἀρχὴ ταῦτα δὲν δύνανται νὰ ἀπεικονισθῶν εἰς ναυτιλιακὸν χάρτην. Τὰ ἐλάχιστα βάθη τὰ ὁποῖα λαμβάνονται κατόπιν ἐπιμελημένης ἐρεῦνης τῆς θαλασσίας ὁδοῦ DW θὰ εἶναι ἐμφανῆ με σημείωση τῶν ἐπιλεγέντων ἠχοβολικῶν καὶ θὰ ἀπεικονίζονται εἰς τοὺς ναυτιλιακοὺς χάρτας κατὰ τὰ κεκανονισμένα. Εἰς τινὰς περιπτώσεις μία Παρατήρησις εἰς τὸν ναυτιλιακὸν χάρτην θὰ δώσῃ προσθέτους πληροφορίας σχετικῶς με τὰς ἐργασίας ἐρεῦνης κ.λπ.

9. Τὰ σύμβολα 13 καὶ 14 εἰς τὸν ἀνωτέρω πίνακα εἶναι ὅμοια ἐκείνων τῶν συνιστωμένων πορείων (βλέπε σύμβολα 9 καὶ 1) διὰ τῆς προσθήκης τῆς συντμήσεως DW. Ἰδιαιτέρως εἰς τὰς ὁδοὺς διπλῆς κατευθύνσεως, τὰ πλοῖα μεγάλου βυθίσματος, σπανίως θὰ δύνανται νὰ συμμορφῶνται αὐστηρῶς με τὴν μονὴ κεντρικὴν γραμμὴν, δι' αὐτὸν τὸν λόγον, προτιμητέον εἶναι ἡ πορεία εἰς θαλασσίας ὁδοὺς μεγάλων βαθῶν νὰ δεικνύεται εἰς τοὺς ν. χάρτας διὰ τοῦ Συμβόλου 12 τὸ ὁποῖον δεικνύει εὐκρινῶς τὴν ἔκτασιν τῆς περιοχῆς ἢ ὁποῖα ἔχει χαρτογραφηθῇ ἐπιμελῶς καὶ ἔχει ἐλεγχθῇ ἀπὸ πλευρὰς ἐξάρσεων τοῦ βροῦθ ἢ ὑποβρυχίων ἐμποδίων. Γενικαί παρατηρήσεις :

1. Συνιστᾶται ὅπως τὰ σύμβολα πορειογραφήσεως καὶ συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας ἀπεικονίζονται εἰς τοὺς ναυτιλιακοὺς χάρτας ἐγχρώμα καὶ κατὰ προτίμησιν ρόζ.

2. Δευτερεύοντα στοιχεῖα πορειογραφήσεως καὶ συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας π.χ. ἀριθμοὶ δεικνύοντες κατευθύνσεις κυκλοφορίας, διαστάσεις, ἀποστάσεις ἐκ τῶν ἀκτῶν κ.λπ. δὲν θὰ ἀπεικονίζονται εἰς ναυτιλιακοὺς χάρτας ἂν δὲν κρίνεται ἀναγκαῖον. Ἐν τούτοις ταῦτα δύνανται νὰ παρέχωνται εἰς ναυτιλιακὰς ὁδηγίας ὑπὸ τῶν Ὑδρογραφικῶν Ὑπηρεσιῶν.

Ἄρθρον 5.

Μέθοδοι διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας

1. Διὰ τὴν ἐγκαθίδρυσιν συστημάτων ἀσφαλοῦς ναυσιπλοΐας εἰς πολυσυχνάστους θαλασσίας περιοχάς, χρησιμοποιοῦνται αἱ κάτωθι μέθοδοι :

(α) Διαχωρισμὸς τῶν ἀντιθέτων ρευμάτων τῆς κυκλοφορίας διὰ ζωνῶν, ἢ γραμμῶν διαχωρισμοῦ ἔνθα αἱ ζῶναι δὲν εἶναι δυναταί.

(β) Διαχωρισμὸς τῶν ἀντιθέτων ρευμάτων τῆς κυκλοφορίας διὰ τῆς χρησιμοποιοῦσεως φυσικῶν ἐμποδίων καὶ γεωγραφικῶς ἐπισεσημασμένων ἀντικειμένων.

(γ) Διαχωρισμὸς τῆς διερχομένης ἢ τοπικῆς κυκλοφορίας διὰ τοῦ καθορισμοῦ ζωνῶν ἀκτοπλοικῆς κυκλοφορίας.

(δ) Διαχωρισμὸς τῶν γειτνιαζόντων συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας διὰ τῆς χρησιμοποιοῦσεως τομῶν, κατὰ τὰς προσεγγίσεις εἰς ἐστιακὰ σημεία (Focal points) συναντήσεως (διαφόρων πορείων).

(ε) Διαχωρισμὸς τῆς κυκλοφορίας εἰς ἐστιακὰ σημεία καὶ συμπτώσεις πορείων ἔνθα συναντῶνται συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

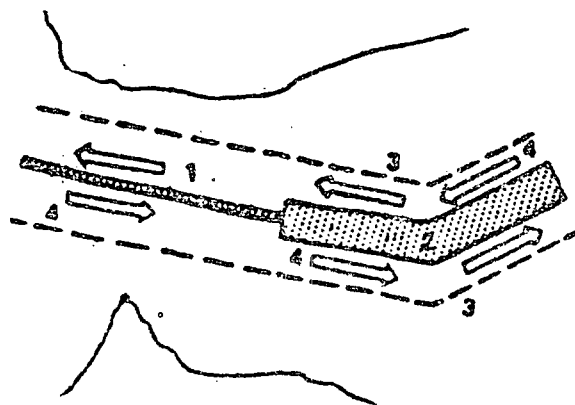
(στ) Διευθέτησις τῆς κυκλοφορίας διὰ τῆς χρησιμοποιοῦσεως συνιστωμένων πορείων καὶ ὁδῶν διπλῆς κατευθύνσεως εἰς περιοχὰς ἔνθα ἡ ναυσιπλοΐα εἶναι δύσκολος ἢ ἐπικίνδυνος, καὶ θαλασσίων ὁδῶν μεγάλων βαθῶν.

2. Περιγραφή τῶν χρησιμοποιουμένων πρὸς διαχωρισμὸν τῆς κυκλοφορίας μεθόδων (α) καὶ (ε), ὁμοῦ μετὰ σχεδιαγραμμάτων πρὸς συμπληρωματικὴν ἐπεξήγησιν αὐτῶν παρέχεται κατωτέρω :

(α) Διὰ γραμμῆς καὶ ζώνης διαχωρισμοῦ (Εἰκ. 1) :

Εἰς τοιαύτας περιπτώσεις, ὁ διαχωρισμὸς κυκλοφορίας ἐπιτυγχάνεται διὰ τῆς εἰσαγωγῆς τῆς ζώνης (2) ἢ γραμμῆς διαχωρισμοῦ (1). Πλοῖα, πλέοντα με ἀντιθέτους ἢ σχεδὸν ἀντιθέτους πορείας, συνιστᾶται ὅπως τηρῶνται εἰς τὸ δεξιὸν τῆς ζώνης ἢ τῆς γραμμῆς. Τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια (3) ἐνὸς τοιούτου συστήματος εἶναι τὰ αὐτὰ με τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια τῶν ζωνῶν. Τὰ τόξα (4) δεικνύουν τὴν καθιερωθεῖσαν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς.

Εἰς τοὺς στενοὺς διαύλους καὶ περιορισμένα ὕδατα, ἀντὶ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ δύναται νὰ υιοθετηθῇ γραμμὴ διαχωρισμοῦ, οὕτως ὥστε καὶ ἡ κυκλοφορία νὰ διαχωρίζεται καὶ νὰ ἀφίεται εὐρύτερος διαπλευσίμος χώρος. Γραμμὴ διαχωρισμοῦ ἀντὶ ζώνης δύναται ἐπίσης νὰ τεθῇ εἰς τὰς περιοχὰς ἐκείνας εἰς τὰς ὁποίας διασταυρῶνεται ἡ κυκλοφορία, καὶ ἀποσκοπεῖται ἡ δημιουργία ὁμαλῆς κυκλοφορίας.

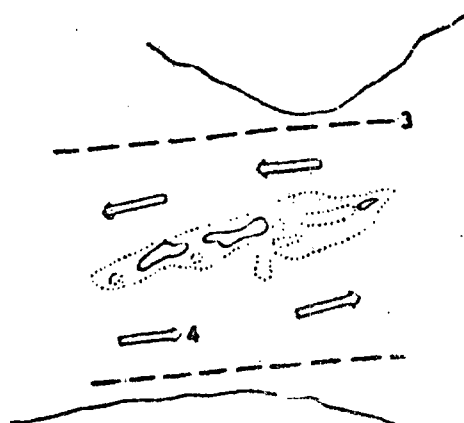


Εἰκ. 1. Διαχωρισμὸς τῆς κυκλοφορίας διὰ γραμμῆς καὶ ζώνης διαχωρισμοῦ.

1. Γραμμὴ διαχωρισμοῦ
2. Ζώνη διαχωρισμοῦ
3. Ἐξωτερικὰ ὅρια συστήματος
4. Τόξα δεικνύοντα κυρίαν κυκλοφορικὴν κατεύθυνσιν.

(β) Διὰ χρησιμοποίησεως φυσικῶν ἐμποδίων καὶ γεωγραφικῶς ἐπισεσημασμένων ἀντικειμένων (Εἰκ. 2) :

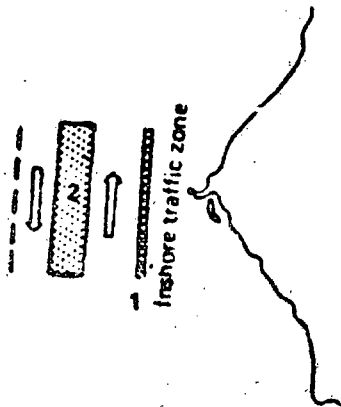
Ἡ μέθοδος αὕτη χρησιμοποιεῖται εἰς περιοχὰς, ἔνθα ἀπαντῶνται φυσικὰ ἐμπόδια, ὡς νῆσοι, ὕφαλοι, ἀβαθῆ ἢ ναυάγια, περιορίζοντα τὴν ἐλευθέραν κίνησιν καὶ περιέχοντα ἕνα φυσικὸν διαχωρισμὸν διὰ τὰ ἀντίθετα ρεύματα τῆς κυκλοφοριακῆς κινήσεως.



Εἰκ. 2. Διαχωρισμὸς κυκλοφορίας διὰ φυσικῶν ἐμποδίων καὶ γεωγραφικῶν ἐπισεσημασμένων ἀντικειμένων.

(γ) Διὰ τοῦ καθορισμοῦ ζωνῶν ἀκτοπλοϊκῆς κινήσεως (Εἰκ. 3) :

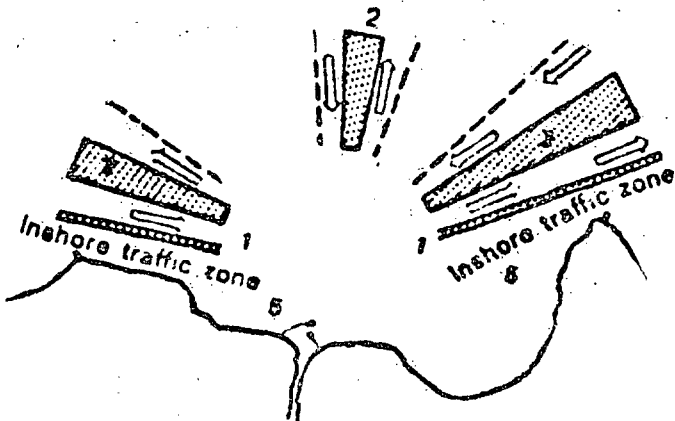
Ὁ ὅρος «Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κινήσεως» εἰσῆχθη πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ καλυφθῇ περιοχή κειμένη μεταξὺ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν ὁρίου τοῦ συστήματος καὶ τῆς παρακειμένης ἀκτῆς, ἐντὸς δὲ τῆς περιοχῆς ταύτης δύναται τὰ πλοῖα νὰ πλέουν πρὸς οἰανδήποτε κατεύθυνσιν. Εἰς περιοχὰς σημαντικῆς ἀκτοπλοϊκῆς κινήσεως, ἐθεωρήθη, ὡς προαγωγικὴ τῆς ἀσφαλοῦς ναυσιπλοίας, λύσις ἡ υἱοθέτησις ζωνῶν ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας (5), πρὸς τὸν σκοπὸν τηρήσεως τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως μακρὰν τῶν συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, τὰ ὅποια χρησιμοποιοῦνται ὑπὸ τῆς διερχομένης κυκλοφορίας. Ἡ κυκλοφορία εἰς τὰς ζώνας ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας διαχωρίζεται ἀπὸ τὰ παρακείμενα συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας διὰ ζωνῶν (2) ἢ γραμμῶν διαχωρισμοῦ (1) (Βλέπε εἰκόνας 4 καὶ 9).



Εἰκ. 3. Ἐσωτερικὴ ζώνη παρακτίου κυκλοφορίας

(δ) Διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως τοιμέων κατὰ τὰς προσεγγίσεις εἰς ἐστιακὰ σημεῖα συναντήσεως (διαφόρων πορειῶν) (Εἰκὼν 4).

Ἡ μέθοδος αὕτη χρησιμοποιεῖται εἰς σημεῖα συγκλίσεως τῶν πορειῶν πολλῶν πλοίων ἢ εἰς περιορισμένους περιοχάς, δι' ὧν διέρχονται πλοῖα ἐκ διαφόρων κατευθύνσεων προερχόμενα. Ὡς τοιαῦτα ἐστιακὰ σημεῖα (Focal Points) δύναται νὰ θεωρηθοῦν τὰ σημεῖα προσεγγίσεως εἰς λιμένας, οἱ ἐν μέσῃ θαλάσῃ σταθμοὶ πλοηγῶν, σημεῖα ἐνθα τοποθετοῦνται σημαντῆρες ἢ φαρύπλοια προσγειώσεως, εἰσοδοὶ εἰς διαύλους, διώρυγας ἐκβολὰς ποταμῶν, στενὰ κ.λπ. Ὁ ἀριθμὸς τῶν ζωνῶν κυκλοφορίας τῶν πλοίων, αἱ διαστάσεις ὡς καὶ αἱ κατευθύνσεις τούτων ἐξαρτῶνται, κατὰ κανόνα, ἀπὸ τὸν ὅγκον τῆς τοπικῆς κυκλοφορίας.



Εἰκ. 4. Διαχωρισμὸς τῶν γειτνιαζόντων συστημάτων τῆς κυκλοφορίας κατὰ τομεῖς εἰς προσεγγίσεις ναυτιλιακῶν κόμβων :

1. Γραμμὴ διαχωρισμοῦ
2. Ζώνη διαχωρισμοῦ

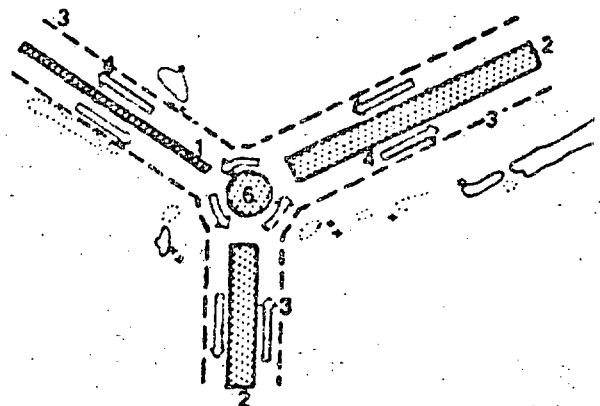
3. Ἐσωτερικὴ ζώνη παρακτίου κυκλοφορίας

(ε) Διὰ τῆς πορειογραφήσεως τῆς κυκλοφορίας εἰς ἐστιακὰ σημεῖα (Focal Points) ἐνθα συναντῶνται συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ μέτρο πορειογραφήσεως τὸ ὁποῖον θὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς περιοχὰς ἐστιακῶν σημείων ἢ συμπτώσεων πορειῶν δύναται νὰ ἐπιλεγῇ ἐκ μιᾶς ἐκ τῶν κατωτέρω μεθόδων αἵτινες θεωροῦνται αἱ πλέον κατάλληλοι :

(ι) Διὰ τῆς εἰσαγωγῆς τῶν «κυκλοστρεφῶν κόμβων» (Εἰκ. 5). Εἰς τὰ σημεῖα συναντήσεως συνιστωμένων δεσμῶν πορειῶν, ἡ κυκλοφορία ὁργανοῦται κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε ν' ἀντικατοπτρίζῃ τὰ κυκλικῆς μορφῆς συστήματα, γνωστὰ ὡς «κυκλοστρεφεῖς κόμβοι (RoundABOUTS)». Τὰ πλοῖα καθοδηγοῦνται νὰ πλέουν εἰς κυκλικὴν τροχιά ἀντίθετον τῆς κινήσεως τῶν δεικτῶν τοῦ ὡρολογίου, περὶ ἐκ καθωρισμένου σημείου ἢ κυκλικῆς ζώνης διαχωρισμοῦ (6), μέχρις ὅτου φθάσουν εἰς τὰ σημεῖα στροφῆς, ὅπου πλέον τάσσονται ἐπὶ τῆς κανονικῆς τῶν πορείας.

Ἡ ἀκτίς τῶν «κυκλοστρεφῶν κόμβων» ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὰς τοπικὰς συνθήκας, ἀν καὶ γενικῶς ἀποφεύγονται μεγάλης διαρκείας κυκλικαὶ τροχιαί. Ἐὰν ὁ διατιθέμενος θαλάσσιος χώρος ἐπιτρέπη, συνιστᾶται κυκλικὴ ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας σκοποῦσα νὰ τηρῇ τὰ πλοῖα εἰς ἀπόστασιν μεταξὺ τῶν. Θεωρεῖται σκόπιμος, ὅπου αἱ συνθήκαι ἐπιτρέπουν, ἡ ἐγκαθίδρυσις συστημάτων «κυκλοστρεφῶν κόμβων», περὶ σημαντῶν, φαρύπλων ἢ γεωγραφικῶς ἐπισεσημασμένων ἀντικειμένων.

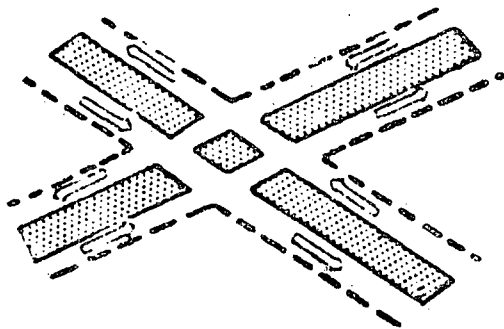


Εἰκ. 5. Κυκλοστρεφῆς κόμβος εἰς σημεῖον συναντήσεως διαφόρων συστημάτων :

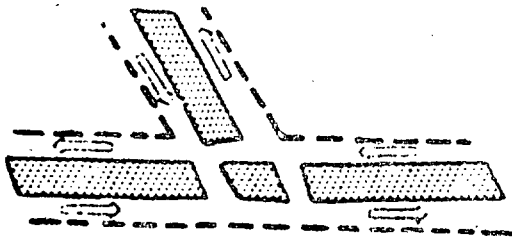
1. Γραμμὴ διαχωρισμοῦ
2. Ζώνη διαχωρισμοῦ
3. Ἐξωτερικὰ ὅρια συστήματος
4. Τόξα δεικνύοντα κατεύθυνσιν κυκλοφορίας
5. Κυκλικὴ ζώνη διαχωρισμοῦ

υ) Διὰ τῆς εἰσαγωγῆς τῶν συμβόλων (Εἰκ. 6 καὶ 7).

Ἡ μέθοδος αὕτη χρησιμοποιεῖται εἰς σημεῖα συναντήσεως ἢ διασταυρώσεως τῶν πορειῶν τῶν πλοίων. Τὰ τόξα τὰ δεικνύοντα τὴν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς τίθενται ἐντὸς τῶν λωρίδων τῶν συναντωμένων συστημάτων. Ἡ ζώνη διαχωρισμοῦ διακόπτεται εἰς τὸ σημεῖο συναντήσεως τῶν θαλασσίων λωρίδων διαχωρισμοῦ ἢ δύναται ν' ἀντικατασταθῇ διὰ μιᾶς γραμμῆς διαχωρισμοῦ ἵνα ὑπογραμμισθῇ ἡ σωστὴ μέθοδος διασταυρώσεως τῆς κυκλοφορίας διὰ τῆς ἀλλαγῆς ἐκ τοῦ ἐνὸς συστήματος εἰς τὸ ἕτερον.

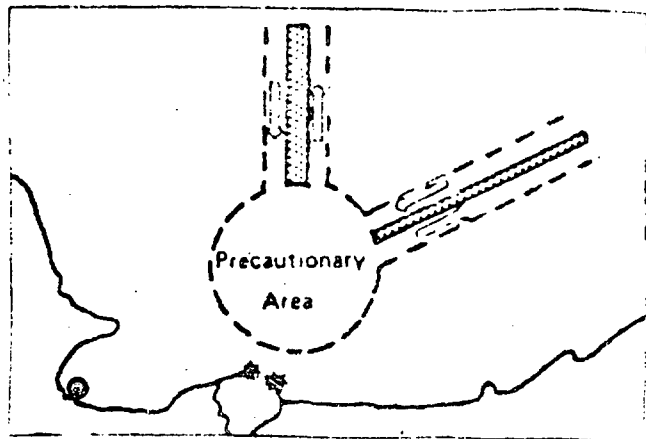


Είκ. 6. Διαχωρισμός τής κυκλοφορίας εις διασταυρώσεις πορειών.

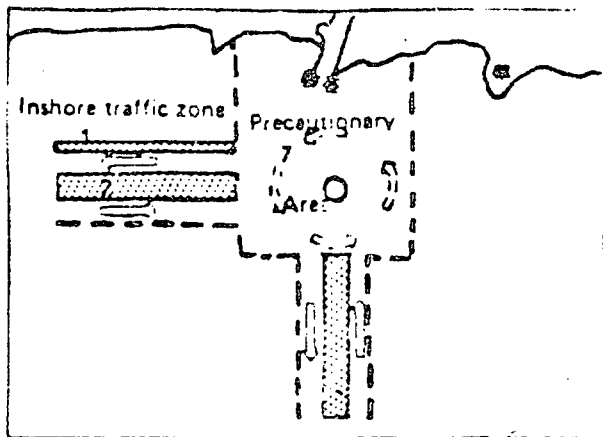


Είκ. 7. Διαχωρισμός τής κυκλοφορίας εις συναντήσεις πορειών.

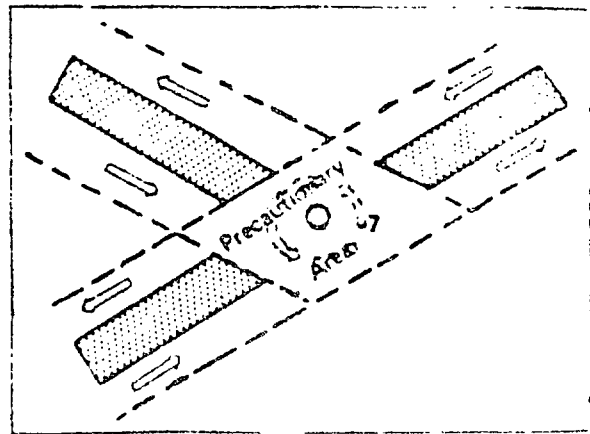
(iii) Διά τής εισαγωγής τών περιοχών προφυλάξεως (Είκ. 8, 9 και 10)



Είκ. 8. Περιοχή προφυλάξεως εις έν έστιακόν σημείον.



Είκ. 9. Περιοχή προφυλάξεως με συνιστωμένην κατεύθυνσιν κυκλοφοριακής ροής περίξ ένός έστιακού σημείου.



Είκ. 10. Περιοχή προφυλάξεως εις μίαν συνάντησιν πορειών.

Εις τήν περίπτωσιν ύφίσταται σύμπτωσις πορειών είναι καλλίτερον αύται νά καταλήγουν μακράν τών σημείων συναντήσεώς των, ούτως ώστε εις τιαύτας περιπτώσεις μία περιοχή προφυλάξεως νά δύναται νά καθιερωθῇ ή όποία και θά ύπογραμμίξη τόν κίνδυνον εις τήν ναυσιπλοΐαν.

Αί λωρίδαι κυκλοφορίας καταλήγουν πλησίον τοϋ σημείου διατμήσεως και άντικαθίστανται έκ μιᾶς περιοχῆς προφυλάξεως με κέντρον (6) τὸ σημείο αὐτό. Μία κατεύθυνσις κυκλοφοριακῆς ροῆς δύναται νά συσταθεῖ (7) περίξ ένός έστιακού σημείου (Είκ. 9) με φοράν άντίθετον τῆς φορᾶς τών δεικτῶν τοϋ ώρολογίου.

(στ) Ἔτεραι μέθοδοι πορειογραφῆσεως.

Ἔτεροι μέθοδοι πορειογραφῆσεως αἱ όποιαί δύνανται νά χρησιμοποιηθοῦν είναι :

(i) Αἱ θαλάσσιοι όδοι μεγάλων βαθῶν (Deep water routes).

ii) Περιοχαί αἵτινες δέον ν' αποφεύγωνται (Areas to be avoided).

(iii) Διάδρομοι διπλῆς κατευθύνσεως (Two way routes) και συνιστώμεναι δέσμαι πορειών (Recommended tracks) εις περιοχάς ένθα ή ναυσιπλοΐα είναι δύσκολη ή έπικίνδυνος.

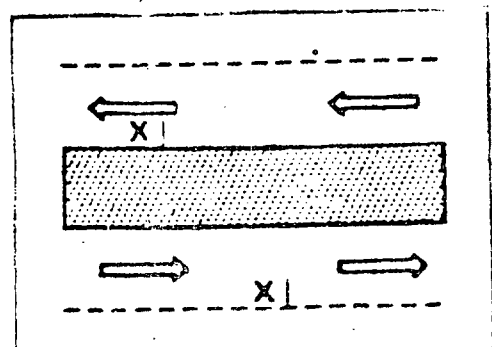
"Άρθρον 6.

Προσωριναί ρυθμίσεις εις

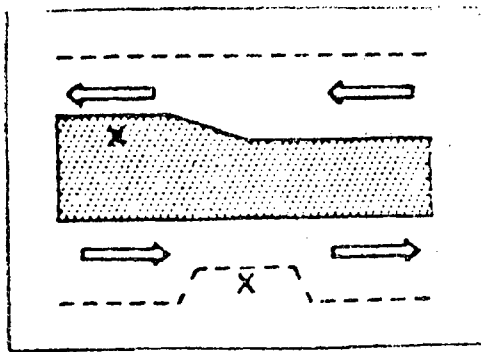
συστήματα διαχωρισμοϋ θαλασσίας κυκλοφορίας

1. Εις τήν περίπτωσιν ή προσωρινή τοποθέτησις μιᾶς εξέδρας διά τήν έκτέλεσιν έργασιών έρεύνης πρὸς ανακάλυψιν ύδρογονανθράκων είναι αναπόφευκτος έντός ένός συστήματος διαχωρισμοϋ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας, δέον νά εφαρμόζωνται τὰ κάτωθι :

(α) Ἐάν ή θέσις τῆς γεωτρήσεως εύρίσκεται πλησίον τών όρίων μιᾶς λωρίδος ή ζώνης διαχωρισμοϋ τῆς κυκλοφορίας, μιᾶ σχετικῶς έλαφρά απόκλισις τῆς ζώνης ή τών έξωτερικῶν όρίων τοϋ συστήματος διαχωρισμοϋ θά έπιτυγχάνη τοιοῦτον αποτέλεσμα ούτως ώστε ή εξέδρα γεωτρήσεως και ή συναφῆς ζώνη ασφαλείας νά εύρίσκεται αρκετά μακράν τῆς αντίστοιχου λωρίδας τῆς κυκλοφορίας (εἰκόνα 10 και 11).

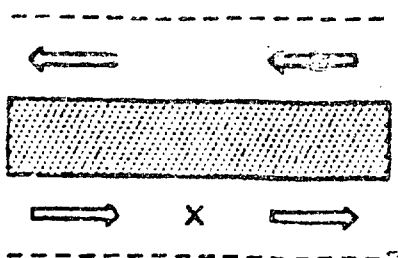


Είκ. 10. Ἀρχική κατάστασις

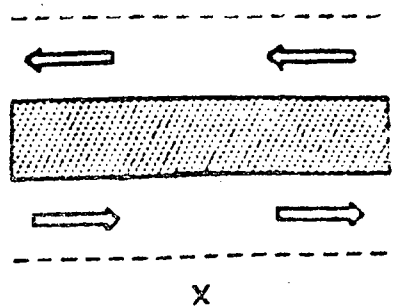


Εικ. 11. Προσαρμοσθείσα κατάσταση

(β) Ἐὰν δὲν εἶναι δυνατὴ μία μικρὰ ἀπόκλιση τῆς λωρίδος κυκλοφορίας, ὁλόκληρον ἢ μέρος τοῦ συστήματος δύναται προσωρινῶς νὰ μετακινηθῇ (Εἰκ. 12 καὶ 13).

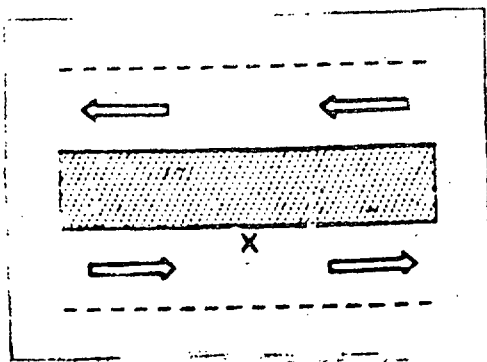


Εικ. 12. Ἀρχικὴ κατάσταση

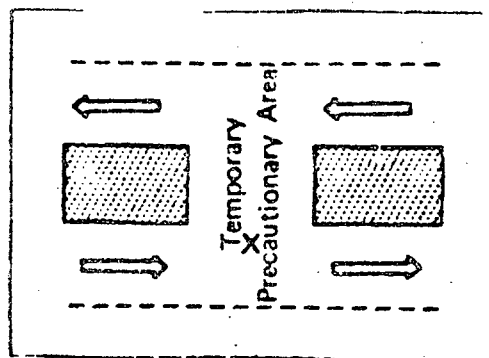


Εικ. 13. Προσαρμοσθείσα κατάσταση

(γ) Διακοπὴ ὁλοκλήρου ἢ μέρος τοῦ συστήματος εἰς τὴν περιοχὴν εἰς ἣν εὐρίσκεται ἡ ἐξέδρα γεωτρήσεως. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην δύναται ἡ διακοπεῖσα περιοχὴ νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς περιοχὴ προφυλάξεως (Εἰκ. 14 καὶ 15).



Εικ. 14. Ἀρχικὴ κατάσταση



Εικ. 15. Προσαρμοσθείσα κατάσταση

(δ) Ἀναστολὴ προσωρινῶς ὁλοκλήρου τοῦ συστήματος.

Αἱ περιοχαὶ ἐρεῦνης καὶ ἐκμεταλλεύσεως ὑδρογονανθράκων δέον νὰ ἐξετάζωνται καὶ νὰ λαμβάνωνται ὅλα τὰ ἀναγκαῖα μέτρα διὰ τὴν ἐξασφάλισιν συνθηκῶν ἀσφαλοῦς ναυσιπλοίας εἴτε διὰ προσωρινῆς ρυθμίσεως ὡς ἀνωτέρω, εἴτε διὰ τῆς ἀναστολῆς προσωρινῶς ὁλοκλήρου τοῦ καθιερωθέντος συστήματος.

2. Αἱ λεπτομέρειαι προσωρινῆς ρυθμίσεως ἢ ἀναστολῆς τοῦ ὑφισταμένου συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας θὰ ἀποστέλλωνται εἰς τὸν I.M.C.O. δύο τουλάχιστον μῆνας πρὶν τῆς τοποθετήσεως τῆς ἐξέδρας ἐξορύξεως ἐντὸς τοῦ ἤδη υἱοθετηθέντος συστήματος τῆς κυκλοφορίας οὕτως ὥστε νὰ ὑφίσταται ἐπαρκὴς χρόνος διὰ τὴν ἐνημέρωσιν τῶν ναυτιλλομένων.

Ἄρθρον 7.

Χρῆσις τῶν συστημάτων πορειογραφήσεως

1. Τὰ συστήματα πορειογραφήσεως προορίζονται πρὸς χρῆσιν τόσοι κατὰ τὴν ἡμέραν, ὅσον καὶ τὴν νύκταν, ὑφ' ὅλας τὰς καταστάσεις καιροῦ, εἰς ἐλεύθερα πάγων ὕδατα, ἢ ὑπὸ συνθήκας ἐλαφρᾶς μορφῆς πάγου, καθ' ἃς δὲν ἀπαιτοῦνται ἰδιαίτεροι ἐλιγμοὶ ἢ ἡ χρησιμοποίησις παγοθραυστικῶν.

2. Τὰ ἐν λόγω συστήματα συνιστῶνται πρὸς χρῆσιν ὑφ' ὅλων τῶν πλοίων, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ὀρίζεται.

3. Πρωταρχικὸς προορισμὸς τῶν «Θαλασσίων ὁδῶν μεγάλων βαθῶν» (Deep water routes) εἶναι ἡ χρησιμοποίησις τῶν ὑπὸ πλοίων, τὰ ὁποῖα, ἐξ αἰτίας τοῦ βυθίσματος τῶν ἐν σχέσει πρὸς τὸ διαθέσιμον βάθος τῆς θαλάσσης εἰς τὴν ἀντίστοιχον περιοχὴν, ἀπαιτοῦν τὴν χρησιμοποίησιν μιᾶς τοιαύτης ὁδοῦ. Τὰ λοιπὰ πλοῖα, τὰ ὁποῖα δὲν ἔχουν ἀνάγκην τοιαύτης εἰδικῆς μεταχειρίσεως, δέον ν' ἀποφεύγουν, καθ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, νὰ χρησιμοποιοῦν τὰς ὁδοὺς μεγάλων βαθῶν. Ὅσαςκις χρησιμοποιοῦν τοιαύτας ὁδοὺς, οἱ ναυτιλλόμενοι δέον νὰ ἔχουν ὑπ' ὄψιν τῶν πιθανῶν μεταβολᾶς εἰς τὰ σημειούμενα βάθη, λόγω μεταφορικῶν ἢ ἄλλων αἰτίων.

4. Εἰς διαδρόμους διπλῆς κατευθύνσεως (Two way routes) ὡς καὶ εἰς τὰς θαλασσίας ζῶνας διπλῆς κατευθύνσεως βαθῶν ὑδάτων τὰ πλοῖα δέον νὰ τηροῦνται εἰς τὸ δεξιὸν μέρος αὐτῶν.

5. Σκοπὸς τῶν ἐκτυπομένων εἰς τοὺς χάρτας τόξων εἶναι ἀπλῶς ἡ ἐνδειξίς τῆς γενικῆς κατευθύνσεως τῆς κυκλοφορίας. Ὡς ἐκ τούτου, τὰ πλοῖα δέον νὰ εἶναι ὑποχρεωμένα νὰ τάσσωνται ἐπακριβῶς ἐπὶ τῶν ὑπὸ τῶν τόξων σημειούμενων πορειῶν.

6. Εἰς τὸν Διεθνῆ Κώδικα Σημάτων προβλέπεται, διὰ κάλυψιν ἀντιστοίχου ἀνάγκης, ἡ χρησιμοποίησις τοῦ σημάτος «YG», ὅπερ σημαίνει «Φαίνεται μὴ συμμορφούμενος πρὸς τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας»

(You appear not to be complying with traffic separation scheme).

7. Διὰ τὴν ἀποφυγὴν συγκρούσεων μεταξύ πλοίων ἐντὸς τῶν συστημάτων πορειογραφήσεως, ἐφαρμογὴν ἔχουν οἱ ἐκάστοτε ἰσχύοντες Διεθνεῖς Κανονισμοὶ πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων ἐν θαλάσῃ.

Ἄρθρον 8.

Γενικαὶ ἀρχαὶ διέπουν τὴν ναυσιπλοΐαν ἐντὸς τῶν θαλασσίων συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

1. Ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως προβλέπεται εἰς τὰ περιγραφόμενα ἐν τῷ Παραρτήματι συστήματα πορειογραφήσεως, πᾶν πλοῖον χρησιμοποιοῦν συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας :

(α) Θὰ πλῆν ἐντὸς τῆς ἀντιστοίχου λωρίδος κυκλοφορίας, συμφώνως πρὸς τὴν γενικὴν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς διὰ τὴν λωρίδα ταύτην.

(β) Θὰ τηρῆται, κατὰ τὸ πρακτικῶς δυνατόν, μακρὰν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(γ) Κανονικῶς θὰ εἰσέρχεται ἢ ἐξέρχεται λωρίδος τινος κυκλοφορίας κατὰ τὸ πέρασ αὐτῆς, ἀλλὰ ὅσας εἰσέρχεται ἢ ἐξέρχεται ἀπὸ τὴν πλευράν, θὰ πράττη τοῦτο κατὰ τὴν πρακτικῶς μικρότεραν γωνίαν, ὡς πρὸς τὴν γενικὴν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς.

2. Πᾶν πλοῖον θ' ἀποφεύγῃ, καθ' ὅσον τοῦτο εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, νὰ διασχίξῃ λωρίδας κυκλοφορίας, ἀλλὰ ἐὰν ὑποχρεοῦται νὰ πράξῃ οὕτω, θὰ τὰς διασχίξῃ κατὰ τὸ πρακτικῶς δυνατόν κατ' ὀρθὴν γωνίαν, ὡς πρὸς τὴν γενικὴν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς.

3. Ζῶναι ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας κανονικῶς δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται ὑπὸ πλοίων τῆς λοιπῆς κυκλοφορίας, τὰ ὅποια δύνανται νὰ χρησιμοποιήσουν ἀσφαλῶς τὴν ἀντιστοιχὸν λωρίδα κυκλοφορίας, ἐντὸς τοῦ παρακειμένου συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

4. Πᾶν πλοῖον, ἐκτὸς ἐὰν πρόκειται περὶ διασχίζοντος τοιούτου, δὲν θὰ εἰσέρχεται ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας, ἐντὸς ζώνης διαχωρισμοῦ ἢ δὲν θὰ διασχίξῃ γραμμὴν διαχωρισμοῦ ἐκτὸς :

(α) Εἰς περιπτώσεις ἀνάγκης, ἵνα ἀποφύγῃ ἄμεσον κίνδυνον.

(β) Ἐὰν πρόκειται ν' ἀσχοληθῇ μὲ τὴν ἀλίευσιν ἐντὸς τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

5. Πᾶν πλοῖον, ναυσιπλοοῦν εἰς περιοχὰς πλησίον τῶν ἄκρων συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, θὰ πράττη οὕτω μετ' ἰδιαιτέρας προσοχῆς.

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

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

8. Πλοῖον, ἀσχολούμενον μὲ τὴν ἀλιεΐαν δὲν θὰ ἐμποδίσῃ τὸν διάπλουν πλοῖου ἀκολουθοῦντος λωρίδα τινα κυκλοφορίας.

9. Πλοῖο μήκους μικρότερου τῶν 20 μ. ἢ ἱστιοφόρον πλοῖον δὲν θὰ ἐμποδίσῃ τὸν ἀσφαλῆ διάπλουν μηχανοκινήτου πλοῖου ἀκολουθοῦντος λωρίδα τινα κυκλοφορίας.

Ἄρθρον 9.

Κυρώσεις

Οἱ Πλοίαρχοι ἢ οἱ υπεύθυνοι ἀξιωματικοὶ φυλακῆς γεφύρας πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν τὰ ὅποια διεπιστώθῃ ὅτι κατὰ τὴν διέλευσίν τους διὰ περιοχῆς καλυπτομένης ὑπὸ οἰουδήποτε τῶν συστημάτων τοῦ ΜΕΡΟΥΣ Α' τοῦ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ παρέβησαν τὰς ἐν ἄρθρῳ 8 τοῦ παρόντος γενικὰς Ἀρχὰς καὶ τὸν Κανόνα 10 τῶν Διεθνῶν

Κανονισμῶν πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων, θὰ κολάζονται κατὰ ἐν ἄρθρῳ 2 τοῦ Π.Δ. 94/1977 «Περὶ θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς Δ. Συμβάσεως περὶ Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων ἐν θαλάσῃ 1972», κυρωθείσης διὰ τοῦ Ν.Δ. 93/4.10.1974, καὶ περὶ καθορισμοῦ κυρώσεων διὰ παραβάσεις τῶν Κανονισμῶν αὐτῆς» ὀριζόμενα καὶ κατὰ τὴν ἐν αὐτῷ καθοριζομένην διαδικασίαν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΜΕΡΟΣ Α'

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ Α' ΒΑΛΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

1. ΕΞΩΘΙ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ SOMMERS

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 2264). Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας. Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἔξωθι τῆς νήσου Sommers ἀποτελεῖται ἀπὸ τέσσαρα μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι :

(α) Κυκλοστρεφῆς κόμβος, μὲ μίαν κυκλικὴ ζώνη διαχωρισμοῦ διαμέτρου ἡμίσεος μιλίου, ὀρίζεται εἰς τὴν ἀκόλουθον γεωγραφικὴν θέσιν.

(1) 60° 11', 5B - 27° 46', 2A

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὐρους ἐνὸς καὶ ἐνὸς τετάρτου μιλίου ἐγκαθίσταται εἰς ὁλόκληρον τὴν κυκλικὴν ζώνην διαχωρισμοῦ.

ΜΕΡΟΣ ΙΙ :

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, εὐρους ἡμίσεος μιλίου ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(2) 60° 07', 7B - 27° 32', 6A

(3) 60° 10', 4B - 27° 42', 2A

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὐρους ἐνὸς μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

(γ) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(4) 60° 10', 4B - 27° 42', 2A

(5) 60° 10', 6B - 27° 43', 5A

(δ) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὐρους ἐν καὶ ἐν τέταρτον τοῦ μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἐκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ἐπεκτείνονται μέχρι νὰ διασταυρωθοῦν μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ ὁρίου τοῦ κυκλοστρεφοῦς κόμβου.

Αἱ κύρια κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
060° - 240°

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ :

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(6) 60° 11', 1B - 27° 49', 0A

(7) 60° 07', 7B - 28° 16', 1A

(8) 60° 01', 9B - 28° 29', 0A

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὐρους ἐνὸς μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἐκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ἐπεκτείνονται μέχρι νὰ διασταυρωθοῦν μετὰ τὸ ἐξωτερικὸ ὅριο τοῦ κυκλοστρεφοῦς κόμβου.

Αἱ κύρια κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
104° - 284° καὶ
132° - 312°

ΜΕΡΟΣ ΙV :

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(9) 60° 12', 8B - 27° 47', 8A

(10) 60° 24', 5B - 28° 05', 0A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους, ήμισος μιλίου, εγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἐκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ἐπεκτείνονται μέχρι νὰ διασταυρωθοῦν μετὰ τὸ ἐξωτερικὸν ὄριον τοῦ κυκλοστρεφοῦς κόμβου.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
036° - 216°

Σημειώσεις :

Ὁ κυκλοστρεφὴς κόμβος, ἐξυπηρετεῖ τὸν σκοπὸν διευκολύνσεως τῶν χειρισμῶν εἰς τὴν περιοχὴ τὴν ὁποίαν συναντῶνται αἱ πορεῖαι πρὸς καὶ ἀπὸ Leningrand, vyborg καὶ πρὸς τὰ δυτικὰ τῆς Βαλτικῆς.

2. "Εξωθι τῆς νήσου Hogland (Gogland)

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 2264).

Περιγραφή συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας. Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἐξωθι τῆς νήσου Hogland ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ I :

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, εύρους ήμισος μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 59° 59', 0B - 26° 57', 4A

(2) 59° 58', 7B - 27° 01', 4A

(3) 59° 59', 7B - 27° 04', 8A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους ἐνὸς μιλίου, εγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
099° - 279° καὶ
060° - 240°

3. "Εξωθι τῆς νήσου Rodsher

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 2248 καὶ 2357).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εύρους ήμισος μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 59° 59', 9B - 26° 36', 5A

(2) 60° 00', 4B - 26° 40', 3A

(3) 60° 00', 1B - 26° 44', 3A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους ἐνὸς μιλίου ὁρίζεται, ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
076° - 256° καὶ 099° - 279°

ΜΕΡΟΣ II :

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(4) 59° 59', 7B - 27° 04', 8A

(5) 60° 07', 7B - 27° 32', 6A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους ἐνὸς καὶ ἑνα τέταρτο τοῦ μιλίου, εγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

4. "Εξωθι τοῦ Φάρου Kalbadagrund

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 2248).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εύρους ἐνὸς μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 59° 52', 2B - 25° 30', 7A

(2) 59° 53', 0B - 25° 38', 6A

(3) 59° 53', 9B - 25° 46', 5A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους ἐνὸς καὶ ήμισος μιλίου, εγκαθίστανται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
078° - 258° καὶ 076° - 256°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας :

Ἡ περιοχὴ μεταξὺ τοῦ Φάρου Kalbadagrund καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰ ὀρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

5. "Εξωθι τοῦ Φάρου Porkkala

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 2248).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εύρους ἐνὸς μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 59° 44', 1B - 24° 13', 7A

(2) 59° 44', 9B - 24° 21', 4A

(3) 59° 45', 9B - 24° 29', 1A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους ἐνὸς καὶ ήμισος μιλίου, διὰ τὴν πρὸς Δ. κατευθύνσιν τῆς κυκλοφορίας, εγκαθίσταται ἐπὶ τῆς βορείας πλευρᾶς τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους δύο μιλίων, διὰ τὴν πρὸς Α κατευθύνσιν τῆς κυκλοφορίας, εγκαθίσταται ἐπὶ τῆς νοτίας πλευρᾶς τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
078° - 258° καὶ 076° - 256°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Ἡ περιοχὴ μεταξὺ τοῦ Φάρου Porkkala καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰ ὀρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

6. "Εξωθι τῆς Χερσονήσου Hankoniemi

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 2241).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εύρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 59° 28', 2B - 22° 33', 3A

(2) 59° 31', 9B - 22° 42', 6A

(3) 59° 33', 3B - 22° 53', 9A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους τεσσάρων μιλίων, εγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
052° - 232° καὶ 076° - 256°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Αἱ περιοχαὶ μεταξὺ τῶν ἐξωτερικῶν ὀρίων τοῦ συστήματος τῆς κυκλοφορίας καὶ τῶν πλησίον ἀκτῶν χαρακτηρίζονται ὡς ζῶναι ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

7. "Εξωθι τῆς Χερσονήσου Kory (Nῆσος Hiiumaa).

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 2222).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εύρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 59° 02', 9B - 21° 35', 8A

(2) 59° 07', 7B - 21° 42', 6A

(3) 59° 11', 6B - 21° 52', 0A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους τεσσάρων μιλίων, εγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
037° - 217° καὶ 052° - 232°

8. "Εξωθι τῆς νήσου Gotland

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 2288).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εύρους ἐνὸς μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 56° 46', 0B - 18° 19', 0A

(2) 56° 49', 5B - 18° 27', 5A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
053° - 233°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας :

Ἡ περιοχή μεταξὺ τῆς νήσου Gotland καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰ ὁρίου συστήματος τοῦ διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

9. Ἐξωθι τῆς νήσου Oland

(Ἀναφορά εἰς ν. χάρτην Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 2251).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εύρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 56° 02', 0B - 16° 35', 0A

(2) Φάρου Oland Sodra Grund

(3) 56° 06', 7B - 16° 46', 9A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ :

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
058° - 238° καὶ 053° - 233°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας :

Ἡ περιοχή μεταξὺ τῆς νήσου Oland καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

10. Εἰς τὰς προσεγγίσεις τοῦ Rostock

(Ἀναφορά εἰς ν. χάρτην Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας Ἀνατ. Γερμανίας 163).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας εἰς τὰς προσεγγίσεις τοῦ Rostock ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ I :

Δυτικὴ προσέγγις.

(α) Δύο ζῶναι διαχωρισμοῦ, ὁρίζονται ὑπὸ μιᾶς γραμμῆς συνδεοῦσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(1) 54° 20', 5B - 11° 57', 5A

(2) 54° 20', 7B - 11° 58', 0A

(3) 54° 19', 0B - 11° 59', 5A

(4) 54° 18', 7B - 11° 59', 2A

(5) 54° 18', 8B - 11° 59', 5A

(6) 54° 17', 7B - 12° 00', 1A

(7) 54° 17', 9B - 12° 00', 3A

(8) 54° 18', 0B - 12° 00', 5A

(9) 54° 14', 6B - 12° 03', 6A

(10) 54° 14', 6B - 12° 03', 0A

(β) Μία γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέει τὰ σημεία (5) καὶ (7).

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Β.Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ καὶ τῶν γραμμῶν τῶν συνδεουσῶν τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(11) 54° 14', 6B - 12° 04', 9A

(12) 54° 18', 1B - 12° 02', 0A

(13) 54° 19', 8B - 12° 00', 6A

(14) 54° 21', 2B - 11° 59', 5A

(δ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Ν.Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεοῦσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(15) 54° 20', 0B - 11° 55', 9A

(16) 54° 14', 6B - 12° 01', 6A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
150° - 330°

ΜΕΡΟΣ II :

Ἀνατολικὴ προσέγγις :

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, ὁρίζεται ὑπὸ μιᾶς γραμμῆς συνδεοῦσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(17) 54° 18', 9B - 12° 01', 4A

(18) 54° 23', 4B - 12° 07', 0A

(19) 54° 23', 4B - 12° 07', 4B

(20) 54° 18', 7B - 12° 01', 6A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Β.Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεοῦσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(21) 54° 18', 1B - 12° 02', 0A

(22) 54° 23', 4B - 12° 09', 8A

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Ν.Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίστανται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεοῦσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(23) 54° 23', 4B - 12° 05', 1A

(24) 54° 19', 8B - 12° 00', 6A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
037 - 217°

Σημειώσεις :

Εἰς τὰς θέσεις (18), (19), (22) καὶ (23), ἡ ἀνατολικὴ προσέγγις τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας συνδέεται εἰς τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας Νοτίως τοῦ Gedser.

11. Εἰς τὴν περιοχὴν Sound

(Ἀναφορά εἰς ν. Χάρτην τοῦ Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 2115 καὶ 2594).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(1) 56° 07', 3B - 12° 31', 5A

(2) 56° 03', 3B - 12° 39', 2A

(3) 55° 58', 9B - 12° 41', 4A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεοῦσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(4) 56° 08', 0B - 12° 32', 8A

(5) 56° 06', 4B - 12° 34', 9A

(6) 56° 03', 4B - 12° 40', 1A

(7) 55° 59', 1B - 12° 42', 5A

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. κυκλοφορίαν διὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεοῦσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(8) 56° 06', 6B - 12° 30', 3A

(9) 56° 05', 5B - 12° 33', 3A

(10) 56° 03', 2B - 12° 38', 3A

(11) 56° 01', 2B - 12° 37', 7A

Εἰς τὸ νότιον τμήμα τῆς ἀνωτέρω λωρίδος κυκλοφορίας, ἡ πρὸς Ν. κυκλοφορία χωρίζεται εἰς δύο λωρίδας διὰ μιᾶς γραμμῆς ἐνοῦσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(12) 56° 01', 2B - 12° 38', 6A

(13) 56° 01', 7B - 12° 38', 9A

(14) 56° 00', 0B - 12° 40', 0A

(15) 55° 58', 8B - 12° 40', 1A

Ζῶναι ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας :

Αἱ περιοχαὶ μεταξὺ τῶν ἐξωτερικῶν ὁρίων τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας καὶ τῆς ἐναντι ἀκτῆς,

χαρακτηρίζονται ως ζώναι άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.
Σημειώσεις :

"Ολαι αί προφυλάξεις, συμπεριλαμβανομένης και τής μειώσεως τής ταχύτητος, θά λαμβάνωνται εις την περιοχήν μεταξύ Helsingborg και Helsingor, ή όποία εύρέως χρησιμοποιείται υπό τών τοπικών Ferry.

12. Νοτίως του Gedser

(Αναφορά εις ν. Χάρτην Δανικής έκδόσεως 186).

(α) Γραμμή διαχωρισμού συνδέουσα τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 54° 31', 2B - 12° 14', 1A
- (2) 54° 27', 6B - 12° 12', 4A
- (3) 54° 25', 3B - 12° 09', 5A
- (4) 54° 25', 3B - 12° 07', 0A

(β) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους ήμισους μιλίου, όρίζεται επί τών ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

- (4) 54° 25', 3B - 12° 07', 0A
- (5) 54° 25', 3B - 12° 00', 0A

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διά την προς Δ. κατεύθυνσιν τής κυκλοφορίας εγκαθίσταται μεταξύ τής γραμμής διαχωρισμού, τής ζώνης διαχωρισμού τής γραμμής τής ένούσης τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (6) 54° 31', 6B - 12° 10', 7A
- (7) 54° 28', 1B - 12° 09', 5A
- (8) 54° 27', 1B - 12° 05', 2A
- (9) 54° 27', 1B - 12° 00', 0A

(δ) Λωρίς κυκλοφορίας διά την προς Α. κατεύθυνσιν τής κυκλοφορίας εγκαθίσταται μεταξύ τής γραμμής διαχωρισμού, τής ζώνης διαχωρισμού, και τής γραμμής τής ένούσης τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (10) 54° 30', 8B - 12° 17', 6A
- (11) 54° 27', 2B - 12° 15', 2A
- (12) 54° 23', 4B - 12° 09', 8A
- (13) 54° 23', 4B - 12° 05', 1A
- (14) 54° 23', 4B - 12° 00', 0A

Σημειώσεις :

(ι) Το βόρειον πέρας του συστήματος του διαχωρισμού τής κυκλοφορίας συνδέεται με τὰς όδους τών μεγάλων βαθών Β. Α. του Gedser.

(ιι) Είς τὰς θέσεις (12) και (13) το σύστημα διαχωρισμού τής κυκλοφορίας συνδέεται με την ανατολική προσέγγισιν του συστήματος διαχωρισμού τής κυκλοφορίας τών προσεγγίσεων εις Rostock.

13. Έξωθι του Falstegboren

(Αναφορά εις Ν. Χάρτην Υπηρεσίας ναυσιπλοίας Σουηδίας 921 και 929).

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού τής κυκλοφορίας.

Το σύστημα διαχωρισμού τής κυκλοφορίας έξωθι του Falsterboren αποτελείται από τέσσαρα μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι :

(α) Κυκλοστρεφής κόμβος με μιὰ κυκλική ζώνη διαχωρισμού διαμέτρου ήμισους μιλίου, όρίζεται εις την ακόλουθον γεωγραφικήν θέσιν.

- (1) 55° 18', 6B - 12° 39', 5A

(β) Κυκλική λωρίδα κυκλοφορίας, εύρους ένός και τριών τετάρτων του μιλίου, διαχωριζόμενη κατά το πλάτος τής εις το Β.Α. τεταρτοκύκλιον με την απόκλιση του ένός τμήματος, εγκαθίσταται περίξ τής κυκλικής ζώνης διαχωρισμού. Το όριζόμενο τμήμα επί τών ακόλουθων γεωγραφικών σημείων είναι επικίνδυνος περιοχή ναρκοπεδίου.

- (2) 55° 19', 8B - 12° 42', 2A
- (3) 55° 15', 8B - 12° 41', 8A
- (4) 55° 18', 6B - 12° 42', 9A

ΜΕΡΟΣ ΙΙ :

(α) Γραμμή διαχωρισμού συνδέουσα τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (2) 55° 15', 9B - 12° 51', 8A
- (3) 55° 17', 5B - 12° 42', 5A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους 1, 1 μιλίου εγκαθίσταται επ' άμφοτέρων τών πλευρών τής γραμμής διαχωρισμού και τὰ έξωτερικά όρια τών λωρίδων τής κυκλοφορίας εκτείνονται μέχρι να διασταυρωθούν με το έξωτερικό όριο του κυκλοστρεφούς κόμβου.

Αί κύριαι κατευθύνσεις τής κυκλοφορίας βαίνουν προς :
107° - 287°

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ :

(α) Γραμμή διαχωρισμού συνδέουσα τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (4) 55° 13', 1B - 12° 39', 1A
- (5) 55° 16', 6B - 12° 38', 9A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους ένός μιλίου, εγκαθίσταται επ' άμφοτέρων τών πλευρών τής γραμμής διαχωρισμού και τὰ έξωτερικά όρια τών λωρίδων κυκλοφορίας εκτείνονται μέχρι να διασταυρωθούν, με το έξωτερικό όριο του κυκλοστρεφούς κόμβου.

Αί κύριαι κατευθύνσεις τής κυκλοφορίας βαίνουν προς :
177° - 357°

ΜΕΡΟΣ ΙV :

(α) Γραμμή διαχωρισμού συνδέουσα τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (9) 55° 20', 5B - 12° 39', 4A
- (10) 55° 25', 0B - 12° 40', 7A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας συνολικού εύρους ένός και ήμισους μιλίου εγκαθίσταται επ' άμφοτέρων τών πλευρών τής γραμμής διαχωρισμού και τὰ έξωτερικά όρια τών λωρίδων κυκλοφορίας, εκτείνονται μέχρι να διασταυρωθούν με το έξωτερικό όριον του κυκλοστρεφούς κόμβου.

Αί κύριαι κατευθύνσεις τής κυκλοφορίας βαίνουν προς :
010° - 190°

Σημειώσεις :

Ο κυκλοστρεφής κόμβος εξυπηρετεί τον σκοπόν διευκολύνσεως τών χειρισμών εις την περιοχήν όπου συναντώνται αί πορείαι προς και εκ τής Βαλτικής, το Κανάλι του Κιέλου και του Sound.

14. Έξωθι του Φάρου Kiel.

(Αναφορά εις Ν. χάρτην Γερμανικής Υδρογραφικής Υπηρεσίας 32).

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού τής κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού, ή όποία όρίζεται υπό γραμμής συνδεούσης τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 54° 29', 58" B - 10° 18', 31" A
- (2) 54° 29', 47" B - 10° 18', 43" A
- (3) 54° 39', 01" B - 10° 16', 34" A
- (4) 54° 29', 11" B - 10° 16', 32" A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διά την προς Β.Α. κατεύθυνσιν τής κυκλοφορίας εγκαθίσταται μεταξύ τής ζώνης διαχωρισμού και τής γραμμής τής συνδεούσης τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (5) 54° 28', 09" B - 10° 17', 34" A
- (6) 54° 29', 12" B - 10° 19', 24" A

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διά την προς τὰ Ν.Δ. κατεύθυνσιν τής κυκλοφορίας, εγκαθίσταται μεταξύ τής ζώνης διαχωρισμού και τής γραμμής τής συνδεούσης τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (7) 54° 29', 39" B - 10° 15', 47" A
- (8) 54° 30', 29" B - 10° 17', 54" A

Αί κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
059° — 239°

15. Μεταξὺ Korsoer καὶ Sprogoe

(Ἀναφορά εἰς Ν. Χάρτην Δανικῆς ἐκδόσεως 143).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 55° 22', 1B — 11° 02', 6A

(2) 55° 19', 5B — 11° 01', 8A

(β) Ἀωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσεως τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(3) 55° 22', 0B — 11° 03', 5A

(4) 55° 20', 0B — 11° 02', 9A

(5) 55° 19', 4B — 11° 03', 4A

(γ) Ἀωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. ἐξυπηρέτησιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσεως τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(6) 55° 22', 3B — 11° 01', 3A

(7) 55° 21', 1B — 11° 01', 5A

(8) 55° 19', 6B — 11° 01', 1A

Σημειώσεις :

(ι) Διάπλους τοῦ διαύλου κυκλοφορίας. Ἀμέσως, νοτίως τοῦ συστήματος τοῦ διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, ὑπάρχει μεγάλη πρὸς ἀνατολὰς καὶ δυσμὰς κυκλοφορία πορθμείων.

(ιι) Διὰ πλοῖα ἄνω τῶν 40.000 D.W., συμμετέχοντα εἰς τὸ σύστημα ἀναφορᾶς καὶ θέσεως, καλύπτουν τὰς προσεγγίσεις εἰς τὰς εἰσόδους τῆς Βαλτικῆς θαλάσσης θὰ ἐφαρμόζονται τὰ κάτωθι :

Μὲ τὴν λήψην τῆς ἀνακοινώσεως εἰσόδου, τὰ πρὸς ἀνατολὰς καὶ δυσμὰς προοριζόμενα πορθμεῖα θὰ προσπαθοῦν νὰ ναυσίπλοουν κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ ἀποφεύγεται ὁ κίνδυνος συγκρούσεως ὅσο τὸ δυνατόν, ἄνευ εἰδοποιήσεως.

Ἐὰν ὅμως ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, θὰ ἐφαρμόζονται οἱ Διεθνεῖς Κανονισμοὶ πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως ἐν θαλάσῃ.

Β. ΔΥΤΙΚΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΥΔΑΤΑ

1. Ἐξωθὶ τοῦ Feistein

(Ἀναφορά εἰς ν. χάρτην Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 2281).

(Ἡμερομηνία ἐκδόσεως 1973. Εὐρωπαϊκὸν ἐπίπεδον).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους δύο μιλίων, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 58° 43', 0B — 5° 11', 0A

(2) 58° 32', 0B — 5° 05', 0A

(β) Ἀωρὶς κυκλοφορίας εὐρους τριῶν μιλίων ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
015° — 195°

2. ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΙΣ Εἰς ΤΟΝ ΠΟΤΑΜΟΝ ΕΛΒΑΝ

(Ἀναφορά εἰς ν. χάρτην Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας Γερμανίας 44 καὶ 49).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἡμίσεος μιλίου, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 54° 00' 00" B — 8° 05' 28" A

(2) 54° 00' 00" B — 8° 07' 09" A

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(3) 54° 00' 00" B — 8° 07' 09" A

(4) 53° 59' 57" B — 8° 13' 22" A

(γ) Ἀωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ξένης γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσεως τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(5) 53° 58' 00" B — 8° 05' 28" A

(6) 53° 59' 23" B — 8° 13' 34" A

(δ) Ἀωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης - γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσεως τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 54° 01' 51" B — 8° 05' 28" A

(8) 54° 01' 58" B — 8° 13' 54" A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
091° — 271°

3. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ TERSCELLING καὶ τοῦ GERMAN BIGHT

(Ἀναφορά εἰς ν. Χάρτας, Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 1405, 1875, 2593 καὶ 3761, Γερμανικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 50 καὶ 53 καὶ Ὁλλανδικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 1352 καὶ 1353).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὀριζόμενη ὑπὸ γραμμῆς συνδεύσεως τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 53° 48', 7B — 6° 23', 7A

(2) 53° 56', 6B — 7° 39', 7A

(3) 53° 54', 8B — 7° 42', 1A

(4) 53° 46', 7B — 6° 23', 8A

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(5) 53° 47', 7B — 6° 23', 8A

(6) 53° 47', 5B — 6° 22', 1A

(7) 53° 47', 2B — 6° 20', 4A

(γ) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζόμενη ὑπὸ γραμμῆς συνδεύσεως τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(8) 53° 29', 7B — 4° 44', 9A

(9) 53° 49', 2B — 6° 20', 4A

(10) 53° 46', 1B — 6° 20', 5A

(11) 53° 27', 8B — 4° 46', 2A

(2) Ἀωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν - γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσεως τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(12) 53° 50', 2B — 7° 36', 2A

(13) 53° 52', 2B — 6° 20', 5A

(14) 53° 32', 4B — 4° 42', 8A

(ε) Ἀωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν - γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσεως τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(15) 53° 25', 1B — 4° 49', 2A

(16) 53° 43', 6B — 6° 23', 9A

(17) 53° 54', 7B — 7° 42', 1A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
072° — 252° καὶ
077° — 257°

Περιοχὴ προφυλάξεως :

Περιοχὴ προφυλάξεως ἐγκαθίσταται ὡς κατωτέρω, ὀριζόμενη ὑπὸ γραμμῆς συνδεύσεως τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(18) 54° 02', 4B — 7° 38', 2A

(19) 53° 52', 0B — 7° 47', 4A

(20) 53° 52', 0B — 7° 45', 6A

(21) 54° 01', 7B — 7° 33', 0A

Ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Η περιοχή μεταξύ της άκτής και του προς την ξηράν όριου του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας χαρακτηρίζεται ως ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Σημειώσεις :

Αί ζώναι διαχωρισμού αυτού του συστήματος συνδέονται διά γραμμής διαχωρισμού διά να δεικνύουν την περιοχή, όπου είναι ένδεχόμενον να παρατηρηθεί συμφόρησης της κυκλοφορίας.

Ειδικαι διατάξεις :

Συνιστάται όπως το παρόν σύστημα μη χρησιμοποιείται υπό των ακόλουθων κατηγοριών πλοίων 10.000 κοχ και άνω.

(1) Δεξαμενοπλοίων μεταφερόντων πετρελαιοειδή τα όποια αναφέρονται εις το Προσάρτημα I, Παραρτήματος I, της Διεθνούς Συμβάσεως προς άποφυγήν ρυπάνσεως της θαλάσσης υπό των πλοίων (MARPOL) 1973, εξαίρουμένων των (CASOLINES των JET FUELS και των μεταφερόντων NAPHTHA, αναφερόμενα εις την άνωτέρω Δ. Σύμβαση και

(ii) Πλοίων μεταφερόντων χύδην υγρά φορτία ταξινομημένα εις κατηγορία Α και Β αναφερόμενα εις τα προσάρτηματα I και II του Παραρτήματος II της Διεθνούς Συμβάσεως προς άποφυγή ρυπάνσεως της θαλάσσης υπό των πλοίων (MARPOL) 1973.

Εις τα άνωτέρω πλοία συνιστάται να χρησιμοποιούν της διπλής κατευθύνσεως θαλασσία όδω διά δεξαμενόπλοια από το «NORTH HINDER TO THE GERMAN BYGHT» και το σύστημα διαχωρισμού της κυκλοφορίας «DEUTSCHE BUCHT LIGHTVESSEI WESTERN APPROACH».

4. ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΙΝ ΤΟΥ RIVER JADE.

(Αναφορά εις ν. χάρτας : Βρεταννικού Ναυαρχείου 1405, 1875, 2393 και 3761 Υδρογραφικής Υπηρεσίας Γερμανίας 50 και 53 και Υδρογραφικής Υπηρεσίας Ολλανδίας 1352 και 1353.

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού όριζομένη υπό γραμμής συνδεούσης τα ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 54° 08', 2B — 7° 30', 2A
- (2) 54° 02', 1B — 7° 36', 5A
- (3) 54° 01', 9B — 7° 34', 8A
- (4) 54° 08', 2B — 7° 27', 5A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διά την προς Β. κατεύθυνσιν της κυκλοφορίας εγκαθίσταται μεταξύ της ζώνης διαχωρισμού και γραμμής συνδεούσης τα ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (5) 54° 02', 4B — 7° 38', 1A
- (6) 34° 08', 3B — 7° 32', 8A

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διά την προς Ν. κατεύθυνσιν της κυκλοφορίας εγκαθίσταται μεταξύ της ζώνης διαχωρισμού και της γραμμής συνδεούσης τα ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (7) 54° 08' 2B — 7° 24', 6A
- (8) 54° 01', 7B — 7° 33', 0A

Αί κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν προς : 144° — 330°

Σημειώσεις :

Περιοχή προφυλάξεως κείται προς Ν. του συστήματος (Βλέπε το σύστημα διαχωρισμού κυκλοφορίας «έξωθι του TERSHELLING και στο GERMAN BIGTH»).

5. ΦΑΡΟΠΛΟΙΟ DEUTSCHE BUCHT ΔΥΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΙΣ

(Αναφορά εις ν. χάρτας, Βρεταννικού Ναυαρχείου 1405 και Γερμανικής Υδρογραφικής Υπηρεσίας 50, 53 και 87).

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού, όριζομένη υπό γραμμής συνδεούσης τα ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 54° 10' 31''B — 6° 22' 30''A
- (2) 54° 11' 07''B — 7° 20' 42''A
- (3) 54° 10' 09''B — 7° 21' 58''A
- (4) 54° 09' 31''B — 6° 22' 30''A

(β) Ζώνη διαχωρισμού συνδέουσα τα ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (5) 54° 10' 01''B — 6° 22' 30''A
- (6) 54° 10' 00''B — 6° 20' 40''A
- (7) 54° 09' 53''B — 6° 19' 06''A

(γ) Ζώνη διαχωρισμού, όριζομένη υπό γραμμής συνδεούσης τα ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (8) 54° 08' 58''B — 6° 01' 20''A
- (9) 54° 10' 23''B — 6° 19' 05''A
- (10) 54° 09' 22''B — 6° 10' 05''A
- (11) 54° 08' 00''B — 6° 01' 54''A

(δ) Λωρίς κυκλοφορίας διά την προς Δ. κατεύθυνσιν της κυκλοφορίας, εγκαθίσταται μεταξύ των ζωνών - γραμμών διαχωρισμού και της γραμμής της συνδεούσης τα ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (12) 54° 13' 06''B — 7° 13' 06''A
- (13) 54° 12' 30''B — 6° 20' 36''A
- (14) 54° 10' 54''B — 6° 20' 36''A

(ε) Λωρίς κυκλοφορίας διά την προς Α. κατεύθυνσιν της κυκλοφορίας, εγκαθίσταται μεταξύ των ζωνών - γραμμών διαχωρισμού και της γραμμής της συνδεούσης τα ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (15) 54° 06' 06''B — 6° 03' 00''A
- (16) 54° 07' 30''B — 6° 20' 54''A
- (17) 54° 08' 11''B — 7° 24' 36''A

Αί κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν προς : 082° — 262° και 089° — 269°

Σημειώσεις :

Αί ζώναι διαχωρισμού αυτού του συστήματος συνδέονται διά γραμμής διαχωρισμού και δεικνύουν την περιοχήν όπου είναι ένδεχόμενον να παρατηρηθί συμφόρησης της κυκλοφορίας.

Ελάχιστον βύθισμα

Η περιοχή ή όριζομένη διά γραμμής ή όποια συνδέει τα γεωγραφικά σημεία των άνωτέρω παραγράφων (δ) και (ε), έχει κατάμετρηθεί εις έν ελάχιστον βάθος των 30 μέτρων εις το Φ.Δ.Π. το 1972.

Πρέπει επίσης να ληφθί υπ' όψιν ή σημείωσις ή όποια αναφέρεται εις την «θαλασσία όδω μεγάλων βαθών από το NORTH HINDER εις τους TW/1 και TW/2 φωτοσημαντήρας μέσω του S2 φωτοσημαντήρος» και εις την «θαλασσίαν όδω μεγάλων βαθών από το NORTH HINDER εις τους TW/1 και TW/2 φωτοσημαντήρες μέσω του φωτοσημαντήρος DR 1».

6. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ TEXEL

(Αναφορά εις ν. χάρτας Βρεταννικού Ναυαρχείου 191, 1405, 2322 και 2593, Ολλανδικής Υδρογραφικής Υπηρεσίας 1057, 1350, 1352 και 1452.

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους δύο μιλίων, όρίζεται επί των ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

- (1) 53° 02', 2B — 4° 18', 3A
- (2) 53° 06', 0B — 4° 22', 7A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας εύρους τριών μιλίων, εγκαθίσταται επ' άμφοτέρων των πλευρών της ζώνης διαχωρισμού.

Αί κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν προς : 032° — 212°

Ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας

Η περιοχή μεταξύ της άκτής και του προς την άκτην όριου, του συστήματος του διαχωρισμού της κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ως ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Ειδικές διατάξεις :

Συνιστάται όπως το παρόν σύστημα μὴ χρησιμοποιεῖται ὑπὸ τῶν ἀκολουθῶν πλοίων 10.000 κ.ο.χ. καὶ ἄνω :

(ι) Δεξαμενοπλοίων μεταφερόντων πετρελαιοειδῆ τὰ ὁποῖα ἀναφέρονται εἰς τὸ Προσάρτημα Ι παράρτημα Ι τῆς Διεθνούς Συμβάσεως πρὸς ἀποφυγὴν Ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ὑπὸ πλοίων (MARPOL) 1973, ἐξαιρουμένων τῶν CASOLINES, JET FUELS) καὶ πλοίων μεταφερόντων NAPHTH, ἀναφερόμενα εἰς τὴν ἀνωτέρω Δ. Σύμβαση καὶ

(ιι) Πλοίων μεταφερόντων χύδην ὑγρὰ φορτία, ταξινομημένα εἰς κατηγορίας Α καὶ Β ἀναφερομένας εἰς τὰ Προσαρτήματα Ι καὶ ΙΙ τοῦ Παραρτήματος ΙΙ τῆς Διεθνούς Συμβάσεως πρὸς ἀποφυγὴν Ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ὑπὸ τῶν πλοίων (MARPOL) 1973.

Τὰ ἀνωτέρω συνιστᾶται νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν θαλασσίαν ὁδὸ διπλῆς κατευθύνσεως διὰ δεξαμενόπλοια ἀπὸ τὸ «NORTH HINDER TO THE GERMAN BIGHT» καὶ τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας «DEUTSCHE BUCHT LIGTHVESSEL WESTERN APPROACH».

7. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ HOOK OF HOLLAND

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας, Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 1406 καὶ 122, Ὁλλανδικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 1449, 1349 καὶ 1350).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας εἰς τὰς προσεγγίσεις τοῦ HOOK OF HOLLAND ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι

Εἰς τὸ GOEREE

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὀριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (1) 51° 59', 3B — 3° 46', 7A
- (2) 51° 58', 8B — 3° 46', 9A
- (3) 51° 57', 3B — 3° 39', 1A
- (4) 51° 56', 5B — 3° 34', 5A
- (5) 51° 57', 5B — 3° 34', 0A
- (6) 51° 58', 3B — 3° 38', 7A

(β) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (7) 52° 00', 7B — 3° 46', 0A
- (8) 51° 59', 2B — 3° 33', 3A

(γ) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (9) 51° 54', 6B — 3° 35', 4A
- (10) 51° 55', 8B — 3° 39', 8A
- (11) 51° 57', 3B — 3° 47', 6A

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

Βορείως τοῦ εἰσπλου εἰς τὴν θαλασσίαν ὁδὸ παρὰ τὸ ROTTERDAM

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἑνὸς μιλίου, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (12) 52° 06', 6B — 3° 55', 9A
- (13) 52° 03', 7B — 3° 54', 8A

(β) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ τῆς ἀνωτέρω παραγράφου (α) καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (14) 52° 07', 2B — 3° 52', 0A
- (15) 52° 04', 3B — 3° 50', 8A

(γ) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἑνὸς μιλίου, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (16) 52° 06', 2B — 3° 58', 0A
- (17) 52° 03', 3B — 3° 58', 0A

(δ) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β. κατεύθυνσιν κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ τῆς ἀνωτέρω παραγράφου (γ) καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (18) 52° 05', 6B — 4° 03', 0A
- (19) 52° 02', 7B — 4° 02', 0A

Περιοχὴ προφυλάξεως :

(α) Περιοχὴ προφυλάξεως ἐγκαθίσταται ἐξωθὶ τῆς εἰσόδου τῆς θαλασσίας ὁδοῦ πρὸς ROTTERDAM.

Ἡ περιοχὴ αὐτὴ, ὀρίζεται ὑπὸ εὐθείας ἐνοῦσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (15) 52° 04', 3B — 3° 50', 8A
- (19) 52° 02', 7B — 4° 50', 8A
- (20) NORTH MOLE LIGHT
- (21) SOUTH MOLE HEAD LIGHT

ἐκείθεν κατὰ μῆκος τοῦ SOUTH MOLE εἰς τὸ γεωγραφικὸν σημεῖον :

- (22) 51° 57', 7B — 4° 00', 6A

καὶ περαιτέρω σύνδεσις τῶν γεωγραφικῶν σημείων (11), (7) καὶ (15).

(β) Τὸ κεντρικὸν σημεῖον τῆς περιοχῆς προφυλάξεως εὐρίσκεται εἰς τὸ ἀκόλουθο γεωγραφικὸ σημεῖο :

- (23) 52° 01', 2B — 3° 53', 6A

Τὸ σημεῖον τοῦτο ἐνοῦται μετὰ τῆς παρούσης θέσεως τοῦ σημαντήρος «MAAS CENTER».

Σημειώσεις :

Προφύλαξι :

(1) Οἰοδῆποτε πλοῖο τὸ ὁποῖο δὲν ὑποχρεοῦται νὰ ἀκολουθήσῃ τὴν θαλασσίαν ὁδὸ μεγάλου βάθους, συνιστᾶται, ὅπως ἀποφεύγῃ, κατὰ τὸν πρακτικότερον τρόπον, νὰ εἰσέρχεται εἰς τὴν περιοχὴν ἡμίσεος μιλίου πέραν τοῦ σημαντήρος «MAAS CENTER».

(2) Ὅλα τὰ πλοῖα τὰ ναυσιπλοοῦντα εἰς τὴν περιοχὴν προφυλάξεως θὰ φυλάττουν τὴν ἀνωτέρω κυκλικὴν περιοχὴν εἰς τὴν ἀριστεράν τους πλευρά, ἐκτὸς ἂν τὸ διατιθέμενον βάθος ὕδατος, ἢ πυκνότης τῆς κυκλοφορίας, ἢ πλοήγησις ἢ οἱ καιρικὲς συνθῆκες ἐπιβάλλουν διάφορον λύσιν.

8. ΕΙΣ ΤΟ BOPEION HINDER.

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρετανικοῦ ναυαρχείου 2406 καὶ Ὁλλανδικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 1349).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας :

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἑνὸς μιλίου, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 51° 49', 1B — 2° 45', 8A
- (2) 51° 48', 0B — 2° 39', 4A

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (3) 51° 58', 0B — 2° 39', 4A
- (4) 51° 47', 2B — 2° 34', 5A

(γ) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἑνὸς μιλίου, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (5) 51° 47', 2B — 2° 34', 5A
- (6) 51° 47', 0B — 2° 33', 0A
- (7) 51° 28', 0B — 2° 07', 1A

(δ) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς ΝΔ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν - γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (8) 51° 53', 6B — 2° 43', 8A
- (9) 51° 51', 2B — 2° 28', 5A
- (10) 51° 30', 4B — 2° 00', 0A

(ε) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς ΒΑ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξύ τῶν ζωνῶν - γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (11) 51° 44', 5B — 2° 43', 8A
- (12) 51° 42', 3B — 2° 36', 2A
- (13) 51° 39', 7B — 2° 31', 2A
- (14) 51° 22', 8B — 2° 12', 4A

Σημειώσεις :

Αἱ ζῶναι διαχωρισμοῦ τοῦ συστήματος αὐτοῦ συνδέονται διὰ μιᾶς διαχωριστικῆς γραμμῆς, δεικνύουσα τὴν περιοχὴν, ὅπου εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ παρατηρηθῇ, συμφόρησις τῆς κυκλοφορίας.

9. ΕΙΣ ΤΟ ΔΥΤΙΚΟΝ HINDER

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1406, 1895, καὶ Βελγικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας «VLA-AMSE BANKEN»).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (1) 51° 22', 0B — 2° 42', 7A
- (2) 51° 22', 0B — 2° 37', 0A
- (3) 51° 22', 5B — 2° 30', 0A
- (4) 51° 19', 2B — 2° 16', 7A

(β) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (5) 51° 19', 2B — 2° 16', 7A
- (6) 51° 20', 8B — 2° 11', 0A
- (7) 51° 19', 6B — 2° 10', 1A

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης - γραμμῆς διαχωρισμοῦ, περιγραφομένη εἰς παραγράφους (α) καὶ (β) ἀνωτέρω καὶ μία γραμμὴ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (8) 51° 23', 0B — 2° 42', 7A
- (9) 51° 23', 0B — 2° 37', 0A
- (10) 51° 23', 5B — 2° 30', 0A
- (11) 51° 22', 6B — 2° 26', 5A
- (12) 51° 21', 3B — 2° 17', 7A
- (13) 51° 22', 8B — 2° 12', 4A

(δ) Λωρίς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης - γραμμῆς διαχωρισμοῦ, περιγραφομένη εἰς τὰς ἀνωτέρω παραγράφους (α) καὶ (β) καὶ μία γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (14) 51° 21', 2B — 2° 42', 7A
- (15) 51° 21', 2B — 2° 37', 7A
- (16) 51° 21', 5B — 2° 31', 2A
- (17) 51° 20', 0B — 2° 24', 6A
- (18) 51° 12', 5B — 2° 05', 0A

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας

Ἡ περιοχὴ μεταξύ τῆς ἡπειρωτικῆς ἀκτῆς καὶ τοῦ νοτίου ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

10. ΕΙΣ ΤΟ ΣΤΕΝΟΝ ΤΟΥ DOVER ΚΑΙ ΤΑ ΓΕΙΤΝΙΑΖΟΝΤΑ ΥΔΑΤΑ.

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1406, 1598, 1895 καὶ 2451).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἐνὸς μιλίου, ὀρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 51° 28', 0B — 2° 07', 1A
- (2) 51° 25', 4B — 2° 03', 7A

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (3) 51° 25', 4B — 2° 03', 7A
- (4) 51° 23', 7B — 2° 01', 5A

(γ) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὐρους ἐνὸς μιλίου, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (5) 51° 23', 7B — 2° 01', 5A
- (6) 51° 16', 5B — 2° 52', 4A

(δ) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (7) 51° 16', 5B — 1° 52', 4A
- (8) 51° 06', 2B — 1° 38', 2A

(ε) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἐνὸς μιλίου, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (9) 51° 06', 1B — 1° 38', 2A
- (10) 50° 57', 2B — 1° 23', 6A

(στ) Φυσικὴ ζώνη διαχωρισμοῦ σχηματίζεται ἀπὸ τὸ THE RIDGE ἢ τὸ LE COLBART.

(ζ) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους δύο μιλίων, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (11) 50° 48', 9B — 1° 16', 2A
- (12) 50° 37', 9B — 0° 57', 8A
- (13) 50° 33', 7B — 0° 57', 8A

(η) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (14) 50° 33', 0B — 0° 59', 0A
- (15) 50° 34', 4B — 0° 56', 7A
- (16) 50° 28', 8B — 0° 00', 0A
- (17) 50° 25', 0B — 0° 00', 0A

(θ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν.Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξύ τῶν ζωνῶν - γραμμῶν διαχωρισμοῦ ποὺ περιγράφονται εἰς τὰς ἀνωτέρω παραγράφους (α), (β), (γ), (δ), (ε) καὶ (στ) καὶ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (18) 51° 30', 4B — 2° 00', 0A
- (19) 51° 23', 0B — 1° 50', 0A
- (20) 51° 14', 1B — 1° 44', 1A
- (21) 51° 06', 9B — 1° 31', 0A
- (22) 50° 57', 3B — 1° 12', 2A

(ι) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς ΝΔ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἡ ὁποία περιγράφεται εἰς τὴν ἀνωτέρω παράγραφον (θ), συνεχίζεται μεταξύ τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ τῶν περιγραφομένων στὰς ἀνωτέρω παραγράφους (στ), (ζ) καὶ (η) καὶ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ, συνολικοῦ εὐρους ἡμίσεος μιλίου, ὀριζομένη ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (23) 50° 57', 3B — 1° 12', 2A
- (24) 50° 52', 0B — 1° 02', 2A
- (25) 50° 36', 8B — 0° 27', 4A
- (26) 50° 34', 7B — 0° 00', 0
- (27) 50° 37', 7B — 1° 21', 0A
- (28) 50° 26', 0B — 0° 58', 8A
- (29) 50° 12', 0B — 0° 00', 0

(ια) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β.Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξύ τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ τῶν περιγραφομένων εἰς τὰς ἀνωτέρω παραγράφους (ζ) καὶ (η) καὶ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ, συνολικοῦ εὐρους ἡμίσεος μιλίου, ὀριζομένη ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων.

(ιβ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β.Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ποὺ περιγράφεται εἰς τὴν ἀνωτέρω παράγραφον (ια) συνεχίζεται μεταξύ τῶν ζωνῶν - γραμμῶν διαχωρισμοῦ ποὺ περιγράφονται στὶς ἀνωτέρω παραγράφους (α), (β), (γ), (δ), (ε) καὶ (στ) καὶ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (30) 51° 22', 8B — 2° 12', 4A
 (31) 51° 12', 5B — 2° 05', 0A
 (32) 51° 06', 4B — 1° 49', 0A
 (33) 50° 53', 6B — 1° 30', 8A
 (34) 50° 44', 5B — 1° 27', 0A
 (35) 50° 37', 7B — 1° 21', 0A

(ιγ) Θαλασσία οδός μεγ. βάθους σχηματίζουσα μέρος της προς ΒΔ κατευθυνόμενης λωρίδος κυκλοφορίας, μεταξύ του ΒΔ άκρου του SANDETTIE BANK και της ζώνης γραμμής διαχωρισμού περιγραφομένη εις τὰς άνωτέρω παραγράφους (γ) και (δ), έχει εγκατασταθεῖ, μεταξύ του γεωγραφικού πλάτους τῶν 51° 10', 3B και της γραμμής της συνδεούσης τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 51° 23', 4B — 2° 02', 2A
 (2) 51° 22', 3B — 2° 05', 8A
 (3) 51° 18', 4B — 2° 04', 8A

Ζῶναι άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Αί περιοχαί μεταξύ τῶν έξωτερικῶν όρίων του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας και τῶν παρακειμένων άκτῶν, χαρακτηρίζονται ὡς ζῶναι άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Σημειώσεις :

(ι) ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

1. Θαλασσία οδός μεγάλου βάθους, σχηματίζουσα μέρος της ΒΑ κατευθυνόμενης λωρίδος κυκλοφορίας, εγκαθίσταται εις τὸ ΒΔ του SANDETTIE BANK. Οἱ πλοίαρχοι μελετώντας τὴν χρησιμότητα αὐτῆς της οδοῦ, οφείλουν νὰ λαμβάνουν ὑπ' ὄψιν τὴν ἐγγύτητα της κυκλοφορίας, χρησιμοποιώντας τὴν πρὸς τὰ ΝΔ κατευθυνόμενη λωρίδα κυκλοφορίας.

2. Ἡ κυρία λωρίδα κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς ΒΑ κατεύθυνσιν κεῖται εις τὰ ΝΑ του SANDETTIE BANK και θὰ ἀκολουθεῖται ἀπὸ τὰ πλοῖα ὅλα, ποὺ δύνανται ἀσφαλῶς νὰ πλέουν, λαμβάνοντας ὑπ' ὄψιν τὸ ἀντίστοιχο βύθισμά της.

3. Εἰς τὴν περιοχὴ της θαλασσίας οδοῦ μεγάλου βάθους, Α της γραμμής διαχωρισμοῦ, τὰ πλοῖα συνιστᾶται ν' ἀποφεύγουν τὸ προσπέρασμα ἀλλήλων.

(ιι) Ἀξίον ιδιαιτέρας μνείας τυγχάνει, ὅπως τὰ πλοῖα ποὺ διέρχονται διὰ μέσου του Στενοῦ του DOVER νὰ ἀκροῶνται εἰς τὰς καταλλήλους ἐκπομπὰς VHF της Ὑπηρεσίας Πληροφοριῶν Ναυσιπλοίας του Διαύλου, ἡ ὁποία παρέχει πληροφορίας ἀφορώσας τὰς ἐπικρατούσας συνθήκας κυκλοφορίας, ναυσιπλοίας και ὁρατότητος ἐντὸς του Στενοῦ.

11. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ LIZARD

(Ἀναφορὰ εἰς ν. Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2565).

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμοῦ της κυκλοφορίας :

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὖρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 49° 50', 7B — 5° 00', 7Δ
 (2) 49° 48', 6B — 5° 19', 1Δ

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας, εὖρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν της ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς : 080° — 260°

Σημειώσεις :

Ἐμπορτα δεξαμενόπλοια θὰ πρέπει ν' ἀποφεύγουν τὴν περιοχὴ μεταξύ του Β' όρίου του συστήματος και της άκτης

12. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ LANDEND, METAËΥ SEVEN STONES KAI LONGSHIPS

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2565)

Περιγραφή του συστήματος εὖρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 49° 54', 0B — 5° 57', 3Δ
 (2) 50° 08', 0B — 5° 57', 3Δ

Ἀπὸς κυκλοφορίας, εὖρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς : 000° — 180°

Σημειώσεις :

Ἐμπορτα δεξαμενόπλοια, θὰ πρέπει ν' ἀποφεύγουν τὴν περιοχὴ μεταξύ του Ἀνατολικοῦ όρίου του συστήματος και της Ἀκτῆς και μεταξύ του Δυτικοῦ όρίου του συστήματος και τῶν SCILLY ISLES.

13. ΝΟΤΙΩΣ ΝΗΣΙΔΩΝ SCILLY

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1123 και 2649)

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμοῦ της κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὖρους 2 μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 49° 43', 4B — 6° 15', 8A
 (2) 49° 43', 4B — 6° 34', 4A

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας, εὖρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν της ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς : 090° — 270°

Σημειώσεις :

Ἐμπορτα δεξαμενόπλοια θὰ πρέπει νὰ ἀποφεύγουν τὴν περιοχὴ μεταξύ του Β όρίου του συστήματος και τῶν SCILLY ISLES.

14. ΔΥΤΙΚΩΣ ΤΩΝ ΝΗΣΙΔΩΝ SCILLY

(Ἀναφορὰ εἰς ν. Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1123 και 2649)

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμοῦ της κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὖρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 49° 51', 9B — 6° 41', 4A
 (2) 50° 01', 6B — 6° 37', 0A

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας, εὖρους τριῶν μιλίων ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν της ζώνης διαχωρισμοῦ

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς : 016° — 196°

Σημειώσεις :

Ἐμπορτα δεξαμενόπλοια θὰ πρέπει ν' ἀποφεύγουν τὴν περιοχὴ μεταξύ του Ἀνατολικοῦ όρίου του συστήματος και τῶν SCILLY ISLES.

15. ΕΞΩΘΙ ΤΩΝ SMALLS

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1478).

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμοῦ της κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὖρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 51° 39', 1B — 5° 52', 1Δ
 (2) 51° 50', 7B — 5° 46', 8Δ

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας, εὖρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν της ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς : 016° — 196°

16. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ CHICKEN ROCK, CALF OF MAN

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Ἀγγλικῶν Ναυαρχείου 45).

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμοῦ της κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὖρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 53° 55', 5B — 4° 52', 9Δ
 (2) 53° 57', 9B — 5° 00', 3Δ
 (3) 54° 02', 8B — 5° 02', 0Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους τριών μιλίων, εγκαθίσταται επ' αμφοτέρων των πλευρών της ζώνης διαχωρισμού.

Αι κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν προς :
 298° — 118° και
 349° — 169°

17. ΕΞΩΘΙ ΤΩΝ SKERRIES

(Αναφορά εις ν. χάρτην Βρεττανικού Ναυαρχείου 1977)

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους δύο μιλίων, ορίζεται επί των ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

- (1) 53° 22', 8B — 4° 52', 0Δ
 (2) 53° 31', 3B — 4° 41', 7Δ
 (3) 53° 32', 1B — 4° 31', 6Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους δύο μιλίων, εγκαθίσταται επ' αμφοτέρων των πλευρών της ζώνης διαχωρισμού.

Αι κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν προς :
 036° — 216° και
 083° — 263°

Σημειώσεις :

Εμπορτα δεξαμενόπλοια θα πρέπει ν' αποφεύγουν την περιοχή μεταξύ του Ν. Ανατολικού όριου του συστήματος και της Ακτής.

18. ΕΙΣ ΤΟ NORTH CHANNEL

(Αναφορά εις ν. χάρτην Βρεττανικού Ναυαρχείου 2724)

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους δύο μιλίων, ορίζεται επί των ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

- (1) 55° 15', 3B — 5° 55', 4Δ
 (2) 55° 22', 8B — 6° 04', 6Δ
 (3) 55° 24', 0B — 6° 15', 0Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους δύο μιλίων, εγκαθίσταται επ' αμφοτέρων των πλευρών της ζώνης διαχωρισμού.

Αι κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν προς :
 326° — 146° και
 282° — 102°

Ζώνη ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Αι περιοχαι μεταξύ των εξωτερικών ορίων του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας και της πλησίον ακτής χαρακτηρίζονται ως ζώνη ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

19. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ TUSKAR ROCK

(Αναφορά εις ν. χάρτην Βρεττανικού Ναυαρχείου 1410)

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας

(α) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους δύο μιλίων, ορίζεται επί των ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

- (1) 52° 14', 0B — 6° 00', 8Δ
 (2) 52° 08', 5B — 6° 03', 8Δ
 (3) 52° 04', 7B — 6° 11', 5Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους τριών μιλίων, εγκαθίσταται επ' αμφοτέρων των πλευρών της ζώνης διαχωρισμού :

Αι κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν προς :
 051° — 231° και
 018° — 198°

Ζώνη ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Η περιοχή μεταξύ του TUSKAR ROCK και του προς την ακτήν όριου συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ως ζώνη ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

20. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ FASTNER ROCK

(Αναφορά εις ν. χάρτην Βρεττανικού Ναυαρχείου 2424)

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους δύο μιλίων, ορίζεται επί των ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

- (1) 52° 20', 0B — 9° 25', 8Δ
 (2) 51° 18', 2B — 9° 35', 2Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους δύο μιλίων, εγκαθίσταται επ' αμφοτέρων των πλευρών της ζώνης διαχωρισμού.

Αι κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν προς :
 073° — 253°

Ζώνη ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Η περιοχή μεταξύ του FAST NET ROCK και του προς την ακτήν όριου του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ως ζώνη ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

21. ΕΞΩΘΙ ΤΩΝ CASQUETS

(Αναφορά ν. χάρτη Γαλλίας 878, έκδοσις Νο 6, Δεκέμβριος 1953)

Σημειώσεις :

Ο άνωτέρω χάρτης είναι επί του Τοπικού Γεωδαιτικού Έπιπέδου. Τα γεωγραφικά στίγματα που δίδονται κατωτέρω μπορούν να προσαρμοσθούν εις το Ευρωπαϊκό Έπίπεδο, με αφαίρεση 0', 10 από τα γεωγραφικά μήκη.

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους ενός μιλίου, ορίζεται επί των ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

- (1) 49° 51', 25B — 2° 21', 25Δ
 (2) 49° 46', 20B — 2° 50', 90Δ

(β) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους τριών μιλίων, ορίζεται επί των ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

- (3) 49° 59', 80B — 2° 24', 75Δ
 (4) 49° 54', 75B — 2° 54', 50Δ

(γ) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους ενός μιλίου, ορίζεται επί των ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

- (5) 50° 06', 70B — 2° 27', 50Δ
 (6) 50° 01', 70B — 2° 57', 57Δ

(δ) Λωρίς κυκλοφορίας δια τα προς Ανατολάς κατευθυνόμενα πλοία εύρους 7 μιλίων εγκαθίσταται μεταξύ των ζωνών διαχωρισμού που περιγράφονται εις τις άνωτέρω (α) και (β) παραγράφους.

(ε) Λωρίς κυκλοφορίας δια τας προς Δυτικά κατευθυνόμενα πλοία εύρους 5 μιλίων εγκαθίσταται μεταξύ των ζωνών διαχωρισμού που περιγράφονται εις τις άνωτέρω (β) και (γ) παραγράφους.

Αι κύριαι κατευθύνσεις κυκλοφορίας βαίνουν προς :
 075° — 255°

Ειδικαι διατάξεις

1. Τα ακόλουθα πλοία θα φυλάσσονται, όσον είναι δυνατόν εις το Βόρειο ήμισυ της προς τα Ανατολικά λωρίδος κυκλοφορίας.

(α) Δεξαμενόπλοια μεταφέροντα πετρελαιοειδή, μνημονεύμενα εις το Προσάρτημα Ι. Παραρτήματος Ι, της Διεθνούς Συμβάσεως προς άποφυγήν Ρυπάνσεως υπό των πλοίων (MARPOL), 1973 με εξαίρεση των πλοίων, μεταφερόντων γκαζολίνη, τζέτ φιούελ, και νάφθα αναφερόμενα εις την άνωτέρω σύμβαση ή

(β) Πλοία μεταφέροντα χύδην ύγρά φορτία, ταξινομημένα στας κατηγορίας Α και Β αναφερομένας εις τα Προσάρτηματα Ι και ΙΙ, του Παραρτήματος Ι της Διεθνούς Συμβάσεως προς άποφυγή της Ρυπάνσεως υπό πλοίων (MARPOL) 1973.

Ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Η περιοχή μεταξύ των CASQUETS και του προς την ξηράν όριου του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας χαρακτηρίζεται ως ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

22. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ USHANT

(Αναφορά εις ν. χάρτην Γαλλίας 6680 (INT 1708), έκδοθεις τό 1977.

Σημειώσεις :

Ο άνωτέρω χάρτης είναι επί επιπέδου Ευρωπαϊκού.

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους όκτώ μιλίων, όρίζεται επί των ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

- (1) 48° 29', 75B — 05° 26', 50Δ
- (2) 48° 35', 40B — 05° 22', 00Δ
- (3) 48° 39', 70B — 05° 14', 00Δ

(β) Ζώνη διαχωρισμού εύρους έξ μιλίων, όρίζεται επί των ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

- (4) 48° 35', 30B — 05° 42', 50Δ
- (5) 48° 43', 20B — 05° 36', 10Δ
- (6) 48° 49', 00B — 05° 23', 40Δ

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διά τὰ προς ΒΑ κατευθυνόμενα πλοία, εύρους τριών μιλίων, έγκαθίσταται εις την προς την ξηράν πλευρά της ζώνης διαχωρισμού, όπως περιγράφεται εις την άνωτέρω παράγραφο (α) .

Αί κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν προς :
028° και 051°

(δ) Λωρίς κυκλοφορίας διά τὰ προς ΝΔ κατευθυνόμενα πλοία εύρους πέντε μιλίων, έγκαθίσταται μεταξύ των ζωνών διαχωρισμού της κυκλοφορίας, τας περιγραφόμενας εις τας άνωτέρω (α) και (β) παραγράφους.
231° και 208°

(ε) Λωρίς κυκλοφορίας διά τὰ προς ΒΑ κατευθυνόμενα πλοία εύρους 6 μιλίων έγκαθίσταται εις την προς την πλευρά της θαλάσσης ζώνη διαχωρισμού όπως περιγράφεται εις την άνωτέρω παράγραφο (β).

Αί κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας είναι :
028° και 051°

Σημειώσεις :

Διά τὰ πλοία τὰ χρησιμοποιούντα την εις την άνωτέρω παράγραφο (ε) λωρίδα κυκλοφορίας και πλέοντα είτε εις την προς Α λωρίδα του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας «έξωθι των CASQUETS» εις εις το LYME BAY, ή συνιστωμένη κατεύθυνση της ροής της κυκλοφορίας (051° άληθής) εκτείνεται από την θέση 48° 53', 65B 5°31' 10Δ έως την θέση 49° 47', 7B, 3° 48', 1Δ.

Ειδικές διατάξεις :

1. Η λωρίς κυκλοφορίας, διά τὰ προς ΒΑ κατευθυνόμενα πλοία ή όποια περιγράφεται εις την άνωτέρω παράγραφο (γ), δέν θά χρησιμοποιείται από :

(α) Δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαιοειδών άναφερόμενα εις το Προσάρτημα Ι, Παραρτήματος Ι της Διεθνούς Συμβάσεως προς άποφυγήν ρυπάνσεως υπό των πλοίων (MARPOL) 1973, με εξαίρεση των πλοίων μεταφοράς GASOLINES JET FUELS και NAPHTHA μνημονομένων εις την άνωτέρω σύμβαση ή

(β) Πλοία μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων, ταξινομημένα εις τις κατηγορίες Α και Β, άναφερόμενα εις τὰ Προσαρτήματα Ι και ΙΙ, Παραρτήματα ΙΙ της Διεθνούς Συμβάσεως προς άποφυγήν ρυπάνσεως της θαλάσσης υπό των πλοίων (MARPOL) 1973.

2. Τοιαύτα πλοία δύναται νά χρησιμοποιούν την περιγραφομένη εις την άνωτέρω παράγραφο (ε) λωρίδα κυκλοφορίας μόνον εάν είναι έφοδιασμένα με κατάλληλο ήλεκτρονική συσκευή έξευρέσεως στίγματος. Εάν δέν είναι

έφοδιασμένα, θά πρέπει νά άποφεύγουν το σύστημα διαχωρισμού της κυκλοφορίας με όσον το δυνατό ευρύτερο μέτωπο, σύμφωνα με τον Κανόνα 10 (η) των Δ. Κανονισμών Άποφυγής Συγκρούσεων στην θάλασσα του 1972. Η άνωτέρω λωρίδα δύναται επίσης νά χρησιμοποιηθεί από άλλα πλοία μόνον εάν είναι έφοδιασμένα με ήλεκτρονική συσκευή καθορισμού στίγματος.

3. Η λωρίς κυκλοφορίας, διά τὰ προς ΝΑ κατευθυνόμενα πλοία, όπως περιγράφεται εις την άνωτέρω παράγραφο (δ), μπορεί νά χρησιμοποιηθεί από όλα τὰ πλοία. Έν τούτοις τὰ δεξαμενόπλοια υπό έρμα και τὰ πλοία τὰ άναφερόμενα εις τις άνωτέρω παραγράφους 1 (α) και (β), όσον είναι έφικτό νά φυλάττονται εντός του έξωτερικού ήμισσεως της λωρίδας.

Ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας

Η περιοχή μεταξύ της νήσου USHANT και του προς την ξηράν όριου του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας χαρακτηρίζεται ως ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Σημειώσεις :

Ναυσιπλοία εκτός της ζώνης άκτοπλοϊκής ρυθμίζεται υπό εθνικών Κανόνων.

23. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ BERLENGA

(Αναφορά στον ν. χάρτην Πορτογαλλίας Νο4 έκδόσεως 1966).

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους τεσσάρων μιλίων, όρίζεται υπό των ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

- (1) 39° 20', 0B — 09° 50', 0Δ
- (2) 38° 30', 0B — 09° 50', 0Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους τριών μιλίων, έγκαθίσταται επί έκαστέρας των πλευρών της ζώνης διαχωρισμού

Η προς Β' λωρίδα κυκλοφορίας όρίζεται από ζώνη διαχωρισμού, εύρους ενός μιλίου επί του προς Α' όριου της.

Αί κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν προς :
000° — 180°

Ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Η περιοχή μεταξύ της προς την ξηρά ζώνης διαχωρισμού και της παρακειμένης άκτής, χαρακτηρίζεται ως ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

24. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ CAPE - ROCA

(Αναφορά στους ν. χάρτες Πορτογαλλίας Άριθ. 4 και 5 έκδόσεως 1966 και 1964 αντίστοιχως).

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους δύο μιλίων, όρίζεται επί των ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

- (1) 38° 42', 0B — 09° 48', 3Δ
- (2) 38° 47', 0B — 09° 50', 0Δ
- (3) 38° 52', 0B — 09° 50', 0Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους τεσσάρων μιλίων έγκαθίσταται επί έκαστέρας πλευράς τας ζώνης διαχωρισμού. Η προς Β. λωρίδα κυκλοφορίας όρίζεται από ζώνη διαχωρισμού εύρους ενός μιλίου, επί του Α' όριου της.

Αί κύριαι κατευθύνσεις της ροής της κυκλοφορίας βαίνουν προς :

164° — 344°
000° — 180°

Ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας

Η περιοχή μεταξύ της προς την ξηρά ζώνης διαχωρισμού και των παρακειμένων άκτών, χαρακτηρίζεται ως ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

25. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ CAPE ST. VINCENTE

(Αναφορά στον ν. χάρτη Πορτογαλλίας Άριθ. 13 έκδόσεως 1964).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὐρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 36° 49', 0B — 08° 56', 5Δ
- (2) 36° 51', 0B — 09° 02', 7Δ
- (3) 36° 55', 9B — 09° 10', 5Δ
- (4) 37° 00', 0B — 09° 12', 0Δ.

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὐρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 36° 49', 0B — 08° 56', 5Δ
- (2) 36° 51', 0B — 09° 02', 7Δ
- (3) 36° 55', 9B — 09° 10', 5Δ
- (4) 37° 00', 0B — 09° 12', 0Δ

(β) Ἀπὸρὶς κυκλοφορίας εὐρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἑκατέρᾳ πλευρᾷ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ. Ἡ πρὸς ΒΔ ἡμίστις κυκλοφορίας ὁρίζεται ἀπὸ ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἑνὸς μιλίου, ἐπὶ τοῦ πρὸς ΒΑ ὁρίου τῆς.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :

292° — 112°
308° — 128°
344° — 164°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Ἡ περιοχή μεταξὺ τῆς πρὸς τὴν ξηρὰ ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς παρακειμένης ἀκτῆς, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

26. ΕΙΣ ΤΟ BANGO DEL HOTO

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 142 καὶ Ἰσπανικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 105).

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 35° 55', 5B — 6° 06', 0Δ
- (2) 35° 55', 5B — 6° 12', 0Δ

(β) Ἀπὸρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Δ κατευθύνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (3) 35° 58', 2B — 6° 06', 0Δ
- (4) 35° 58', 2B — 6° 12', 0Δ

(γ) Χωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Α κατευθύνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (5) 35° 52', 3B — 6° 06', 0Δ
- (6) 35° 52', 3B — 6° 12', 0Δ

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :

090° — 270°

Γ' ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

1. ΕΙΣ ΤΟ ΣΤΕΝΟ ΤΟΥ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 142 καὶ Ἰσπανικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 105).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας εὐρους ἡμίσεως μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 35° 58', 8B — 5° 25', 7Δ
- (2) 35° 56', 0B — 5° 36', 5Δ
- (3) 35° 56', 0B — 5° 45', 0Δ

(β) Ἀπὸρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ κατευθύνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (4) 36° 01', 0B — 5° 25', 7Δ
- (5) 35° 58', 2B — 5° 36', 5Δ
- (6) 35° 58', 2B — 5° 45', 0Δ

(γ) Ἀπὸρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α κατευθύνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (7) 35° 52', 3B — 5° 45', 0Δ
- (8) 35° 53', 6B — 5° 36', 5Δ
- (9) 35° 56', 6B — 5° 25', 7Δ

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :

090° — 270° καὶ
072° — 252°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας

Αἱ περιοχαὶ μεταξὺ τῶν ἐξωτερικῶν ὁρίων συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας καὶ τῶν ἐναντι αὐτοῦ ἀκτῶν χαρακτηρίζονται ὡς Ζώνες ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

2. ΕΞΩΘΙ ΤΩΝ ΝΗΣΙΔΩΝ CANI (ΑΚΤΗ ΤΥΝΗΣΙΑΣ)

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2122)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 37° 31', 8B — 10° 02', 0Α
- (2) 37° 31', 8B — 10° 12', 0Α

Ἀπὸρὶς κυκλοφορίας, εὐρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :

090° — 270°

3. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ BON (ΑΚΤΗ ΤΥΝΗΣΙΑΣ)

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2122)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 37° 13', 2B — 11° 01', 3Α
- (2) 37° 10', 2B — 11° 11', 5Α

Ἀπὸρὶς κυκλοφορίας, εὐρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :

290° — 110°

4. ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ (Προσέγγις λιμένος Πειραιῶς)

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1657 καὶ Ε.Υ.Υ. 140).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὐρους ἑνὸς καὶ ἡμίσεος μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 37° 40', 0B — 23° 44', 0Α
- (2) 37° 50', 0B — 23° 38', 0Α

(β) Ἀπὸρὶς κυκλοφορίας, εὐρους ἑνὸς μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :

335° — 155°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Ἡ περιοχή μεταξὺ τῆς ἀκτῆς καὶ τοῦ ἀνατολικοῦ ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, ὁρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Σημειώσεις :

(ι) Πλοῖα ἐντὸς τῆς περιοχῆς μεταξὺ τῶν βορείων ὁρίων τοῦ συστήματος καὶ τῶν παρακειμένων ἀκτῶν τῆς ἡπειρωτικῆς γῆς καὶ τῆς νήσου Σαλαμῖνος, δεόν ὅπως πλέουν μετὰ προσοχῆς, δοθέντος ὅτι ἐνδέχεται ν' ἀντιμετωπίσουν πυκνὴ κυκλοφορία, ἰδίως μικρῶν πλοίων, ἀλιευτικῶν λέμβων καὶ σκαφῶν ἀναψυχῆς ἀπὸ πάσα κατευθύνσιν.

(υ) Μεγάλα πλοία, κατευθυνόμενα προς τὸν Πειραιά καὶ τὸ Στενὸ τῆς Σαλαμίνος, δέον ὕψως ἐλαττώνουν τὴ ταχύτητά των εἰς τὴν ἐλαχίστην ἐπιτρέπουσα διακυβέρνησιν πρὶν ἢ εἰσέλθουν εἰς τὴν ἀντίστοιχο λωρίδα τοῦ συστήματος.

5. Εἰς τὰς νοτίους προσεγγίσεις τοῦ Κερτε

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Σοβιετικῆς Ἐνώσεως 514)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὀρίζεται ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (1) 44° 49', 7B — 36° 29', 0A
- (2) 45° 02', 3B — 36° 30', 0A
- (3) 44° 49', 7B — 36° 31', 0A

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (2) 45° 02', 3B — 36° 30', 0A
- (4) 45° 06', 8B — 36° 30', 0A

(γ) Ἀωρίς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Β. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ γραμμῆς καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (5) 44° 49', 7B — 36° 33', 2A
- (6) 45° 06', 8B — 36° 30', 3A

(δ) Ἀωρίς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (7) 45° 06', 8B — 36° 29', 7A
- (8) 44° 49', 7B — 36° 26', 8A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
355° καὶ 185°

Δ. ἸΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΕΙΜΕΝΑ ὙΔΑΤΑ

1. Εἰς τὸ στενὸ τοῦ BAB EL MANDEB

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1925)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὐρους ἑνὸς μιλίου, ὀρίζεται ὑπὸ γραμμῆς ἐνούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (1) 12° 55', 6B — 43° 12', 4A
- (2) 12° 36', 9B — 43° 20', 2A
- (3) 12° 32', 6B — 43° 27', 6A
- (4) 12° 33', 5B — 43° 28', 2A
- (5) 12° 37', 5B — 43° 21', 0A
- (6) 12° 55', 9B — 43° 13', 7A

(β) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἐνούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (7) 12° 55', 1B — 43° 11', 2A
- (8) 12° 35', 9B — 43° 19', 0A
- (9) 12° 31', 3B — 43° 26', 9A

(γ) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Β. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἐνούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (10) 12° 56', 5B — 43° 15', 0A
- (11) 12° 38', 8B — 41° 21', 9A
- (12) 12° 34', 8B — 43° 28', 8A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
159° — 339° καὶ
120° — 300°

Σημειώσεις :

Εἰς τὸν διάυλον μεταξὺ τῆς νήσου PERIM καὶ τῆς ἡπειρωτικῆς ἀκτῆς ἢ ἀκτοπλοικῆς κυκλοφορία δύναται νὰ διεξαχθεῖ ἐξ ἀμφοτέρων τῶν διευθύνσεων.

2. Εἰς τὸν ΚΟΛΠΟΝ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 757, 2373, 2374 καὶ 2375).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (1) 29° 45', 00B — 32° 31', 70A
- (2) 29° 35', 60B — 32° 31', 70A
- (3) 28° 29', 70B — 33° 04', 90A
- (3) δις 28° 19', 00B — 33° 11', 80A
- (4) 28° 10', 45B — 33° 17', 90A
- (5) 27° 52', 60B — 33° 40', 60A
- (6) 28° 11', 25B — 33° 19', 30A
- (7) 28° 30', 00B — 33° 05', 45A
- (8) 29° 35', 60B — 32° 32', 35A
- (9) 29° 45', 00B — 32° 32', 35A

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (10) 27° 52', 60B — 33° 40', 60A
- (11) 27° 36', 85B — 33° 55', 55A

(γ) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζομένης ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (12) 27° 36', 85B — 33° 55', 55A
- (13) 27° 30', 00B — 34° 05', 80A
- (14) 27° 30', 00B — 34° 08', 00A

(δ) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ ζώνης γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (15) 29° 45', 00B — 32° 30', 00A
- (16) 29° 35', 30B — 32° 30', 00A
- (17) 28° 28', 00B — 33° 04', 00A
- (18) 28° 09', 95B — 33° 17', 00A
- (19) 27° 48', 40B — 33° 43', 30A
- (20) 27° 36', 30B — 33° 54', 80A
- (21) 27° 30', 00B — 34° 03', 60A

(ε) Ἀωρίς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Β. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ ζώνης γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (22) 29° 45', 00B — 32° 34', 10A
- (23) 29° 35', 70B — 32° 34', 10A
- (24) 28° 31', 20B — 33° 06', 75A
- (25) 28° 11', 80B — 33° 20', 30A
- (26) 27° 57', 40B — 33° 37', 20A
- (27) 27° 37', 45B — 33° 56', 20A
- (28) 27° 30', 00B — 34° 11', 00A

3. Εἰς τὸ στενὸν τοῦ HORMOUZ

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 3956 ἐκδόσεως 1981)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὀριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (1) 26° 34', 6B — 56° 21', 2A
- (2) 26° 36', 3B — 56° 28', 1A
- (3) 26° 36', 3B — 56° 34', 9A
- (4) 26° 29', 5B — 56° 39', 5A
- (5) 26° 28', 5B — 56° 37', 6A
- (6) 26° 34', 5B — 56° 33', 6A
- (7) 26° 31', 9B — 56° 22', 4A
- (8) 26° 31', 9B — 56° 22', 4A

(β) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (9) 26° 30', 1B — 56° 23', 3A
- (10) 26° 32', 4B — 56° 28', 9A

(11) 26° 32', 4B — 56° 32', 9A

(12) 26° 27', 5B — 56° 35', 7A

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(13) 26° 30', 6B — 56° 41', 4A

(14) 26° 38', 4B — 56° 36', 2A

(15) 26° 38', 4B — 56° 27', 6A

(16) 26° 36', 6B — 56° 20', 2A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :

056° — 255°
090° — 270°
149° — 329°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας :

Ἡ περιοχή μεταξύ τοῦ MUSAMAN PENINCULA COAST καὶ τοῦ πρὸς ξηρὰν ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

4. ΣΤΟ TUNB - FARUR

(Ἀναφορά εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2837)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Ὁ διαχωρισμὸς τῆς κυκλοφορίας εἰς τὴν περιοχὴν αὕτη, ἐπιτελεῖται διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως λωρίδων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς μιᾶς γραμμῆς ἐνούσης τ' ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 26° 22', 7B — 55° 30', 0A

(2) 26° 18', 7B — 55° 07', 7A

(3) 26° 23', 0B — 54° 30', 0A

καὶ τῆς γραμμῆς τῆς ἐνούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(4) 26° 20', 6B — 55° 30', 0A

(5) 26° 16', 6B — 55° 08', 0A

(6) 26° 21', 0B — 54° 30', 0A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :

258° καὶ 278°

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Α κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ μιᾶς γραμμῆς ἐνούσης τ' ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 26° 13', 0B — 54° 30', 0A

(8) 26° 08', 0B — 55° 17', 5A

(9) 26° 11', 8B — 55° 30', 0A

καὶ τῆς γραμμῆς τῆς ἐνούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(10) 26° 10', 0B — 54° 30', 0A

(11) 26° 05', 0B — 55° 17', 5A

(12) 26° 08', 8B — 55° 30', 0A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :

098° καὶ 078°

Σημειώσεις :

Ἡ πρὸς τὰ Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἡ ὁποία ἔχει διέλθει τὰς νήσους QUOIN θὰ προχωρεῖ κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ φυλάττῃ τὰς νήσους JAZ - TUNB καὶ JAZ - FARUR εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευράν.

Ἡ πρὸς Α κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας θὰ πρέπει νὰ προωθεῖται κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε νὰ φυλάττῃ τὸ JAZ - FARUR καὶ τὸ JAZ - TUNB εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰ προκειμένου νὰ εἰσέλθῃ στὴν κατάλληλῃ λωρίδα κυκλοφορίας τοῦ συστήματος στὸ Στενὸ τοῦ HORMUZ.

5. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ RAS - TANURA καὶ JU AYMAH

(Ἀναφορά εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 3788 καὶ Υ.Υ.Ν. Ὠκεανογραφίας Ὑπηρεσιῶν Η.Π.Α. 62415)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

ΜΕΡΟΣ I

Προσέγγις εἰς RAS - TANURA

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς ἐνούσης τ' ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 27° 06' 50''B — 50° 42' 00''A

(2) 27° 06' 06''B — 50° 23' 18''A

(3) 26° 58' 00''B — 50° 14' 00''A

(4) 26° 57' 30''B — 50° 14' 36''A

(5) 27° 05' 16''B — 50° 23' 30''A

(6) 27° 06' 08''B — 50° 42' 05''A

(β) Γράμμη διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 26° 57' 45''B — 50° 14' 12''A

(8) 26° 56' 12''B — 50° 12' 36''A

(γ) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς ἐνούσης τ' ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(9) 26° 56' 28''B — 50° 12' 18''A

(10) 26° 56' 00''B — 50° 11' 51''A

(11) 26° 49' 18''B — 50° 10' 26''B

(12) 26° 51' 09''B — 50° 11' 17''B

(13) 26° 55' 33''B — 50° 12' 23''A

(14) 26° 55' 56''B — 50° 12' 52''A

(δ) Γράμμη διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(15) 26° 49' 18''B — 50° 10' 26''A

(16) 26° 48' 19''B — 50° 10' 15''A

(17) 26° 45' 12''B — 50° 11' 09''B

(18) 26° 44' 26''B — 50° 11' 28''A

(19) 28° 43' 00''B — 50° 11' 53''A

(20) 26° 41' 56''B — 50° 12' 14''A

(21) 26° 41' 01''B — 50° 12' 08''A

(22) 26° 40' 52''B — 50° 12' 06''A

(ε) Λωρίς κυκλοφορίας, διὰ τὴν πρὸς τὴν RAS - TANURA κατεύθυνσιν ἐγκαθίσταται μεταξύ τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ γραμμῶν καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(23) 27° 07' 16''B — 50° 42' 00''A

(24) 27° 06' 28''B — 50° 23' 00''A

(25) 26° 56' 21''B — 50° 11' 29''A

(26) 26° 49' 32''B — 50° 09' 50''A

(27) 26° 48' 02''B — 50° 09' 52''A

(28) 26° 42' 02''B — 50° 11' 42''A

(29) 26° 40' 52''B — 50° 11' 44''A

(στ) Λωρίς κυκλοφορίας, διὰ τὴν ἀπὸ RAS - TANURA ἀναχώρησιν, ἐγκαθίσταται μεταξύ τῶν ζωνῶν γραμμῶν διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(30) 26° 40' 52''B — 50° 12' 16''A

(31) 26° 41' 00''B — 50° 12' 18''A

(32) 26° 41' 37''B — 50° 12' 22''A

(33) 26° 42' 25''B — 50° 12' 22''A

(34) 26° 43' 07''B — 50° 12' 07''B

(35) 26° 44' 17''B — 50° 11' 42''A

(36) 26° 47' 23''B — 50° 10' 57''A

(37) 26° 48' 16''B — 50° 10' 42''A

(38) 26° 50' 54''B — 50° 11' 36''A

(39) 26° 55' 07''B — 50° 13' 02''A

(40) 26° 55' 32''B — 50° 13' 08''B

(41) 27° 04' 51''B — 50° 42' 06''A

(42) 27° 05' 34''B — 50° 42' 06''A

ΜΕΡΟΣ II

Προσέγγις εἰς τὴν JU AYMAH

(ζ) Λωρίς κυκλοφορίας, εὔρους δύο μιλίων, διὰ τὴν πρὸς τὴν JU AYMAH κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(43) 26° 57' 36''B — 50° 12' 48''A

(44) 26° 59' 00''B — 50° 11' 18''A

ΜΕΡΟΣ III

Ἀναχώρησις ἀπὸ τὴν JU AYMAH

(η) Ἀωρίς κυκλοφορίας, εὐρους δύο μιλίων, διὰ τὴν κατευθύνσιν ἀναχωρήσεως τῆς κυκλοφορίας ἀπὸ τὴν JU AYMAH, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (45) 27° 01' 24" B — 50° 09' 12" A
(46) 27° 11' 30" B — 50° 11' 45" A

6. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ RAS AL HADD

(Ἀναφορά εἰς ν. χάρτην Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 2851 ἔκδοσις 1952 διορθωθεῖσα τὸ 1979).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους τριῶν μιλίων, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 22° 37', 0B — 59° 56', 8A
(2) 22° 31', 2B — 60° 02', 2A
(3) 22° 23', 8A — 60° 02', 3A

(β) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας εὐρους 2 μιλίων ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα σημεία :

- (4) 22° 34', 7B — 59° 53', 9A
(5) 22° 29', 9B — 59° 58', 5A
(6) 22° 23', 8B — 59° 58', 5A

(γ) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὰ πρὸς Β κατευθύνσιν τῆς κυκλοφορίας εὐρους τεσσάρων μιλίων ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα σημεία γεωγραφικά :

- (7) 22° 23', 8B — 60° 08', 2A
(8) 22° 33', 3B — 60° 08', 2A
(9) 22° 40', 7B — 60° 01', 2A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
139° — 319 καὶ
180° — 360°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κατευθύνσεως

Ἡ περιοχὴ μεταξὺ τῆς ξηρᾶς καὶ τῆς πρὸς τὴν ξηρὰ ζώνης διαχωρισμοῦ χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

7. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ DONDRA HEAD SRI LANKA

(Ἀναφορά εἰς ν. χάρτην Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 3265)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὐρους δύο μιλίων, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 05° 51, 30'B — 80° 34, 50'A
(2) 05° 51, 00'B — 80° 35, 66'A
(3) 05° 51, 30'B — 80° 38, 66'A

(β) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὐρους τριῶν μιλίων, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (4) 05° 45, 70'B — 80° 32, 50'A
(5) 05° 45, 50'B — 80° 35, 66'A
(6) 05° 45, 70'B — 80° 38, 66'A

(γ) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὰ πρὸς Δ κατευθυνόμενα πλοῖα, εὐρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ αἱ ὁποῖαι περιγράφονται στὴν παράγραφο (α) καὶ (β) ἀνωτέρω.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
265° καὶ 275°

(δ) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὰ πρὸς Α κατευθύνσιν πλοῖα, εὐρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται πρὸς τὴν πλευρὰ τῆς θαλάσσης καὶ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ ἡ ὁποία περιγράφεται εἰς τὴν παράγραφον (β) ἀνωτέρω.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
095° καὶ 085°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Ἡ περιοχὴ μεταξὺ DONDRA HEAD καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν τοῦ ὀρίου συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Ε' ΝΟΤΙΟ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ

1. ΚΑΝΟΝΕΣ ΔΙΑ ΠΛΟΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΥΝΤΑ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΣΤΕΝΟΥ ΜΑΛΑΚΑ ΚΑΙ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ

I. Ὁρισμοὶ

Διὰ τὴν ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ τῶν κανόνων αὐτῶν ἐφαρμόζονται οἱ κάτωθι κανονισμοί :

1. Πλοῖο βυθίσματος 15 μέτρων καὶ ἄνω θὰ θεωρεῖται ὡς πλοῖο «μεγάλου βυθίσματος» (Deep Draught Vessel).

2. Δεξαμενόπλοιο 150.000 τόνων καὶ ἄνω θὰ θεωρεῖται πολὺ μεγάλου μήκους πλοῖο μεταφορᾶς (Very large crude Carrier) (VICC).

Σημειώσεις :

Οἱ ἀνωτέρω ὁρισμοὶ δὲν δεσμεύουν τὸν ὁρισμὸν τοῦ ἐμποδισμένου ἀπὸ τὸ βύθισμα τοῦ πλοίου (Vessel constrained by her draught) περιγραφομένου εἰς τὸν Κανόνα 3 τοῦ Διεθνoῦς Κανονισμοῦ πρὸς ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ τοῦ 1972.

II. Γενικαὶ Διατάξεις :

1. Πλοῖα μεγάλου βυθίσματος καὶ πλοῖα πολὺ μεγάλου μήκους θὰ ἐπιτρέπεται ἐφ' ὅσον ὑφίστανται τουλάχιστον 3,5 μέτρα κάτωθεν τῆς τρόπιδος των (Under - Keel Clearance UKC) νὰ διέρχωνται οἰανδήποτε χρονικὴν στιγμὴν ὅλην τὴν διάβασιν διὰ μέσου τῶν στενῶν τοῦ Μαλάκα καὶ τῆς Σιγκαπούρης καὶ θὰ λαμβάνουν ἐπίσης ὅλας τὰς ἀναγκαῖας προφυλάξεις εἰδικώτερα ὅταν πλέουν διὰ μέσου τῶν Συστημάτων Διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας.

2. Οἱ Πλοίαρχοι τοῦ μεγάλου βυθίσματος πλοίων καὶ τῶν τοιούτων μεγάλου μήκους μεταφορᾶς πετρελαιοειδῶν θὰ ἔχουν ἐξαιρετικὰ ἐντεταμένη τὴν προσοχή των εἰς ἐμπόδια καὶ ἐν γένει κινδύνους ὅταν ἀποφασίσουν νὰ διέλθουν διὰ μέσου τῶν Στενῶν.

3. Ὅλα τὰ μεγάλου βυθίσματος καὶ τὰ μεγάλου μήκους μεταφορᾶς πετρελαιοειδῶν πλοῖα πλέοντα ἐντὸς τῶν Συστημάτων Διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας συνιστάται νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν ὑπηρεσίαν τῆς πλοηγῆσεως τῶ ἀντιστοιχῶν χωρῶν ἐφ' ὅσον διατίθενται.

Κανόνες :

Κανὼν 1.

(α) Πλοῖα μεγάλου βυθίσματος θὰ χρησιμοποιοῦν τὴν χαρακτηριζόμενη ὁδὸ Μεγάλων Βαθῶν (D.W.R.) μεταξὺ τῶν θέσεων 01° 09' 57" B — 103° 40' 17" A καὶ 01° 02' 58" B 103° 39' 06" A.

Τὰ ἄλλα πλοῖα θὰ πρέπει ὅσο εἶναι δυνατόν ν' ἀποφεύγουν τὴν ὁδὸ τῶν Μεγάλων Βαθῶν.

(β) Πλοῖα μεγάλου βυθίσματος παρακαλοῦνται συμβουλευτικῶς νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν Ὁδὸ Μεγάλων Βαθῶν μεταξὺ τοῦ BUFFALO ROOK καὶ τοῦ BATU BERHANTI.

Κανὼν 2.

Πλοῖα μεγάλου βυθίσματος ναυσιπλοοῦντα εἰς τὴν Ὁδὸ Μεγάλων Βαθῶν θ' ἀποφεύγουν ὅσο εἶναι δυνατόν τὸ προσπέρασμα (OVER TAKING) καὶ θὰ τηροῦν τὰς λογικὰς ἀποστάσεις δι' εὐχέρειαν χειρισμῶν.

Κανὼν 3.

Ὅλα τὰ πλοῖα πλέοντα ἐντὸς τοῦ Συστήματος Διαχωρισμοῦ τῆς Κυκλοφορίας θὰ πλέουν εἰς τὴν κατάλληλον λωρίδαν κυκλοφορίας, πρὸς τὴν γενικὴν κατεύθυνσιν τῆς ροῆς αὐτῆς καὶ θὰ διατηροῦν σταθερὴν πλεύσιν ὡς συνιστᾶται εἰς τοὺς Κανονισμοὺς Ἀσφαλείας τῆς Ναυσιπλοίας.

Κανών 4.

Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπείγουσας ἀνάγκης ἀτυχήματος ἐνὸς πλοίου εἰς τὴν λωρίδα κυκλοφορίας θὰ ἐγκαταλείψῃ ὅσον εἶναι δυνατόν καὶ ἀσφαλὲς τὴν ἀνωτέρω λωρίδα μετατιθέμενον εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν.

Κανών 5 :

Πλοῖα πλέοντα πρὸς Δ., ὅταν προσεγγίζουν εἰς τὸ RAF-FLES LIGHT HOUSE τοῦ στενοῦ τῆς Σιγκαπούρης θὰ πλέουν μὲ κάθε δυνατὴ προφύλαξιν, λαμβάνοντας ὑπ' ὄψιν τὰς τοπικὰς ἐγκατεστημένας καὶ καθιερωμένας σημάσεις καὶ θὰ δίδουν προτεραιότητα εἰς πλοῖα μεγάλου βυθίσματος προσεγγίζοντα εἰς τὸ SINGLE BUOY MOORING (σὲ περίπτωσιν στίγμα 1° 11' 22" Β καὶ 103° 47' 30" Α ἀπὸ τὸ PHILLIP CHANNEL).

Κανών 6.

Πλοῖα πολὺ μεγάλου μήκους μεταφορᾶς πετρελαιοειδῶν καὶ πλοῖα μεγάλου βυθίσματος παρακαλοῦνται συμβουλευτικῶς νὰ πλέουν μὲ ταχύτητα μέχρι 12 κόμβους.

Κανών 7.

"Απαντα τὰ πλοῖα ποὺ πλέουν εἰς τὸ Συστήμα Διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας θὰ διατηροῦν ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν μίαν συνεχῆ ἀσφαλῆ ταχύτητα δι' ἀσφαλῆ ναυσιπλοΐαν, θὰ πλέουν μὲ προφύλαξιν καὶ θὰ διατηροῦν τὸν ὑπέρτατο βαθμὸ ἐτοιμότητος διὰ τυχόν ἐλιγμούς.

Κανών 8.

Πλοῖα πολὺ μεγάλου μήκους μεταφορᾶς πετρελαιοειδῶν καὶ πλοῖα μεγάλου βυθίσματος πλέοντα εἰς τὸ στενὸν τοῦ Μαλάκα καὶ τῆς Σιγκαπούρης παρακαλοῦνται νὰ συμμετέχουν εἰς τὸ ὑφιστάμενον ἐθελοντικὸ σύστημα ἀναφορᾶς τῶν πλοίων.

ὑπὸ τὸ σύστημα τοῦτο, τὰ ἀνωτέρω πλοῖα θὰ ἀναγγέλουν 8 ὥρες πρὸ τῆς εἰσόδου τῶν εἰς τὰ Στενά καὶ εἰς τὰ Συστήματα Διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας Κυκλοφορίας τῶν Στενῶν τὸ ὄνομά τους, τὸ νεκρὸ βάρος, τὸ βύθισμα, ταχύτητα καὶ τὰς ὥρας διαβάσεις τοῦ ONE FATHOM BANK LIGHT-HOUSE BAFFLES LIGHTHOUSE AND HORSBURGH LIGHTHOUSE. Τὰ δυσκόλως χειρίζοντα καὶ δυσκίνητα ρυμουλκά, θὰ πρέπει νὰ δίδουν τὸν τόπο, τὸ μήκος καὶ τὴν ταχύτητα τους, καθὼς καὶ τίς ὥρες ποὺ θὰ διέρχονται ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω ἀναφερομένας περιοχάς.

Κανών 9.

"Απαντα τὰ πλοῖα ποὺ πλέουν εἰς τὰ Στενά τοῦ Μαλάκα καὶ τῆς Σιγκαπούρης ἀπαιτεῖται ν' ἀναφέρουν διοηλεγραφικῶς στὴν πλησιέστερα Ἀρχὴ τῆς ξηρᾶς τυχόν ζημίαν ἢ κακὴ λειτουργίαν τῶν βοηθημάτων τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τὰ Στενά, ἢ ἐκτὸς τῶν Στενῶν.

Κανών 10.

Κράτη τῶν ὁποίων τὴν σημαίαν φέρουν τὰ πλοῖα, Πλοιοκτῆται καὶ χειρισταὶ ὀφείλουν νὰ ἔχουν ἐφωδιασμένα τὰ πλοῖα τοὺς σύφωνα μὲ τὰς καταλλήλους διεθνεῖς συμβάσεις καὶ συστάσεις.

III. Προειδοποιήσεις :

Προειδοποιεῖται οἱ ναυτιλλόμενοι ὅτι ἡ τοπικὴ κυκλοφορία ἢ ὁποία δυνατόν νὰ μὴ εἶναι ἐνήμερη ἐπὶ τῶν διεθνῶς συμπεφωνημένων κανονισμῶν μπορεῖ νὰ συσπαντᾶται ἐντὸς καὶ πλησίον τῶν συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας καὶ θὰ πρέπει νὰ ληφθεῖ πᾶσα προφύλαξιν ἢ ὁποία μπορεῖ νὰ ἀπαιτηθεῖ ἀπὸ τὴν κοινὴ πρακτικὴ τῶν ναυτιλομένων ἢ ἀπὸ τίς ἐιδικὰς συνθήκας περιπτώσεως.

2. Εἰς τὸ ONE FATHOM BANK :

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Ἰαπωνίας 622B)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὀριζομένη ὑπὸ γραμμῆς ἢ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (1) 03° 00', 7B — 100° 47', 4A
- (2) 02° 53', 7B — 100° 55', 8A
- (3) 02° 49', 5B — 100° 59', 5A
- (4) 02° 47', 1B — 101° 04', 0A
- (5) 02° 46', 7B — 101° 03', 7A
- (6) 02° 49', 0B — 100° 59', 5A
- (7) 02° 53', 4B — 100° 55', 4A
- (8) 03° 00', 3B — 100° 47', 1A

(β) Ἀωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν Β.Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μετὰ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἢ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (9) 03° 02', 7B — 100° 48', 8A
- (10) 02° 52', 5B — 101° 00', 0A
- (11) 02° 49', 4B — 101° 05', 4A

(γ) Ἀωρὶς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Ν.Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μετὰ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἢ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (12) 02° 54', 4B — 100° 43', 1A
- (13) 02° 44', 4B — 101° 02', 2A

3. Εἰς τὸ ΣΤΕΝΟΝ ΤΗΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτης Ἰαπωνίας 622 A, 750A καὶ 750B).

Περιγραφή συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζομένη ὑπὸ γραμμῆς ἢ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (1) 01° 23' 12" Β — 103° 12' 24" Α
- (2) 01° 13' 12" Β — 103° 23' 24" Α
- (3) 01° 07' 48" Β — 103° 31' 42" Α
- (4) 01° 03' 36" Β — 103° 38' 57" Α
- (5) 01° 05' 54" Β — 103° 43' 23" Α
- (6) 01° 08' 36" Β — 103° 45' 26" Α
- (7) 01° 07' 30" Β — 103° 43' 43" Α
- (8) 01° 10' 21" Β — 103° 39' 51" Α
- (9) 01° 10' 21" Β — 103° 33' 48" Α
- (10) 01° 13' 48" Β — 103° 24' 00" Α
- (11) 01° 24' 12" Β — 103° 13' 36" Α

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, ἢ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (12) 01° 08' 36" Β — 103° 45' 26" Α
- (13) 01° 10' 17" Β — 103° 48' 06" Α
- (14) 01° 11' 42" Β — 103° 51' 31" Α
- (15) 01° 13' 21" Β — 103° 55' 00" Α
- (16) 01° 14' 53" Β — 103° 59' 00" Α

(γ) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζομένη ὑπὸ γραμμῆς ἢ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (17) 01° 14' 53" Β — 103° 59' 00" Α
- (18) 01° 15' 40" Β — 104° 03' 24" Α
- (19) 01° 15' 25" Β — 104° 03' 27" Α

(δ) Ἀωρὶς κυκλοφορίας γιὰ τῆς πρὸς Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μετὰ τῶν ζωνῶν - γραμμῶν διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἢ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (20) 01° 25' 30" Β — 103° 15' 00" Α
- (21) 01° 15' 12" Β — 103° 25' 18" Α
- (22) 01° 14' 13" Β — 103° 30' 00" Α
- (23) 01° 11' 30" Β — 103° 40' 33" Α
- (24) 01° 08' 39" Β — 103° 44' 24" Α
- (25) 01° 10' 27" Β — 103° 47' 30" Α
- (26) 01° 11' 57" Β — 103° 51' 12" Α
- (27) 01° 14' 00" Β — 103° 55' 00" Α
- (28) 01° 16' 01" Β — 104° 00' 00" Α
- (29) 01° 16' 36" Β — 104° 03' 19" Α

(ε) Ἀωρὶς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Ἀνατολικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μετὰ τῶν ζωνῶν -

γραμμής διαχωρισμού και μιᾶς γραμμής ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (30) 01° 22' 00''B — 103° 11' 06''A
- (31) 01° 11' 33''B — 103° 22' 48''A
- (32) 01° 01' 36''B — 103° 39' 39''A
- (33) 01° 05' 00''B — 103° 43' 40''A
- (34) 01° 07' 48''B — 103° 46' 15''A
- (35) 01° 09' 28''B — 103° 48' 42''A
- (36) 01° 11' 27''B — 103° 52' 51''A
- (37) 01° 13' 30''B — 103° 57' 40''A
- (38) 01° 14' 03''B — 104° 03' 35''A

(στ) Θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ἐγκαθίσταται ἐντὸς τῆς πρὸς Ἀνατολικά λωρίδος, ὡς περιγράφεται στὴν παρὰγραφο (ε).

Ἡ ἀνωτέρω θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ὁρίζεται ὑπὸ γραμμής ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (1) 01° 03' 36''B — 103° 38' 57''A
- (2) 01° 05' 54''B — 103° 43' 23''A
- (3) 01° 08' 36''B — 103° 45' 26''A
- (4) 01° 10' 17''B — 103° 48' 06''A
- (5) 01° 09' 57''B — 103° 48' 17''A
- (6) 01° 08' 54''B — 103° 46' 49''A
- (7) 01° 02' 58''B — 103° 42' 52''A
- (8) 01° 02' 58''B — 103° 39' 06''A

Σημειώσεις :

Υπομιμνήσκεται ἐκ τῶν ἀναφερθεισῶν προηγουμένως Κανόνων ὁ Κανὼν 1 διὰ τὰ πλοῖα τὰ ναυσιπλοοῦντα διὰ μέσου τῶν στενῶν τοῦ Μαλάκκα καὶ τῆς Σιγκαπούρης.

(ζ) Θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ἐγκαθίσταται ἐντὸς τῆς πρὸς τὰ Ἀνατολικά λωρίδος κυκλοφορίας, ὡς περιγράφεται εἰς τὴν παρὰγραφον (ε).

Ἡ ἀνωτέρω θαλασσία ὁδὸς ὁρίζεται ὑπὸ γραμμής ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (1) 01° 10' 17''B — 103° 48' 06''A
- (2) 01° 11' 42''B — 103° 51' 31''A
- (3) 01° 12' 04''B — 103° 52' 15''A
- (4) 01° 11' 48''B — 103° 52' 38''A
- (5) 01° 09' 57''B — 103° 48' 17''A

4. ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ HORSBURG LIGHT

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Ἰαπωνίας 749)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένη ὑπὸ γραμμής ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (1) 01° 17' 19''B — 104° 15' 00''A
- (2) 01° 18' 00''B — 104° 19' 42''A
- (3) 01° 24' 33''B — 104° 27' 03''A
- (4) 01° 24' 18''B — 104° 27' 15''A
- (5) 01° 17' 48''B — 104° 19' 51''A
- (6) 01° 17' 06''B — 104° 15' 00''A

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμής ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (7) 01° 25' 24''B — 104° 26' 19''A
- (8) 01° 19' 24''B — 104° 19' 30''A
- (9) 01° 18' 38''B — 104° 15' 00''A

(γ) Ἀπὸς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Β. Ἀνατολικά κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμής ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (10) 01° 15' 24''B — 104° 15' 00''A
- (11) 01° 16' 18''B — 104° 19' 51''A
- (12) 01° 23' 24''B — 104° 27' 57''A

ΣΤ' ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

1. NOTIΩΣ ΤΟΥ WILSON PROMONTORY ΕΙΣ ΣΤΕΝΟΝ BASS

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας, Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 1695A καὶ Αὐστραλίας AUS 801).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὁριζομένης ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἐνοουσῶν τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (1) 39° 11', 0N — 146° 45', 0A
- (2) 39° 15', 0N — 146° 33', 0A
- (3) 39° 15', 0N — 146° 15', 0A
- (4) 39° 12', 0N — 146° 25', 0A

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμής διαχωρισμοῦ συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (5) 39° 02', 0N — 146° 45', 0A
- (6) 39° 09', 0N — 146° 26', 0A
- (7) 39° 10', 8N — 146° 19', 2A
- (8) 39° 10', 8N — 146° 15', 0A

(γ) Ἀπὸς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ἀνατολικά κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς ὁριζομένης ὑπὸ τῆς εὐθείας γραμμής τῆς ἐνούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (9) 39° 19', 0N — 146° 15', 0A
- (10) 39° 19', 0N — 146° 45', 0A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
090° — 270° καὶ
067° — 250°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας

Ἡ περιοχή μεταξὺ τοῦ WILSON PROMONTORY καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν ὀρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Ζ'. ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΚΤΗ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

1. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ SAN FRANCISCO

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 229)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἔξωθι τοῦ SAN FRANCISCO ἀποτελεῖται ἀπὸ τρία Μέρη :

ΜΕΡΟΣ I

Βορεῖα προσέγγις.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένη ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἐνοουσῶν τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (1) 37° 48', 6B — 122° 47', 5Δ
- (2) 37° 55', 7B — 123° 04', 6Δ
- (3) 37° 55', 7B — 123° 04', 6Δ
- (4) 37° 47', 8B — 122° 48', 2Δ

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β. Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμής τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (5) 37° 49', 4B — 122° 46', 6Δ
- (6) 37° 58', 5B — 123° 02', 3Δ

(γ) Ἀπὸς διαχωρισμοῦ διὰ τὴν πρὸς Ν. Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμής τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (7) 37° 54', 3B — 123° 05', 7Δ
- (8) 37° 46', 8B — 122° 48', 7Δ

ΜΕΡΟΣ II

Νοτιά προσέγγις

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένη ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἐνοουσῶν τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (9) 37° 39', 1B — 122° 40', 3Δ
 (10) 37° 27', 0B — 122° 36', 9Δ
 (11) 37° 27', 0B — 122° 34', 8Δ
 (12) 37° 39', 3B — 122° 39', 1Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Βορρᾶν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (13) 37° 27', 0B — 122° 32', 6Δ
 (14) 37° 39', 7B — 122° 37', 9Δ

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Νότον κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (15) 37° 39', 0B — 122° 41', 6Δ
 (16) 37° 27', 0B — 122° 39', 0Δ

ΜΕΡΟΣ III

Κυρία προσέγγις

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζομένη ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἐνούσων τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (17) 37° 41', 9B — 122° 48', 0Δ
 (18) 37° 38', 1B — 122° 58', 1Δ
 (19) 37° 36', 5B — 122° 57', 3Δ
 (20) 37° 41', 1B — 122° 47', 2Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῶν εὐθειῶν γραμμῶν τῶν ἐνούσων τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (21) 37° 42', 8B — 122° 48', 5Δ
 (22) 37° 39', 6B — 122° 58', 8Δ

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β. Ἀνατολικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς εὐθείας τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (23) 37° 35', 0B — 122° 56', 5Δ
 (24) 37° 40', 4B — 122° 46', 3Δ

Σημειώσεις :

Κυκλικὴ ζώνη διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας.

Μία κυκλικὴ ζώνη διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας ἀκτῖνος ἐνὸς καὶ ἡμίσεως μιλίου ὀρίζεται ἀπὸ τοῦ γεωγραφικοῦ σημείου 37° 45', 0B — 122° 41', 5Δ.

Περιοχὴ προφυλάξεως

Μία περιοχὴ προφυλάξεως ἀκτῖνος ἑξ μιλίων ὀρίζεται ἀπὸ τοῦ γεωγραφικοῦ σημείου 37° 45', 0B — 122° 41', 5Δ.

2. ΕΙΣ ΤΟ ΚΑΝΑΛΙ SANTA BARBARA

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας, Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 899 καὶ ΗΠΑ 5101 5202).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὐρους δύο μιλίων ὀρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 34° 20', 1B — 120° 30', 4Δ
 (2) 34° 04', 6B — 119° 19', 6Δ
 (3) 33° 44', 1B — 118° 36', 3Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας εὐρους ἐνὸς μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :

105° — 285° καὶ
 120° — 300°

Σημειώσεις :

Ὁ πλοῦς εἰς PORT HUENEME ἐκτείνεται ἕως ὅτου συναντήσῃ τὸ ἀνατολικὸν ἄκρον τῆς πρὸς βορρᾶν λωρίδος.

3. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ LOS ANGELES - LONG BEACH

(Συνέχεια συστήματος τοῦ διαύλου SANTA BARBARA.)

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας ΗΠΑ 5101, 5142, 5147 καὶ 5148)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας.

Τὸ Σύστημα διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας εἰς τὰς προσεγγίσεις τοῦ LOS ANGELES - LONG BEACH ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ I.

Δυτικὴ προσέγγις

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους δύο μιλίων, ὀρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 33° 39', 7B — 118° 17', 6Δ
 (2) 33° 39', 7B — 118° 27', 3Δ
 (3) 33° 44', 1B — 118° 36', 3Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εὐρους ἐνὸς μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

(γ) Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς 090° — 270° καὶ 120° — 300°.

ΜΕΡΟΣ II.

Νοτιὰ προσέγγις.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους δύο μιλίων, ὀρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

- (4) 33° 37', 7B — 118° 08', 9Δ
 (5) 33° 19', 7B — 118° 03', 4Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Νότον κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (6) 33° 37', 7B — 118° 11', 3Δ
 (7) 33° 19', 1B — 118° 06', 3Δ

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Βορρᾶν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (8) 33° 37', 7B — 118° 06', 5Δ
 (9) 33° 20', 3B — 118° 00', 5Δ

(δ) Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς 167° καὶ 345°.

Περιοχὴ προφυλάξεως

Ἡ περιοχὴ προφυλάξεως τοῦ LOS ANGELES - LONG BEACH ἀποτελεῖται ἀπὸ τῆς θαλασσίας περιοχῆς ποὺ περιλείεται ἀπὸ τὰς εὐθείας γραμμὰς αἱ ὁποῖαι ἐνώνουν τὰ σημεῖα τοῦ FERMIN LIGHT εἰς 33° 42', 3B, 118° 17', 6Δ, εἰς 33° 37', 7B, 118° 17', 6Δ, ἀπὸ ἐκεῖ εἰς 33° 37', 7B, 118° 05', 4Δ, καὶ ἀπὸ ἐκεῖ στὰ παραλιακὰ εἰς 33° 41', 7B, 118° 02', 8Δ.

H. NOTIOS AMERIKH EIPHNIKOY

1. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΗΣ ANTOFAGASTA

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην τῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας τῆς Χιλῆς 200 καὶ 204).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἐνὸς μιλίου, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 23° 38' 43''N — 70° 26' 37''Δ
 (2) 23° 38' 43''N — 70° 30' 42''Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (5) 23° 40' 13''N — 70° 26' 37''Δ
(6) 23° 41' 13''N — 70° 30' 42''Δ

Αί κύριαι κατευθύνσεις κυκλοφορίας βαίνουν προς :
090° — 270°

2. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ QUINTERO BAY

(Αναφορά εις ν. χάρτην τῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας τῆς Χιλῆς 407 καὶ 501).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἡμίσεος μιλίου, ὀρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 32° 44' 42''N — 71° 32' 22''Δ
(2) 32° 44' 42''N — 71° 36' 48''Δ

(β) Ἀωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

- (3) 32° 43' 42''N — 71° 32' 22''Δ
(4) 32° 43' 12''N — 71° 36' 48''Δ

(γ) Ἀωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Ἀνατολικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

- (5) 32° 45' 42''N — 71° 32' 22''Δ
(6) 32° 46' 12''N — 71° 36' 48''Δ

Αί κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
090° — 270°

3. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ VALPARAISO

(Αναφορά εις ν. χάρτην τῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας τῆς Χιλῆς 501 καὶ 502).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἡμίσεος μιλίου, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 32° 57' 43''N — 71° 37' 44''Δ
(2) 33° 00' 38''N — 71° 36' 59''Δ

(β) Ἀωρὶς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Νότον κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς Ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

- (3) 32° 57' 58''N — 71° 39' 11''Δ
(4) 33° 00' 48''N — 71° 37' 52''Δ

(γ) Ἀωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Βορρᾶν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

- (5) 32° 57' 27''N — 71° 36' 17''Δ
(6) 33° 00' 28''N — 71° 36' 07''Δ

Αί κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
168° — 348°

Ἀκτοπλοϊκὴ ζώνη κυκλοφορίας.

Ἡ περιοχὴ μεταξύ τῆς ἀκτῆς καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν ὀρίου, τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας χαρακτηρίζεται σὰν ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

4. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ CONCEPTION BAY

(Αναφορά εις ν. χάρτην τῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας τῆς Χιλῆς 601).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἐνὸς τετάρτου τοῦ μιλίου (1/4), ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 36° 34' 06''N — 73° 01' 45''Δ
(2) 36° 36' 04''N — 73° 01' 19''Δ
(3) 36° 38' 30''N — 73° 01' 19''Δ

(β) Ἀωρὶς κυκλοφορίας εὐρους ἡμίσεος μιλίου (1/2) ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αί κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
170° — 350° καὶ
000° — 180°

5. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ SAN VICENTE BAY

(Αναφορά εις ν. χάρτην τῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας τῆς Χιλῆς 601).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὀριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

- (1) 36° 40' 54''N — 73° 13' 25''Δ
(2) 36° 43' 54''N — 73° 10' 08''Δ
(3) 36° 43' 48''N — 73° 10' 02''Δ
(4) 36° 40' 35''N — 73° 12' 57''Δ

(β) Ἀωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Νότον κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

- (5) 36° 41' 46''N — 73° 14' 42''Δ
(6) 36° 44' 10''N — 73° 10' 33''Δ

(γ) Ἀωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Βορρᾶν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

- (7) 36° 39' 50''N — 73° 11' 50''Δ
(8) 36° 43' 31''N — 73° 09' 36''Δ

Αί κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
140° — 320°

Θ. ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ - ΑΚΤΗ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΙΣ

Ναυσιπλοῖα πλησίον τῶν GRAND BANKS τοῦ NEWFOUNDLAND (N. Γῆς).

Ἐφιστᾶται ἡ προσοχὴ εἰς τὸν Κανονισμόν 8(ε) τοῦ Κεφαλαίου V τῆς Διεθνoῦς Συμβάσεως Ἀσφαλείας Ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ 1974.

Βάσει αὐτοῦ ὅλα τὰ πλοῖα πλέοντα πλησίον τῶν GRAND BANKS τῆς Ν. Γῆς (NEW FOUNDLAND), συνιστᾶται νὰ ἀποφεύγουν κατὰ τὸ δυνατό τὰ χρησιμοποιούμενα γιὰ τὴν ἀλιεία ἄβαθῃ τῆς Ν. Γῆς, Βορείως τοῦ γεωγραφικοῦ πλάτους τῶν 43°B καὶ νὰ διέρχωνται ἔξω ἀπὸ τὶς περιοχὰς ποὺ πιθανολογεῖται ἢ εἶναι γνωστὲς ὅτι ἀπειλοῦνται καὶ διακινδυνεύουν ἀπὸ τοὺς πάγους.

1. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ CHEDABUCTO BAY

(Αναφορά εις ν. χάρτην Καναδικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 4013 καὶ 3335).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας εἰς τὸ CHEDABUCTO BAY ἀποτελεῖται ἀπὸ τρία μέρη :

ΜΕΡΟΣ I

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζομένη ὑπὸ γραμμῆς ἢ ὁποῖα συνδέει τ' ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

- (1) 45° 24' 00''B — 60° 36' 42''Δ
(2) 45° 24' 12''B — 60° 27' 10''Δ
(3) 45° 23' 42''B — 60° 28' 12''Δ
(4) 45° 23' 49''B — 60° 36' 29''Δ

(β) Ἀωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρι-

σμού και μιᾶς γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(5) 45° 26' 00" Β — 60° 36' 12" Δ

(6) 45° 25' 26" Β — 60° 41' 42" Δ

(γ) Ἀπὸς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 45° 22' 18" Β — 60° 34' 30" Α

(8) 45° 22' 09" Β — 60° 31' 36" Α

Ἡ κύρια κατεύθυνσις τῆς κυκλοφορίας βαίνει πρὸς : 092° — 267°

ΜΕΡΟΣ II

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(9) 45° 22' 34" Β — 60° 40' 00" Δ

(10) 45° 19' 53" Β — 60° 36' 30" Δ

(11) 45° 19' 18" Β — 60° 37' 48" Δ

(12) 45° 22' 41" Β — 60° 42' 10" Δ

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς ΒΔ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἐχούσης τ' ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(13) 45° 22' 24" Β — 60° 33' 18" Δ

(14) 45° 22' 18" Β — 60° 34' 30" Δ

Ἡ κύρια κατεύθυνσις τῆς κυκλοφορίας εἶναι πρὸς : 318°

(γ) Ἀπὸς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἐχούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(15) 45° 22' 34" Β — 60° 46' 30" Δ

(16) 45° 21' 17" Β — 60° 44' 24" Δ

(17) 45° 14' 28" Β — 60° 48' 23" Δ

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς : 138° καὶ 202°

ΜΕΡΟΣ III

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(18) 45° 23' 54" Β — 60° 41' 42" Δ

(19) 45° 23' 54" Β — 60° 58' 48" Δ

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας μεταξύ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(20) 45° 25' 26" Β — 60° 41' 42" Δ

(21) 45° 24' 54" Β — 60° 58' 48" Δ

(γ) Ἀπὸς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Α κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας μεταξύ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(22) 45° 22' 54" Β — 60° 58' 48" Δ

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς : 090° — 270°

2. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ PORTLAND MAINE

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας ΗΠΑ 13006, 13009, 13260, 13280, 13288 καὶ 13290).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας εἰς τὰς προσεγγίσεις τοῦ PORTLAND MAINE ἀποτελεῖται ἀπὸ τρία μέρη.

ΜΕΡΟΣ I

Περιοχὴ προφυλάξεως.

Περιοχὴ προφυλάξεως ἀκτῖνος 5,45 μιλίων ὀρίζεται ὑπὸ τοῦ γεωγραφικοῦ σημείου 43° 31' 36" Β, 70° 05' 32" Α, χωρὶς νὰ περιλαμβάνονται αἱ περιοχαὶ ἐντὸς τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ καὶ τῶν λωρίδων κυκλοφορίας.

ΜΕΡΟΣ II

Ἀνατολικὴ προσέγγισις.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὐρους ἐνὸς μιλίου ὀρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 43° 30' 11" Β — 69° 59' 10" Δ

(2) 43° 24' 17" Β — 69° 32' 42" Δ

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας εὐρους ἐνὸς καὶ ἡμίσεος μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς : 107° — 287°

ΜΕΡΟΣ III

Νοτιὰ προσέγγισις

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὐρους ἐνὸς μιλίου, ὀρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(3) 43° 27' 00" Β — 70° 03' 29" Δ

(4) 43° 27' 00" Β — 69° 54' 57" Δ

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας εὐρους ἐνὸς καὶ ἡμίσεος μιλίου ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς : 162° — 342°

3. ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΙΝ ΤΟΥ BOSTON - MASSACHUSETTS

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην ΗΠΑ 1107)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἐνὸς μιλίου, ὀρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 42° 21' 00" Β — 70° 40', 7Δ

(2) 42° 08', 5Β — 69° 53', 6Δ

(3) 40° 49', 5Β — 69° 00', 0Δ

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας εὐρους δύο μιλίων ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς : 110° — 290° — 153° — 333°

Περιοχὴ προφυλάξεως

Περιοχὴ προφυλάξεως ἀκτῖνος πέντε μιλίων, ὀρίζεται ὑπὸ τοῦ ἀκολουθοῦ γεωγραφικοῦ σημείου :

42° 22', 7Β — 70° 48', 0Δ

4. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ NARRAGANSETT BAY, RHODE ISLAND καὶ BUZZARDS BAY, MASSACHUSETTS

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας ΗΠΑ 1107, 1108 καὶ 1210)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας εἰς τὰς προσεγγίσεις τοῦ NARRAGANSETT BAY, RHODE ISLAND καὶ BUZZARDS BAY, MASSACHUSETTS ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη.

ΜΕΡΟΣ Ι.

Προσέγγισης NARRAGANSETT BAY

(α) Ζώνη διαχωρισμού εύρους δύο μιλίων, όρίζεται υπό τών ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

- (1) 41° 22', 7B — 71° 23', 4Δ
- (2) 41° 11', 1B — 71° 23', 4Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας εύρους ενός μιλίου, εγκαθίσταται επ' άμφοτέρων τών πλευρών της ζώνης διαχωρισμού.

Αί κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν προς :
000° και 180°

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

Προσέγγισης BUZZARDS BAY

(α) Ζώνη διαχωρισμού εύρους ενός μιλίου, όρίζεται υπό τών ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

- (3) 41° 10', 15B — 71° 19', 15Δ
- (4) 41° 24', 9B — 71° 03', 9Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας εύρους ενός μιλίου, εγκαθίσταται επ' άμφοτέρων τών πλευρών της ζώνης διαχωρισμού.

Αί κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν προς :
038° και 218°

Περιοχαί προφυλάξεως

Περιοχή προφυλάξεως άκτίνος 5,4 μιλίων όρίζεται επί του ακόλουθου γεωγραφικού σημείου :

41° 06', 0B — 71° 23', 4Δ

Περιοχή προφυλάξεως άκτίνος 3,55 μιλίων όρίζεται επί του ακόλουθου γεωγραφικού σημείου :

41° 25', 6B — 71° 23', 4Δ

Περιοριστική περιοχή.

Περιοριστική περιοχή εύρους δύο μιλίων έχει εγκατασταθεί και εκτείνεται από τὸ βορειώτερο όριο της ζώνης διαχωρισμού προσεγγίσεως NARRAGANSETT BAY έως τὸ πλάτος 41° 24', 7B. Ἡ περιοριστική περιοχή ἐντὸς της περιοχῆς προφυλάξεως θά εἶναι κλειστή μόνον εἰς πλοία ταξιειδόμενα υπό τὸ NAVAL UNDERWATER SYSTEM CENTER, κατὰ τὴν διάρκεια τῶν περιόδων της ἡμέρας καὶ ἀρίστων καιρικῶν συνθηκῶν διὰ τὴν χρησιμοποίησιν βολῶν τορπιλλῶν. Τὸ κλείσιμο της περιοριστικῆς περιοχῆς θά δείχνηται ἀπὸ τὴν χρησιμοποίησιν λευκοῦ ἀναβοσβύνοντος φωτὸς εὐρισκομένου εἰς τὸ BRENTON REEF LIGHT καὶ θά ἐλέγχεται ἀπὸ τὸ πολεμικὸ πλοῖο τὸ ὁποῖο διεξάγει τὰς βολὰς τορπιλλῶν.

Δὲν θά ὑπάρχουν ἄλλοι περιορισμοὶ πλοίων ἐκτὸς κατὰ τὴν διάρκειαν κακῶν καιρικῶν συνθηκῶν ἢ ὅταν ἡ βολὴ τορπιλλῶν δὲν πραγματοποιεῖται.

5. ΕΞΩΘΙ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ

(Ἐναφορὰ εἰς ν. χάρτας ΗΠΑ 12300 καὶ 12326)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ της κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ της κυκλοφορίας ἐξωθι της Ν. Ὑόρκης ἀποτελεῖται ἀπὸ πέντε μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι

Περιοχή προφυλάξεως

Περιοχή προφυλάξεως άκτίνος ἑπτὰ μιλίων όρίζεται επί του AMBROSE LIGHT στοῦ γεωγραφικοῦ σημείου :

40° 27', 5B — 73° 49', 9Δ

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

Ἀνατολική προσέγγισις, ἐξωθι τοῦ NANTUCKET

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζομένη υπό γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 40° 28' 45''B — 69° 14' 50''Δ
- (2) 40° 27' 37''B — 70° 13' 46''Δ
- (3) 40° 30' 37''B — 70° 14' 00''Δ
- (4) 40° 31' 45''B — 69° 14' 58''Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν της κυκλοφορίας εγκαθίσταται μεταξύ της ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (5) 40° 36' 45''B — 69° 15' 10''Δ
- (6) 40° 35' 37''B — 70° 14' 09''Δ

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α κατεύθυνσιν της κυκλοφορίας εγκαθίσταται μετξύ της ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (7) 40° 22' 37''B — 70° 13' 36''Δ
- (8) 40° 23' 45''B — 69° 14' 38''Δ

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ.

Ἀνατολική προσέγγισις, ἐξωθι τοῦ AMBROSE LIGHT.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὀριζομένη υπό γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (9) 40° 24' 20''B — 73° 04' 58''Δ
- (10) 40° 24' 12''B — 73° 11' 30''Δ
- (11) 40° 26' 00''B — 73° 40' 56''Δ
- (12) 40° 26' 00''B — 73° 40' 56''Δ
- (13) 40° 27' 12''B — 73° 11' 30''Δ
- (14) 40° 27' 20''B — 73° 04' 57''Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν της κυκλοφορίας εγκαθίσταται μεταξύ της ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (15) 40° 32' 20''B — 73° 04' 57''Δ
- (16) 40° 32' 12''B — 73° 11' 30''Δ
- (17) 40° 28' 00''B — 73° 40' 44''Δ

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α κατεύθυνσιν της κυκλοφορίας εγκαθίσταται μεταξύ της ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (18) 40° 25' 03''B — 73° 41' 19''Δ
- (19) 40° 19' 12''B — 73° 11' 30''Δ
- (20) 40° 19' 20''B — 73° 04' 58''Δ

ΜΕΡΟΣ ΙV

Νοτιοανατολική προσέγγισις :

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζομένη υπό γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (21) 40° 03' 06''B — 73° 17' 56''Δ
- (22) 40° 06' 30''B — 73° 22' 44''Δ
- (23) 40° 22' 27''B — 73° 43' 33''Δ
- (24) 40° 23' 12''B — 73° 42' 42''Δ
- (25) 40° 08' 43''B — 73° 20' 06''Δ
- (26) 40° 05' 19''B — 73° 15' 17''Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β.Δ. κατεύθυνσιν της κυκλοφορίας εγκαθίσταται μεταξύ της ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (27) 40° 08' 59''B — 73° 10' 52''Δ
- (28) 40° 12' 25''B — 73° 15' 40''Δ
- (29) 40° 24' 01''B — 73° 41' 58''Δ

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν.Α. κατεύθυνσιν της κυκλοφορίας εγκαθίσταται μεταξύ της ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (30) 40° 21' 49''B — 73° 44' 33''Δ
- (31) 40° 02' 48''B — 73° 27' 09''Δ
- (32) 39° 59' 26''B — 73° 22' 21''Δ

ΜΕΡΟΣ V

Νότια προσέγγισης

(α) Ζώνη διαχωρισμού οριζομένη υπό γραμμής ή όποια συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

(33) 39° 45' 42''B — 73° 48' 00''Δ

(34) 40° 20' 38''B — 73° 48' 20''Δ

(35) 40° 20' 52''B — 73° 47' 06''Δ

(36) 39° 45' 42''B — 73° 44' 00''Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

(37) 39° 45' 42''B — 73° 37' 42''Δ

(38) 40° 21' 15''B — 73° 45' 51''Δ

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα σημεία :

(39) 40° 20' 32''B — 73° 49' 39''Δ

(40) 39° 45' 42''B — 73° 54' 24''Δ

Σημειώσεις :

Ἡ χρησιμοποίησις τοῦ LORAN - C ἐπὶ ἐφοδιασμένων πρὸς τοῦτο πλοίων, καθιστᾷ ἱκανοὺς τοὺς Πλοίαρχους νὰ πληροφοροῦνται ἐπακριβῶς καὶ συνεχῶς περὶ τῆς θέσεως σκαφῶν τους στὴν περιοχὴ ποὺ καλύπτεται ἀπὸ τὸ ἀνωτέρω σύστημα :

6. ΕΞΩΘΙ DELAWARE BAY

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 2563 καὶ ΗΠΑ 12214, 12200,).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας ἐξωθι τοῦ DELAWARE BAY ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ I.

Ἀνατολική προσέγγισης

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ οριζομένης ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἐνουσῶν τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

(1) 38° 46', 8B — 74° 34', 6Δ

(2) 38° 46', 8B — 74° 55', 4Δ

(3) 38° 47', 8Δ — 74° 55', 4Δ

(4) 38° 47', 8B — 74° 24', 6Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς εὐθείας συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

(5) 38° 49', 8B — 74° 34', 6Δ

(6) 38° 48', 8B — 74° 55', 3Δ

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς εὐθείας συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

(7) 38° 45', 8B — 74° 56', 1Δ

(8) 38° 44', 8B — 74° 34', 6Δ

ΜΕΡΟΣ II

Νότιο - ἀνατολική προσέγγισης

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ οριζομένη ὑπὸ γραμμῆς ἢ όποια συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

(9) 38° 27', 0B — 74° 42', 3Δ

(10) 38° 43', 4B — 74° 58', 0Δ

(11) 38° 44', 2B — 74° 57', 2Δ

(12) 38° 27', 6B — 74° 57', 2Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β.Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

(13) 38° 28', 8B — 74° 39', 3Δ

(14) 38° 45', 1B — 74° 56', 6Δ

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

(15) 38° 42', 8B — 74° 58', 9Δ

(16) 38° 27', 0B — 74° 45', 4Δ

Περιοχὴ προφυλάξεως

Περιοχὴ προφυλάξεως μὲ ἀκτῖνα διστῶ μιλίων ὀρίζεται ὑπὸ τοῦ HAMBOUR OF REFUGE LIGHT εἰς γεωγραφικὸ σημεῖο :

38° 48', 9B — 75° 05', 6Δ

7. Εἰς τὰς ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ CHESAPEAKE BAY

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας τῶν ΗΠΑ 12200, 12207 καὶ 12221).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας εἰς τὰς προσεγγίσεις τοῦ CHESAPEAKE BAY ἀποτελεῖται ἀπὸ τρία μέρη :

ΜΕΡΟΣ I

Περιοχὴ προφυλάξεως

(α) Περιοχὴ προφυλάξεως ἀκτῖνος δύο μιλίων, ὀρίζεται ἐπὶ τοῦ γεωγραφικοῦ σημείου :

36° 56' 08''B — 75° 57' 27''Δ

ΜΕΡΟΣ II

Ἀνατολική προσέγγισης

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

(1) 36° 58' 40''B — 75° 48' 39''Δ

(2) 36° 56' 48''B — 75° 55' 06''Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας εὗρους ἡμίσεος μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
070° — 250°

ΜΕΡΟΣ III

Νότια προσέγγισης

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ ἢ όποια συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

(3) 36° 51' 21''B — 75° 50' 56''Δ

(4) 36° 54' 47''B — 75° 55' 37''Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας εὗρους ἡμίσεος μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
132° — 312°

I ΑΣΙΑ - ΑΚΤΗ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

1. Εἰς τὸ ΣΤΕΝΟ ΤΟΥ FOURTH KURIL

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Σοβιετικῆς Ἐνώσεως 1177)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ I

Ἐξωθι τῆς νήσου MAKANRU

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὗρους τεσσάρων μιλίων ὀρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 49° 56', 0B — 154° 14', 0A

(2) 49° 54', 6B — 154° 35', 0A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας εὗρους δύο μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
096° — 276°

ΜΕΡΟΣ II

(Ἐξωθι τοῦ Ἀκρωτηρίου VASILYEV)

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὗρους τεσσάρων μιλίων, ὁρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (3) 49° 45', 4B — 155° 10', 0A
- (4) 49° 51', 4B — 155° 24', 5A
- (5) 49° 54', 7B — 155° 35', 0A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας εὗρους 2 μιλίων ἐγκαθίσταται ὑπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
096° — 276° καὶ 065° — 245°

2. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ ANIWA CAPE

(Ἀναφορά εἰς ν. χάρτην Σοβιετικῆς Ἑνώσεως 1177).
Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὗρους 4 μιλίων, ὁρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 45° 54', 0B — 143° 20', 0A
- (2) 45° 54', 9B — 143° 30', 0A
- (3) 45° 58', 8B — 143° 40', 0A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας εὗρους 2 μιλίων ἐγκαθίσταται νοτίως τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

(γ) Τὸ ἐξωτερικὸ ὄριο τῆς λωρίδος κυκλοφορίας βορείως τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ, συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

- (4) 45° 59', 0B — 143° 20', 0A
- (5) 45° 59', 0B — 143° 24', 5A
- (6) 46° 05', 2B — 143° 35', 2A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
082° καὶ 062° — 225° καὶ 271°

: Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας

Ἡ περιοχή τοῦ μεταξὺ Β ὀρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας καὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ SAKMALIN ISLAND χαρακτηρίζεται σὰν ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

3. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ OSTROVNOI POINT

(Ἀναφορά εἰς ν. χάρτην Σοβιετικῆς Ἑνώσεως 700).
Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ I

(α) Δύο ζῶναι διαχωρισμοῦ ὁρίζονται ὑπὸ γραμμῶν συνδέουσai τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

- (1) 42° 35', 2B — 133° 17', 5A
- (2) 42° 36', 0B — 133° 20', 0A
- (3) 42° 35', 2B — 133° 24', 4A
- (4) 42° 35', 2B — 133° 18', 5A καὶ
- (5) 42° 38', 3B — 133° 26', 5A
- (6) 42° 42', 8B — 133° 46', 8A
- (7) 42° 42', 8B — 133° 46', 8A
- (8) 42° 37', 4B — 133° 46', 8A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας εὗρους 2 μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
066° — 246°

ΜΕΡΟΣ II

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

- (9) 42° 31', 5B — 133° 20', 0A
- (10) 42° 34', 5B — 133° 28', 6A
- (11) 42° 32', 1B — 133° 42', 0A
- (12) 42° 27', 8B — 133° 40', 4A

(β) Ἡ λωρίς κυκλοφορίας βορείως τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ (λωρίδα μεταξὺ τῶν σημείων 5 καὶ 6) στὸ Μέρος I χαρακτηρίζεται διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν μόνον τῶν Σοβιετικῶν πλοίων.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
104° — 284°

Προειδοποιήσεις

Ἡ λωρίς κυκλοφορίας βορείως τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ (λωρίς μεταξὺ τῶν σημείων 5 καὶ 6) στὸ Μέρος I χαρακτηρίζεται διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν μόνον τῶν Σοβιετικῶν πλοίων.

4. ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ NAKHODKA

(Ἀναφορά εἰς ν. χάρτην Σοβιετικῆς Ἑνώσεως 700).
Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ I

(α) Κυκλοστρεφῆς κόμβος ἀποτελούμενος ἀπὸ κυκλικὴ ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, διαμέτρου δύο μιλίων, ὁρίζεται ὑπὸ τοῦ ἀκολουθοῦ γεωγραφικοῦ σημείου :

42° 38', 3B — 132° 56', 2A

καὶ μιᾶς κυκλικῆς λωρίδος κυκλοφορίας εὗρους δύο μιλίων.

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

- (1) 42° 34', 8B — 132° 56', 3A
- (2) 42° 27', 0B — 132° 56', 3A

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας εὗρους ἐνὸς μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ.

(δ) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῶν συνδεουσῶν τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

- (2) 42° 27', 0B — 132° 56', 3A
- (3) 42° 10', 0B — 132° 59', 4A
- (4) 42° 10', 0B — 132° 59', 4A

(ε) Τὸ ἐξωτερικὸ ὄριο τῆς λωρίδος κυκλοφορίας ἀνατολικῶς τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

- (5) 42° 10', 0B — 133° 02', 2A
- (6) 42° 27', 0B — 132° 57', 6A

(στ) Τὸ ἐξωτερικὸν ὄριον τῆς λωρίδος κυκλοφορίας δυτικῶς τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

- (7) 42° 27', 0B — 132° 55', 0A
- (8) 42° 10', 0B — 132° 50', 2A

ΜΕΡΟΣ II

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὗρους ἐνὸς μιλίου, ὁρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (9) 42° 36', 2B — 132° 58', 9A
- (10) 42° 33', 5B — 133° 02', 9A
- (11) 42° 33', 5B — 133° 07', 3A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας ἐνὸς καὶ ἡμίσεος μιλίου, ἐγκαθίσταται νοτίως τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

(γ) Τὸ ἐξωτερικὸν ὄριον τῆς λωρίδος κυκλοφορίας βορείως τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

- (12) 42° 35', 5B — 133° 07', 3A
 (13) 42° 35', 5B — 133° 03', 0A
 (14) 42° 37', 4B — 133° 00', 2A

(δ) Ζώνη διαχωρισμού ορίζεται υπό γραμμών συνδεουσών τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (12) 42° 35', 5B — 133° 07', 3A
 (13) 42° 35', 5B — 133° 03', 0A
 (14) 42° 37', 4B — 133° 00', 2A
 (15) 42° 39', 0B — 133° 07', 3A
 (16) 42° 39', 0B — 133° 07', 3A

Ζώνη ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας

Ἡ περιοχή μεταξύ τῆς ἀκτῆς καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Προειδοποιήσεις :

Καθ' ὃν χρόνον τὰ πλοῖα πλέουν ἐντὸς τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, θὰ πρέπει νὰ φυλάττωνται εἰς τὰ ὅρια τῶν λωρίδων τῆς κυκλοφορίας.

ΜΕΡΟΣ Β'

ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΟΔΟΙ - ΜΕΓΑΛΩΝ ΒΑΘΩΝ

Α' ΒΑΛΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

1. ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΕΙΣΟΔΩΝ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΒΑΛΤΙΚΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

(Ἀπόσπασμα ἀπὸ τὴν ἀπόφαση ὑπ' ἀριθ. Α. 339 (IX) τοῦ IMCO).

Συνιστᾶται :

(α) Εἰς τὰ πλοῖα ἄνω τῶν 40.000 τόννων, ὅταν διέρχονται διὰ τῶν εἰσόδων πρὸς τὴν Βαλτική θάλασσα λαμβανόμενου ὑπ' ὄψει ὅτι 17 μέτρα εἶναι τὸ ἀνώτερο ἐφικτὸ βάθος ἄνευ ἐκβαθύνσεων εἰς τὴν περιοχὴν Β.Δ. τοῦ GEDSER καὶ ὅτι ἀναφερόμενα ἐπὶ τοῦ χάρτου βάθη μπορεῖ καὶ ὑπὸ φυσιολογικὰς συνθήκας νὰ ἐλαττωθῶν ἕως 2 μέτρα ἕνεκα ἀγνώστων καὶ μετακινουμένων ἐμποδίων, ὅπως :

(ι) νὰ μὴ διέρχωνται τὴν περιοχὴν ἂν δὲν ἔχουν τὸ ἀνάλογο βύθισμα μὲ τὸ ὁποῖο ἀσφαλῶς δύνανται νὰ πλεύσουν διὰ μέσου τῆς περιοχῆς, λαμβάνοντας πάντοτε ὑπ' ὄψιν τὴν πιθανότητα τῆς ὑπάρξεως βαθῶν 2 μέτρων ὀλιγωτέρων ἀπ' ὅτι αἱ ἀντίστοιχοι ἐνδείξεις τῶν χαρτῶν ὡς ἀνεφέρθη προγενεστέρως καὶ ἐπιπροσθέτως νὰ λαμβάνουν ὑπ' ὄψιν τὰς πιθανὰς ἀλλαγὰς εἰς τὰ βάθη τῆς θαλάσσης ὀφειλόμενας σὲ μετεωρολογικὰ ἢ ἄλλα φαινόμενα.

(ιι) νὰ συμμετέχουν εἰς τὸ διὰ τοῦ ἀσυρμάτου - τηλεγράφου σύστημα κινήσεως - ἀναφορᾶς πλοίων τῆς Δανικῆς Κυβερνήσεως.

(ιιι) εἰς ὠρισμένας περιοχὰς εἰς τὸ STORE BALT (CHATTER REV VENGEANCEGRUND) καὶ εἰς τὴν μικροῦ εὗρους θαλασσία ὁδὸ Α. τοῦ Langeland) ὅταν ἐξαναγκάζονται ἕνεκα τοῦ βυθίσματός τους, νὰ δεικνύουν τὰ σήματα ποὺ περιγράφονται εἰς τὸν Κανόνα 28 τοῦ Κανονισμοῦ πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεως ἐν θαλάσῃ 1972.

(β) Εἰς πλοῖα μὲ βύθισμα 13 ἢ περισσότερων μέτρων θὰ πρέπει ἔτι περαιτέρω :

(ι) νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ ραδιοτηλεφωνικὴ ἐγκατάσταση VHF καταλλήλων συχνότητων.

(ιι) νὰ ἔχουν ἐπὶ τοῦ πλοίου κατάλληλον ἡλεκτρονικὴν συσκευὴν ποὺ νὰ χρησιμοποιοῦν ὑπερβολικὰ συστήματα τὰ ὁποῖα θὰ θέλουν ἱκανοποιητικὴ ἀκρίβεια γιὰ τὴν ναυσιπλοῖα εἰς τὴν περιοχὴν αὐτήν.

(ιιι) νὰ χρησιμοποιοῦν διὰ τὴν διάβασιν τῶν στενῶν τοπικὰς ὑπηρεσίας πλοηγήσεως τῶν παρακτίων Κρατῶν.

(ιiv) νὰ εἶναι ἐνήμεροι ὅτι ἡ ἀγκυροβολία μπορεῖ νὰ νεῖναι ἀναγκαῖα ἕνεκα τῶν θαλασσίων καὶ καιρικῶν συνθηκῶν σχετιζομένων μὲ τὸ μέγεθος καὶ τὸ βύθισμα τοῦ πλοίου καὶ τὴν στάθμην τῆς θαλάσσης.

Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην θὰ πρέπει νὰ λαμβάνουν εἰδικὰς πληροφορίας ἀπὸ τὸν πλοηγὸ καὶ ἀπὸ τὰς ραδιοτηλεγραφικὰς ὑπηρεσίας ναυσιπλοῖας ποὺ ἐδρεῦν εἰς τὴν περιοχὴν.

2. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΒΟΡΕΙΟ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΣ ΤΟΥ GENSER

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Δανίας 187)

Περιγραφή τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους.

Θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους μὲ ἐλάχιστον βάθος ὕδατος κάτω ἀπὸ τὴ μέση στάθμην θαλάσσης 17 μέτρων ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 54° 31', 3B — 12° 13', 4A
 (2) 54° 36', 5B — 12° 15', 9A
 (3) 54° 46', 9B — 12° 43', 2A
 (4) 54° 46', 1B — 12° 44', 1A
 (5) 54° 35', 4B — 12° 17', 0A
 (6) 54° 31', 2B — 12° 14', 9A

Σημειώσεις :

(ι) Ἡ θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ἐνοῦται μὲ τὸ βόρειον ἄκρον τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας, νοτίως τοῦ GEDSER.

(ιι) Τὰ πλοῖα, ἐκτὸς ἐκείνων τὰ ὁποῖα λόγῳ τοῦ βυθίσματός των, πρέπει νὰ χρησιμοποιοῦν ὁδοὺς μεγάλου βάθους, συνιστᾶται νὰ χρησιμοποιοῦν περιοχὰς νοτίως καὶ βορείως αὐτῆς τῆς ὁδοῦ, κατὰ τέτοιο τρόπο ὥστε τὰ πρὸς ἀνατολὰς κατευθυνόμενα πλοῖα νὰ πλέουν εἰς τὴν νοτιὰν πλευρὰν τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους καὶ τὰ πρὸς δυσμὰς κατευθυνόμενα πλοῖα εἰς τὴν βορείαν πλευρὰν.

3. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΕΞΩΘΙ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΤΟΥ Langeland

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Δανίας 142, 185)

Θαλασσία ὁδὸς βάθους μὲ ἐλάχιστο βάθος 17 μέτρων κάτω τῆς μέσης στάθμης θαλάσσης, ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς ἣ ὁποία συνδέει τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

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

Σημειώσεις :

Πλοία με βύθισμα άνω των 13 μέτρων συνιστάται να χρησιμοποιούν την θαλασσίαν όδον μεγάλου βάθους - λόγω των δυσκολιών της ναυσιπλοίας δι' αυτά τα πλοία - ακολουθώντας τας προτεινομένας εθνικάς πορείας αί όποιας κείνται εις τὸ ἀνατολικὸν μέρος.

4. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΜΕΤΑΞΥ HATTER REV ΚΑΙ HATTER BARN

(Αναφορά εις ν. χάρτην Δανίας 103).

Περιγραφή τῆς θαλασσίας όδοῦ μεγάλου βάθους.

Ἡ θαλασσία όδός μεγάλου βάθους με ελάχιστον βάθος ύδατος 17 μέτρων κάτω από τή μέση στάθμη θαλάσσης όρίζεται υπό γραμμῆς ή όποια συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 55° 56', 2B — 10° 59', 1A
- (2) 55° 54', 1B — 10° 51', 8A
- (3) 55° 53', 4B — 10° 48', 3A
- (4) 55° 47', 4B — 10° 47', 8A
- (5) 55° 47', 4B — 10° 49', 2A
- (6) 55° 53', 2B — 10° 49', 6A
- (7) 55° 55', 5B — 10° 58', 8A

Σημειώσεις :

Πλοία πού δέν τυγχάνουν ύποχρεωμένα, ένεκα τοῦ βυθίσματός τους, νά χρησιμοποιούν τήν θαλασσία όδόν μεγάλου βάθους, θά πρέπει νά ακολουθοῦν τήν έθνικῶς συνιστωμένη πορεία ή όποια κείται πρὸς τὰ Α καί όπου ύφίσταται βάθος θαλάσσης 11,4 μέτρα κάτω τῆς μέσης στάθμης θαλάσσης.

B. ΔΥΤΙΚΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΥΔΑΤΑ

1. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΑΠΟ NORTH HINDER εις φωτοσημαντήρας TW/1 καί TW/2 ΜΕΣΩ ΦΩΤΟΣΗΜΑΝΤΗΡΟΣ S2.

(Αναφορά εις ν. χάρτας : Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 2182, 1503, 1405, 1408 1406 καί Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας Ὁλλανδίας 1014, 1035, 1037 καί Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας Γερμανίας 50,53).

Ἡ θαλασσία όδός μεγάλου βάθους όρίζεται υπό εὐθειῶν γραμμῶν αί όποιας ένώνουν τ' ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 54° 10', 54''B — 6° 00', 12''A
- (2) 54° 04', 47''B — 4° 42', 40''A
- (3) 53° 35', 31''B — 3° 36', 30''A
- (4) 52° 55', 45''B — 3° 14', 15''A
- (5) 52° 09', 55''B — 2° 35', 00''A
- (6) 51° 51', 56''B — 2° 33', 20''A
- (7) 51° 53', 16''B — 2° 41', 38''A
- (8) 52° 09', 35''B — 2° 43', 20''A
- (9) 52° 54', 10''B — 3° 22', 00''A
- (10) 53° 32', 24''B — 3° 43', 29''A
- (11) 54° 00', 00''B — 4° 46', 00''A
- (12) 54° 06', 06''B — 6° 03', 00''A

Ἡ θαλασσία όδός μεγάλου βάθους συμπίπτει με τήν όδὸ διπλῆς κατευθύνσεως διὰ τὰ δεξανεόπλοια από τὸ NORTH HINDER εις τὸ GERMAN - BIGHT.

Σημειώσεις :

Ἐλάχιστα βάθη θαλάσσης.

Ἡ περιοχή ή όριζομένη υπό γραμμῆς συνδεούσης τ' άνωτέρω γεωγραφικά σημεία (1) (2) (3) (10) (11) καί (12) έπιθεωρήθη λεπτομερῶς τὸ 1972. Τὸ ελάχιστον βάθος θαλάσσης εύρέθη εις αὐτήν τήν περιοχήν μεγαλύτερον τῶν 25 μέτρων εις τὸ LWS. Ἡ περιοχή ή όριζομένη υπό γραμμῆς συνδεούσης τὰ άνωτέρω γεωγραφικά σημεία (3), (4), (5), (6), (7), (8), (9) καί (10) έπιθεωρήθη λεπτομερῶς τὸ 1979. Τὸ ελάχιστον βάθος θαλάσσης εύρέθη εις αὐτήν τήν περιοχήν μεγαλύτερον τῶν 23 μέτρων εις τὸ LWS.

Βλέπε επίσης σημείωσιν ή όποια άναφέρεται εις τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας ή DEUTSCHE BUCHT LIGHT VESSEL - WESTERN APPROACH».

2. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΑΠΟ NORTH HINDER ΕΙΣ ΦΩΤΟΣΗΜΑΝΤΗΡΑ TW/1 ΚΑΙ TW/2 ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΦΩΤΟΣΗΜΑΝΤΗΡΟΣ DR.1.

(Αναφορά εις ν. χάρτας Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 2182 α, 1503, 1504, 1408, 1406 καί Ὑ.Υ. Ὁλλανδίας 1014, 1035, 1037 καί Ὑ.Υ. Γερμανίας 50,53).

Περιγραφή τῆς θαλασσίας όδοῦ μεγάλου βάθους.

Ἡ θαλασσία όδός μεγάλου βάθους όρίζεται υπό γραμμῆς ή όποια συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 54° 04', 8B — 4° 42', 7A
- (2) 53° 58', 3B — 3° 20', 8A
- (3) 53° 44', 4B — 3° 01', 4A
- (4) 53° 04', 8B — 2° 36', 0A
- (5) 52° 18', 2B — 2° 36', 0A
- (6) 51° 51', 9B — 2° 33', 3A
- (7) 51° 73', 3B — 2° 41', 6A
- (8) 52° 18', 2B — 2° 44', 0A
- (9) 53° 04', 0B — 2° 44', 0A
- (10) 53° 41', 6B — 3° 08', 6A
- (11) 53° 53', 7B — 3° 25', 2A
- (12) 54° 00', 0B — 4° 46', 0A

Ἡ άνωτέρω όδός ένούται με τήν θαλασσία όδὸ μεγάλου βάθους από τὸ NORTH HINDER έως τοὺς φωτοσημαντήρες TW 1 καί TW/2 μέσω τοῦ φωτοσημαντήρος S2 εις τὰ γεωγραφικά σημεία (1) καί (12).

Σημείωση :

Ἐλάχιστα βάθη θαλάσσης.

Ἡ περιοχή ή όριζομένη υπό γραμμῆς συνδεούσης τ' άνωτέρω γεωγραφικά σημεία (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7), (8), (9), (10), (11), (12), έπιθεωρήθη λεπτομερῶς τὸ 1973. Τὸ ελάχιστο βάθος θαλάσσης πού εύρέθη στην άνωτέρω περιοχή ήτο 28 μέτρα εις τὸ L.W.S., έκτός από ένα ναυάγιο εις τὸ γεωγραφικὸ σημείο.

- (13) 53° 17', 15B — 02° 49', 00''A

Τὸ ελάχιστο βάθος θαλάσσης ύπεράνω τοῦ ναυαγίου εύρέθη με μέτρηση διὰ σχοινίου 25,2 μέτρα εις L.W.S.

Βλέπε επίσης, τήν σημείωσιν πού άφορᾷ εις τήν θαλασσίαν όδὸ μεγάλου βάθους από τὸ NORTH HINDER έως τίς φωτοσημαντήρες TW/1 καί TW/2 μέσω τοῦ φωτοσημαντήρος S2.

3. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΟΔΗΓΟΥΣΑ ΕΙΣ EUROPORT

(Αναφορά εις ν. χάρτας Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 1406 καί 122 καί Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας Ὁλλανδίας 1449, 1349, 1350 καί 1540).

Περιγραφή τῆς θαλασσίας όδοῦ μεγάλου βάθους.

Θαλασσία όδός μεγάλου βάθους όρίζεται υπό εὐθειῶν γραμμῶν ένουσῶν τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 52° 00', 0B — 3° 27', 9A
- (2) 52° 02', 1B — 3° 53', 6A
- (3) 52° 01', 3B — 3° 56', 4A
- (4) 52° 01', 1B — 3° 55', 3A
- (5) 52° 01', 3B — 3° 51', 8A
- (6) 51° 59', 4B — 3° 28', 0A

Αί κατευθύνσεις τῆς όδοῦ βαίνουν πρὸς 082 ½ - 262 ½ καί 112' - 292°

Σημειώσεις :

(ι) Ἐλάχιστο βάθισμα θαλάσσης

(1) Είς τὰς πρὸς δυσμὰς προσεγγίσεις τῆς θαλασσίας όδοῦ μεγάλου βάθους καθιερώνεται ελάχιστο βάθος θαλάσσης 23,5 μέτρων εις τήν μέσην L.L.W.S.

(2) Μεταξύ τῶν μηκῶν 3°, 27', 9Α καὶ 3° 44', 9Α τὰ ἐλάχιστα βάθη θαλάσσης εἰς τὴν θαλασσίαν ὁδὸν μεγάλου βάθους εἶναι τὰ ἀκόλουθα :

(α) 23,5 μέτρα εἰς τὴν μέσην LLWS, εἰς τὸ μέσον τῆς θαλασσίας ζώνης εὗρους 600 μέτρων ἢ ὅποια ὀρίζεται, ἀπὸ τὸν ἄξονα τῆς θαλασσίας ὁδοῦ.

(β) 22,5 μέτρα εἰς τὴν μέσην LLSW εἰς τὰς δύο περιφερειακὰς ζώνας 300 μέτρων εὗρους μετὰ τὰς ὁποίας συνορεύει ἡ μεσαία ζώνη τῆς θαλασσίας ὁδοῦ ἀπὸ κάθε πλευρᾶ.

(3) Μεταξύ τῶν μηκῶν 3° 44', 9Α καὶ 3° 53', 6Α τὰ ἐλάχιστα βάθη θαλάσσης εἰς τὴν θαλασσίαν ὁδὸν μεγάλου βάθους εἶναι τὰ ἀκόλουθα :

(α) 23,00 μέτρα εἰς τὴν μέση LLWS εἰς τὸ μέσον τῆς ζώνης τῶν 600 μέτρων εὗρους ἢ ὅποια ὀρίζεται ἀπὸ τὸν ἄξονα τῆς θαλασσίας ὁδοῦ.

(β) 22,5 μέτρα εἰς τὴν μέση LLWS εἰς τὰς δύο περιφερειακὰς ζώνας 300 μέτρων εὗρους μετὰ τὰς ὁποίας συνορεύει ἡ ζώνη τῆς θαλασσίας ὁδοῦ ἐξ ἑκατέρωθεν τῶν πλευρῶν.

(4) Ἀνατολικά τοῦ μήκους 3° 53', 6Α τὸ ἐλάχιστον βάθος θαλάσσης εἰς τὴν θαλασσίαν ὁδὸν μεγάλου βάθους εἶναι 22,5 μέτρα εἰς LLSW.

(5) Τὰ ἀνωτέρω βάθη ἐλέγχονται καὶ ἐπιθεωροῦνται μετὰ συνεχεῖς ἐλέγχους καὶ ἐκβαθύνσεις.

(u) Ἡλεκτρονικὰ βοηθήματα ναυσιπλοίας.

(1) Τὸ DECA NAVIGATOR CHAIN (Τμημα Ὀλλανδίας) καθιστᾷ ἱκανοὺς τοὺς πλοιάρχους πλοίων μετὰ μεγάλο βύθισμα καὶ ἐφοδιασμένων μετὰ δέκτη DECCA νὰ πληροφοροῦνται συνεχῶς καὶ μετὰ μεγάλη ἀκρίβεια διὰ τὴν παρεκτροπὴ τοῦ πλοίου καὶ τὴν πορεία κατὰ μήκος τῶν ἄξων τῆς θαλασσίας ὁδοῦ. Διὰ τὴν ἀρίστην χρησιμοποίησιν αὐτοῦ τοῦ βοηθήματος εἰς τὸ μέσον τῆς θαλασσίας ζώνης καὶ εἰς τὴν ἀνατολικὴν πλευρὰ τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους, φέρεται ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ πλοηγοῦ, μιὰ εἰδικὴ συσκευὴ (ἐνδείκτης).

(2) Εἰδικῶς γιὰ τὰ πλοῖα μεγάλου βυθίσματος τὰ ὁποῖα, ἐξ αἰτίας τοῦ βυθίσματός των, περιορίζονται εἰς τὸ μέσον τῆς θαλασσίας ὁδοῦ, παρέχεται ἡ συμβουλὴ, νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν ἀνωτέρω συσκευασίαν.

4. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΑΠΟΤΕΛΟΥΣΑ ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣ ΒΟΡΕΙΟ - ΑΝΑΤΟΛΑΣ ΛΩΡΙΔΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΟΥ ΣΤΕΝΟΥ ΤΟΥ DOVER ΚΑΙ ΤΩΝ ΓΕΙΤΝΙΑΖΟΝΤΩΝ ΥΔΑΤΩΝ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1406 καὶ 1895).

Περιγραφή τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους.

Ἡ θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ἀποτελοῦσα μέρος τῆς πρὸς Βόρειο - ἀνατολὰς λωρίδος κυκλοφορίας, μετὰ τοῦ Βορειοδυτικοῦ ἄκρου τοῦ SANDETTIE BANK καὶ τῆς γραμμῆς / ζώνης διαχωρισμοῦ ἢ ὅποια περιγράφεται εἰς τὰς παραγράφους (α) καὶ (β) τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας τοῦ στενοῦ τοῦ DOVER καὶ τῶν γειτνιαζόντων ὑδάτων ἔχει ἐγκατασταθεῖ μετὰ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 51° 23', 4B — 2° 02', 2A
- (2) 51° 22', 3B — 2° 05', 8A
- (3) 51° 18', 4B — 2° 04', 8A

Σημειώσεις :

1. Παρατηρήσατε, σημείωση ἢ ὅποια ἀφορᾷ τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας εἰς τὸ στενὸ τοῦ DOVER καὶ παραπλησίον ὑδάτων.

2. Περιορισμένα βάθη εἰς τὴν θαλασσίαν ὁδὸν, θὰ πρέπει, νὰ ἐξακριβώνονται ἀπὸ τοὺς προσφάτου ἐκδόσεως ναυτιλιακοὺς χάρτες τῆς περιοχῆς μεγάλης κλίμακος, ὅπου τὸ ἐπίπεδο τοῦ βυθοῦ τῆς θαλάσσης παρουσιάζεται ἀσταθές.

5. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΠΡΟΣ ΤΟ PORT OF ANTIFER

(Ἀναφορὰ στοὺς χάρτες 6614 - T, 6614 - D τῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας τῆς Γαλλίας).

Περιγραφή τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους.

Ἡ θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ὀρίζεται ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

- (1) 49° 55', 3B — 00° 40', 7Δ
- (2) 49° 44', 8B — 00° 10', 8Δ
- (3) 49° 44', 7B — 00° 06', 8Δ
- (4) 49° 45', 1B — 00° 06', 5Δ
- (5) 49° 47', 4B — 00° 08', 5A
- (6) 49° 58', 2B — 00° 39', 2A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς : 118° 5 — 298° 5

Σημειώσεις :

Ἡ ἀνωτέρω θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους εἶναι ἡ συνέχεια τοῦ ἀπὸ τὸν λιμένα τοῦ ANTIFER ἐκκινουμένου διαύλου.

Γ. ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ

1. ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΟΔΟΙ ΜΕΓΑΛΩΝ ΒΑΘΩΝ, ΣΧΗΜΑΤΙΖΟΥΣΑΙ ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣ ΑΝΑΤΟΛΑΣ ΛΩΡΙΔΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΣΤΕΝΟ ΤΗΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Ἰαπωνίας 622A, 750A καὶ 750B)
Περιγραφή τῶν θαλασσίων ὁδῶν μεγάλου βάθους.

(α) Θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ἐγκαθίσταται ἐντὸς τῆς πρὸς Α λωρίδος περιγραφομένη στὴν παράγραφο (ε) τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας (Εἰς τὸ ΣΤΕΝΟ ΤΗΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ). Ἡ θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ὀρίζεται ὑπὸ γραμμῆς ἢ ὅποια συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

- (1) 01° 03', 36''B — 103° 38', 57''A
- (2) 01° 05', 54''B — 103° 43', 23''A
- (3) 01° 08', 36''B — 103° 45', 26''A
- (4) 01° 10', 17''B — 103° 48', 06''A
- (5) 01° 08', 57''B — 103° 46', 49''A
- (6) 01° 04', 57''B — 103° 42', 52''A
- (7) 01° 02', 58''B — 103° 39', 06''A

Σημειώσεις :

(Ἀναφορὰ ποιεῖται εἰς τὸν Κανόνα 1 τῶν εἰδικῶν κανόνων διὰ πλοῖα ναυσιπλοοῦντα μέσω τῶν Στενῶν τοῦ Μαλάκκα καὶ τῆς Σιγκαπούρης).

(β) Θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ἐγκαθίσταται ἐντὸς τῆς πρὸς Α λωρίδος, περιγραφομένη στὴν παράγραφο (ε) τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας «Εἰς τὸ ΣΤΕΝΟ ΤΗΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ».

Ἡ θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ὀρίζεται ἀπὸ γραμμὴν συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

- (ιχ) 01° 10' 17''B — 103° 48' 06''A
- (χ) 01° 11' 42''B — 103° 51' 31''A
- (χι) 01° 12' 04''B — 103° 52' 15''A
- (χιι) 01° 11' 48''B — 103° 52' 38''A
- (χιιι) 01° 09' 57''B — 103° 48' 17''A

Σημειώσεις :

Ἐφιστᾶται ἡ προσοχὴ εἰς τοὺς κανόνας διὰ πλοῖα ναυσιπλοοῦντα μέσω τῶν στενῶν τοῦ Μαλάκκα καὶ Σιγκαπούρης.

ΜΕΡΟΣ Γ'

ΠΕΡΙΟΧΑΙ ΑΙΤΙΝΕΣ ΔΕΟΝ ΝΑ ΑΠΟΦΕΥΓΟΝΤΑΙ

1. Περιοχὴ παρὰ τὸ σημεῖον ROCHEBONNE τῆς Δ. Γαλλίας.

(Αναφορά εις ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2648)
Περιγραφή τῆς περιοχῆς ἡ ὁποία πρέπει νὰ ἀποφεύγεται.

Πρὸς τὸν σκοπὸν ἀποφυγῆς τοῦ κινδύνου ρυπάνσεως τῆς περιοχῆς συνεπεία ἀτυχήματος τινός, ὅλα τὰ δεξαμενόπλοια τὰ μεταφέροντα πετρέλαιον, θ' ἀποφεύγουν τὴν περιοχὴν τὴν περικλειομένην ἐντὸς κύκλου ἀκτίνος ἑπτὰ μιλίων ἔχοντος ὡς κέντρον τὸ γεωγραφικὸν σημεῖον $\phi = 46^{\circ} 10' 0''$, $\lambda = 2^{\circ} 26' 0''$. Ὁ δὲ τῆς περιοχῆς πλοῦς θεωρεῖται ἐπικίνδυνος ἄνευ τῆς βοήθειας τοπικῶν ναυτιλιακῶν ἐμπειρογνομόνων.

2. Περιοχὴ παρὰ τὴν ὕφαλον ALFARD τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς.

(Αναφορά εις ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2083)

Περιγραφή τῆς περιοχῆς ἡ ὁποία πρέπει ν' ἀποφεύγεται.

Ὅλα τὰ πλοῖα δέον νὰ ἀποφεύγουν τὴν περιοχὴν τὴν περικλειομένην ἐντὸς κύκλου ἀκτίνος ἑξ μιλίων, ἔχοντες ὡς κέντρον τὸ γεωγραφικὸν σημεῖον $\phi = 35^{\circ} 01' 7''$, $\lambda = 20^{\circ} 51' 2''$. Δικαιολογητικὸς λόγος τῆς τοιαύτης συστάσεως εἶναι ἕνεκα τῆς ἀνεπαρκείας τῶν εἰς τὴν περιοχὴν ναυτιλιακῶν βοηθημάτων καὶ τὸ γεγονὸς ὅτι πλησίον τῶν ALRHARD BANKS διέρχονται αἱ πορεῖαι πολλῶν πλοίων.

3. Περιοχὴ τῆς παρὰ τὴν ἄκραν TERPENTYA νήσου Σαχαλίνης.

(Αναφορά εις ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2405)

Περιγραφή τῆς περιοχῆς ἡ ὁποία πρέπει ν' ἀποφεύγεται.

Περιοχὴ, ἐκτεινομένη μέχρι βάθους 45 μερίπου μιλίων νοτιοανατολικῶς τῆς ὥς ἄνω Ἀκρας, συνιστᾶται ν' ἀποφεύγεται ὑπὸ μεγαλυτέρων τῶν 1000 κ.ο.χ. πλοίων μεταφέροντων πετρελαιοειδῆ ἢ ἐπικίνδυνα φορτία, διὰ λόγους προστασίας ἐνδημουσῶν εἰς τὴν περιοχὴν μοναδικῶν ὑπάρξεων τοῦ ζωικοῦ βασιλείου, ὡς καὶ τοιοῦτου ἀνεπαρκῶν ὑδρογραφικῶν ἐργασιῶν.

Ἡ περιοχὴ ὁρίζεται ὑπὸ εὐθείας διερχομένης διὰ τῆς Ἀκρας DAVYDOV καὶ τῶν κατωτέρω ὁριζομένων σημείων :

- (1) 21.8. μίλια εἰς 100° ἀπὸ TERRENIYA L.H.
 - (2) 40.5 μίλια εἰς 126° ἀπὸ TERRENIYA L.H.
 - (3) 41.6 μίλια εἰς $146^{\circ} 7'$ ἀπὸ TERRENIYA L.H.
 - (4) 20.2 μίλια εἰς $208^{\circ} 5'$ ἀπὸ TERRENIYA L.H.
 - (5) 12.2. μίλια εἰς $307^{\circ} 5'$ ἀπὸ TERRENIYA L.H.
- καὶ ἀπὸ ἐκεῖ ἀνατολικῶς πρὸς τὴν ἀκτὴν.

4. Εἰς τὴν ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΞΟΡΥΞΕΩΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΤΗΣ LOUISIANA (LOOP) Εἰς τὸν ΚΟΛΠΟΝ ΤΟΥ ΜΕΞΙΚΟΥ.

(Αναφορά εις ν. χάρτας ΗΠΑ : 11340 37ης Ἐκδόσεως 10.6.78 καὶ 11348 26ης Ἐκδόσεως 13.5.78).

Περιγραφή τῶν μέτρων πορειογραφήσεως.

(α) Περιοχὴ προφυλάξεως

Ἡ περιοχὴ προφυλάξεως ὁρίζεται ὡς κατωτέρω :

Ἀρχεται ἀπὸ :

- (1) $28^{\circ} 55' 22''$ B — $90^{\circ} 00' 37''$ Δ
μία λοξοδρομικὴ γραμμὴ εἰς
- (2) $28^{\circ} 53' 50''$ B — $90^{\circ} 04' 07''$ Δ
μετὰ ἓνα τόξο ἀκτίνος 4, 465 μέτρου μὲ κέντρο τὸ
- (3) $28^{\circ} 53' 06''$ B — $89^{\circ} 01' 30''$ Δ
στὸ σημεῖο
- (4) $28^{\circ} 51' 08''$ B — $89^{\circ} 59' 55''$ Δ
μετὰ μία λοξοδρομικὴ γραμμὴ εἰς τὸ
- (5) $28^{\circ} 48' 36''$ B — $89^{\circ} 55' 00''$ Δ
μετὰ μιὰ λοξοδρομικὴ γραμμὴ εἰς τὸ
- (6) $28^{\circ} 52' 04''$ B — $89^{\circ} 52' 42''$ Δ
- (7) $28^{\circ} 54' 05''$ B — $89^{\circ} 56' 38''$ Δ
μετὰ μία λοξοδρομικὴ γραμμὴ εἰς τὸ
- (8) $28^{\circ} 52' 21''$ B — $89^{\circ} 57' 47''$ Δ
μετὰ μία λοξοδρομικὴ γραμμὴ εἰς τὸ

(9) $28^{\circ} 52' 21''$ B — $89^{\circ} 58' 46''$ Δ

μετὰ ἓνα τόξο ἀκτίνος 4, 465 μέτρ. μὲ κέντρον τὸ

(10) $28^{\circ} 53' 06''$ B — $90^{\circ} 01' 30''$ Δ

(β) Περιοχαὶ αἱ ὁποῖαι πρέπει νὰ ἀποφεύγωνται.

Αἱ ἀκόλουθοι περιοχαὶ δέον νὰ ἀποφεύγωνται ὑφ' ὅλων τῶν πλοίων τὰ ὁποῖα νὰ μὴν προσεγγίσουν σὲ λιμένας μεγάλων βαθῶν, ὅρου εὐρίσκονται ἐντὸς τῆς περιοχῆς προφυλάξεως.

Περιοχὴ ποὺ πρέπει ν' ἀποφεύγεται περιγράφεται εἰς κύκλον ἀκτίνος 600 μέτρων μὲ κέντρο τὸ σημεῖον :

(3) $28^{\circ} 53' 06''$ B — $90^{\circ} 01' 30''$ Δ

Ἐξ περιοχαὶ ποὺ πρέπει ν' ἀποφεύγωνται, ἐκάστη περιγραφομένη ὡς κύκλος ἀκτίνος 500 μέτρων μὲ κέντρο τ' ἀκόλουθα σημεία :

(10) $28^{\circ} 54' 12''$ B — $90^{\circ} 00' 37''$ Δ

(11) $28^{\circ} 53' 16''$ B — $89^{\circ} 59' 59''$ Δ

(12) $28^{\circ} 52' 15''$ B — $90^{\circ} 00' 19''$ Δ

(13) $28^{\circ} 51' 45''$ B — $90^{\circ} 01' 25''$ Δ

(14) $28^{\circ} 52' 08''$ B — $90^{\circ} 02' 33''$ Δ

(15) $28^{\circ} 53' 07''$ B — $90^{\circ} 03' 02''$ Δ

Σημειώσεις :

Ἡ κίνησις τῶν πλοίων εἰς τὴν περιγρῶν λιμένος καθοδηγεῖται καὶ ἐπιβλέπεται ἀπὸ τὸν Ἐπόπτη Διευθύνοντα τὴν κίνησιν τῶν πλοίων ἐντὸς Λιμένος ἐπὶ 24ώρου βάσεως. Ἐκαστον πλοῖον ποὺ προτίθεται νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν περιοχὴν προφυλάξεως παρακαλεῖται νὰ ἐπικοινωνήσῃ μέσω τοῦ διαύλου 10 VHF - FM μὲ τὸν Διευθύνοντα τὴν κίνησιν τῶν πλοίων ἐντὸς τοῦ LOOP DEEPWATER PORT καὶ νὰ συμμορφῶται μὲ τὰς ὁδηγίας του, καθ' ὅσον θὰ διέρχεται τὴν περιοχὴν.

ΜΕΡΟΣ Δ'

ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΟΔΟΙ ΔΙΠΛΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΣ

1. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΔΙΠΛΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΣ ΔΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΑΠΟ ΤΟ NORTH HINDER ΕΩΣ ΤΟ GERMAN BIGHT.

(Αναφορά εις ν. χάρτας : Γερμανικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 50D 53D ἐκδόσεων 1978/3 καὶ Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 1035 καὶ 1037 ἐκδόσεως Μαρτίου 1978).

Περιγραφή τῆς θαλασσίας ὁδοῦ διπλῆς κατευθύνσεως.

Ἡ θαλασσία ὁδὸς διπλῆς κατευθύνσεως ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(1) $54^{\circ} 10' 54''$ B — $6^{\circ} 00' 12''$ A

(2) $54^{\circ} 04' 47''$ B — $4^{\circ} 42' 40''$ A

(3) $53^{\circ} 35' 31''$ B — $3^{\circ} 36' 30''$ A

(4) $52^{\circ} 55' 45''$ B — $3^{\circ} 14' 15''$ A

(5) $52^{\circ} 09' 55''$ B — $2^{\circ} 35' 00''$ A

(6) $51^{\circ} 51' 56''$ B — $2^{\circ} 33' 20''$ A

(7) $51^{\circ} 53' 16''$ B — $2^{\circ} 41' 38''$ A

(8) $52^{\circ} 09' 35''$ B — $2^{\circ} 43' 20''$ A

(9) $52^{\circ} 54' 10''$ B — $3^{\circ} 22' 00''$ A

(10) $53^{\circ} 32' 24''$ B — $3^{\circ} 43' 29''$ A

(11) $54^{\circ} 00' 00''$ B — $4^{\circ} 46' 00''$ A

(12) $54^{\circ} 06' 06''$ B — $6^{\circ} 03' 00''$ A

Ἡ ἀνωτέρω ὁδὸς συμπίπτει μὲ τὴν ὁδὸν μεγάλων βαθῶν ἀπὸ τὸ NORTH HINDER ἕως τοὺς φωτοσημαντήρας TW/1 καὶ TW/2 μέσω τοῦ φωτοσημαντήρος S2.

Ἐφαρμογὴ :

Ἡ θαλασσία ὁδὸς διπλῆς κατευθύνσεως συνιστᾶται διὰ χρῆσιν ἀπὸ τὰ ἀκόλουθα πλοῖα 10.000 κοχ καὶ ἄνω.

(α) Δεξαμενόπλοια μεταφέροντα πετρελαιοειδῆ, ἀναφερόμενα εἰς τὸ Προσάρτημα I, Παράρτημα I, τῆς Διεθνούς Συμβάσεως διὰ τὴν Ἀποφυγὴν τῆς Ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ὑπὸ τῶν πλοίων (MARPOL) 1973 καὶ

(β) Πλοία μεταφέροντα χύδην υγρά φορτία, ταξινομημένα εις τὰς κατηγορίας Α και Β που αναφέρονται εις τὰ Προσαρτήματα Ι και ΙΙ, Παράρτημα ΙΙ, τῆς Διεθνούς Συμβάσεως διὰ τὴν Ἀποφυγὴν τῆς Ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ὑπὸ τῶν πλοίων (MARPOL) 1973.

Χρῆσις τῆς θαλασσίας ὁδοῦ διπλῆς κατευθύνσεως.

(α) Τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα πλοία συνιστᾶται ὅπως μὴ χρησιμοποιοῦν τὴν ὁδὸ διπλῆς κατευθύνσεως ἢ μέρος αὐτῆς.

(ι) Ὅταν πλέουν ἀπὸ τὸ NORTH HINDER πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Δυτικῆς Γερμανίας καὶ τῆς Ὀλλανδίας βορείως τοῦ γεωγραφικοῦ πλάτους 53°Β καὶ τανάπαλιν.

(ιι) Ὅταν πλέουν μεταξὺ τῶν λιμένων τῆς βορείου θαλάσσης τῆς Ὀλλανδίας καὶ / ἢ τῆς Δυτικῆς Γερμανίας ἐκτὸς τῆς περιπτώσεως τῶν περιοχῶν παρακειμένου λιμένος.

(β) Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας «DEUTSCHE BUCHT LIGHTVESSEL WESTERN APPROACH» πρέπει νὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς τὴν συνέχεια τῆς θαλασσίας ὁδοῦ διπλῆς κατευθύνσεως.

(γ) Τὰ πλοία ὀφείλουν νὰ τηροῦνται εἰς τὴν δεξιὰν πλευρὰν τῆς θαλασσίας ὁδοῦ διπλῆς κατευθύνσεως, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν.

Εἴσοδος καὶ ἀποχώρησις ἀπὸ τὴν ὁδὸ διπλῆς κατευθύνσεως.

Τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα πλοία θὰ πρέπει νὰ εἰσέρχωνται ἢ ἐξέρχωνται ἀπὸ τὴν ὁδὸ διπλῆς κατευθύνσεως, εἰς τὸ πλησιέστερον σημεῖον τῆς ὁδοῦ πρὸς τὸν λιμένα ποορισμοῦ ἢ ἀναχωρήσεως, ὁ ὁποῖος ἐπιτρέπει ἀσφαλῆ διάβασιν πρὸς ἢ ἀπὸ αὐτὸν τὸν λιμένα.

Σημειώσεις :

Συνιστᾶται ὅπως ἐπὶ τῶν πλοίων μία ἀποτελεσματικὴ ἠλεκτρονικὴ συσκευὴ καθορισμοῦ στίγματος, κατάλληλον διὰ τὴν περιοχὴν.

Ἀκροτελεύτιαι διατάξεις :

1. Ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος ἀρχεταὶ ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς του διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

2. Ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως ἰσχύος τοῦ παρόντος Π. Διατάγματος καταργεῖται τὸ Π.Δ. 794/75. «Περὶ ἀποδοχῆς Συστημάτων Διαχωρισμοῦ τῆς Θαλασσίας Κυκλοφορίας καὶ ἢ ὑπ' ἀριθ. 60294/75 (ΦΕΚ 724 Β'/1974) ΑΠΟΦΑΣΗ ΥΠΕΝ.

Εἰς τὸν ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Υπουργόν, ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος.

Ἐν Ἀθῆναις τῇ 13 Αὐγούστου 1982

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

Η ετήσια συνδρομή της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, ή τιμή των φύλλων της που πωλούνται τμηματικά και τα τέλη δημοσιεύσεων στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίσθηκαν από 1 Ιανουαρίου 1981 ως ακολούθως:

Α'. ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

1. Για το Τεύχος Α'	Δραχ.	1.500
2. » » » Β'	»	3.000
3. » » » ΤΑΠΣ	»	2.000
4. » » » Γ'	»	1.000
5. » » » Δ'	»	2.500
6. » » » Νομικών Προσώπων Δ.Δ. κλπ. »	»	1.000
7. » » » 'Αν. Ειδ. Δικαστηρίου	»	200
8. » » » Παράρτημα	»	600
9. » » » 'Ανωνύμων 'Εταιρειών κλπ. »	»	7.000
10. » » Δελτίο 'Εμπορικής και Βιομηχανικής 'Ιδιοκτησίας	»	600
11. Για όλα τα τεύχη και το Δ.Ε.Β.Ι.	»	17.000

Οι Δήμοι και οι Κοινότητες του Κράτους καταβάλλουν το 1/2 των ανωτέρω συνδρομών.

Υπέρ του Ταμείου Αλληλοβοήθειας Προσωπικού του Εθνικού Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) αναλογούν τα εξής ποσά:

1. Για το Τεύχος Α'	Δραχ.	75
2. » » » Β'	»	150
3. » » » ΤΑΠΣ	»	100
4. » » » Γ'	»	50
5. » » » Δ'	»	125
6. » » » Νομικών Προσώπων Δ.Δ. κλπ. »	»	50
7. » » » 'Αν. Ειδ. Δικαστηρίου	»	10
8. » » » Παράρτημα	»	30
9. » » » 'Ανωνύμων 'Εταιρειών κλπ. »	»	950
10. » » Δελτίο 'Εμπ. και Βιομ. 'Ιδιοκτησίας.....	»	30
11. Για όλα τα τεύχη	»	850

Β'. ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ

Η τιμή πωλήσεως κάθε φύλλου, μέχρις 8 σελ., είναι 7 δρχ., από 9 ως 24 σελ. 14 δρχ., από 25 ως 48 σελ. 20 δρχ., από 49 ως 80 σελ. 40 δρχ., από 81 σελ. και άνω ή τιμή πωλήσεως κάθε φύλλου προσαυξάνεται κατά 40 δρχ. ανά 80 σελίδες.

Γ'. ΤΙΜΗ ΦΩΤΟΑΝΤΙΓΡΑΦΩΝ

Η τιμή διατίθεσης στο κοινό των εκδιδόμενων από το Εθνικό Τυπογραφείο φωτοαντιγράφων των διαφόρων φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως καθορίζεται σε τρεις (3) δραχμές κατά σελίδα.

Δ'. ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ

I. Στο τεύχος 'Ανωνύμων 'Εταιρειών και 'Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης:

Α'. 'Ανωνύμων 'Εταιρειών:

1. Τών καταστατικών	Δραχ.	18.000
2. Τών αποφάσεων «περί συγχωρευσεως ανωνύμων εταιρειών»	»	18.000
3. Τών κωδικοποιήσεων των καταστατικών (ΦΕΚ 309/67, τ. Β')	»	9.000
4. Τών τροποποιήσεων των καταστατικών	»	5.000
5. Τών ισολογισμών κάθε χρήσεως	»	8.000
6. Τών υπουργικών αποφάσεων «περί παροχής άδειας επέκτασης των εργασιών Ασφαλιστικών 'Εταιρειών», τών εκθέσεων έκτιμησης περιουσιακών στοιχείων και τών αποφάσεων του Δ.Σ. του ΕΛΤΑ, με τίς όποιες εγκρίνονται και δημοσιεύονται οι κανονισμοί αὐτοῦ	»	7.000
7. Τών αποφάσεων «περί εγκαταστάσεως υποκαταστήματος, διορισμοῦ γενικοῦ πράκτορος και παροχής πληρεξουσιότητας πρὸς ἀντιπροσώπευσιν ἐν Ἑλλάδι ἄλλοδαπῶν 'Εταιρειών» και τών αποφάσεων «περί μεταβιβάσεως τοῦ χαρτοφυλακίου Ασφαλιστικῶν 'Εταιρειῶν κατὰ τὸ ἀρθρο 59 παρ. 1 τοῦ Ν.Δ. 400/70»	»	4.000
8. Τών ἀνακοινώσεων γιὰ κάθε μεταβολή που γίνεται με ἀπόφαση Γ.Σ. ή Δ.Σ., τών προσκλήσεων σὲ γενικὲς συνέλευσεις, τών κατὰ τὸ ἀρθρο 32 τοῦ Ν. 3221/24 γνωστοποιήσεων, τών ἀνακοινώσεων, που προβλέπονται ἀπὸ τὸ ἀρθρο 59 παρ. 3 τοῦ Ν.Δ. 400/1970 «περί Ἀλλοδαπῶν Ασφαλιστικῶν 'Εταιρειῶν», τών ἀπαφάσεων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ ΕΛΤΑ, που ἀναφέρονται σὲ προσωρινὲς διατάξεις και τών ἀποφάσεων τοῦ Ὑπ. Συγκοινωνιῶν διὰ τοὺς ΗΑΠΑΠ - ΗΣΑΠ - ΟΣΕ	»	2.000
9. Τών συνοπτικῶν μηνιαίων καταστάσεων τῶν Τραπεζικῶν 'Εταιρειῶν	»	2.000

10. Τών ἀποφάσεων τῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Χρηματιστηρίου «περί εἰσαγωγῆς χρεωγράφων εἰς τὸ χρηματιστήριο πρὸς διαπραγματεύσιν, συμφώνως πρὸς τὰ διατάξεις τοῦ ἀρθρο 2 παρ. 3 Α.Ν. 148/1967» Δραχ. 2.000

11. Τών ἀποφάσεων τῆς ἐπιτροπῆς κεφαλαιαγορῆς «περί διαγραφῆς χρεωγράφων ἐκ τοῦ χρηματιστηρίου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρο 2 παρ. 4 Α.Ν. 148/67» » | 2.000 |

12. Τών ἀποφάσεων «περί ἐγκρίσεως τιμολογίων τῶν Ασφαλιστικῶν 'Εταιρειῶν» » | 2.000 |

Β'. 'Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης:

1. Τών καταστατικών	Δραχ.	2.000
2. Τών κωδικοποιήσεων τῶν καταστατικῶν ...	»	2.000
3. Τών ισολογισμῶν κάθε χρήσεως	»	2.500
4. Τών εκθέσεων έκτιμησης περιουσιακῶν στοιχείων	»	2.000
5. Τών τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν (γιὰ κάθε συμβολαιογραφικὴ πράξη)	»	800
6. Τών ἀνακοινώσεων με συμβολαιογραφικὴ πράξη	»	800
7. Τών ἀνακοινώσεων με ἀπόφαση τῆς Γ.Σ. ...	»	600
8. Τών προσκλήσεων σὲ γενικὲς συνέλευσεις	»	600

Γ'. Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν - Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων και Φιλανθρωπικῶν Σωματείων:

1. Τών υπουργικῶν ἀποφάσεων «περί χορηγήσεως άδειας λειτουργίας Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν - Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων»	Δραχ.	2.000
2. Τών ισολογισμῶν τῶν ἀνωτέρω Συνεταιρισμῶν, Ταμείων και Σωματείων	»	2.500

Δ'. Τῶν δικαστικῶν πράξεων:

Δραχ.	800
II. Στὸ Τέταρτο τεύχος :	
Τῶν δικαστικῶν πράξεων γιὰ παρακατάθεση ἀπο-	
ζημιώσεως	» 800

Ε'. ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ - ΤΕΛΩΝ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΩΝ Τ.Α.Π.Ε.Τ.

1. Οι συνδρομές του εσωτερικού και τα τέλη δημοσιεύσεων προκαταβάλλονται στα Δημόσια Ταμεία έναντι αποδεικτικού εισπράξεως, το οποίο φροντίζει ο ενδιαφερόμενος να το στείλει στο Εθνικό Τυπογραφείο.

2. Οι συνδρομές του εξωτερικού είναι δυνατό να στέλνονται και σε ανάλογο συνάλλαγμα με έπιταγή επί ονόματι του Διευθυντή Διαχειρίσεως του Εθνικού Τυπογραφείου.

3. Το ύψος του ΤΑΠΕΤ ποσοστό επί των ανωτέρω συνδρομών και τελών δημοσιεύσεων καταβάλλεται ως εξής:

- α) στην Αθήνα: στο Ταμείο του ΤΑΠΕΤ (Κατάστημα Εθνικού Τυπογραφείου),
- β) στις υπόλοιπες πόλεις του Κράτους: στα Δημόσια Ταμεία και αποδίδεται στο ΤΑΠΕΤ σύμφωνα με τις 192378/3639/1947 (ΡΟΝΕΟ 185) και 178048/5321/31.7.65 (ΡΟΝΕΟ 139) εγκύκλιες διαταγές του Γ.Λ.Κ.
- γ) στις περιπτώσεις συνδρομών εξωτερικού: όταν η αποστολή τους γίνεται με έπιταγές μαζί μ' αυτές στέλνεται και το ύψος του ΤΑΠΕΤ ποσοστού.