

## ΤΜΗΜΑ II – ΔΙΑΓΩΓΗ ΠΛΟΙΩΝ ΕΝΟΦΕΙ ΑΛΛΗΛΩΝ

### 1.11 Ακριβής σημασία της φράσεως «πλοία ενόψει αλλήλων».

Το Τμήμα II του Μέρους B' των ΔΚΑΣ (βλ. εισαγωγή), περιλαμβάνει τους Κανόνες 11 έως και 18, που καθορίζουν τη διαγωγή (συμπεριφορά) των πλοίων, δηλαδή ποιες είναι οι υποχρεώσεις τους, πώς κειρίζουν όταν βρίσκονται **ενόψει αλλήλων**, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- 1) Όταν τα πλοία είναι ιστιοφόρα – Κανόνας 12.
  - 2) Στην περίπτωση που προσπερνά το ένα το άλλο – Κανόνας 13.
  - 3) Όταν έχουν αντίθετες ή περίπου αντίθετες αναπρωρήσεις – Κανόνας 14.
  - 4) Στην περίπτωση που διασταυρώνουν τις αναπρωρήσεις τους – Κανόνας 15.
  - 5) Όταν το πλοίο είναι το «φυλάσσον πλοίο», το πλοίο δηλαδή έχει την υποχρέωση να κειρίσει – Κανόνας 16.
  - 6) Στην περίπτωση που το πλοίο είναι «το φυλασσόμενο» – Κανόνας 17.
  - 7) Κατά τους κειρισμούς που υποχρεούνται να πραγματοποιούν, ανάλογα με τον τύπο, την κατάσταση και την απασχόλησή τους – Κανόνας 18.
- Είναι σημαντικό να διευκρινισθεί, **πότε εφαρμόζονται** οι ανωτέρω αναφερόμενοι κανόνες, στους οποίους αναγράφονται οι υποχρεώσεις και οι απαιτούμενοι κειρισμοί προς αποφυγή συγκρούσεως, σε όλες τις περιπτώσεις που είναι δυνατόν να προκύψουν, όταν τα πλοία προσεγγίζουν μεταξύ τους.
- Ο Κανόνας 11 αναφέρει ότι:

#### *Kανόνας 11: Εφαρμογή.*

*Οι κανόνες του τμήματος αυτού εφαρμόζονται σε πλοία τα οποία βρίσκονται ενόψει αλλήλων.*

Ως εκ τούτου, οι Κανόνες 12–18 **εφαρμόζονται μόνον όταν τα πλοία βρίσκονται «ενόψει αλλήλων»**.

Ποια είναι όμως, η ακριβής σημασία του όρου **ενόψει αλλήλων**; Η διάταξη 3(ια), καθορίζει ότι τα πλοία θεωρούνται ενόψει αλλήλων, **μόνο όταν, το ένα μπορεί να γίνει οπικά αντιληπτό απ' το άλλο**.

Κατόπιν τούτου καθίσταται σαφές, ότι οι κανόνες του Τμήματος II δεν έχουν εφαρμογή, όταν για τον εντοπισμό των πλοίων χρησιμοποιείται το ραντάρ και ούτε είναι αποδεκτή η εκτίμηση του κινδύνου συγκρούσεως, η οποία βασίζεται μόνο στην χρήση του μέσου αυτού. **Είναι απαραίτητο, για την εφαρμογή-εκτέλεση των εν λόγω κανόνων, τα πλοία να βρίσκονται ενόψει αλλήλων, δηλαδή, οι φυλακές γέφυρας αντών, να έχουν αλληλοεντοπίσει τα πλοία οπικά.**

Η φυλακή γέφυρας κάθε πλοίου, όπως αναλύθηκε και στην παράγραφο 1.5, υποχρεούται να εκτελεί κατάλληλη οπική επιτήρηση, ώστε να αναλαμβάνονται έγκαιρα οι απαιτούμενοι κειρισμοί, προς συμμόρφωση με την προβλεπόμενη διαγωγή των πλοίων, που βρίσκονται ενόψει αλλήλων. Δεν αποτελεί δικαιολογία αποδεκτή από τα δικαστήρια, η μη εφαρμογή ή μη συμμόρφωση με τους εν λόγω κανόνες, όταν δεν εκτελείται κατάλληλη επιτήρηση και δεν εντοπιστούν τα παραπλέοντα πλοία.

Τι εφαρμόζεται όμως:

- 1) Στην περίπτωση κατά την οποία υπάρχει περιορισμένη ορατότητα;
- 2) Όταν υπάρχουν γεωγραφικές περιοχές με ορατότητα και άλλες χωρίς;
- 3) Στην περίπτωση που εκτελείται κατάλληλη επιτήρηση, υπάρχει ορατότητα, αλλά διαφορετικής φωτιστικής εντάσεως των φανών ναυσιπλοΐας ή άλλων παραγόντων, τα πλοία δεν εντοπίζουν οπικά, ταυτόχρονα, το ένα το άλλο;

Από τα ερωτήματα αυτά γίνεται φανερό, ότι θα πρέπει σε **κάθε συγκεκριμένη περίοδο που εξετάζεται και ανάλογα με τις επικρατούσες συνθήκες ορατότητας**, κάθε πλοίο να διερευνά και να προσδιορίζει τους κανόνες, με τους οποίους οφείλει να συμμορφώνεται. Έτσι:

- 1) Όταν υπάρχει ορατότητα και τα πλοία βρίσκονται ενόψει αλλήλων, **εφαρμόζονται μόνο οι Κανόνες 12–18 του Τμήματος II**.

## 1.12 Υποχρεώσεις, ευθύνες και απαιτούμενες ενέργειες για την αποφυγή συγκρούσεως, σύμφωνα με τους Κανόνες 12 έως και 18.

Όπως προαναφέρθηκε, στο Τμήμα II του Μέρους Β' των ΔΚΑΣ, καθορίζονται οι υποχρεώσεις, οι ευθύνες και οι απαιτούμενες ενέργειες για την αποφυγή συγκρούσεως, για τα πλοία που βρίσκονται ενόψει αλλήλων.

### 1.12.1 Υποχρεώσεις και χειρισμοί των ιστιοφόρων πλοίων.

Στον Κανόνα 12, καθορίζονται οι υποχρεώσεις και οι απαιτούμενοι χειρισμοί για τα «ενόψει αλλήλων» ιστιοφόρα πλοία, τα οποία πλοσιάζουν μεταξύ τους, έτσι ώστε να δημιουργείται κίνδυνος συγκρούσεως. Ο εν λόγω κανόνας είναι υποχρεωτικός, όπως εξάλλου όλοι οι κανόνες και η μη συμδόρφωση με αυτόν αποτελεί παράβαση. Εν τούτοις, είναι δυνατόν, κατόπιν συμφωνίας, ο κανόνας να μην εφαρμόζεται κατά τους ιστιοπλοϊκούς αγώνες.

Πριν αναλυθούν οι διάφορες περιπτώσεις προσεγγίσεως των ιστιοφόρων, είναι σημαντικό να καταστεί κατανοπτή και σαφής, η σημασία της φράσεως: «**πλευρά από την οποία πνέει – έχει (δέχεται) τον άνεμο ένα ιστιοφόρο**» (port or starboard tack), να αποσαφηνιστεί ο τρόπος καθορισμού της **προστίνευμας πλευράς** (windward side) του ιστιοφόρου. Είναι διαφορετικός ο όρος **προς τον άνεμο** (upwind), από τον όρο **προστίνεμα** (windward). Ο όρος προστίνεμα δηλώνει γενικά την πλευρά απ' την οποία πνέει ο άνεμος (σχ. 1.12α), ενώ ο όρος **προς τον άνεμο** δηλώνει την πραγματική διεύθυνση, από την οποία φυσάει ο άνεμος (σχ. 1.12β).

Για τη διευκρίνιση της σημασίας των εννοιών αυτών, στη διάταξη 12(β) δίνεται ο ακόλουθος ορισμός, ο οποίος **βασίζεται στην οπτική παραπόρηση των ιστίων**:

1) Για τα ιστιοφόρα, τα οποία έχουν δύο ή περισσότερα ιστία (πρωραία και πρυμναία), **ως προστίνεμη** (σοφράνο) **πλευρά καθορίζεται η αντίθετη πλευρά απ' αυτήν που γεμίζει-κυρτώνει το κυριότερο ιστίο** (μεγίστη) (σχ. 1.12γ). Συχνά, είναι πιο εύκολο να καθορισθεί η προστίνεμη πλευρά, παραπόρησας



Σχ. 1.12α

Τα ιστιοφόρα Α, Β, Γ και Ι δέχονται το άνεμο από ΔΕΞΙΑ πλευρά. Τα ιστιοφόρα Δ, Ε, Ζ και Κ δέχονται το άνεμο από ΑΡΙΣΤΕΡΗ πλευρά και τα ιστιοφόρα Η και Θ από ΑΡΙΣΤΕΡΗ και ΔΕΞΙΑ πλευρά.

την πλευρά προς την οποία παίρνει κλίση το ιστιοφόρο, διόπι η αντίθετη πλευρά προσδιορίζει την προσήνεμη πλευρά (σχ. 1.12δ).

2) Στην περίπτωση που τα ιστία είναι τετράγωνα (square - rigged) (σχ. 1.12ε), ως προσήνεμη πλευρά θεωρείται η αντίθετη πλευρά, από την πλευρά που γεμίζει - κυρτώνει το μεγαλύτερο τετράγωνο ιστίο.

3) Βέβαια, στην περίπτωση που τα ιστία είναι ακριβώς στο μέσο (επί του διαμήκους άξονα) του ιστιοφόρου (σχ. 1.12β), χωρίς σαφή κύρτωση, τότε είναι ίσως δυσχερής ο προσδιορισμός της πλευράς. Σ' αυτήν την περίπτωση πικράντην κλίση θα προσδιορίσει την προσήνεμη πλευρά.

Ο κανόνας αυτός καθορίζει τους ακόλουθους δύο τύπους υποχρεώσεων - προνομίων, που είναι ανίστοιχες με τις υποχρεώσεις - προνόμια των μπχανοκινήτων πλοίων, που θα αναλυθούν στον Κανόνα 14 και 15:

1) *Η υποχρέωση του ιστιοφόρου που έχει τον άνεμο από την αριστερή πλευρά* (αριστερήνεμο), *να φυλάει και να δίδει προτεραιότητα στο ιστιοφόρο, που έχει τον άνεμο από τη δεξιά πλευρά* (δεξιήνεμο), όταν προσεγγίζουν τα δύο ιστιοφόρα με διασταύρουμενες αναπρωρήσεις [διάταξη 12(α)(i)].

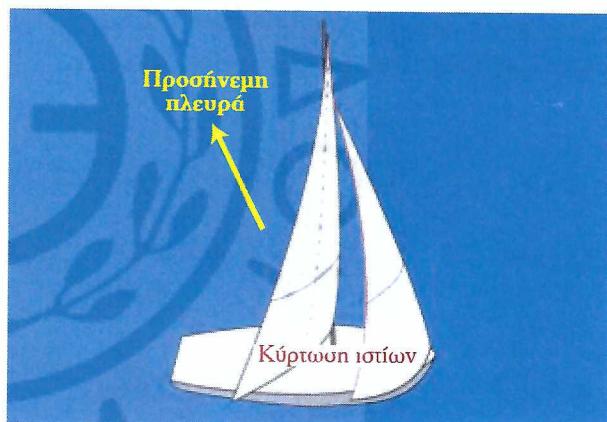
2) *Η υποχρέωση του ιστιοφόρου που είναι προσήνεμο* (σοφράνο), *να φυλάει και να δίδει προτεραιότητα στο υπόνεμο* (σταβέντο), *όταν τα δύο ιστιοφόρα δέχονται από την ίδια πλευρά τον άνεμο* και προσεγγίζουν με διασταύρουμενες αναπρωρήσεις [διάταξη 12(α)(ii)].

Εκτός από τον Κανόνα 12, τα ιστιοφόρα οφείλουν στην περίπτωση που κατά την προσέγγισή τους υφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως να εφαρμόζουν, επιπρόσθετα, τον Κανόνα 8, τη διάταξη 9(ε)(i) (Προσπέρασμα σε στενό δίστηλο), τον Κανόνα 13, τον Κανόνα 16 και τις διατάξεις 17(α), (β) και (δ) (Χειρισμοί από το φυλλασόμενο πλοίο). Οι *χειρισμοί δε των ιστιοφόρων* (Κανόνας 16), λόγω της δυσκολίας που αντιμετωπίζουν από τον άνεμο, *είναι απαραίτητο να είναι αρκετά έγκαιροι και ιδιαίτερα δραστικοί*, ώστε να επιτυγχάνουν να διέρχονται σε ασφαλείς αποστάσεις.



Σχ. 1.12β

Το ιστιοφόρο δέχεται τον άνεμο από την αριστερά πλευρά, ανεξάρτητα αν αλλάζει η διεύθυνση του ανέμου.



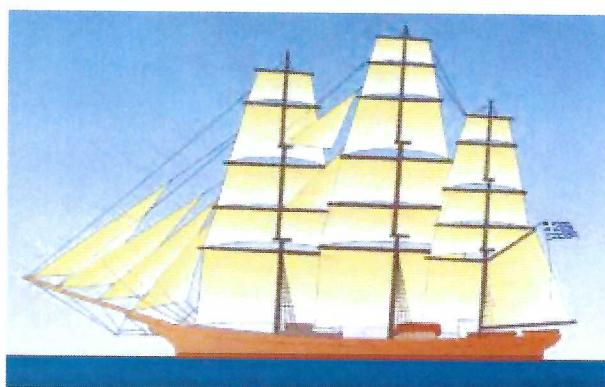
Σχ. 1.12γ

Καθορισμός προσήνεμης πλευράς, από το γέμισμα - κύρτωση των ιστίων.



Σχ. 1.12δ

Καθορισμός προσήνεμης πλευράς, από την κλίση του ιστιοφόρου.



Σχ. 1.12ε

Ιστιοφόρο με τετράγωνα ιστία.

Ο εν λόγω κανόνας δεν εφαρμόζεται, όταν το ένα εκ των δύο ιστιοφόρων χρησιμοποιεί μπχανή, αφού τότε θεωρείται μπχανοκίνητο και εφαρμόζει τους κανόνες για μπχανοκίνητο πλοίο. Επίσης, υφίστανται οι ακόλουθες εξαιρέσεις:

1) Στην περίπτωση που ένα ιστιοφόρο προσεγγίζει (καταφθάνει) ένα άλλο, από σχετική διόπτευση μεγαλύτερη των  $22,5^\circ$  πρύμνηθεν του εγκάρσιου του προσεγγιζόμενου (καταφθανόμενου), τότε θεωρείται ότι είναι «καταφθάνον» πλοίο και εφαρμόζεται ο Κανόνας 13, ανεξάρτητα της πλευράς που πνέει ο άνεμος, **δηλαδή ο Κανόνας 13 υπερισχύει του Κανόνα 12**.

2) Ένα ιστιοφόρο πλοίο οφείλει να φυλάσσει και να απομακρύνεται από ένα άλλο, ανεξάρτητα της πλευράς προς την οποία πνέει ο άνεμος, όταν το δεύτερο ιστιοφόρο απασχολείται με αλιεία ή είναι ακυβέρνητο και επιδεικνύει τους αντίστοιχους φανούς και σχήματα πημέρας.

Ο Κανόνας 12, απαρτίζεται από 2 διατάξεις (α – β) και αναφέρει τα ακόλουθα:

### Κανόνας 12: Ιστιοφόρα πλοία

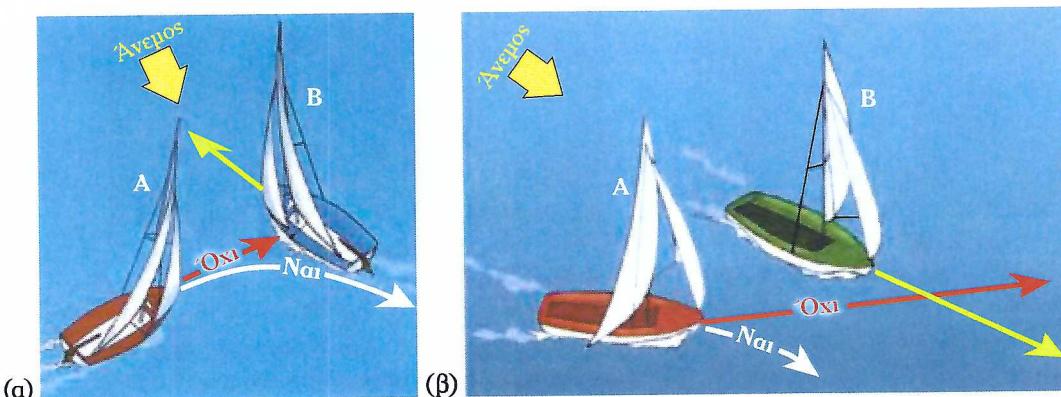
- (a) Όταν δύο ιστιοφόρα πλοία πλησιάζουν μεταξύ τους, ώστε να δημιουργείται κίνδυνος συγκρούσεως, τότε Διάταξη 12(a)  
το ένα από αυτά οφείλει να απομακρύνεται από την πορεία του άλλου, ως εξής:
- Όταν το καθένα από αυτά έχει τον άνεμο από διαφορετική πλευρά, το πλοίο το οποίο έχει τον άνεμο από την αριστερή πλευρά θα απομακρύνεται από την πορεία του άλλου.
  - Όταν και τα δύο πλοία έχουν τον άνεμο από την ίδια πλευρά, το προσήνεμο οφείλει να απομακρύνεται από την πορεία του υπήνεμου.
  - Εάν πλοίο με τον άνεμο από την αριστερή πλευρά αντιληφθεί άλλο πλοίο προσήνεμα και αδυνατεί να διαπιστώσει με βεβαιότητα εάν το άλλο πλοίο έχει τον άνεμο από την αριστερή ή τη δεξιά πλευρά, θα απομακρύνεται από την πορεία του άλλου.

#### 1) Ιστιοφόρα που προσεγγίζουν μεταξύ τους με διασταυρούμενες αναπρωρήσεις και δέχονται τον άνεμο από διαφορετική πλευρά [διάταξη 12(a)(i)].

Όταν δύο ιστιοφόρα πλησιάζουν μεταξύ τους και διασταυρώνουν τις αναπρωρήσεις τους, έτσι ώστε να υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως, **έχουν δε τον άνεμο από διαφορετικές πλευρές**, τότε το ιστιοφόρο που έχει τον άνεμο από την αριστερή πλευρά (αριστερήνεμο), οφείλει να:

- Φυλάσσει (keep out of the way) το ιστιοφόρο που έχει τον άνεμο από τη δεξιά πλευρά (δεξίνεμο).
- Χειρίσει για αποφυγή συγκρούσεως και
- δώσει την προτεραιότητα (give way) πλου στο άλλο, **το οποίο διατηρεί και την αναπρώρησή του και την ταχύτητά του (STW)**.

Στο σχήμα 1.12στ(α), το ιστιοφόρο A έχει τον άνεμο από την αριστερή πλευρά και το ιστιοφόρο B από τη δεξιά πλευρά. Το ιστιοφόρο B έχει προτεραιότητα και θα κινηθεί με την παρούσα αναπρώρηση και ταχύτητα (STW), ενώ το ιστιοφόρο A απαιτείται να χειρίσει, προς αποφυγή συγκρούσεως, ακολουθώντας τα αναφερόμενα στον Κανόνα 8.



**Σχ. 1.12στ**  
Χειρισμοί-υποχρεώσεις ιστιοφόρων που διασταυρώνουν τις αναπρωρήσεις τους και έχουν τον άνεμο από διαφορετικές πλευρές (το A φυλάσσει το B).

Στο σχήμα 1.12στ(β) παρατηρείται ότι παρόλο που ο άνεμος είναι από την ίδια διεύθυνση, το Α ιστιοφόρο δέχεται τον άνεμο από την αριστερή πλευρά και το Β απ' τη δεξιά πλευρά, όπως φαίνεται από το γέμισμα-κύρτωμα των ιστίων τους.

**2) Ιστιοφόρα τα οποία δέχονται τον άνεμο από την ίδια πλευρά [διάταξη 12(a)(ii)].**

Όταν δύο ιστιοφόρα δέχονται τον άνεμο από την ίδια πλευρά, τότε το ιστιοφόρο που είναι το προσήνεμο (σοφράνο), έχει την υποχρέωση να φυλάσσει το ιστιοφόρο που είναι υπήνεμο (σταβένιο) και να κειρίσει για αποφυγή συγκρούσεως, δίδοντας προτεραιότητα πλου στο υπήνεμο, το οποίο οφείλει να διατηρεί την αναπρώρηση και την ταχύτητά του (STW).

Στο σχήμα 1.12ζ και τα δύο ιστιοφόρα έχουν τον άνεμο από την ίδια πλευρά, δηλαδή τη δεξιά πλευρά. Το ιστιοφόρο Α είναι προσήνεμο και οφείλει να φυλάσσει το Β που είναι υπήνεμο. Το Α πρέπει να κειρίσει για αποφυγή συγκρούσεως, το δε Β οφείλει να διατηρήσει την αναπρώρηση και την ταχύτητα (STW) που έχει.

Στο σχήμα 1.12η τα ιστιοφόρα Α, Β είναι δεξήνεμα και το ιστιοφόρο Γ είναι αριστερήνεμο. Επίσης, το Β είναι προσήνεμο ως προς τα Γ και Α. Τα εν λόγω ιστιοφόρα πρέπει να πλεύσουν-κειρίσουν, ως ακολούθως:

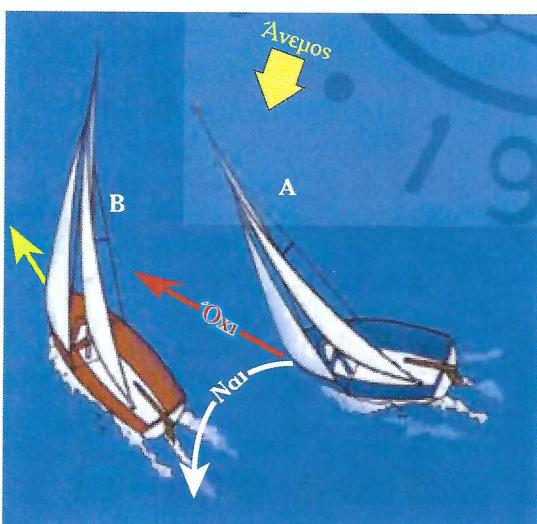
1) Το ιστιοφόρο Α θα διατηρήσει την ίδια αναπρώρηση και ταχύτητα (STW), διότι αφενός μεν το φυλάει το Β ιστιοφόρο που είναι προσήνεμο, αφετέρου δε φυλάσσεται από το Γ που δέχεται τον άνεμο από την αριστερή πλευρά.

2) Το ιστιοφόρο Β θα κειρίσει προς αποφυγή συγκρούσεως με το Α, διότι φυλάει το Α ως δεξήνεμο (δηλ. ίδια πλευρά) και είναι προσήνεμο. Επίσης φυλάσσεται από το Γ, διότι είναι δεξήνεμο, ενώ το Γ είναι αριστερήνεμο.

3) Το ιστιοφόρο Γ θα κειρίσει προς αποφυγή συγκρούσεως και ως προς τα δύο άλλα ιστιοφόρα, φυλάσσοντας αυτά, διότι το Γ είναι αριστερήνεμο, ενώ το Α και Β είναι δεξήνεμα.

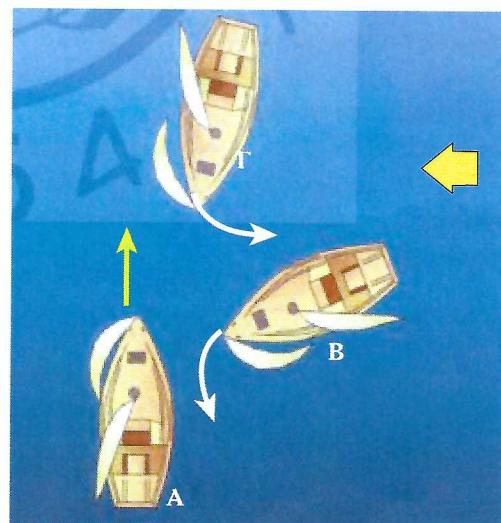
**3) Ιστιοφόρα που προσεγγίζουν μεταξύ τους και υφίσταται αμφιβολία, όσον αφορά στην πλευρά προς την οποία πνέει ο άνεμος [διάταξη 12(a)(iii)].**

Όταν ένα ιστιοφόρο, που δέχεται τον άνεμο από την αριστερή πλευρά, εντοπίσει άλλο που βρίσκεται προσήνεμα και **αδυνατεί να διαπιστώσει με βεβαιότητα λόγω ορατότητας**, αν το εν λόγω ιστιοφόρο είναι αριστερήνεμο ή δεξήνεμο, δηλαδή **αν ο άνεμος πνέει από την ίδια πλευρά, τότε οφείλει να φυλάσσει το ιστιοφόρο που είναι προσήνεμο**.



**Σχ. 1.12ζ**

Χειρισμοί-υποχρεώσεις ιστιοφόρων που έχουν το άνεμο από την ίδια πλευρά (το Α που είναι το προσήνεμο, φυλάσσει το Β που είναι το υπήνεμο).



**Σχ. 1.12η**

Χειρισμοί-υποχρεώσεις ιστιοφόρων που έχουν το άνεμο από την ίδια πλευρά (Α και Β), από διαφορετική πλευρά (Α και Β με Γ) και είναι προσήνεμα-υπήνεμα (Β προσήνεμο σε σχέση με Α και Γ).

Η ανωτέρω περίπτωση είναι δυνατόν να συμβεί, όταν ένα ιστιοφόρο Α έχει τον άνεμο από την αριστερή πλευρά και εντοπίσει ένα άλλο ιστιοφόρο Β προσήνεμα, που δεικνύει τον πράσινο πλευρικό φανό (σχ. 1.12θ), δεν είναι σε θέση όμως να αντιληφθεί, αν το ιστιοφόρο Β, δέχεται τον άνεμο από την αριστερή πλευρά.

- 1) Αν το Β είναι δεξιόνεμο, θα διατηρήσει την ίδια πορεία και ταχύτητα (περίπτωση 1 σχ. 1.12θ).
- 2) Αν τούτο είναι αριστερόνεμο, ως προσήνεμο, θα πρέπει να χειρίσει για να φυλάξει το Α (περίπτωση 2 σχ. 2.12θ).

**Στην περίπτωση λοιπόν αμφιβολίας το Α, φυλάει το Β και χειρίζει κατά τέτοιον τρόπο, ώστε να απομακρυνθεί από το Β (σχ. 1.12θ), λαμβάνοντας υπόψη ότι το Β μπορεί να είναι αριστερόνεμο και να χειρίσει κι αυτό προς αποφυγή συγκρούσεως, σύμφωνα με τη διάταξη 12(a)(ii).**

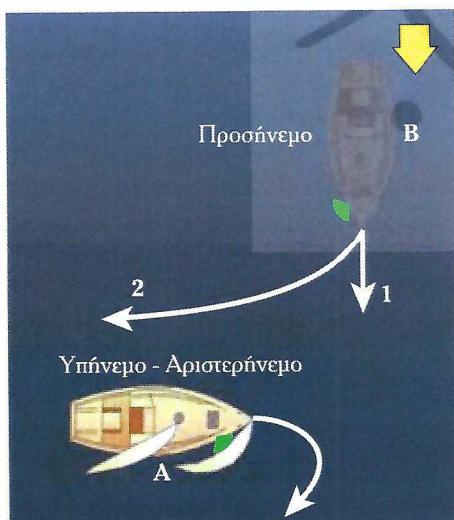
Όταν ένα ιστιοφόρο Α έχει τον άνεμο από τη δεξιά πλευρά και εντοπίζει προσήνεμα ένα άλλο ιστιοφόρο Β, που επιδεικνύει τον κόκκινο πλευρικό φανό και λόγω οριστότητας δεν είναι δυνατό να γίνει αντιληπτό από ποια πλευρά το Β δέχεται τον άνεμο, **τότε στην περίπτωση αυτή δεν υπάρχει αμφιβολία**, διότι το ιστιοφόρο Β, από όποια πλευρά και αν έχει τον άνεμο, είναι υποχρεωμένο είτε με τη διάταξη 12(a)(i), είτε με τη διάταξη 12(a)(ii) να φυλάσσει το ιστιοφόρο Α και να χειρίσει προς αποφυγή συγκρούσεως.

Στο σχήμα 1.12ι, το ιστιοφόρο πλοίο Α, είναι καταφθάνονταν στο ιστιοφόρο Β. Στην περίπτωση αυτή, επίσης, δεν υπάρχει αμφιβολία, διότι ανεξάρτητα από ποια πλευρά το ιστιοφόρο Α δέχεται τον άνεμο ή αν είναι προσήνεμο-υπήνεμο, θα φυλάσσει το Β και θα χειρίσει όπως και το πλοίο Γ, για να διέλθουν σε ασφαλή απόσταση από το ιστιοφόρο Β, διότι οφείλει να εφαρμόσει τον Κανόνα 13, που υπεριοχύει του Κανόνα 12, όπως προαναφέρθηκε.

**(β) Για τους σκοπούς του κανόνα αυτού, η προσήνεμη πλευρά θα θεωρείται ότι είναι η αντίθετη πλευρά από εκείνη προς την οποία φέρεται το κύριο ιστί ή στην περίπτωση πλοίου με τετράγωνα ιστία, η αντίθετη πλευρά από εκείνη προς την οποία φέρεται το μεγαλύτερο ιστί.**

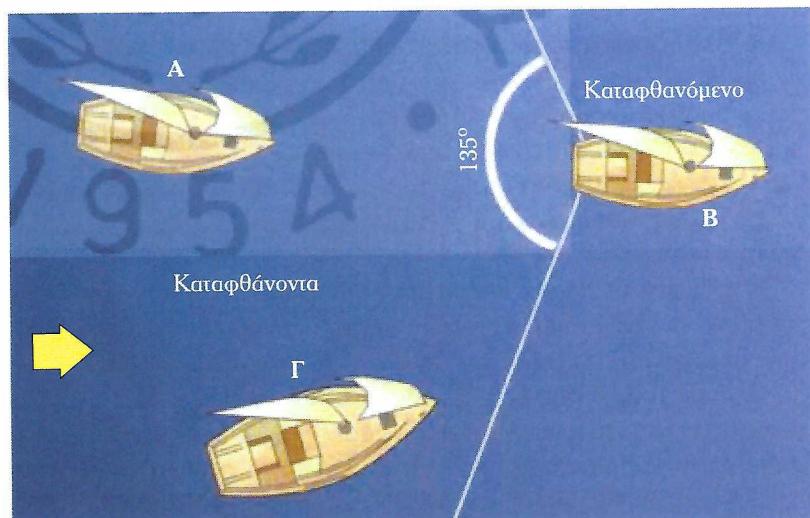
Διάταξη 12(β)

Όπως αναφέρθηκε στην παράγραφο 1.12, είναι πιο εύκολο να καθορισθεί η προσήνεμη πλευρά, παρατηρώντας την πλευρά προς την οποία παίρνει κλίση το ιστιοφόρο η αντίθετη προσδιορίζει την προσήνεμη (σχ. 1.12δ). Επίσης όταν τα ιστία είναι τετράγωνα, προσήνεμη πλευρά είναι η αντίθετη πλευρά απ' αυτή που κυρτώνει το μεγαλύτερο τετράγωνο ιστί.



Σχ. 1.12θ

Χειρισμοί-υποχρεώσεις ιστιοφόρων που βρίσκονται σε αμφιβολία (το ιστιοφόρο Α βρισκόμενο σε αμφιβολία, φυλάσσει το ιστιοφόρο Β).



Σχ. 1.12ι

Χειρισμοί-υποχρεώσεις ιστιοφόρων που πραγματοποιούν προσπέραση. (Το ιστιοφόρο Α είναι καταφθάνοντα, ανεξάρτητα από ποια πλευρά δέχεται τον άνεμο ή αν είναι υπήνεμο, θα φυλάσσει το Β, εφαρμόζοντας το Κανόνα 13, που υπεριοχύει του Κανόνα 12).

### 1.13 Υποχρεώσεις και χειρισμοί κατά το προσπέρασμα μεταξύ πλοίων.

Οι περιπτώσεις στις οποίες είναι δυνατόν να συναντηθούν δύο πλοία, όταν προσεγγίζουν μεταξύ τους από διαφορετικές κατευθύνσεις, είναι ενόψει αλλήλων και υφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως (σχ. 1.13α):

1) Όταν **έχουν αντίθετες ή περίπου αντίθετες αναπρωρήσεις** (head on situation), δηλαδή είναι αντιπλέοντα, το Α και Β (σχ. 1.13α).

2) Όταν **διασταυρώνουν τις αναπρωρήσεις τους** (crossing situation) [το Α με το Δ ή το Ε (σχ. 1.13α)].

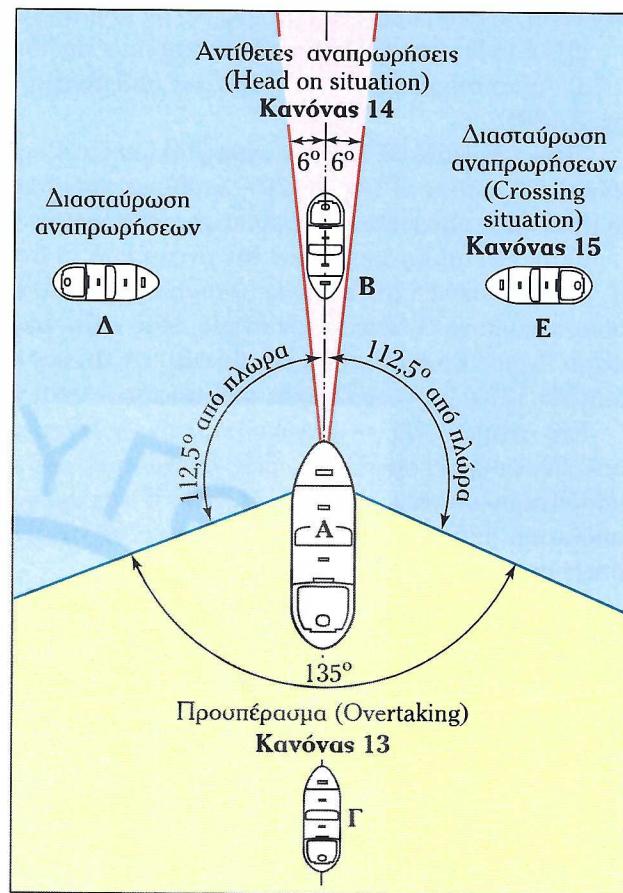
3) Όταν **προφταίνει (καταφθάνει) και προσπερνά** (overtaking situation) **το ένα πλοίο το άλλο, που βρίσκεται πρώραθέν του** [το Γ με το Α (σχ. 1.13α)].

Οι εν λόγω περιπτώσεις, αφενός αφορούν σε πλοία τα οποία βρίσκονται **ενόψει αλλήλων**, αφετέρου αναφέρονται σε **μπχανοκίνητα πλοία**, εκτός της περιπτώσεως **προσπεράσματος** (overtaking), **που αφορά σε όλα τα πλοία**. Εκ των τριών αναφερομένων περιπτώσεων, πολλοί θεωρούν ότι η περίπτωση προσπεράσματος είναι η λιγότερο επικίνδυνη, λαμβάνοντας υπόψη μόνο τις μικρές σχετικές ταχύτητες (STW), που αναπύσσονται κατά την πραγματοποίηση της προσπεράσεως. Στην πραγματικότητα δύος κατά τους χειρισμούς απαιτείται επαγρύπνηση, προνοητικότητα, επιδεξιότητα και πιστή τήρηση των κανόνων.

Η επικινδυνότητα αυτή αυξάνει πάρα πολύ, όταν το προσπέρασμα εκτελείται εντός στενών διαύλων ή θαλασσίων διαδρόμων, όπου είναι αυξημένη η πικνότητα της κυκλοφορίας, υπάρχει περιορισμένη γεωγραφική περιοχή για χειρισμούς, αλλολεπιδρούν υδροδυναμικές δυνάμεις μεταξύ των πλοίων όταν αυτά βρεθούν σε μικρές αποστάσεις, υφίσταται δυσκολία ίσως χειρισμών λόγω των ρυχών υδάτων και επιδρούν δυνάμεις, λόγω των ακτών.

**Η φυλακή γέφυρας επίσπης, καλείται να επιλέξει το χρόνο εκτελέσεως-περατώσεως της προσπεράσεως**, εν μέσω τυχόν στροφών ή εμποδίων σε στενούς διαύλους και απαιτείται προσεκτική εκτίμηση όλων των παραγόντων. Η καλή και συνετή ναυτική πρακτική επιβάλλει την έναρξη και την περάτωση του προσπεράσματος όχι σε στροφές ή εμπόδια, αλλά μετά από αυτά ή μεταξύ αυτών. Ο Κανόνας 13 διέπει γενικώς την περίπτωση του **προσπεράσματος** είναι ο 13, ενώ η διάταξη 9(ε) καθορίζει τις επί πλέον υποχρεώσεις χειρισμού, στην περίπτωση προσπεράσεως σε στενά, όπου ο κίνδυνος συγκρούσεως καθίσταται μεγαλύτερος.

Ο Κανόνας 13 λοιπόν, αναφέρεται στην περίπτωση που το **ένα πλοίο προφταίνει (καταφθάνει) και προσπερνά ένα άλλο**, περιγράφει τις υποχρεώσεις του πλοίου που καταφθάνει, παρέχει τον ορισμό της εν λόγω περιπτώσεως και τον τρόπο ελέγχου υπάρχεως της. Παρέχει οδηγίες για την άρση της αμφιβολίας, αν τα πλοία βρίσκονται σ' αυτήν την περίπτωση ή στην περίπτωση διασταυρώσεως αναπρωρήσεων και καθορίζει ότι ανεξάρτητα από οποιαδήποτε αλλαγή σχετικής διοπτεύσεως μεταξύ των πλοίων, η περίπτωση αυτή ισχύει μέχρι να ολοκληρωθεί το προσπέρασμα και να εξαλειφθεί ο κίνδυνος συγκρούσεως. Ο εν λόγω κανόνας περιλαμβάνει τέσσερεις διατάξεις (α – δ) και αναφέρει τα ακόλουθα:



Σχ. 1.13α

Θέσεις στις οποίες δύναται να βρεθούν δύο προσεγγίζοντα μεταξύ τους πλοία και περιπτώσεις συναντήσεως, ανάλογα με τις σχετικές διοπτεύσεις και τις προύμενες αναπρωρήσεις.

2) Όταν **υπάρχει περιορισμένη ορατότητα** και ο οπτικός εντοπισμός των πλοίων δεν είναι δυνατός, αλλά ο **εντοπισμός τούτων εκτελείται με το ραντάρ ή και με άλλες πλεκτρονικές συσκευές, τότε εφαρμόζεται ο Kavonas 19** του Τμήματος III, του Μέρους B' των ΔΚΑΣ, που καθορίζει τη διαγωγή των πλοίων, όταν πλέουν με συνθήκες περιορισμένης ορατότητας.

3) Στην περίπτωση που υπάρχουν περιοχές με περιορισμένη ορατότητα και περιοχές με καλή ορατότητα, **τότε στην περιοχή με περιορισμένη ορατότητα θα εφαρμόζεται ο Kavonas 19 και όταν τα πλοία θα εντοπίζουν οπτικά το ένα το άλλο, θα εφαρμόζονται τους κανόνες του Τμήματος II.** Η εν λόγω περίπτωση είναι πιθανή, όταν τα πλοία προσεγγίζουν σε περιοχές με ομίχλη ή όταν βρίσκονται στα όρια των περιοχών αυτών.

4) Όταν δεν υφίσταται ταυτόχρονος οπτικός εντοπισμός και το ένα μόνο πλοίο εντοπίζει αρχικά οπτικά το άλλο, λόγω διαφορετικής φωτιστικής εντάσεως των φανών ναυσιπλοΐας ή διαφορετικού ύψους των υπερκατασκευών των πλοίων ή της υπάρξεως χαμπλού στρώματος ομίχλης ή και λόγω άλλων παραγόντων, τότε θα εφαρμόζονται οι κανόνες του Τμήματος II, από το πλοίο στο οποίο είναι δυνατός ο οπτικός εντοπισμός και στη συνέχεια και απ' το άλλο, όταν ο οπτικός εντοπισμός καταστεί δυνατός.

Διευκρινίζεται ότι στην περίπτωση 3, όπου τα πλοία πλέουν εντός ή πλησίον μιας περιοχής με συνθήκες περιορισμένης ορατότητας και βρίσκονται ενόψει αλλήλων, δεν είναι αντιφατικό να εφαρμοσθούν κάποιοι κανόνες του Τμήματος II και κάποιες διατάξεις του Κανόνα 19. Για παράδειγμα, όταν σε μία περιοχή που πλέει ένα μπχανοκίνητο πλοίο υφίσταται ομίχλη προς την κατεύθυνση της δεξιάς του πλευράς, η οποία περιορίζει την ορατότητα σε  $\frac{1}{2}$  ν.μ., τότε το πλοίο οφείλει, σύμφωνα με τον Κανόνα 35, να σημαίνει τα πκπτικά σήματα ομίχλης, να επιδεικνύει τα φώτα ναυσιπλοΐας της διατάξεως 20(γ) ακόμα και κατά την περίοδο της ημέρας και να έχει σε ετοιμότητα τις μπχανές του, για άμεση εκτέλεση χειρισμών, σύμφωνα με τη διάταξη 19(β). Έστω δε, ότι τούτο εντοπίζει οπτικά ένα πλοίο ασχολούμενο με την αλιεία, σε σχετική διόπτρευση προς την αριστερή του μάσκα, σε απόσταση 1 ν.μ.. Τότε οφείλει, σύμφωνα με τη διάταξη 18(a)(iii), να χειρίσει και να απομακρυνθεί το μπχανοκίνητο πλοίο.

Εκ των προαναφερομένων προκύπτει ότι **η ακριβής σημασία της φράσεως «ενόψει αλλήλων», είναι ότι τα πλοία πρέπει να εντοπίσουν το ένα το άλλο μόνο οπτικά, και τότε οφείλουν να εφαρμόζουν τους Κανόνες 12-18.** Είναι λάθος να θεωρούν ορισμένα πλοία συγκεκριμένων κατηγοριών, ότι απολαμβάνουν τα προβλεπόμενα προνόμια που καθορίζονται από τους ΔΚΑΣ, όταν βρίσκονται στις καταστάσεις, τις οποίες αναφέρει ο Κανόνας 18 και επικρατούν συνθήκες περιορισμένης ορατότητας, διότι ο κανόνας αυτός ισχύει μόνο όταν τα πλοία βρίσκονται ενόψει αλλήλων.

Επισημαίνεται ότι όπου αναφέρεται στο επίσημο κείμενο των Κανόνων 12-18 **πορεία** (course) εννοείται η **αναπρώρηση** (heading) δηλαδή η πορεία της πλώρης, η πορεία την οποία δεικνύει η γυροπυξίδα, όπως αναφέρεται στην εισαγωγή. **Θα πρέπει να διακρίνεται από την πορεία ως προς το βυθό** (COG) που χρησιμοποιείται στη λειτουργία της τηρίσεως της θέσεως του πλοίου κατά την εκτέλεση του δρομολογίου (route monitoring) κι όχι στη λειτουργία της αποφυγής συγκρούσεως (anticollision), που αναφέρονται οι προαναφερόμενοι κανόνες των ΔΚΑΣ, όταν τα πλοία βρίσκονται ενόψει αλλήλων.

Επίσης, γι' αυτόν το λόγο, όπου αναφέρεται **ταχύτητα** (speed) εννοείται ταχύτητα διά μέσου του νερού (Speed Through the Water-STW).

## ΜΕΡΟΣ Γ – ΦΑΝΟΙ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΑ

### 1.20 Χρονικές περίοδοι και καιρικές καταστάσεις επιδείξεως των φανών και των σχημάτων, σύμφωνα με τον Κανόνα 20.

Στον Κανόνα 20 που απαρτίζεται από 5 διατάξεις (α – ε) αναφέρονται οι χρονικές περίοδοι και οι καιρικές καταστάσεις, στις οποίες τα πλοία οφείλουν να επιδεικνύουν τους απαιτούμενους φανούς και σχήματα προς αποφυγή συγκρούσεων. Αναλυτικότερη αναφορά των φανών και των σχημάτων γίνεται στους Κανόνες 21-31 (τμήμα Γ' των ΔΚΑΣ).

#### Κανόνας 20: Εφαρμογή.

(α) Οι κανόνες του παρόντος Μέρους θα εφαρμόζονται σε κάθε καιρική κατάσταση.

Διάταξη  
20(a)

(β) Οι κανόνες, που αναφέρονται στους φανούς, θα εφαρμόζονται από τη δύση μέχρι την ανατολή του πλίου. Κατά τη διάρκεια αυτού του χρονικού διαστήματος κανένας άλλος φανός δεν θα επιδεικνύεται. Εξαιρούνται οι φανοί εκείνοι, οι οποίοι δεν θα είναι δυνατόν, είτε να εκληφθούν όπως οι φανοί που καθορίζονται στους παρόντες κανόνες, είτε να επηρεάσουν την ορατότητα ή τα χαρακτηριστικά τους ή να παρενοχλήσουν την τήρηση της κανονικής οπικής επιπρήσεως.

Διάταξη  
20(b)

(γ) Οι φανοί που καθορίζονται από τους παρόντες κανόνες θα επιδεικνύονται εφόσον υπάρχουν στο πλοίο, και από την ανατολή μέχρι τη δύση του πλίου, όταν η ορατότητα είναι περιορισμένη. Επίσης μπορούν να επιδεικνύονται και σε όλες τις άλλες περιστάσεις, κατά τις οποίες αυτό κρίνεται αναγκαίο.

Διάταξη  
20(γ)

(δ) Οι κανόνες που αναφέρονται στα σχήματα θα τρούνται κατά την ημέρα.

Διάταξη  
20(δ)

(ε) Οι φανοί και τα σχήματα που καθορίζονται στους παρόντες κανόνες πρέπει να είναι σύμφωνοι με τις διατάξεις του Παραρτήματος I των παρόντων κανονισμών.

Διάταξη  
20(ε)

#### 1.20.1 Σχόλια επί των αναφερομένων στον Κανόνα 20.

Όπως αναγράφεται στη διάταξη 20(α), οι φανοί και τα σχήματα που αναφέρονται στους Κανόνες 21-31 είναι υποχρεωτικό να επιδεικνύονται σε κάθε καιρική κατάσταση. Ακόμα και μικρά πλοία είναι απαραίτητο να εφαρμόζουν την αναφερόμενη διάταξη. Εάν κάποιοι φανοί πάθουν βλάβη ή οβήσουν, απαιτείται άμεσα να επισκευάζονται ή να αντικαθίστανται. Κατάλληλοι αμοιβοί φανοί ή φορητοί θα πρέπει να διατηρούνται σε καλή κατάσταση για να χρησιμοποιηθούν σε περίπτωση ανάγκης. Όπως είναι κατανοητό, κάθε πλοίαρχος πρέπει να εξασφαλίζει την αυστηρή τήρηση του κανόνα αυτού και φυσικά παράλειψη της υποχρεώσεως αυτής συνεπάγεται παράβαση των διατάξεων των ΔΚΑΣ και επιφέρει ποινικές και πειθαρχικές διώξεις.

Οι φανοί είναι απαραίτητο να επιδεικνύονται, από τη δύση μέχρι την ανατολή του πλίου [διατάξεις 20(β) και 20(γ)] ή όταν η ορατότητα είναι περιορισμένη (και από την ανατολή μέχρι τη δύση). Εκτός δύος των περιπτώσεων αυτών είναι δυνατόν να επιδεικνύονται και σε όποιες περιπτώσεις αυτό κρίνεται ως αναγκαίο, ώστε να καταστεί φανερή η κατεύθυνση πλεύσεως ή η κατάσταση ενός πλοίου. Η αναφορά στη διάταξη 20(γ), εφόσον υπάρχουν, γίνεται για πλοία που δεν φέρουν φώτα, όπως κάποια πορθμεία (ferries), τα οποία ταξιδεύουν μόνον την ημέρα.

Επίσης, τα πλοία οφείλουν να μην επιδεικνύουν οποιαδήποτε άλλα φώτα, τα οποία είναι πιθανόν να εκληφθούν ως φανοί που αναφέρονται στους Κανόνες 21-31 των ΔΚΑΣ ή να επηρεάσουν την ορατότητα και τα χαρακτηριστικά τους ή να παρεμποδίσουν την οπική τους επιπρήση. Ως εκ τούτου, πρέπει:

1) Όταν ανασύρεται η άγκυρα, να οβήνουν τα φώτα καταστρώματος κι όταν αυτή ανασπάται από το βυθό να οβήνουν τα φώτα αγκυροβολίας.

2) Να αποφεύγεται να τοποθετούνται και να ανάβουν γιρλάντες (άσπρα φώτα) στο ύψος των εφιστίων ή χρωματιστά φώτα στο ύψος των πλευρικών φανών.

3) Να αποφεύγεται να τοποθετούνται και να ανάβουν φώτα προς πρώρα της γέφυρας ή να ανάβουν τα φώτα μέσα στη γέφυρα.

4) Στην ξηρά, ιδιαίτερα πλησίον των λιμένων, να μην χρησιμοποιούνται φώτα (κυρίως πράσινο και κόκκινο) και να μην υπάρχουν φώτα με μεγάλη ένταση φωτοβολίας, που να συγχέουν ή να παρεμποδίζουν τον οπτικό εντοπισμό και την επιτήρηση των φανών στις εισόδους των λιμανιών. Για τα φώτα στην ξηρά υπάρχει σχετική σύσταση στη Διεθνή Συνθήκη SOLAS του 1974, προς τα συμβαλλόμενα κράτη-μέλη, ενώ στους κανονισμούς λιμένων στην Ελλάδα υπάρχει σχετική απαγορευτική διάταξη.

Τα σχήματα πρέπει να επιδεικνύονται, σύμφωνα με τη διάταξη 20(δ) κατά την ημέρα, δηλαδή όχι μόνο απ' την ανατολή μέχρι τη δύση, αλλά και κατά την περίοδο του λυκόφωτος και λυκαυγούς, μαζί με τους φανούς.

---

### 1.21 Ερμηνεία των ορισμών.

Στον Κανόνα 21, που απαρτίζεται από 6 διατάξεις (α – στ) αναφέρονται οι ακόλουθοι ορισμοί για τους φανούς που πρέπει να είναι εγκατεστημένοι και να επιδεικνύονται από τα πλοία που βρίσκονται εν πλω, ώστε να είναι απόλυτα σαφής η θέση, στην οποία τοποθετούνται, το χρώμα και ο τομέας ορατότητας αυτών.

#### Kanóνας 21: Ορισμοί.

(a) «Εφίστιος φανός» σημαίνει λευκό φανό τοποθετημένο επάνω από τη διαμήκη κεντρική γραμμή του πλοίου, ο οποίος φωτίζει χωρίς διακοπή τόξο του ορίζοντα 225 μοίρες και ο οποίος είναι στερεωμένος έτσι, ώστε να φωτίζει ακριβώς από την πλώρη μέχρι 22,5 μοίρες πρύμνηθεν από το εγκάρσιο της κάθε πλευράς του πλοίου.

Διάταξη  
21(a)

#### 1) Εφίστιος φανός [διάταξη 21(a)].

Ο όρος αυτός ορίζει **έναν φανό, χρώματος λευκού**, που τοποθετείται όσον αφορά στην εγκάρσια διάσταση του πλοίου, ακριβώς στο μέσον επί της διαμήκους κεντρικής γραμμής του και όσον αφορά στο ύψος, όπως αναφέρεται στο Παράρτημα I.2(στ) [Annex I.2 (f)] των ΔΚΑΣ (παράγρ. 1.39, σελ. 210) επάνω και διακριτικά από τους άλλους φανούς και τα εμπόδια. Συνήθως, εγκαθίσταται επί των ιστών, αν και ο ορισμός δεν προσδιορίζει ειδικά κάτι τέτοιο. Σε μικρά πλοία, χωρίς ιστό, τοποθετείται στο πάνω μέρος της υπερκατασκευής.

Ο τομέας που φωτίζει στον ορίζοντα ο εφίστιος φανός (masthead light) είναι 225° χωρίς διακοπή (σχ. 1.21α και 1.21β), από 112,5° αριστερά σχετικά από την πλώρη, μέχρι την πλώρη και στη συνέχεια μέχρι 112,5° δεξιά σχετικά απ' αυτήν.



Σχ. 1.21α

Φανοί ναυσιπλοΐας πί πλοϊκά φώτα.



Σχ. 1.21β

Θέση φανών ναυσιπλοΐας.

(β) «Πλευρικοί φανοί» σημαίνουν **έναν πράσινο φανό στη δεξιά πλευρά και έναν κόκκινο φανό στην αριστερή πλευρά**. Ο κάθε ένας από τους φανούς αυτούς φωτίζει χωρίς διακοπή τόξο του ορίζοντα 112,5 μοιρών και στερεώνεται έτσι, ώστε να φωτίζει ακριβώς από την πλώρη μέχρι 22,5 μοίρες πρύμνηθεν από το εγκάρσιο της αντίστοιχης πλευράς του πλοίου. Σε πλοίο με μήκος μικρότερο από 20 m οι πλευρικοί φανοί μπορούν να συνδυάζονται σ' έναν, ο οποίος φέρεται επάνω στη διαμήκη κεντρική γραμμή του πλοίου.

Διάταξη  
21(β)

#### 2) Πλευρικοί φανοί (sidelights) [διάταξη 21(β)].

Ο όρος αυτός προσδιορίζει δύο φανούς, **έναν πράσινο στη δεξιά πλευρά κι έναν κόκκινο στην αριστερή**. Ο τομέας ορατότητας κάθε φανού, απ' την πλώρη (σχ. 1.21α και 1.21β) είναι χωρίς διακοπή 112,5°, ώστε να φωτίζουν αντίστοιχα δεξιά και αριστερά απ' την πλώρη μέχρι 22,5° πρύμνηθεν απ' το εγκάρσιο της αντίστοιχης πλευράς.

Οι φανοί αυτοί σύμφωνα με το Παράρτημα I.5 των ΔΚΑΣ (παράγρ. 1.39, σελ. 210) πρέπει να τοποθετούνται μέσα σε πλαίσια (φαναριέρες) χρώματος θαμπού (matt) μαύρου, ώστε η ένταση της φωτοβολίας όσο προσεγγίζεται η κατεύθυνση της πλώρης να ελαχιστοποιείται, για να διακοπεί πρακτικά μεταξύ  $1^{\circ}$  έως και  $3^{\circ}$ , έξω από τους προαναφερθέντες τομείς των  $112,5^{\circ}$ .

Η συνήθης θέση του πλαισίου (φαναριέρας) των πλευρικών φανών είναι στο ακρότατο σημείο των δύο πλευρών του πλοίου, στις πτέρυγες της γέφυρας. Σε πλοία με μήκος  $< 20$  m οι πλευρικοί φανοί είναι δυνατόν να είναι ενσωματωμένοι σ' έναν φανό (σύνθετο φανό δίκρωμο), που τοποθετείται στον κεντρικό διαμήκη άξονα του πλοίου.

Διάταξη (γ) «Φανός κορώνης» σημαίνει λευκό φανό τοποθετημένο όσο είναι πρακτικά δυνατό πλησιέστερα στην πρύμη. Ο φανός αυτός φωτίζει χωρίς διακοπή τόξο του ορίζοντα 135 μοιρών και στερεώνεται έτσι, ώστε να φωτίζει 67,5 μοίρες ακριβώς από την πρύμη και προς κάθε πλευρά.

### 3) Φανός κορώνης (stern light) [διάταξη 21(γ)].

Μ' αυτόν τον όρο καθορίζεται ένα φανάρι **χρώματος λευκού**, του οποίου ο τομέας ορατότητας είναι  $135^{\circ}$  χωρίς διακοπή (σχ. 1.21a και 1.21β), ώστε να φωτίζει τόξο  $67,5^{\circ}$  προς κάθε πλευρά από την πρύμη (διαμήκη άξονα). Ο φανός αυτός είναι εγκατεστημένος πλησιέστερα προς την πρύμη, όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατόν. Τούτο αναφέρεται στον ορισμό, διότι υπάρχουν πλοία, όπως ρυμουλκά (σχ. 1.21γ), μπανότρατες κ.ά., τα οποία έχουν ανοικτή πρύμη και είναι δύσκολο, ως αδύνατο πρακτικά, να τοποθετηθεί φανός κορώνης σ' αυτήν.



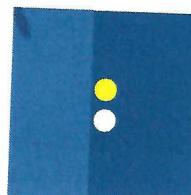
Σχ. 1.21γ

Θέση φανού κορώνης σε ρυμουλκό.

Διάταξη (δ) «Φανός ρυμουλκήσεως» σημαίνει κίτρινο φανό, ο οποίος έχει τα ίδια χαρακτηριστικά με τον οριζόμενο στην παράγραφο (γ) του κανόνα αυτού «φανό κορώνης».

### 4) Φανός ρυμουλκήσεως (towing light) [διάταξη 21(δ)].

Ο φανός αυτός είναι **χρώματος κίτρινου**, έχει τον ίδιο τομέα ορατότητας με το φανό κορώνης και είναι τοποθετημένος ακριβώς πάνω απ' αυτόν (σχ. 1.21δ). Ο φανός αυτός χρησιμοποιείται, όταν εκτελείται ρυμούλκηση απ' την πρύμη του ρυμουλκού. Οι χρώματα επελέγην το κίτρινο, ώστε να είναι διακριτό από το λευκό του φανού κορώνης, όταν και τα δύο βρίσκονται σε αντιπαράθεση στην ίδια κατακόρυφο γραμμή.



Σχ. 1.21δ

Θέση φανού ρυμουλκήσεως.

Διάταξη (ε) «Φανός ορατός καθ' όλο τον ορίζοντα» σημαίνει φανό ο οποίος φωτίζει χωρίς διακοπή τόξο του ορίζοντα 360 μοιρών (περίβλεπτος).

### 5) Φανός ορατός καθ' όλο τον ορίζοντα (all round light) [διάταξη 21(ε)].

Με τον όρο αυτόν, ορίζεται ένας φανός, που είναι ορατός σε όλο τον ορίζοντα, γι' αυτό ονομάζεται και **περίβλεπτος**. Η ορατότητά του καλύπτει  $360^{\circ}$  χωρίς διακοπή (σχ. 1.21α) και τοποθετείται και σύμφωνα με την παράγραφο 9(β) του Παραρτήματος I των ΔΚΑΣ (παράγρ. 1.39) σε τέτοια θέση πάνω από όλους τους ιστούς ή τις κατασκευές, ώστε να έχει κάθετη γωνιακή διαφορά πάνω από  $6^{\circ}$  κι έτσι να μην παρεμποδίζεται η ορατότητά του απ' δλες της κατευθύνσεις. Εξαιρούνται οι φανοί αγκυροβολίας, που δεν είναι

απαραίτητο να τοποθετούνται σε τέτοιο ύψος πάνω από τη γάστρα, το οποίο να καθιστά πρακτικά δύσκολην την εγκατάστασή τους.

(στ) «Αναλάμπων φανός» σημαίνει φανός ο οποίος αναλάμπει κατά κανονικά διαστήματα με συχνότητα 120 περισσότερες αναλαμπές ανά λεπτό.

Διάταξη  
21(στ)

#### 6) Αναλάμπων φανός (flashing light) [διάταξη 21(στ)].

Ο όρος αυτός, καθορίζει έναν περίβλεπτο φανό, ο οποίος αναλάμπει με συχνότητα 120 αναλαμπών περισσότερων ανά λεπτό. Το φανάρι αυτό φέρεται από τα αερόστρωμα (χρώματος κίτρινου) και τα σκάφη WIG (χρώματος κόκκινου), όπως προβλέπεται στις διατάξεις 23(β) και (γ) αντίστοιχα. Επίσης τα υποβρύχια είναι δυνατόν να δεικνύουν έναν αναλάμποντα φανό χρώματος φαιοκίτρινου.

Η συχνότητα των 120 και πλέον αναλαμπών ανά λεπτό έχει επιλεγεί, ώστε να διακρίνονται εμφανώς οι φανοί αυτοί από τους σημαντήρες ή άλλα ναυτιλιακά βοηθήματα, στα οποία η συχνότητα των αναλαμπών δεν υπερβαίνει τις 60 ανά λεπτό.

#### – Πλοϊκά φώτα ή φώτα πορείας.

Ο εφίστιος ή εφίσιοι, οι πλευρικοί και ο φανός της κορώνης έχει επικρατήσει να αναφέρονται ως πλοϊκά φώτα ή φώτα πορείας.

## 1.22 Ορατόπτα των φανών.

Ο Κανόνας 22, απαρτίζεται από 4 διατάξεις (α – δ) και καθορίζει τις ακόλουθες ελάχιστες αποστάσεις ορατόπτας των φανών, ανάλογα με το μήκος των πλοίων.

### Κανόνας 22: Ορατόπτα φανών.

Οι φανοί, οι οποίοι καθορίζονται στους παρόντες κανόνες θα έχουν τέτοια ένταση, όπως αυτή που προσδιορίζεται στην παράγραφο 8 του Παραρτήματος I των παρόντων κανονισμών, ώστε να είναι ορατοί στις ακόλουθες ελάχιστες αποστάσεις:

(α) Σε πλοία μήκους 50 m και πάνω:

- ο εφίσιος φανός, 6 μίλια,
- ο πλευρικός φανός, 3 μίλια,
- ο φανός κορώνης, 3 μίλια,
- ο φανός ρυμουλκήσεως, 3 μίλια,
- ο λευκός, κόκκινος, πράσινος ή κίτρινος ορατός καθ' όλο τον ορίζοντα 3 μίλια.

(β) Σε πλοία με μήκος 12 m και περισσότερο, αλλά μικρότερα από 50 m:

- ο εφίσιος φανός, 5 μίλια, εκτός από εκείνο το πλοίο που το μήκος του είναι μικρότερο από 20 m,
- ο πλευρικός φανός, 2 μίλια,
- ο φανός κορώνης, 2 μίλια,
- ο φανός ρυμουλκήσεως, 2 μίλια,
- ο λευκός, κόκκινος, πράσινος ή κίτρινος ορατός καθ' όλο τον ορίζοντα 2 μίλια.

(γ) Σε πλοία με μήκος μικρότερο από 12 m:

- ο εφίσιος φανός, 2 μίλια,
- ο πλευρικός φανός, 1 μίλι,
- ο φανός κορώνης, 2 μίλια,
- ο φανός ρυμουλκήσεως, 2 μίλια,
- ο λευκός, κόκκινος, πράσινος ή κίτρινος ορατός καθ' όλο τον ορίζοντα, 2 μίλια.

(δ) Σε ακανόνιστου σχήματος πημβυθισμένα ή ρυμουλκούμενα αντικείμενα:

- ο λευκός περίβλεπτος φανός, ορατός καθ' όλο τον ορίζοντα, 3 μίλια.

#### 1.22.1 Σχόλια επί των αναφερομένων στον Κανόνα 22.

Ο ορισμός της **ορατόπτας**, ώστε να είναι δυνατόν να εντοπισθούν οι φανοί στις ελάχιστες καθοριζόμενες ανωτέρω αποστάσεις διευκρινίζεται στην παράγραφο 8(α) του Παραρτήματος I των ΔΚΑΣ (παράγρ. 1.39). Συγκεκριμένα αναγράφεται ο τύπος για τον υπολογισμό της ελάχιστης απαπούμενης φωτιστικής εντάσεως των φανών, ανάλογα με την επιθυμητή απόσταση ορατόπτας αυτών και τη μετάδοση στην ατμόσφαιρα.

Ως βάση για τον υπολογισμό των αναφερομένων ελαχίστων αποστάσεων λαμβάνεται η μετεωρολογική ορατόπτα των 13 ναυτικών μιλίων (ν.μ.) περίπου, σε νύκτα ασέληνη, αλλά με καθαρή ατμόσφαιρα. Στην περίπτωση που υπάρχει σεληνόφως ή ανταύγεια φωτεινών τμημάτων του ορίζοντα, με φόντο πόλεις, παραλίες ή γενικά φωτεινές ακτές και χωρίς καθαρή ατμόσφαιρα, θα πρέπει να αναμένονται μικρότερες των αναφερομένων ελαχίστων αποστάσεων.

Οι ελάχιστες αποστάσεις ορατόπτας αναφέρονται σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων, ανεξάρτητα αν οι φανοί φέρονται από μηχανοκίνητα ή ιστιοφόρα.

**1.23 Αναγνώριση των διαφόρων κατηγοριών πλοίων ανάλογα με την εμφάνισή τους και τους φανούς και τα σχήματα που επιδεικνύουν (Κανόνες 23 – 31).**

Είναι κατανοητό ότι για την αναγνώριση των διαφόρων κατηγοριών πλοίων, απαιτείται αυτά να επιδεικνύουν διάφορους φανούς κατά την περίοδο της νύκτας, όπως και αντίστοιχα σχήματα κατά την ημέρα. Μέχρι το σημείο αυτό έχουν αναφερθεί και επεξηγηθεί (Κανόνες 20 – 22) οι χρονικές περίοδοι, κατά τις οποίες επιδεικνύονται οι φανοί, οι ορισμοί που καθορίζουν τα χαρακτηριστικά των βασικών φανών που χρονιμοποιούνται στη ναυσιπλοΐα, όπως επίσης και οι απαιτούμενες ελάχιστες αποστάσεις ορατότητας αυτών.

Στους ακόλουθους κανόνες θα καθορισθούν οι φανοί και τα σχήματα που είναι απαραίτητο να επιδεικνύει κάθε κατηγορία πλοίων που αναφέρεται στον Κανόνα 3, σε κάθε κατάσταση στην οποία είναι δυνατόν να βρεθούν, ώστε να πραγματοποιούνται οι κατάλληλοι κειρισμοί-ελιγμοί προς αποφυγή συγκρούσεως.

**1.23.1 Μηχανοκίνητα πλοία εν πλω (Power-driven Vessels Underway).**

Στον Κανόνα 23, που απαρτίζεται από τέσσερεις διατάξεις (α – δ), αναφέρονται οι φανοί που οφείλουν να επιδεικνύουν όλα τα μηχανοκίνητα πλοία, όταν βρίσκονται εν πλω, ανάλογα με το μήκος τους.

**Κανόνας 23: Μηχανοκίνητα πλοία «εν πλω».**

Διάταξη  
23(a)

(a) Μηχανοκίνητο πλοίο «εν πλω», θα επιδεικνύει:

- (i) Έναν εφίσιο φανό προς πλώρα.
- (ii) Ένα δεύτερο εφίσιο φανό προς πρύμα και ψηλότερα του πλωριού φανού, εκτός από τα πλοία, των οποίων το μήκος είναι μικρότερο από 50 m, τα οποία δεν υποχρεούνται, αλλά μπορούν να επιδεικνύουν τέτοιο φανό.
- (iii) Πλευρικούς φανούς.
- (iv) Φανό κορώνς.

**1) Σχόλια για τους φανούς των μηχανοκίνητων πλοίων, όταν βρίσκονται εν πλω [διάταξη 23(a)].**

Όπως αναγράφεται στη διάταξη 23(a), ένα μηχανοκίνητο πλοίο, όταν είναι «εν πλω», θα πρέπει να επιδεικνύει τα πλοϊκά φωτά (βλ. παράγρ. 1.21.1).

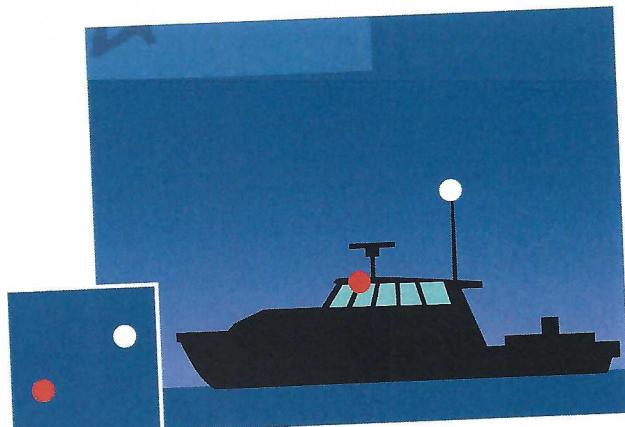
Στην περίπτωση που το μήκος του πλοίου **είναι  $\geq 50$  m**, τότε επιδεικνύεται ένας δεύτερος εφίστιος. Οι δύο εφίστιοι είναι τοποθετημένοι ο ένας στο πρωραίο τμήμα του σκάφους και ο άλλος στο πρυμναίο, σε μεγαλύτερο ύψος (σχ. 1.23α), ώστε να προσδιορίζονται κατά τη νύκτα την αναπρώρηση του πλοίου.

Αν το μήκος του μηχανοκίνητου πλοίου **είναι  $< 50$  m**, τότε η επίδειξη του δεύτερου εφίστιου είναι προαιρετική (σχ. 1.23β). Επισημαίνεται ότι ακόμα και μοναδικός να είναι ο εφίσιος φανός, αυτός τοποθετείται στην πρώτη πλευρά.



**Σχ. 1.23α**

Πλοϊκά φώτα μηχανοκίνητου πλοίου εν πλω μήκους πιθανόν  $\geq 50$  m (άποφτη δεξιάς πλευράς).



**Σχ. 1.23β**

Πλοϊκά φώτα μηχανοκίνητου πλοίου εν πλω μήκους  $< 50$  m (άποφτη αριστερής πλευράς).

τείται στο πρωραίο τμήμα του σκάφους.

Οι αναφερόμενοι στη διάταξη 23(α) φανοί φέρονται και από τα πολεμικά πλοία, όμως η επίδειξη τους εξαρτάται από τις εκτελούμενες επιχειρήσεις και υπόκειται πάντα στις προϋποθέσεις που αναφέρονται στη διάταξη 1(γ).

Διάταξη  
23(β)

(β) Αερόστρωμνο πλοίο, όταν κινείται σε κατάσταση χωρίς εκτόπισμα, θα επιδεικνύει εκτός από τους φανούς που καθορίζονται στην παράγραφο (α) του παρόντος κανόνα και έναν κίτρινο αναλάμποντα φανό, ορατό καθ' όλο τον ορίζοντα.

## 2) Σχόλια για τους φανούς που επιδεικνύονται τα αερόστρωμνα πλοία [διάταξη 23(β)].

Ο σκοπός του **περίβλεπτου αναλάμποντα κίτρινου φανού** (σχ. 1.23γ) είναι να κατασπίσει σαφές και να προειδοποιήσει τα άλλα πλοία, ότι το αερόστρωμνο που επιδεικνύει το φανό, βρίσκεται σε **κατάσταση χωρίς εκτόπισμα**. Τα πλοϊκά του φώτα όμως είναι δυνατόν να δίδουν λανθασμένη εντύπωση της πραγματικής κινήσεώς του, δύσον αφορά στο βυθό. Αυτό δε συμβαίνει, διότι τα πλοία αυτά όταν κινούνται στην αναφερόμενη κατάσταση επηρεάζονται πολύ από τον άνεμο και είναι δυνατόν η αναπρώρηση τους να έχει διαφορά και μέχρι  $45^{\circ}$  απ' την ακολουθούμενη πορεία ως προς το βυθό (COG).

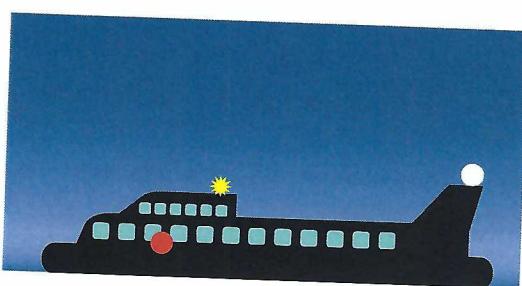
Διευκρινίζεται ότι τα υδροπτέρυγα και τα αιωρούμενα σκάφη θεωρούνται ως αερόστρωμνα πλοία και μ' αυτόν τον όρο αναφέρονται στους ΔΚΑΣ. Όπως αναφέρεται στις παραγράφους 1.3(5) και 1.18.1(10) **τα αερόστρωμνα πλοία, ακόμα και όταν λειτουργούν σε κατάσταση χωρίς εκτόπισμα, δεν θεωρούνται ως υδροπλάνα, αλλά ως μπχανοκίνητα πλοία**. Τα σκάφη αυτά δεν απαιτείται όπως τα υδροπλάνα, να τρούνται μακριά και να αποφεύγουν όλα τα πλοία, διότι δεν κινούνται πάντα με μεγάλες ταχύτητες. Θεωρείται όμως ότι ακολουθούν τους κανόνες καλής ναυτικής πρακτικής, συμμορφούμενα με τη διάταξη 2(α) και έτοι όταν κινούνται με μεγάλες ταχύτητες χειρίζουν πολύ έγκαιρα για την αποφυγή άλλων πλοίων.

Το ύψος και η θέση, στα οποία εγκαθίσταται ο περίβλεπτος αναλάμπων κίτρινος φανός, δεν προσδιορίζονται, γι' αυτό είναι δυνατόν να τεθεί πάνω ή κάτω απ' τον εφίστιο, στο πρωραίο ή πρυμναίο τμήμα του σκάφους (σχ. 1.23γ και 1.23δ).

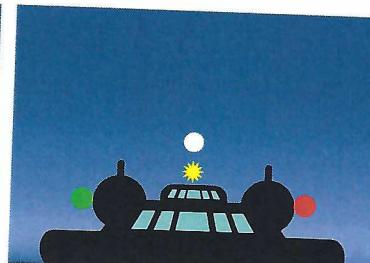


Σχ. 1.23γ

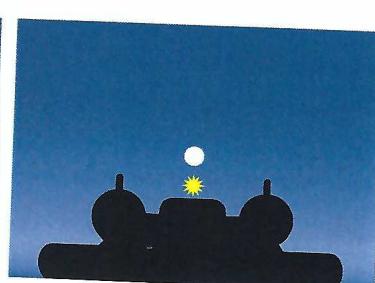
Φώτα ναυσιπλοΐας αεροστρώμνων πλοίων εν πλω μήκους  $< 50$  m σε κατάσταση χωρίς εκτόπισμα (άποψη δεξιάς πλευράς).



(α)



(β)



(γ)

Σχ. 1.23δ

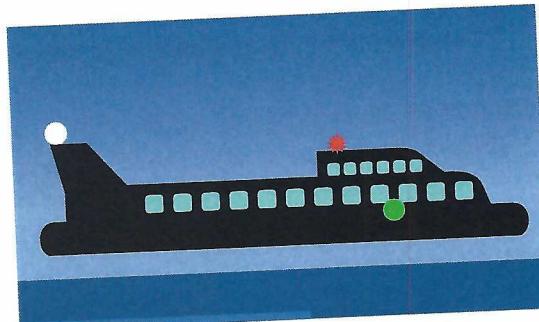
Φώτα ναυσιπλοΐας αεροστρώμνων πλοίων εν πλω μήκους  $< 50$  m σε κατάσταση χωρίς εκτόπισμα (α) άποψη αριστερής πλευράς, (β) πλώρης και (γ) πρύμνης.

(γ) Ενα WIG σκάφος, όταν απογειώνεται, προσγειώνεται και κατά τη διάρκεια της πτήσεως πλοσίον *της επιφάνειας*, εκτός από τους φανούς που καθορίζονται στην παράγραφο (α) του παρόντος κανόνα, επιδεικνύει έναν κόκκινο υψηλής εντάσεως αναλάμποντα φανό, ορατό καθ' όλο τον ορίζοντα.

### 3) Σχόλια για τους φανούς που επιδεικνύουν τα σκάφη WIG [διάταξη 23(γ)].

Τα σκάφη WIG οφείλουν σύμφωνα με τη διάταξη 18(στ), να τηρούνται μακριά και να μην παρεμποδίζουν τα άλλα παραπλέοντα πλοία.

Η επίδειξη του προβλεπόμενου από τη διάταξη 23(γ) φανού (σχ. 1.23ε) είναι απαραίτητη, διότι υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως. Στην περίπτωση όμως που τα σκάφη WIG κινούνται στην επιφάνεια του ύδατος, τότε απαιτείται να μη συμμορφώνονται με τους κανόνες που αφορούν στα μηχανοκίνητα πλοία και δεν επιδεικνύουν τον εν λόγω φανό (σχ. 1.23δ).



Σχ. 1.23ε

Φώτα ναυσιπλοΐας WIG σκάφους, όταν απογειώνεται, προσγειώνεται και κατά τη διάρκεια της πτήσεως, πλοσίον *της επιφάνειας* του ύδατος.

(δ) (i) Μηχανοκίνητο πλοίο μήκους μικρότερου από 12 m μπορεί, αντί για τους φανούς που περιγράφονται στην παράγραφο (α) του κανόνα αυτού, να επιδεικνύει ένα λευκό φανό ορατό καθ' όλο τον ορίζοντα και τους πλευρικούς φανούς.

(ii) Μηχανοκίνητο πλοίο μήκους μικρότερου από 7 m και του οποίου η μέγιστη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τους 7 κόμβους μπορεί, αντί για τους φανούς που περιγράφονται στην παράγραφο (α), να επιδεικνύει ένα λευκό περίβλεπτο φανό και αν είναι πρακτικά δυνατό και πλευρικός.

(iii) Ο εφίστιος ή ο περίβλεπτος λευκός φανός μηχανοκίνητου πλοίου, με μήκος μικρότερο από 12 m, μπορεί να μην είναι επί *της κυρίας διαμήκους γραμμής* του πλοίου αν αυτό δεν είναι πρακτικά δυνατό. Για να συμβεί όμως αυτό πρέπει οι πλευρικοί του φανοί να είναι σύνθετοι σ' ένα φανό, ο οποίος θα φέρεται επί *της κυρίας διαμήκους γραμμής* του σκάφους ή θα είναι εγκατεστημένος, όσο τούτο είναι πρακτικά δυνατό, πλησιέστερα προς την κύρια διαμήκη γραμμή, όπως ο εφίστιος ή ο περίβλεπτος λευκός φανός».

### 4) Σχόλια για φανούς που φέρουν τα μηχανοκίνητα πλοία, με μήκος μικρότερο από 12 m [διάταξη 23(δ)(i) και (iii)].

Τα μικρά μηχανοκίνητα πλοία με **μήκος < 12 m**, επιτρέπεται αντί να εγκαθιστούν τους φανούς που αναφέρονται στη διάταξη 23(α) (πλοϊκά φώτα) να φέρουν (σχ. 1.23στ και 1.23ζ):

1) Έναν **περίβλεπτο λευκό φανό**, σε αντικατάσταση του εφίστιου.

2) Τα πλευρικά φώτα εφόσον είναι μεγαλύτερου μήκους από 7 m.

Τα πλευρικά φώτα, επιτρέπεται να είναι ενσωματωμένα σ' ένα **σύνθετο δίχρωμο φανό** (combine side lights) (σχ. 1.23ζ και 1.23η), σύμφωνα με τη διάταξη 21(β), ο οποίος αφορά σε πλοία με μήκος μικρότερο των 20 m.

Επιπρόσθετα, η τοποθέτηση του περίβλεπτου άσπρου φανού είναι δυνατή και εκτός *της διαμήκους γραμμής* του πλοίου, σύμφωνα με τη διάταξη 23(δ)(iii), εφόσον υπάρχει ένας σύνθετος δίχρωμος φανός για πλευρικά φώτα, εγκατεστημένος όσο πρακτικά είναι εφικτό, πλησιέστερα προς τη διαμήκη άξονα.

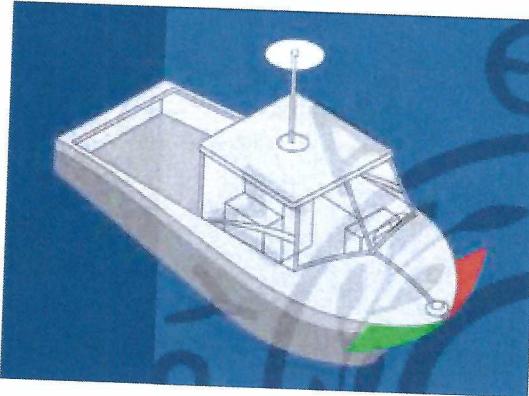
Η τοποθέτηση του περίβλεπτου άσπρου φανού θα γίνεται, όσο είναι πρακτικά δυνατό, πλησιέστερα προς τη διαμήκη άξονα του πλοίου. Τούτο είναι επιτρεπτό και για τον εφίστιο, εφόσον τα πλοία αυτά φέρουν εφίστιο και όχι τον εν λόγω φανό.

**5) Σχόλια για φανούς που φέρουν τα μπχανοκίνητα πλοία, με μήκος μικρότερο από 7 m και μέγιστη ταχύτητα όχι μεγαλύτερη από 7 knots [διάταξη 23(δ)(ii)].**

Εφόσον το μήκος των μικρών μπχανοκινήτων πλοίων είναι **μικρότερο των 7 m και η ταχύτητά τους δεν υπερβαίνει τους 7 knots**, επιτρέπεται να μην φέρουν πλευρικούς φανούς, στην περίπτωση που πρακτικά δεν είναι εφικτό να εγκατασταθούν (σχ. 1.23θ).

Η παρέκκλιση αυτή [διάταξη 23(δ)(ii) από τη διάταξη 23(δ)(i)] προβλέφθηκε, διότι τα μικρά σκάφη με χαμηλή ταχύτητα είναι πιθανόν να μην έχουν την απαραίτητη πλεκτρική ενέργεια για την τροφοδότηση όλων των φανών, όπως έχουν τα μπχανοκίνητα πλοία μήκους  $< 12 \text{ m}$ .

Διευκρινίζεται ότι τα μπχανοκίνητα πλοία μήκους  $< 7 \text{ m}$  που προσωρινά κινούνται με ταχύτητα  $< 7 \text{knots}$ , αλλά έχουν τη δυνατότητα να κινηθούν με ταχύτητα  $> 7 \text{knots}$ , απαιτείται να φέρουν και να επιδεικνύουν πλευρικούς φανούς. Άλλωστε, όπως αναφέρεται στην εν λόγω διάταξη, και στα μπχανοκίνητα πλοία μήκους  $< 7 \text{ m}$  και μέγιστης ταχύτητας  $< 7 \text{knots}$  πρέπει να εγκαθίστανται πλευρικοί φανοί, εφόσον είναι πρακτικά εφικτό.



**Σχ. 1.23στ**

Φανοί ναυσιπλοΐας μικρού πλοίου με μήκος  $< 12 \text{ m}$ .



**Σχ. 1.23ζ**

Φανοί ναυσιπλοΐας μικρού πλοίου με μήκος  $< 12 \text{ m}$ , με ενσωματωμένους πλευρικούς φανούς σε ένα σύνθετο δίχρωμο.



**Σχ. 1.23π**

Ενσωματωμένοι πλευρικοί φανοί σε έναν σύνθετο δίχρωμο φανό για πλοία  $< 20 \text{ m}$ .



**Σχ. 1.23θ**

Φανοί ναυσιπλοΐας μικρού πλοίου με μήκος  $< 7 \text{ m}$  και μέγιστη ταχύτητα  $< 7 \text{knots}$ .