

ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ
ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1972

**(INTERNATIONAL REGULATION FOR
PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972)**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗΣ

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ
2. ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ
3. Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΔΚΑΣ
4. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ
5. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ
ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ 1 - 19 ΤΟΥ ΔΚΑΣ
6. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Ο πρώτος Κανονισμός προς Αποφυγή Συγκρούσεως εκπονήθηκε στην Αγγλία το 1840 και επικυρώθηκε από το κοινοβούλιο το 1846. Παρόμοιους κανόνες μετά από λίγα χρόνια θέσπισαν και άλλα κράτη.

Το 1897 τέθηκε σε ισχύ ο πρώτος Διεθνής Κανονισμός, ο οποίος επικυρώθηκε από τα κυριότερα Ναυτικά κράτη το 1910 σαν “Κανονισμοί του 1910”.

Οι κανονισμοί αυτοί αναθεωρήθηκαν κατά τις συνδιασκέψεις του Λονδίνου“ περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα”, τα έτη 1929-1948-1960 και 1972, οπότε και έλαβαν την επωνυμία “Διεθνής Κανονισμός προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν Θαλάσση, 1972”.

Από τότε έγιναν διάφορες τροποποιήσεις με τελευταία αυτή του 1993.

Οι νέοι κανονισμοί και οι τροποποιήσεις αυτών έχουν επικυρωθεί από το Ελληνικό κράτος με Προεδρικά Διατάγματα.

2. ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

**Ο Κανονισμός επιδιώκει αποφυγή όχι μόνο της σύγκρουσης,
αλλά και του κινδύνου συγκρούσεως.**

3. Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΔΚΑΣ

Ο ΔΚΑΣ αποτελείται από 38 κανόνες και 4 παραρτήματα, δομημένα όπως παρακάτω:

Α' ΜΕΡΟΣ : ΓΕΝΙΚΑ [1 - 3]

Β' ΜΕΡΟΣ : ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΗΔΑΛΙΟΥΧΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΛΕΥΣΗΣ [4 - 19]

ΤΜΗΜΑ Ι : ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΟΠΟΙΕΣΔΗΠΟΤΕ
ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑΣ [4 - 10]

ΤΜΗΜΑ ΙΙ : ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΣΚΑΦΩΝ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΣΕ
ΟΠΤΙΚΗ ΕΠΑΦΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥΣ [11 - 18]

ΤΜΗΜΑ ΙΙΙ : ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΣΚΑΦΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ
ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ [19]

Γ' ΜΕΡΟΣ : ΦΩΤΑ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΑ [20 - 31]

Δ' ΜΕΡΟΣ : ΗΧΗΤΙΚΑ ΚΑΙ ΦΩΤΕΙΝΑ ΣΗΜΑΤΑ [32 - 37]

Ε' ΜΕΡΟΣ : ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ [38]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι : ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΦΑΝΩΝ
ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ : ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΑ ΣΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΠΟΥ
ΑΛΙΕΥΟΥΝ ΣΕ ΜΙΚΡΕΣ ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ : ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ
ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΗΧΗΤΙΚΩΝ ΣΗΜΑΤΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV : ΣΗΜΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

4.ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ

Α' ΜΕΡΟΣ [1 - 3]

ΓΕΝΙΚΑ(GENERAL)

- ΚΑΝΟΝΑΣ 1 : ΕΦΑΡΜΟΓΗ (APPLICATION)
ΚΑΝΟΝΑΣ 2 : ΕΥΘΥΝΗ (RESPONSIBILITY)
ΚΑΝΟΝΑΣ 3 : ΟΡΙΣΜΟΙ (GENERAL DEFINITIONS)

Β' ΜΕΡΟΣ [4 - 19]

ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΗΔΑΛΙΟΥΧΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΛΕΥΣΗΣ (STEERING AND SAILING RULES)

ΤΜΗΜΑ Ι : ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΟΠΟΙΕΣΔΗΠΟΤΕ
ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑΣ [4 - 10]
(CONDUCT OF VESSELS IN ANY CONDITION
OF VISIBILITY)

- ΚΑΝΟΝΑΣ 4 : ΕΦΑΡΜΟΓΗ (APPLICATION)
ΚΑΝΟΝΑΣ 5 : ΟΡΑΤΗ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗ (LOOK-OUT)
ΚΑΝΟΝΑΣ 6 : ΑΣΦΑΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑ (SAFE SPEED)
ΚΑΝΟΝΑΣ 7 : ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΣ (RISK OF COLLISION)
ΚΑΝΟΝΑΣ 8 : ΧΕΙΡΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ
(ACTION TO AVOID COLLISION)
ΚΑΝΟΝΑΣ 9 : ΣΤΕΝΟΙ ΔΙΑΥΛΟΙ (NARROW CHANNELS)
ΚΑΝΟΝΑΣ 10 : ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
(TRAFFIC SEPARATION SCHEMES/VESSEL TRAFFIC
SERVICES)

ΤΜΗΜΑ ΙΙ : ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΣΚΑΦΩΝ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΣΕ
ΟΠΤΙΚΗ ΕΠΑΦΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥΣ [11 - 18]
(CONDUCT OF VESSELS IN SIGHT OF ONE ANOTHER)

- ΚΑΝΟΝΑΣ 11 : ΕΦΑΡΜΟΓΗ (APPLICATION)
ΚΑΝΟΝΑΣ 12 : ΣΚΑΦΗ ΠΟΥ ΙΣΤΙΟΠΛΟΥΝ (SAILING VESSELS)
ΚΑΝΟΝΑΣ 13 : ΣΚΑΦΟΣ ΠΟΥ ΚΑΤΑΦΘΑΝΕΙ(OVERTAKING)
ΚΑΝΟΝΑΣ 14 : ΑΝΤΙΠΡΩΡΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ (HEAD-ON SITUATION)
ΚΑΝΟΝΑΣ 15 : ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗΣ (CROSSING SITUATION)
ΚΑΝΟΝΑΣ 16 : ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ ΠΟΥ ΠΑΡΑΧΩΡΕΙ
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ (ACTION BY GIVE-WAY VESSEL)
ΚΑΝΟΝΑΣ 17 : ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ ΠΟΥ ΕΧΕΙ
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ (ACTION BY STAND-ON VESSEL)
ΚΑΝΟΝΑΣ 18 : ΕΥΘΥΝΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΣΚΑΦΩΝ
(RESPONSIBILITIES BETWEEN VESSELS)
(Με εξαίρεση τα σημεία που οι κανόνες 9,10 και 13
διαφορετικά απαιτούν)

ΤΜΗΜΑ ΙΙΙ : ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΣΚΑΦΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ
(19)

(CONDUCT OF VESSELS IN RESTRICTED VISIBILITY)

ΚΑΝΟΝΑΣ 19 : ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΣΚΑΦΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ

(CONDUCT OF VESSELS IN RESTRICTED VISIBILITY)

Γ' ΜΕΡΟΣ [20 - 31]

ΦΩΤΑ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΑ
(LIGHTS AND SHAPES)

ΚΑΝΟΝΑΣ 20 : ΕΦΑΡΜΟΓΗ (APPLICATION)

ΚΑΝΟΝΑΣ 21 : ΟΡΙΣΜΟΙ (DEFINITIONS)

ΚΑΝΟΝΑΣ 22 : ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ ΦΩΤΩΝ (VISIBILITY OF LIGHTS)

ΚΑΝΟΝΑΣ 23 : ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΣΚΑΦΗ ΠΟΥ ΠΛΕΟΥΝ
(POWER-DRIVEN VESSELS UNDERWAY)

ΚΑΝΟΝΑΣ 24 : ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗ ΚΑΙ ΩΘΗΣΗ
(TOWING AND PUSHING)

ΚΑΝΟΝΑΣ 25 : ΣΚΑΦΗ ΠΟΥ ΙΣΤΙΟΠΛΟΥΝ ΚΑΙ ΚΩΠΗΛΑΤΑ ΣΚΑΦΗ
(SAILING VESSELS UNDERWAY AND VESSELS UNDER OARS)

ΚΑΝΟΝΑΣ 26 : ΣΚΑΦΗ ΠΟΥ ΑΛΙΕΥΟΥΝ (FISHING VESSELS)

ΚΑΝΟΝΑΣ 27 : ΣΚΑΦΗ ΑΚΥΒΕΡΝΗΤΑ Ή (ΔΙΑΖ)
ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΧΕΙΡΙΣΜΩΝ
(VESSELS NOT UNDER COMMAND OR
RESTRICTED IN THEIR ABILITY TO MANEUVER)

ΚΑΝΟΝΑΣ 28 : ΣΚΑΦΗ ΠΟΥ ΕΜΠΟΔΙΖΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΒΥΘΙΣΜΑ ΤΟΥΣ
(VESSELS CONSTRAINED BY THEIR DRAFT)

ΚΑΝΟΝΑΣ 29 : ΣΚΑΦΗ ΠΛΟΗΓΩΝ (PILOT VESSELS)

ΚΑΝΟΝΑΣ 30 : ΣΚΑΦΗ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΗΜΕΝΑ ΚΑΙ ΣΚΑΦΗ
ΠΡΟΣΑΡΑΓΜΕΝΑ

(ANCHORED VESSELS AND VESSELS AGROUND)

ΚΑΝΟΝΑΣ 31 : ΥΔΡΟΠΛΑΝΑ (SEAPLANES)

Δ' ΜΕΡΟΣ [32 - 37]

ΗΧΗΤΙΚΑ ΚΑΙ ΦΩΤΕΙΝΑ ΣΗΜΑΤΑ
(SOUND AND LIGHT SIGNALS)

ΚΑΝΟΝΑΣ 32 : ΟΡΙΣΜΟΙ (DEFINITIONS)

ΚΑΝΟΝΑΣ 33 : ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΗΧΗΤΙΚΩΝ ΣΗΜΑΤΩΝ
(EQUIPMENT FOR SOUND SIGNALS)

ΚΑΝΟΝΑΣ 34 : ΣΗΜΑΤΑ ΧΕΙΡΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗΣ
(MANEUVERING AND WARNING SIGNALS)

ΚΑΝΟΝΑΣ 35 : ΗΧΗΤΙΚΑ ΣΗΜΑΤΑ ΣΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ
(SOUND SIGNALS IN RESTRICTED VISIBILITY)

ΚΑΝΟΝΑΣ 36 : ΣΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΟΧΗΣ

(SIGNALS TO ATTRACT ATTENTION)
ΚΑΝΟΝΑΣ 37 : ΣΗΜΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ (DISTRESS SIGNALS)

Ε' ΜΕΡΟΣ [38]

ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ (EXEMPTIONS)

ΚΑΝΟΝΑΣ 38 : ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ (EXEMPTIONS)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I : ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ
ΦΑΝΩΝ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΩΝ
(POSITIONING AND TECHNICAL DETAILS OF
LIGHTS AND SHAPES)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II : ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΑ ΣΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ
ΠΟΥ ΑΛΙΕΥΟΥΝ ΣΕ ΜΙΚΡΕΣ ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ
ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥΣ (ADDITIONAL SIGNALS FOR FISHING
VESSELS
FISHING IN CLOSE PROXIMITY)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III : ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ
ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΗΧΗΤΙΚΩΝ ΣΗΜΑΤΩΝ
(TECHNICAL DETAILS OF SOUND SIGNAL
APPLIANCES)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV : ΣΗΜΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ (DISTRESS SIGNALS)

5. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ 1 - 19 ΤΟΥ ΔΚΑΣ

Α' ΜΕΡΟΣ [1 - 3]

ΓΕΝΙΚΑ (GENERAL)

ΚΑΝΟΝΑΣ 1 : ΕΦΑΡΜΟΓΗ(APPLICATION)

1. Η εφαρμογή του ΔΚΑΣ είναι υποχρεωτική από όλα τα σκάφη στην ανοικτή θάλασσα και σε νερά που συνδέονται μ' αυτήν και είναι πλεύσιμα.
2. Δεν εμποδίζονται οι ειδικοί κανόνες που θεσπίζονται από αρμόδιες αρχές.
3. Δεν εμποδίζονται οι ειδικοί κανόνες του κράτους για επιπρόσθετα σήματα, φώτα κλπ πολεμικών πλοίων και αλιευτικών σκαφών που πλέουν σε ομάδες, αρκεί να μη θεωρηθούν από λάθος ως σήματα ή φώτα του κανονισμού.
4. Υιοθέτηση διαγραμμάτων διαχωρισμού κυκλοφορίας, δύναται να γίνει προς όφελος του κανονισμού.
5. Για σκάφη ειδικής κατασκευής ή σκοπού η ενδιαφερόμενη Κυβέρνηση εφαρμόζει αυτά που βρίσκονται όσο το δυνατόν περισσότερο σύμφωνα με το ΔΚΑΣ.

Σημείωση:

Τα πολεμικά πλοία τα οποία δεν πληρούν στα χαρακτηριστικά τους τους κανόνες του ΔΚΑΣ π.χ. στην διάταξη των φανών τους, οφείλουν να διαθέτουν ειδικό έγγραφο απαλλαγής απο τον ΔΚΑΣ για την διαφοροποίηση αυτή.

ΚΑΝΟΝΑΣ 2 : ΕΥΘΥΝΗ(RESPONSIBILITY)

1. Τίποτα δεν απαλλάσσει τους υπεύθυνους για τη μη συμμόρφωση ή αμέλεια λήψης οποιουδήποτε προληπτικού μέτρου, που απαιτείται από την κοινή ναυτική πρακτική ή από τις ειδικές περιστάσεις κατά περίπτωση.
2. Άμεση προσοχή σε όλους τους κινδύνους της ναυσιπλοΐας και της σύγκρουσης, ακόμη και αν επιβάλλονται αποκλίσεις από τον κανονισμό για αποφυγή ενός άμεσου κινδύνου.

ΚΑΝΟΝΑΣ 3 : ΟΡΙΣΜΟΙ (GENERAL DEFINITIONS)

- α. ΣΚΑΦΟΣ
- β. ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟ ΣΚΑΦΟΣ
- γ. ΣΚΑΦΟΣ ΠΟΥ ΙΣΤΙΟΠΛΟΕΙ
- δ. ΣΚΑΦΟΣ ΠΟΥ ΑΛΙΕΥΕΙ (ΘΕΩΡΕΙΤΑΙ ΕΝΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΜΟΝΟ ΑΝ ΠΕΡΙΟΡΙΖΕΤΑΙ Η ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΧΕΙΡΙΣΜΩΝ ΤΟΥ)
- ε. ΥΔΡΟΠΛΑΝΟ

στ. ΣΚΑΦΟΣ ΑΚΥΒΕΡΝΗΤΟ (θεωρείται ένα σκάφος που λόγω μιας εξαιρετικής περίπτωσης δεν μπορεί να χειρίσει για να απομακρυνθεί από την πορεία ενός άλλου σκάφους).

ζ. ΣΚΑΦΟΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΧΕΙΡΙΣΜΩΝ (θεωρείται
ΤΟ

σκάφος που λόγω της φύσης της εργασίας που εκτελεί περιορίζεται στην ικανότητά του να χειρίσει και να απομακρυνθεί από την πορεία ενός άλλου σκάφους). Ειδικά αναφερόμαστε σε σκάφη που ασχολούνται με τις παρακάτω εργασίες και όχι μόνο:

(I) Πόντιση/Επισκευή/Περισυλλογήσημαντήρα/καλωδίου/αγωγού

(II) Εκβαθύνσεις/υδρογράφηση/υποβρύχιες εργασίες.

(III) Ανεφοδιασμό ή μεταφορά προσωπικού, εφοδίων ή φορτίου εν πλω.

(IV) Προσαπονηώσεις Α/Φ - Ε/Π.

(V) Επιχειρήσεις ναρκαλιείας - ναρκοθηρίας.

(VI) Επιχείρηση ρυμούλκησης που εμποδίζει το ρυμουλκό και το ρυμουλκούμενο να αποκλίνουν της πορείας τους.

η. ΣΚΑΦΟΣ ΠΕΡΙΟΡΙΖΟΜΕΝΟ ΑΠΟ ΤΟ ΒΥΘΙΣΜΑ ΤΟΥ

θ. ΠΛΕΕΙ (εννοούμε ότι δεν είναι αγκυροβολημένο - προσδεδεμένο στην ξηρά - προσαραγμένο).
Άρα, εν πλω θεωρείται και το πλοίο που είναι κρατημένο ή ακίνητο.

Ι. ΜΗΚΟΣ/ΠΛΑΤΟΣ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

ια. ΟΠΤΙΚΗ ΕΠΑΦΗ ΣΚΑΦΩΝ

ιβ. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ

ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΗΔΑΛΙΟΥΧΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΛΕΥΣΗΣ
(STEERING AND SAILING RULES)

ΤΜΗΜΑ Ι : ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΟΠΟΙΕΣΔΗΠΟΤΕ
ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑΣ [4 - 10]
(CONDUCT OF VESSELS IN ANY CONDITION OF VISIBILITY)

ΚΑΝΟΝΑΣ 4 : ΕΦΑΡΜΟΓΗ(APPLICATION)

Οι κανόνες του τμήματος αυτού εφαρμόζονται για οποιοσδήποτε συνθήκες ορατότητας.

ΚΑΝΟΝΑΣ 5 : ΟΡΑΤΗ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗ (LOOK-OUT)

Συνεχής διατήρηση οπτικής και ακουστικής επιτήρησης με όλα τα διαθέσιμα μέσα και σύμφωνα με τις επικρατούσες περιστάσεις και συνθήκες, ώστε να υπάρχει πάντοτε πλήρης εικόνα της κατάστασης και του κινδύνου μιας σύγκρουσης.

Επισήμανση:

Καλή φυλακή οπτήρα θεωρείται εκείνη η οποία εκτελείται από άτομο που είναι ικανό και έμπειρο στο να αντιληφθεί ήχους,φώτα ή άλλο εμπόδιο για την ασφαλή ναυσιπλοΐα. Ο οπτήρας πρέπει :

- (α) Να είναι εκπαιδευμένος
- (β) Να μην του έχουν ανατεθεί άλλα καθήκοντα
- (γ) Να τοποθετείται στην κατάλληλη θέση ώστε να βλέπει και ακούει όσο το δυνατόν καλύτερα
- (δ) Να έχει καλή επικοινωνία με τον Αξιωματικό Φυλακής Γεφύρας
- (ε) Να επαγρυπνεί

Κάθε πλοίο, το οποίο δεν μεριμνά για τη συνεχή εκτέλεση φυλακής οπτήρων θεωρείται ότι διαπράττει αμέλεια.

ΚΑΝΟΝΑΣ 6 : ΑΣΦΑΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑ (SAFE SPEED)

Οι παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπ' όψη για τον καθορισμό της ασφαλούς ταχύτητας είναι :

α. Από όλα τα σκάφη

- (I) Η κατάσταση ορατότητας.
- (II) Η πυκνότητα κυκλοφορίας ή συγκέντρωση σκαφών.
- (III) Η ικανότητα χειρισμών του σκάφους(απόσταση κράτησης - εκτέλεση στροφής).
- (IV) Η ύπαρξη τη νύχτα φώτων στον ορίζοντα από ξηρά ή διάχυση των φώτων του πλοίου.
- (V) Οι καιρικές συνθήκες-ρεύματα-ναυτιλιακοί κίνδυνοι.
- (VI) Το βύθισμα σε σχέση με το βάθος θαλάσσης.

β. Επιπλέον από σκάφη με RADAR σε λειτουργία "ON"

- (I) Τα χαρακτηριστικά του RADAR.
- (II) Οι περιορισμοί από την χρησιμοποιούμενη κλίμακα απόστασης.
- (III) Η επίδραση στο RADAR διαφόρων πηγών παρεμβολών (καιρός-θάλασσα κ.α.).
- (IV) Ο μη έγκαιρος εντοπισμός μικρών σκαφών & αντικειμένων
- (V) Τα εντοπισθέντα σκάφη στο RADAR και η κίνησή τους.
- (VI) Ο ακριβής προσδιορισμός της ορατότητας όταν το RDR χρησιμοποιείται για τον καθορισμό της απόστασης των σκαφών και αντικειμένων στην περιοχή.

Πόντοτε τήρηση ασφαλής ταχύτητας ώστε να μπορούμε να χειριστούμε κατάλληλα και αποτελεσματικά για να αποφύγουμε μια σύγκρουση και να σταματήσουμε στην απόσταση που απαιτείται ανάλογα με τις επικρατούσες περιστάσεις και συνθήκες.

Ειδικά σε συνθήκες περιορισμένης ορατότητας ασφαλής θεωρείται η ταχύτητα με την οποία το πλοίο όταν εκτελέσει ανάποδα ολοταχώς, θα ακινητήσει σε απόσταση ίση με το μισό της απόστασης ορατότητας στην περιοχή που πλέει.

Επισήμανση

Επιπλέον των παραπάνω περιπτώσεων η ταχύτητα πρέπει να ελαττώνεται στις ακόλουθες περιπτώσεις :

- (α) Όταν πλησιάζουμε σε μία καμπή και δεν άλλο πλοίο, το οποίο πλησιάζει από την αντίθετη διεύθυνση
- (β) Όταν διερχόμαστε κοντά σε άλλο πλοίο, το οποίο μας εμποδίζει να δούμε πίσω απ' αυτό
- (γ) Όταν δεν έχουμε κατανοήσει τα ηχητικά σήματα άλλου πλοίου
- (δ) Όταν έχουμε αμφιβολία για τις προθέσεις ή την πορεία άλλου πλοίου
- (ε) Όταν πλέουμε κοντά σε δεξαμενές και πλωτά συνεργεία
- (στ) Εντός των λιμένων για να μην προξενήσουμε ζημιές στα παραβεβλημένα ή αγκυροβολημένα πλοία
- (ζ) Για να εφαρμόσουμε τα όρια ταχύτητας που καθορίζονται από τον πιλότο για κάθε λιμένα ή δίαυλο

ΚΑΝΟΝΑΣ 7 : ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΣ(RISK OF COLLISION)

1. Επιβάλλεται η χρησιμοποίηση όλων των διατιθέμενων μέσων για διαπίστωση κινδύνου σύγκρουσης. Τα μέσα που χρησιμοποιούνται για την διαπίστωση κινδύνου είναι:

- α. Οι οπτικές διοπτεύσεις πυξίδας.
- β. Οι διοπτεύσεις RADAR
- γ. Η υποτύπωση με τη χρήση RADAR
- δ. Η επικοινωνία με VHF

Η χρήση VHF σκοπεύει στη διευκρίνιση κυρίως των προθέσεων του άλλου πλοίου. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να είμαστε 100% σίγουροι ότι το πλοίο που απάντησε στην κλήση μας είναι πράγματι αυτό που καλούμε και όχι κάποιο άλλο κοντά σε αυτό και ότι αυτός που καλέσαμε στη συνέχεια έχει κατανοήσει με τη σειρά του ποιό είναι το πλοίο που τον κάλεσε. Σε περίπτωση οποιασδήποτε αμφιβολίας, ο κίνδυνος θεωρείται ότι υπάρχει.

2. Αποτελεσματική χρήση του RADAR π.χ. κατάλληλη επιλογή κλίμακας, παλμού εκπομπής κ.λ.π. για έγκαιρη προειδοποίηση του κινδύνου σύγκρουσης. Αυτό απαιτεί άριστη γνώση των δυνατοτήτων και του χειρισμού του RADAR.

3. Δεν πρέπει να εξάγονται συμπεράσματα με ασαφή στοιχεία(ιδίως από RADAR)

4. Θεωρείται ότι υπάρχει κίνδυνος σύγκρουσης όταν:

α. Η αληθής διόπτευση του σκάφους που πλησιάζει δεν αλλάζει αισθητά.

β. Παρά την προφανή μεταβολή διοπτύσεως ενίοτε υπάρχει κίνδυνος (όταν πλησιάζουμε μεγάλα σκάφη /ρυμούλκια ή σκάφος σε μικρή απόσταση).

Επισήμανση

Εάν η πυξίδα μας δεν προσφέρεται για τη λήψη αληθών διοπτύσεων, πρέπει να λαμβάνονται σχετικές διοπτύσεις, λαμβάνοντας υπ'όψη τις αποκλίσεις του πλοίου εκατέρωθεν της πορείας του.

ΚΑΝΟΝΑΣ 8 : ΧΕΙΡΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ

(ACTION TO AVOID COLLISION)

1. Ο χειρισμός προς αποφυγή σύγκρουσης πρέπει να είναι όσο οι περιστάσεις το επιτρέπουν : εμφανής / έγκαιρος / προσεκτικός.
2. Τυχόν αλλαγές πορείας/ταχύτητας να είναι όσο οι περιστάσεις το επιτρέπουν αρκετά μεγάλες ώστε να γίνονται γρήγορα εμφανείς και αντιληπτές(Μικρές διαδοχικές αλλαγές πρέπει να αποφεύγονται).
2. Στην ανοικτή θάλασσα μόνη η αλλαγή πορείας μπορεί να είναι επαρκής,όταν όμως γίνει έγκαιρα και εμφανώς.
4. Οι χειρισμοί πρέπει να εκτελούνται έτσι ώστε η διέλευση των σκαφών να γίνεται σε ασφαλή απόσταση και μέχρι το άλλο σκάφος τελικά προσπεράσει και απομακρυνθεί.
5. Αν απαιτείται,για την αποφυγή σύγκρουσης ή για να υπάρξει ταχύτητα ή περισσότερος διαθέσιμος χρόνος για εκτίμηση της κατάστασης, το σκάφος πρέπει να κρατεί ή αναποδίζει.

ΚΑΝΟΝΑΣ 9 : ΣΤΕΝΟΙ ΔΙΑΥΛΟΙ (NARROW CHANNELS)

1. Σε στενούς διαύλους τηρούμαστε προς το εξωτερικό όριο της δεξιάς πλευράς τόσο όσο είναι ασφαλές και δυνατό.
2. Σκάφος < 20 μέτρων ή ιστιοπλοϊκό δεν θα εμποδίζει μεγαλύτερο που μπορεί να πλεύσει με ασφάλεια μόνο μέσα στο δίαυλο
3. Αλιευτικά που αλιεύουν δεν εμποδίζουν σκάφος που κινείται στο δίαυλο.
4. Δεν επιτρέπεται η διασταύρωση στενού διαύλου όταν εμποδίζεται άλλο σκάφος που μπορεί να ναυσιπλοεί με ασφάλεια μόνο μέσα στο δίαυλο (Χρήση ηχητικών σημάτων αν απαιτηθεί).
5. Προσπέρασμα στο δίαυλο εκτελείται με τις παρακάτω προϋποθέσεις:
 - i) Όταν το σκάφος που θα προσπερασθεί, μπορεί χειρίζοντας να το επιτρέψει. Το πλοίο που προσπερνά σφυρίζει τα προβλεπόμενα.
 - ii) Το πλοίο που προσπερνά δεν απαλλάσσεται των ευθυνών που έχει ως σκάφος που καταφθάνει.
6. Πλους πλησίον καμπών του διαύλου όπου άλλα σκάφη μπορεί να αποκρύπτονται πρέπει να εκτελείται με μεγάλη προσοχή με τη χρήση των προβλεπόμενων συριγμών.
7. Απαγορεύεται η αγκυροβολία εντός του διαυλου εκτός αν υπάρχει ανάγκη

ΚΑΝΟΝΑΣ 10 : ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (TRAFFIC SEPARATION SCHEMES/VESSEL TRAFFIC SERVICES)

1. Ο κανόνας εφαρμόζεται στα ΣΔΚ που έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό (ΙΜΟ).
2. Όταν χρησιμοποιείται ΣΔΚ θα πρέπει το σκάφος:
 - α). Να κινείται στην κατάλληλη λωρίδα κυκλοφορίας και προς τη γενική διεύθυνση του ρεύματος κυκλοφορίας σ' αυτόν.
 - β). Να αποφεύγεται η προσέγγιση των γραμμών διαχωρισμού.
 - γ). Είσοδος-Έξοδος σε ΣΔΚ να εκτελείται από το άκρο αυτού και από οποιαδήποτε πλευρά με τη μικρότερη γωνία στη γενική διεύθυνση του ρεύματος κυκλοφορίας.
3. Θα πρέπει να αποφεύγεται η διασταύρωση των ΣΔΚ. Σε περίπτωση που η διασταύρωση είναι αναπόφευκτη να γίνεται με όσο το δυνατόν κάθετη γωνία στη γενική διεύθυνση του ρεύματος κυκλοφορίας.
4. Ζώνες παράκτιας κυκλοφορίας δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται πλην σκαφών < 20 μέτρων ή ιστιοπλοϊκών.
5. Σκάφος δεν πρέπει να εισέρχεται σε ζώνη διαχωρισμού παρά μόνο:
 - α). Σε περίπτωση ανάγκης για αποφυγή άμεσου κινδύνου
 - β). Για εκτέλεση αλιείας μέσα στη ζώνη
6. Ναυσιπλοΐα κοντά στα άκρα του ΣΔΚ να εκτελείται με μεγάλη προσοχή.
7. Να αποφεύγεται η αγκυροβολία μέσα σε ΣΔΚ ή στα άκρα αυτού.
8. Όταν δεν χρησιμοποιείται το ΣΔΚ αποφεύγουμε να περνάμε απ' αυτό αφήνοντας όσο είναι δυνατόν ευρύτερο διάκενο.
9. Σκάφος που αλιεύει δεν παρεμποδίζει τη διέλευση στη λωρίδα κυκλοφορίας.
10. Ιστιοπλοϊκά και σκάφη < 20 μέτρων δεν εμποδίζουν τα μηχανοκίνητα που ακολουθούν τις λωρίδες κυκλοφορίας
11. Εξαίρεση στον κανόνα αποτελεί:
Σκάφος ΠΙΧ όταν ασχολείται με συντήρηση μέσων ασφαλείας της ναυσιπλοΐας μέσα στο διάυλο, ώστε να φέρει σε πέρας την εργασία του.
12. Εξαίρεση στον κανόνα αποτελεί:
Σκάφος που ασχολείται με πόντιση/συντήρηση/περισυλλογή υποβρυχίου καλωδίου μέσα στη λωρίδα, ώστε να φέρει σε πέρας την εργασία του.

**ΤΜΗΜΑ ΙΙ : ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΣΚΑΦΩΝ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΣΕ
ΟΠΤΙΚΗ ΕΠΑΦΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥΣ [11 - 18]
(CONDUCT OF VESSELS IN SIGHT OF ONE ANOTHER)**

ΚΑΝΟΝΑΣ 11 : ΕΦΑΡΜΟΓΗ(APPLICATION)

Από σκάφη σε οπτική επαφή μεταξύ τους.

ΚΑΝΟΝΑΣ 12 : ΣΚΑΦΗ ΠΟΥ ΙΣΤΙΟΠΛΟΥΝ(SAILING VESSELS)

Όταν προσεγγίζουν μεταξύ τους δύο σκάφη που ιστιοπλοούν χειρίζεται:

- α. Αυτό που έχει τον άνεμο από την ΑΡ πλευρά (Όταν ο άνεμος είναι από διαφορετική πλευρά σ' αυτά).
Δηλ. προτεραιότητα έχει το Δεξήνεμο.
- β. Αυτό που βρίσκεται προσήνεμα (Όταν ο άνεμος είναι από την ίδια πλευρά). Δηλ. προτεραιότητα έχει το Υπήνεμο.
- γ. Αυτό που έχει τον άνεμο από ΑΡ πλευρά(Και το άλλο είναι προσήνεμα και δεν διαπιστώνεται αν ο άνεμος είναι από ΑΡ ή ΔΕ).

Προσήνεμη Πλευρά:η αντίθετη από αυτή που εκτείνεται το κύριο ιστίο.

ΚΑΝΟΝΑΣ 13 : ΣΚΑΦΟΣ ΠΟΥ ΚΑΤΑΦΘΑΝΕΙ(OVERTAKING)

1. Κάθε σκάφος που καταφθάνει άλλο, απομακρύνεται από την πορεία του σκάφους αυτού.
2. Σκάφος θεωρείται ότι καταφθάνει, όταν πλησιάζει από διεύθυνση μεγαλύτερη των 22.5 μοιρών πρύμα του εγκαρσίου του καταφθανομένου (Τη νύχτα βλέπει μόνο φανό κορώνης).
3. Σκάφος που αμφιβάλει αν καταφθάνει άλλο, θα θεωρεί ότι καταφθάνει και θα χειρίζεται ανάλογα.
4. Οποιαδήποτε μεταβολή των διοπτεύσεων των δύο σκαφών δεν απαλλάσσει το πλοίο που καταφθάνει των υποχρεώσεών του μέχρι να προσπεράσει και απομακρυνθεί.

ΚΑΝΟΝΑΣ 14 : ΑΝΤΙΠΡΩΡΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ (HEAD-ON SITUATION)

1. Δύο σκάφη που συναντώνται με αντίθετες ή σχεδόν αντίθετες πορείες αλλάζουν πορεία προς τα ΔΕ, ώστε να περάσουν από ΑΡ του άλλου.
2. Αντίπρωρη κατάσταση έχουμε:
 - α. Όταν βλέπουν και οι δύο τον άλλο κατάπρωρα ή σχεδόν κατάπρωρα.
 - β. Τη νύχτα και τα δύο πλοϊκά ή τους δύο εφίστιους σε ευθεία γραμμή ή σχεδόν ευθεία.
3. Σε περίπτωση αμφιβολίας θεωρείται ότι είναι αντίπρωρη κατάσταση.

ΚΑΝΟΝΑΣ 15 : ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗΣ (CROSSING SITUATION)

Στην περίπτωση που δύο πλοία διασταυρώνονται, χειρίζεται το σκάφος που έχει το άλλο στη ΔΕ πλευρά και αν οι συνθήκες το επιτρέπουν, θα αποφεύγει να διέρχεται από την πλώρη του. Δηλ. εάν βλεπω κόκκινο, τον προσέχω.

ΚΑΝΟΝΑΣ 16 : ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ ΠΟΥ ΠΑΡΑΧΩΡΕΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ (ACTION BY GIVE-WAY VESSEL)

Κάθε σκάφος που υποχρεούται να απομακρυνθεί από την πορεία ενός άλλου σκάφους θα πρέπει να χειρίσει όσο το δυνατόν έγκαιρα και ουσιαστικά, ώστε να τηρηθεί σε ασφαλή απόσταση, ακόμα και να εκτελέσει ανάποδα ολοταχώς ή αναστροφή 360° ώστε να μεταβληθούν οι σχετικές θέσεις των πλοίων.

Η σχηματική παράσταση της προβολής που ακολουθεί δείχνει τις υποχρεώσεις μας για την αποφυγή συγκρούσεως, σε σχέση με τους τομείς των πλευρικών φανών και του φανού κορώνης του πλοίου μας.

ΠΡΑΣΙΝΟΣ ΤΟΜΕΑΣ: Πρέπει να φυλάξουμε οποιοδήποτε πλοίο πλησιάζει μέσα σε αυτόν τον τομέα.

ΚΟΚΚΙΝΟΣ ΤΟΜΕΑΣ: Αν πλησιάσει μηχανοκίνητο πλοίο μέσα σε αυτό τον τομέα, διατηρούμε σταθερή πορεία και ταχύτητα και το προσέχουμε. Πρέπει όμως να φυλάξουμε ένα ιστιοφόρο ή κωπήλατο σκάφος.

ΠΜ ΤΟΜΕΑΣ ΦΑΝΟΥ ΚΟΡΩΝΗΣ: Για οποιοδήποτε πλοίο το πλησιάζει μέσα σε αυτόν τον τομέα, διατηρούμε σταθερή πορεία και ταχύτητα και το προσέχουμε συνεχώς μέχρι να απομακρυνθεί.

ΚΑΝΟΝΑΣ 17 : ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ (ACTION BY STAND-ON VESSEL)

1. α) Το φυλασσόμενο σκάφος θα πρέπει να διατηρήσει σταθερή πορεία και ταχύτητα.

β) Το φυλασσόμενο σκάφος μπορεί να χειρίσει αν διαπιστώσει ότι το φυλάσσον δεν χειρίζεται κατάλληλα σύμφωνα με το ΔΚΑΣ.
2. Το φυλασσόμενο χειρίζεται όταν διαπιστώσει ότι η σύγκρουση δεν αποφεύγεται με μόνο το χειρισμό του άλλου σκάφους (Χειρίζεται υποβοηθητικά).
3. Στην παραπάνω περίπτωση 1(β) θα πρέπει το φυλασσόμενο, αν οι συνθήκες το επιτρέπουν, να μη χειρίσει προς τα ΑΡ όταν το άλλο σκάφος βρίσκεται ΑΡ.
4. Ο παρών κανόνας δεν απαλλάσσει τα σκάφη του κανόνα 16 (χειρισμός σκάφους που παραχωρεί προτεραιότητα)

ΚΑΝΟΝΑΣ 18 : ΕΥΘΥΝΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΣΚΑΦΩΝ

(RESPONSIBILITIES BETWEEN VESSELS)

(Με εξαίρεση τα σημεία που οι κανόνες 9,10 και 13 διαφορετικά απαιτούν)

α. Μηχανοκίνητο σκάφος δίνει προτεραιότητα σε:

- i) Ακυβέρνητο ii) Περ. Ικανότ. Χειρισμών iii) Αλιευτικό
- iv) Ιστιοπλοϊκό v) Περ. Απο Βύθισμα

Εξαίρεση του κανόνα όταν το μηχανοκίνητο είναι καταυθανόμενο.

Το κρατημένο πλοίο Β θεωρείται ότι πλέει, άρα υποχρεούται να φυλάξει το πλοίο Α.

Σε αλιευτικό και ιστιοπλοϊκό δεν παραχωρούμε προτεραιότητα, όταν κινούμαστε μέσα σε δίαυλο.

β. Ιστιοπλοϊκό δίνει προτεραιότητα σε:

- i) Ακυβέρνητο ii) Περ. Ικανότ. Χειρισμών iii) Αλιευτικό
- iv) Περ. Απο Βύθισμα

γ. Αλιευτικό δίνει προτεραιότητα σε:

- i) Ακυβέρνητο ii) Περ. Ικανότ. Χειρισμών iii) Περ. Απο Βύθισμα

δ. i) Όλα τα σκάφη πλην Ακυβέρνητου και Περιορ. Ικαν. Χειρισμών δεν παρεμποδίζουν ασφαλή διέλευση σκάφους που παρεμποδίζεται από το βύθισμά του (εφόσον έχει τα προβλεπόμενα σήματα).

ii) Σκάφος περιοριζόμενο από το βύθισμά του πρέπει να ναυσιπλοεί με ιδιαίτερη προσοχή λόγω της κατάστασής του, έχοντας πλήρη αίσθηση της ειδικής κατάστασης στην οποία βρίσκεται.

ε. Υδροπλάνο: Απομακρύνεται από όλα τα σκάφη και αποφεύγει να παρεμποδίζει τη ναυσιπλοΐα τους.

Σε περίπτωση κινδύνου σύγκρουσης, εφαρμόζει τους κανόνες του ΔΚΑΣ

ΠΕΝΤΕ ΣΤΑΔΙΑ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ ΔΥΟ ΠΛΟΙΩΝ

1. Στάδιο Αναγνώρισης	2. Στάδιο Εκτιμήσεως Καταστάσεως	3. Στάδιο Χειρισμού Υπόχρεου Πλοίου	4. Στάδιο Χειρισμού Φυλασσόμενου Πλοίου	4. Στάδιο Χειρισμού Τελευταίας Στιγμής
-----------------------	----------------------------------	-------------------------------------	---	--

1ο ΣΤΑΔΙΟ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΣ :

Αρχίζει από τη στιγμή που εντοπίζεται οπτικά ένα πλοίο-στόχος. Ο εντοπισμός αυτός αποτελεί την πρώτη επαφή των δύο πλοίων. Στη φάση αυτή η απόσταση συνήθως είναι μεγαλύτερη από εκείνη στην οποία αρχίζει να δεσμεύει τα πλοία η εφαρμογή του ΔΚΑΣ και αυτά είναι ελεύθερα να χειρίζουν κατά βούληση χωρίς ο χειρισμός του ενός πλοίου να δεσμεύει το χειρισμό του άλλου. Εδώ γίνεται βασικά η πρώτη αναγνώριση της εικόνας που παρουσιάζει το άλλο πλοίο. Για την αναγνώριση αυτή την ημέρα χρησιμοποιούμε την κατεύθυνση της πλώρης και τη σιλουέτα του σκάφους και κατά τη νύχτα έχουμε τους φανούς ναυσιπλοίας.

2ο ΣΤΑΔΙΟ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ :

Το στάδιο αυτό είναι η χρονική περίοδος μέσα στην οποία γίνεται η εκτίμηση/διαπίστωση κατά πόσο τα στοιχεία πλου (δηλαδή πορείες και ταχύτητες) ως έχουν οδηγούν σε μελλοντική σύγκρουση ή επικίνδυνη προσέγγιση των δύο πλοίων. Πρόκειται δηλαδή για την εκτίμηση των ενεργειών που πρέπει να γίνουν από το πλοίο μας, ώστε να αποτραπεί κίνδυνος συγκρούσεως, όταν διαπιστωθεί ότι υπάρχει τέτοιος κίνδυνος. Σε ορισμένες περιπτώσεις δύναται να συμπέσουν χρονικά τα δύο πρώτα στάδια, π.χ. όταν τα πλοία που προσεγγίζουν ακολουθούν παράλληλες ή αποκλίνουσες πορείες, γίνεται αντιληπτό αμέσως με την αναγνώριση ότι θα αντιπαρέλθουν σε ασφαλή απόσταση μεταξύ τους. Με ποσοτικά κριτήρια, αυτή η απόσταση ασφαλείας δεν είναι εύκολο να προσδιοριστεί γιατί εξαρτάται από τις συγκεκριμένες συνθήκες συνάντησης των δύο πλοίων. Σε περίπτωση διασταύρωσης πορειών στην ανοιχτή θάλασσα μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι πέρα από τα 5 έως 8 μίλια.

3ο ΣΤΑΔΙΟ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΥΠΟΧΡΕΟΥ ΠΛΟΙΟΥ :

Αν από τις διαδικασίες του σταδίου της εκτιμήσεως, εκτιμηθεί ότι πράγματι οι πορείες και ταχύτητες των δύο πλοίων οδηγούν σε σύγκρουση, ακολουθεί το στάδιο του χειρισμού εκ μέρους του υπόχρεου πλοίου, ενώ το φυλασσόμενο οφείλει να τηρήσει σταθερή πορεία και ταχύτητα. Οι χειρισμοί που θα αναληφθούν από το υπόχρεο πλοίο πρέπει να είναι σύμφωνη με τον ΔΚΑΣ, για να αποφευχθεί η σύγκρουση αλλά και η επικίνδυνη προσέγγιση. Η απόσταση στην οποία υποχρεούται να χειρίσει το υπόχρεο πλοίο δεν προσδιορίζεται, αφού εξαρτάται από διάφορους παράγοντες του πλου και κυρίως από την ταχύτητα προσέγγισης των δύο πλοίων. Στην ανοιχτή θάλασσα και σε περίπτωση διασταυρώσεως πορειών, η ελάχιστη απόσταση προσεγγίσεως θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι είναι περί τα 5 ναυτικά μίλια.

4ο ΣΤΑΔΙΟ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΦΥΛΑΣΣΟΜΕΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ :

Το στάδιο αυτό ακολουθεί το χειρισμό του υπόχρεου πλοίου, όταν γίνεται φανερό ότι δεν συμμορφώνεται προς τον ΔΚΑΣ και υπάρχει φυσικά η απειλή του κινδύνου συγκρούσεως. Το φυλασσόμενο μπορεί προαιρετικά να χειρίσει κατά τέτοιο τρόπο ώστε, με μόνο το δικό του χειρισμό να αποφύγει τον κίνδυνο. Στην ανοιχτή θάλασσα και με διασταυρούμενες πορείες η ελάχιστη απόσταση προσεγγίσεως μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι περί τα 2 έως 3 ναυτικά μίλια. Σημειώνεται ότι ο προαιρετικός αυτός χειρισμός του φυλασσόμενου δεν θα είναι προς τα αριστερά εφόσον βέβαια οι συνθήκες το επιτρέπουν.

5ο ΣΤΑΔΙΟ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΤΕΛΕΥΤΙΑΣ ΣΤΙΓΜΗΣ :

Το στάδιο αυτό ακολουθεί όταν, μετά την πιστή εφαρμογή του ΔΚΑΣ διαπιστωθεί με βεβαιότητα ότι δεν αποφεύγεται η σύγκρουση. Η ενέργεια στο στάδιο αυτό υπαγορεύεται αποκλειστικά και μόνο από την ναυτική εμπειρία και ενδεχεται να μην είναι σύμφωνη με τις διατάξεις του ΔΚΑΣ. Στην περίπτωση αυτή η ενέργεια κρίνεται από τον Κανονισμό όχι μόνο δικαιολογημένα αλλά και επιβεβλημένα με την προϋπόθεση βέβαια ότι είναι τεχνικά άρτια και θα έχει γίνει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Πότε ακριβώς είναι αναγκαία η μη πιστή εφαρμογή του ΔΚΑΣ δεν προσδιορίζεται γιατί εξαρτάται από πολλούς παράγοντες στην κάθε περίπτωση. Τονίζεται και πάλι ότι μία και μόνη δυνατότητα έχει η Κυβερνήτης ή ο ΑΦ γεφύρας να παραβεί τους κανόνες του ΔΚΑΣ: όταν εφαρμόζοντάς τους οδηγείται με βεβαιότητα σε σύγκρουση.

Ο χειρισμός της τελευταίας στιγμής ασφαλώς, προβλέπεται από τον Κανόνα 2 (της Ναυτικής εμπειρίας) και τον Κανόνα 17 (που αναφέρεται στο χειρισμό του φυλασσόμενου πλοίου).

**ΤΜΗΜΑ ΙΙΙ : ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΣΚΑΦΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ
[19]**

(CONDUCT OF VESSELS IN RESTRICTED VISIBILITY)

**ΚΑΝΟΝΑΣ 19 : ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΣΚΑΦΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ
(CONDUCT OF VESSELS IN RESTRICTED VISIBILITY)**

1. Εφαρμόζεται σε σκάφη που δεν βρίσκονται σε οπτική επαφή μεταξύ τους, όταν ναυσιπλοούν μέσα ή κοντά σε περιοχή περιορισμένης ορατότητας.
2. Τηρείται ασφαλής ταχύτητα προσαρμοσμένη στις επικρατούσες συνθήκες και ετοιμότητα μηχανών για άμεση εκτέλεση χειρισμού.
3. Μεγάλη προσοχή υπό περιορισμένη ορατότητα όταν εφαρμόζουμε κανόνες Τμήμ. Ι Μέρους Β' (Αποφυγή Συγκρούσης).
4. Σκάφος που εντοπίζει μόνο με Ρ/Ε άλλο σκάφος και υπάρχει κίνδυνος σύγκρουσης, χειρίζεται έγκαιρα αποφεύγοντας:
 - i) Αλλαγή πορείας προς τα ΑΡ όταν ο άλλος βρίσκεται πλώρα από το εγκάρσιο, εκτός αν πρόκειται για σκάφος που καταφθάνεται.
 - ii) Αλλαγή πορείας προς τον άλλο, όταν αυτός βρίσκεται στο εγκάρσιο ή πρύμα του εγκαρσίου.
5. Σήματα ομίχλης που ακούγονται πλώραθεν του εγκαρσίου, με εξαίρεση την περίπτωση που έχει διαπιστωθεί ότι δεν υπάρχει κίνδυνος σύγκρουσης, απαιτούν ελάττωση της ταχύτητας στο ελάχιστο που μπορεί να τηρεί την πορεία ή ακόμα και κράττει αν απαιτείται, και σε κάθε στιγμή το σκάφος να ναυσιπλοεί με εξαιρετική προσοχή μέχρις ότου ο κίνδυνος σύγκρουσης παρέλθει.

Γ' ΜΕΡΟΣ : ΦΩΤΑ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΑ [20 - 31]

Επισήμανση

Οι φανοί πρέπει να επιδεικνύονται υπό όλες τις καιρικές συνθήκες από τη δύση μέχρι την ανατολή του ήλιου.

Απαγορεύεται κατά το διάστημα αυτό η χρήση άλλων φανών, εκτός από εκείνους που δεν υπάρχει περίπτωση να εκληφθούν σαν κανονικοί φανοί.

Οι καθοριζόμενοι φανοί δύνανται να επιδεικνύονται από την ανατολή μέχρι τη δύση του ηλίου, όταν η ορατότητα είναι μειωμένη και σε όλες τις περιπτώσεις που αυτό κρίνεται αναγκαίο.

Ο ΑΦ γεφύρας πρέπει να ανησυχεί ότι το πλοίο φέρει τους προβλεπόμενους κατά περίπτωση φανούς και σχήματα και να μην διστάζει να τα επιδεικνύει όποτε κρίνει ότι αυτά θα πρέπει να επιδεικνύονται, ώστε να εξασφαλίζεται η ασφάλεια του πλοίου, ενημερώνοντας στη συνέχεια τον Κυβερνήτη.

Μεγάλη προσοχή πρέπει να δίνεται κατά τις νυχτερινές φυλακές γεφύρας στην ορθή αναγνώριση των φώτων που επιδεικνύουν οι γύρω από το πλοίο μας στόχοι, ώστε να μην οδηγηθούμε σε εσφαλμένη εκτίμηση ως προς την κίνηση αυτών. Αυτό απαιτεί αυξημένη επαργύπνηση, ανησυχία και εγρήγορση από τους αξιωματικούς φυλακής γεφύρας και τους οππήρες. Έτσι, σε συνδυασμό με την υποβοήθηση της υποτύπωσης των στόχων στο P/E ναυτιλίας το τελικό συμπέρασμα θα είναι το απόλυτα ορθό.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV : ΣΗΜΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ(DISTRESS SIGNALS)

- α. Βολή πυροβόλου ή άλλο εκρηκτικό σήμα που βάλλεται σε διαλείμματα περίπου 1'
- β. Συνεχής συριγμός από οποιαδήποτε συσκευή σήμανσης σημάτων ομίχλης
- γ. Ρουκέτες ή βολίδες που εκτοξεύουν κόκκινα αστέρια βαλλόμενες μία κάθε φορά και σε μικρά χρονικά διαλείμματα
- δ. Ένα σήμα που εκπέμπεται με ραδιοτηλεγραφία ή με οποιαδήποτε άλλη μέθοδο σήμανσης και που αποτελείται από την ομάδα ...---... (**SOS**) του Μορσικού Κώδικα
- ε. Ένα σήμα που εκπέμπεται με ραδιοτηλεφωνία και που αποτελείται από την προφερόμενη λέξη "**MAYDAY**" CH16
- στ. Το σήμα κινδύνου του Διεθνή Κώδικα που δηλώνεται με το **N.C.**
- ζ. Ένα σήμα που αποτελείται από μια τετράγωνη σημαία έχοντας πάνω ή κάτω από αυτή μια σφαίρα ή οτιδήποτε που να μοιάζει με σφαίρα
- η. Φλόγες πάνω από το σκάφος (όπως το βαρέλι πίσσας που καίγεται, βαρέλι λαδιού κ.α.)
- θ. Μία φωτοβολίδα με αλεξίπτωτο ή ένα πυροτεχνικό χεριού (πυρσός) που να έχουν κόκκινο φως
- ι. Ένα καπνογόνο σήμα που να παράγει καπνό πορτοκαλί απόχρωσης
- ια. Επαναλαμβανόμενο αργό ανεβοκατέβασμα των χεριών τεντωμένων προς κάθε πλευρά
- ιβ. Το σήμα ενεργοποίησης αυτομάτου κινδύνου ραδιοτηλεγραφίας
- ιγ. Το σήμα ενεργοποίησης αυτομάτου κινδύνου ραδιοτηλεφωνίας
- ιδ. Σήματα που εκπέμπονται από ραδιοφάρους υπόδειξης θέσης κινδύνου (το γνωστό EPIRB)
- ιε. Εγκεκριμένα σήματα εκπεμπόμενα από συστήματα ραδιοεπικοινωνιών, περιλαμβάνοντας αναμεταδότες RADAR σωσίβιας σχεδίας.
- ιστ. Το σήμα κινδύνου για την αναγνώριση από αεροσκάφη

Ειδικότερα συνιστάται η χρήση της δέσμης προβολέα ερεύνης προς τη διεύθυνση κάποιου κινδύνου με τέτοιο τρόπο που να μην παρενοχλεί οποιοδήποτε σκάφος.

5. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Κατά τη νομοθεσία πολλών κρατών η ευθύνη για τη σύγκρουση κατανέμεται εξ' ίσου μεταξύ δύο πλοίων, αν και τα δύο είναι υπεύθυνα, χωρίς να λαμβάνεται υπ' όψη ο βαθμός της υπαιτιότητας εκάστου. Την αρχή αυ τή ακολουθούν κατά κανόνα και τα Ναυτικά δικαστήρια.

Η γνώση του Κανονισμού είναι υποχρεωτική. Ο κανονισμός πρέπει να μελετάται προσεκτικά για την ακριβή γνώση των περιεχομένων του. Συνιστάται η κατά καιρούς επανάληψη της μελέτης του χωρίς να αναμένουμε τη μελέτη αυτού όταν παραστεί επείγουσα ανάγκη.

Στόχος μας δεν πρέπει να είναι η αποστήθιση των κανόνων, αλλά η κατανόηση του πνεύματος αυτών, του επιδιωκόμενου κάθε φορά σκοπού και κυρίως η ικανότητα της εφαρμογής τους (δηλ.η επιλογή της κατάλλη λης ενέργειας την κατάλληλη στιγμή).

Πρέπει να σημειωθεί ότι το πνεύμα του κανονισμού ήταν πάντοτε να επιδιώκει αποφυγή όχι μόνο της σύγκρουσης, αλλά και του κινδύνου συγκρούσεως.

Γι' αυτό, οι εκτελούντες καθήκοντα Αξιωματικού Φυλακής Γεφύρας πρέπει να γνωρίζουν καλά και να τηρούν τους κανόνες του ΔΚΑΣ, διότι η παραμικρή αμέλειά τους μπορεί να οδηγήσει σε δυσάρεστες για ένα πλοίο καταστάσεις.

6.ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΝ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΑΠΟΦΥΓΗΣ
ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ/Δ.ΑΡΒΑΝΙΤΗ/1975
2. ΣΠΟΥΔΗ ΔΚΑΣ ΣΝΔ/ΜΕΤ.ΑΝΤΧΟΥ Ν.ΚΑΤΣΑΡΟΥ ΠΝ/1990
3. ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗ
ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ/Ι.ΑΣΗΜΟΜΥΤΗ/1985
4. ΣΠΟΥΔΗ ΔΚΑΣ Σ.Ν.Δ./ΜΕΤ. ΑΝΤΧΟΥ Ν. ΚΑΤΣΑΡΟΥ Π.Ν./1990