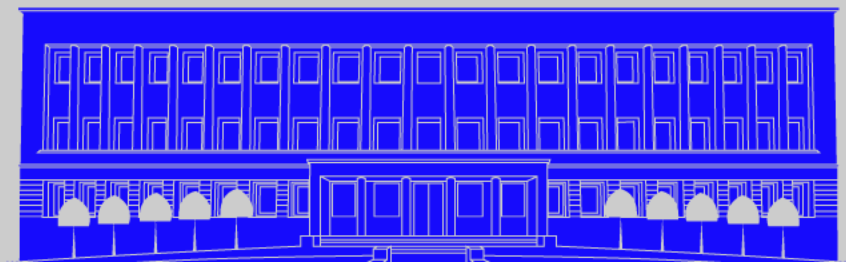


ΠΡΟΣΟΧΗ
ΔΕΝ ΕΠΙΤΡΕΠΟΝΤΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ
ΚΕΙΜΕΝΟ
ΧΩΡΙΣ ΤΗΝ ΕΓΓΡΑΦΗ ΣΥΝΑΙΝΕΣΗ ΤΟΥ
ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ

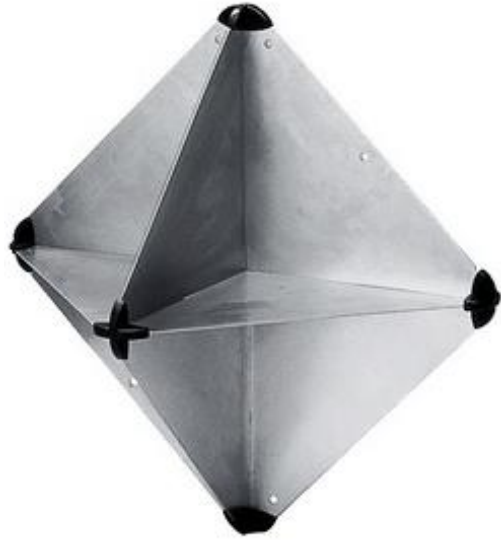
ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ



RADAR

- **RA**dio
 - **D**irection
 - **A**nd
 - **R**anging
- Σκάφη GRP: Εξαιρετικά μειωμένη ανακλαστικότητα

ΑΝΑΚΛΑΣΤΗΡΕΣ



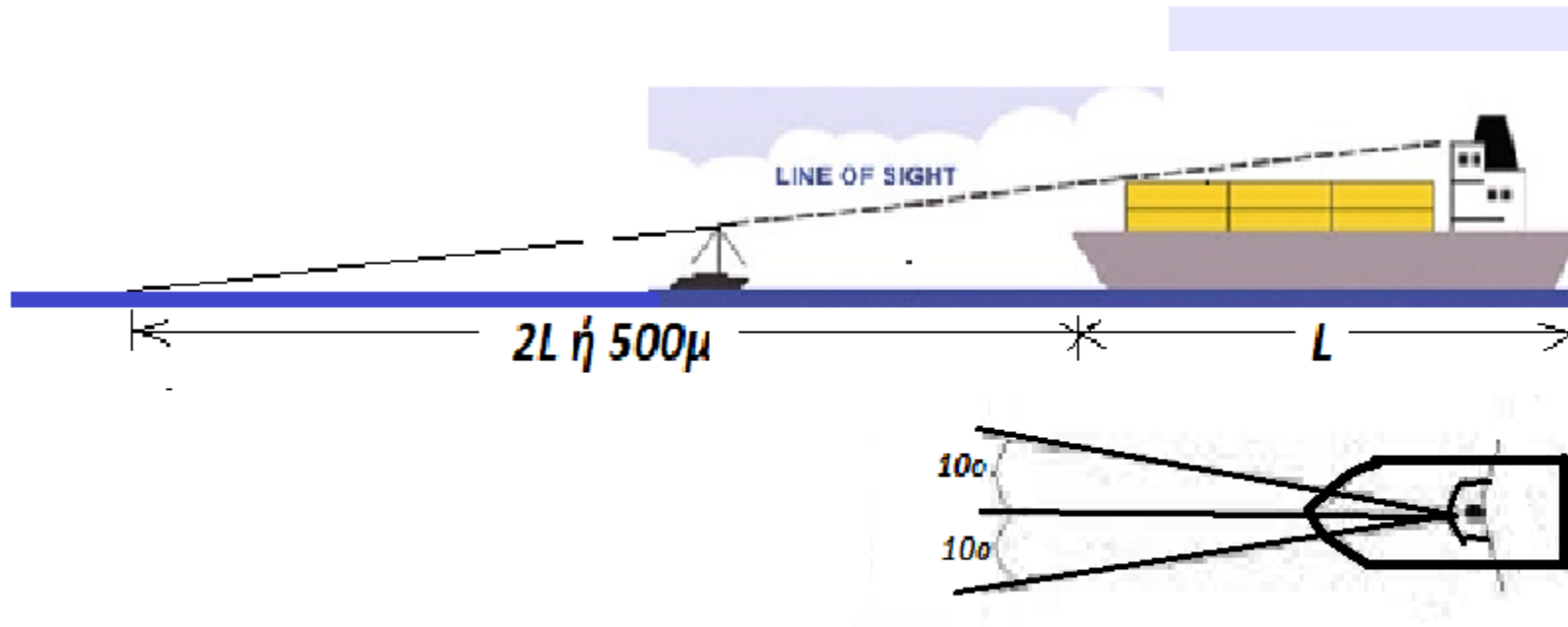
4νμ



2νμ

ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟΣ από την SOLAS (Ch. V Reg.19/2.1.7)

SOLAS (Annex A Chap. V Reg.22)



Ισχύει το μικρότερο

η παροιμία...

Μακριά από πλώρη καραβιού
και...
«καπούλια» γαϊδουριού!

COLREG

Convention on
the International Regulations for
Preventing Collisions at Sea, 1972

2026 Edition



Είναι Νόμος του Κράτους

ΦΕΚ 293 Α' του 1974

(Άρθρο 1: υπερισχύει το Αγγλικό κείμενο)

ΤΑ ΜΕΡΗ (=πού ψάχνουμε, τί...)

- Α: ΓΕΝΙΚΑ (Εφαρμογή-Ευθύνες-Ορισμοί)
- Β: Κανόνες Χειρισμού & Πλεύσης
- Γ: Φώτα-Σχήματα
- Δ: Ηχητικά & Φωτεινά Σήματα



ΜΕΡΟΣ Α - Γενικά

Καν. 1-Εφαρμογή

- Σε όλα τα πλοία
στις θάλασσες & σε συνδεόμενα ύδατα
- Πρόσθετοι Κανόνες Κράτους

Καν. 2-Ευθύνη

- Καμμία διάταξη δεν απαλλάσσει ΑΜΕΛΕΙΑ
- «Δέουσα προσοχή» όταν επιβάλλεται παρέκκλιση
π.χ. χρήση VHF
- Η διεξαγωγή αγώνων δεν απαλλάσσει

Καν. 3-Ορισμοί

- ΠΛΟΙΟ (vessel): Κάθε πλωτό μέσον μεταφοράς στο νερό (+Υδροπλ)
- Ι/Φ: Πλοίο που κινείται με ιστία (μηχανή «εκτός»)
- ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ: Όταν αλιεύει και εμποδίζεται
- ΠΕΡΙΟΡ. ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ ΧΕΙΡΙΣΜΩΝ (RAS-P/K-Συντήρ. Ναυδέτων)
- «ΕΝ ΟΨΕΙ ΑΛΛΗΛΩΝ»: Σε οπτική επαφή
- ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ: Ομίχλη, πυκνή βροχή κ.λπ.
Όχι η «καθαρή» Νύχτα

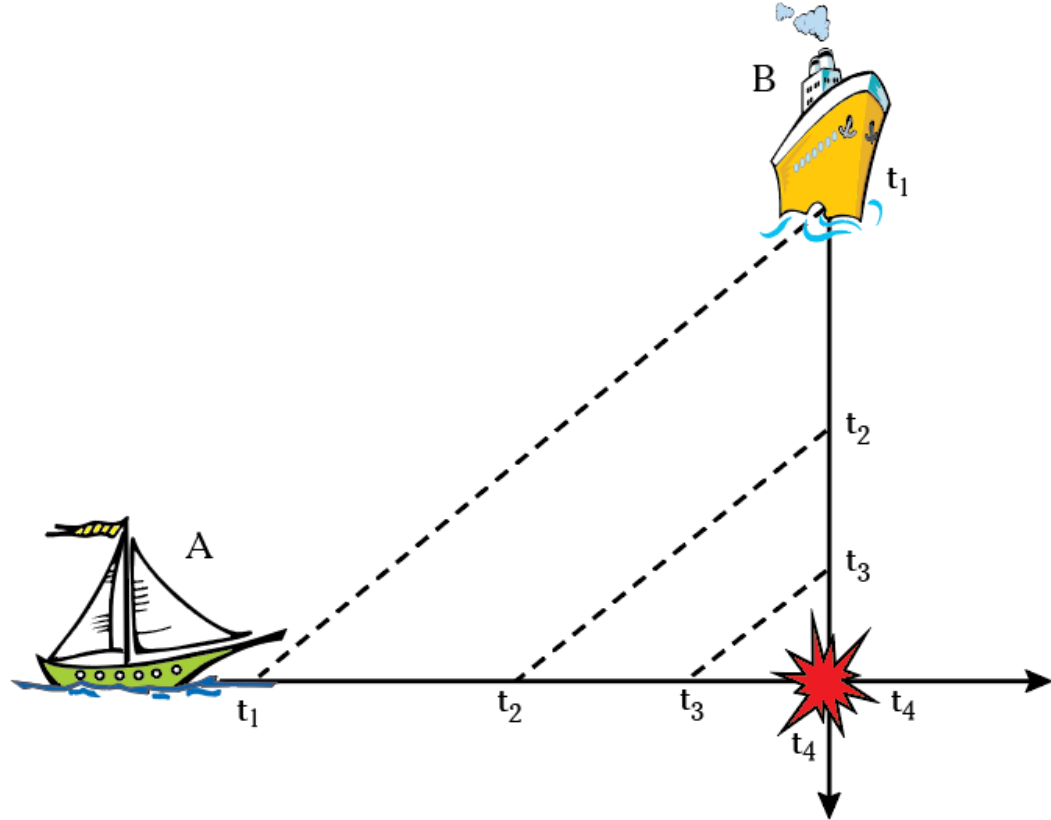
ΜΕΡΟΣ Β΄

ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ & ΠΛΟΥ



- Καν.4: Σε οποιαδήποτε κατάσταση ορατότητας
- Καν.5: Αδιάλειπτη Οπτική & Ακουστική παρατήρηση
- Καν.6: «Ασφαλής Ταχύτητα» για χειρισμό ή Κράτει
(κρατημένοι μεσοπέλαγα...;)
- Καν.7: Κίνδυνοι Σύγκρουσης
αν αμφιβάλλουμε>>> ΥΠΑΡΧΕΙ ΚΙΝΔΥΝΟΣ!

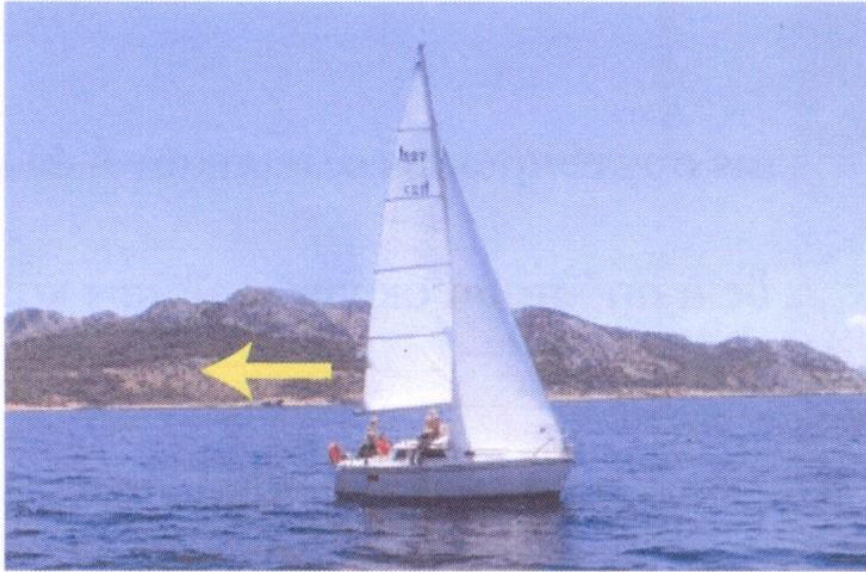
ΣΤΑΘΕΡΗ ΔΙΟΠΤΕΥΣΗ



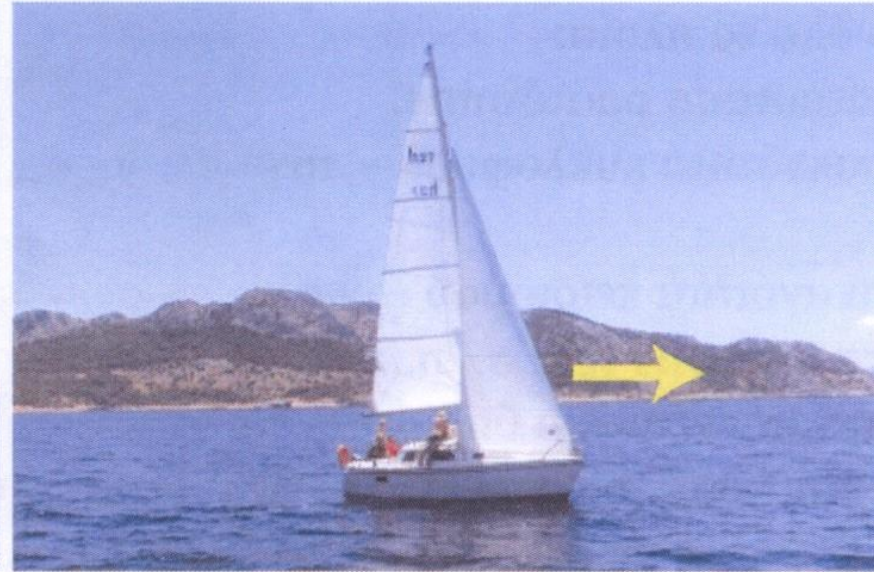
Όταν η διόπτευση είναι σταθερή, επέρχεται σύγκρουση.



Από πού φεύγει η στεριά....



Μας περνάει
(από την πλώρη μας)



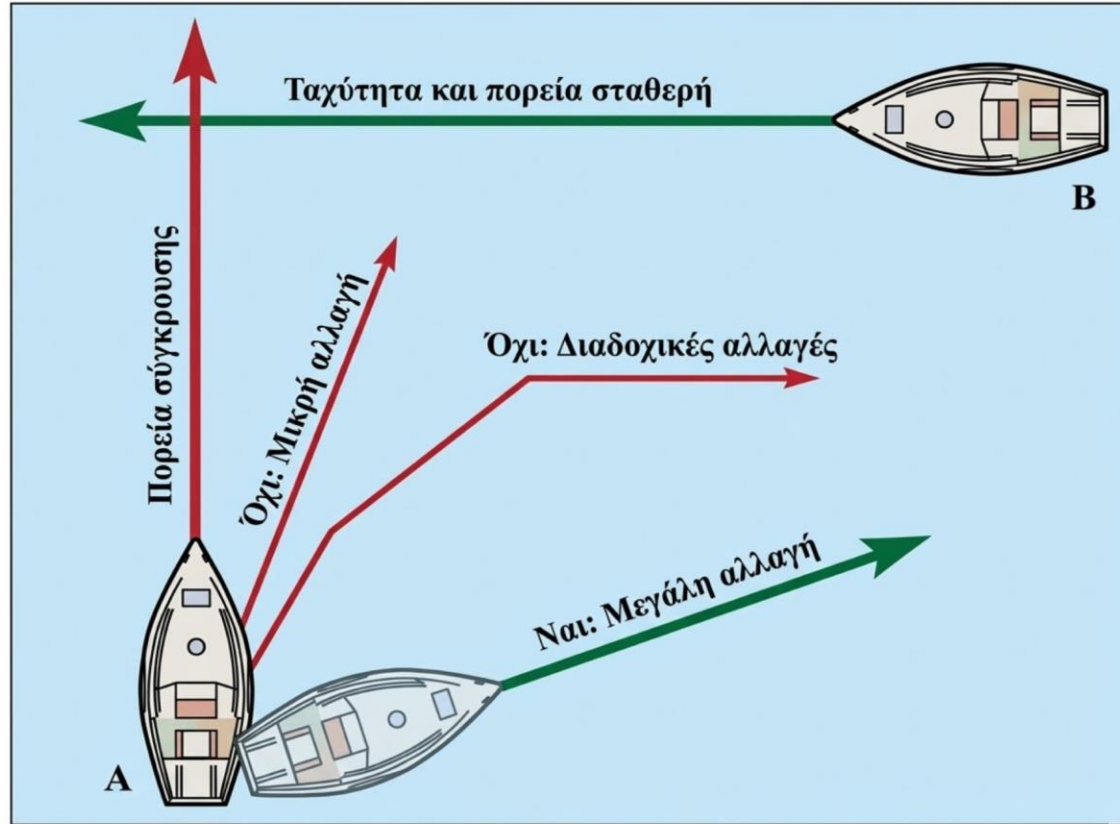
Περνάμε
(από την πλώρη του)

Καν.8-Χειρισμοί Αποφυγής

«εφόσον οι περιστάσεις το επιτρέπουν θα είναι:»

- Σαφής & Έκδηλος (positive)
- Έγκαιρος
- «Ναυτικός» (σε ασφαλή απόσταση-γρήγορος)
- **Με συνεχή έλεγχο αποτελεσματικότητας**

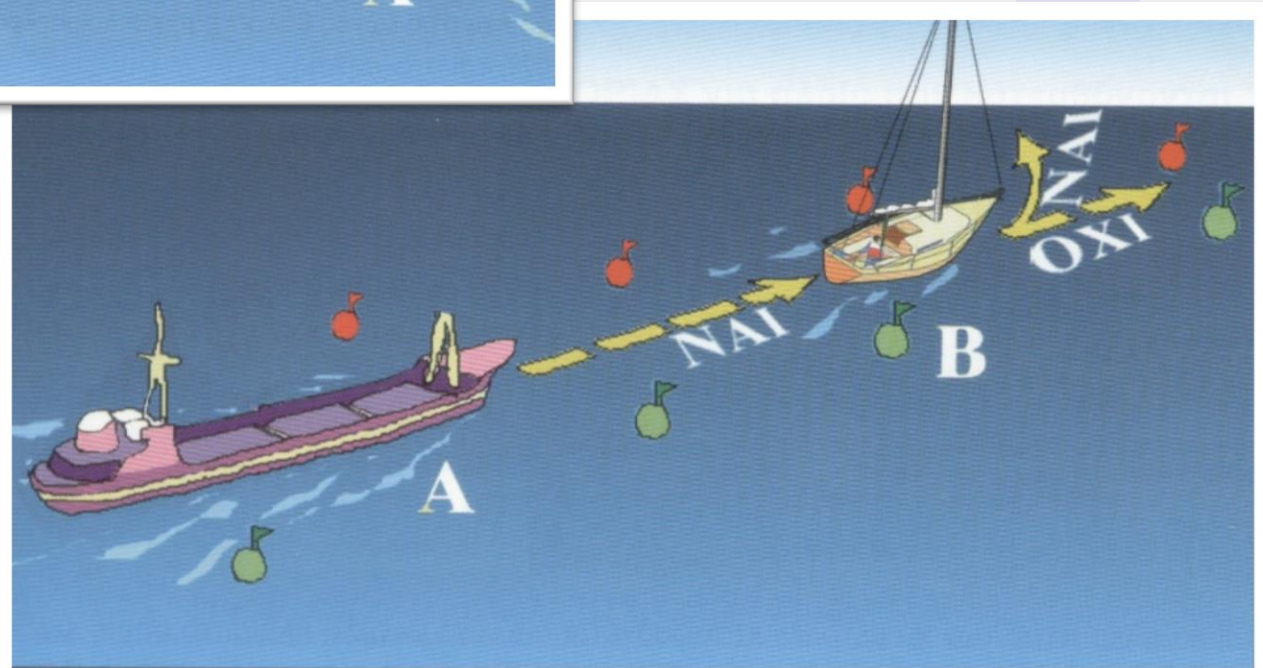
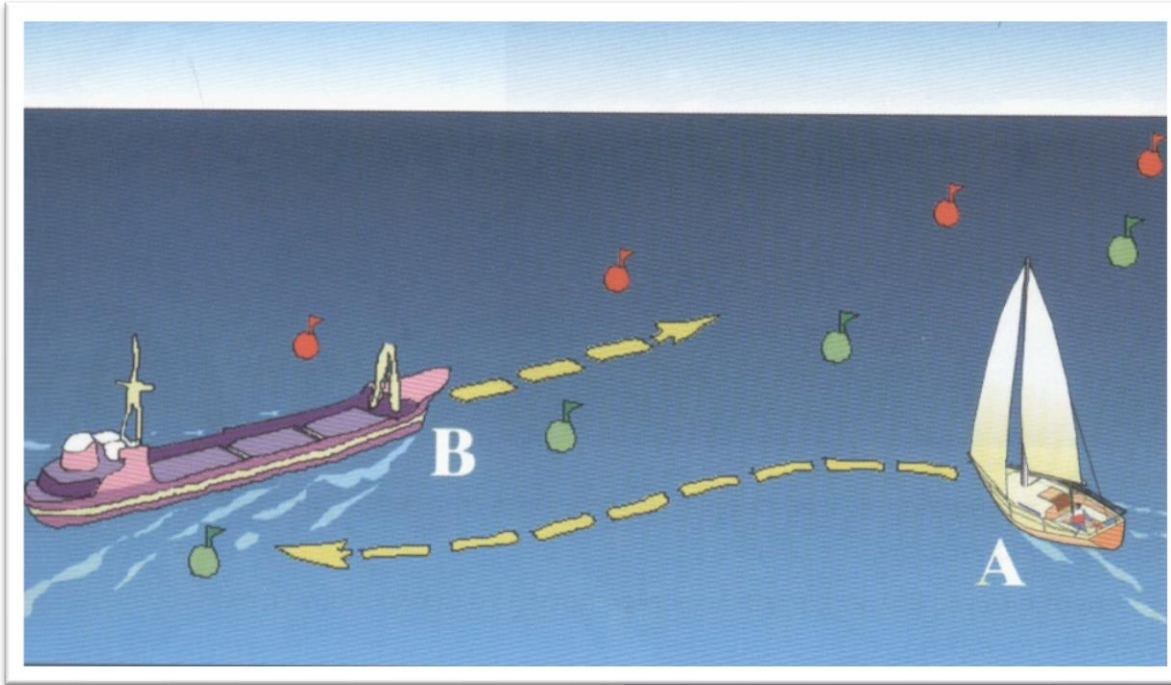
...και αντιληπτός από το άλλο πλοίο



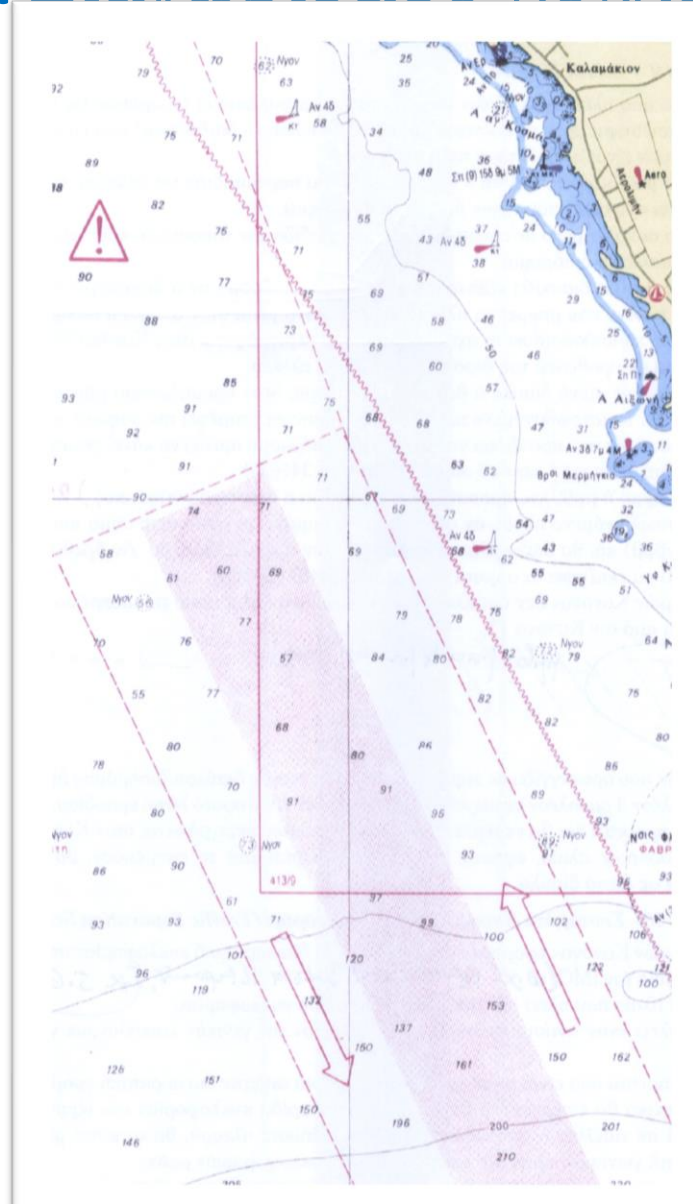
Καν. 9-ΣΤΕΝΟΙ ΔΙΑΥΛΟΙ

- Πλέουμε Δεξιά
- Ι/Φ δεν εμποδίζει Μ/Χ που αδυνατεί να πλεύσει αλλού
- Προσπέρασμα: Μόνο αν συμφωνεί το προσπερνόμενο
- Προσοχή σε καμπή (ηχητικό σήμα)
(π.χ. είσοδος στον Πόρο)
- Όχι αγκυροβολία («...εκτός αν οι περιστάσεις...»)

Καν. 9 – Στενοί Δίαυλοι



Καν. 10-Συστήματα Διαχωρισμού Κυκλοφορίας (TSS)



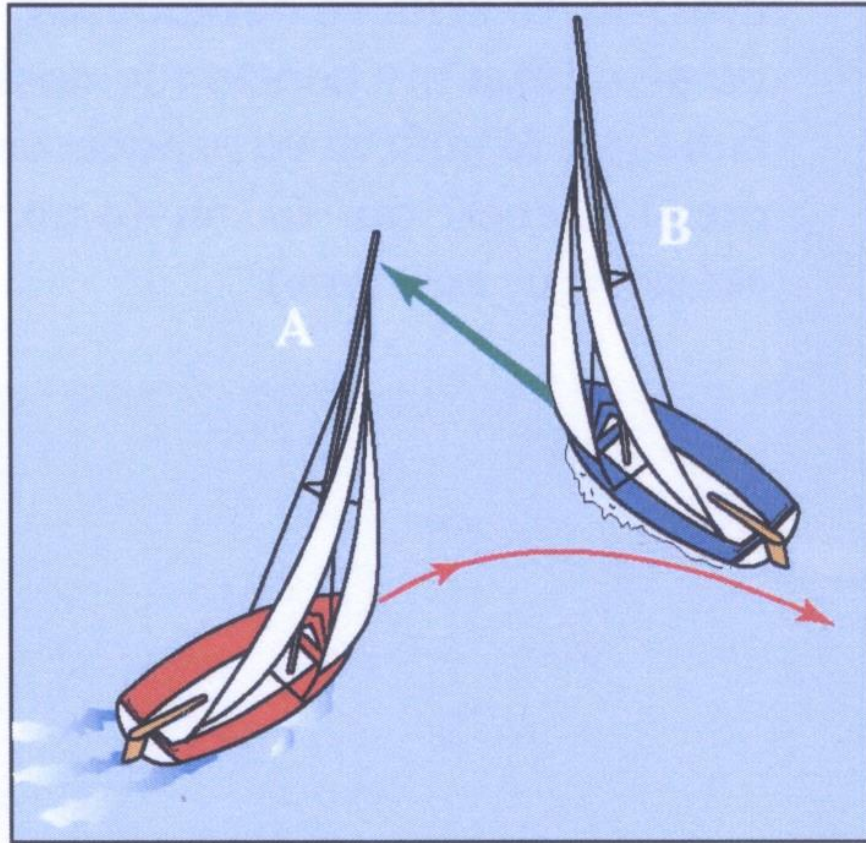
Κάθε πλοίο εντός ΣΔΚ (TSS):

- Πλέει στην αντίστοιχη λωρίδα ροής
- Μακριά από τη ζώνη διαχωρισμού
- Αν είσοδος-έξοδος σε πλευρά, τότε με την $<$ γωνία ως προς τη ροή
- Εγκάρσια διάσχιση: όσο πρακτικότερο κάθετα
- Το Ι/Φ δεν εμποδίζει Μ/Χ σε λωρίδα

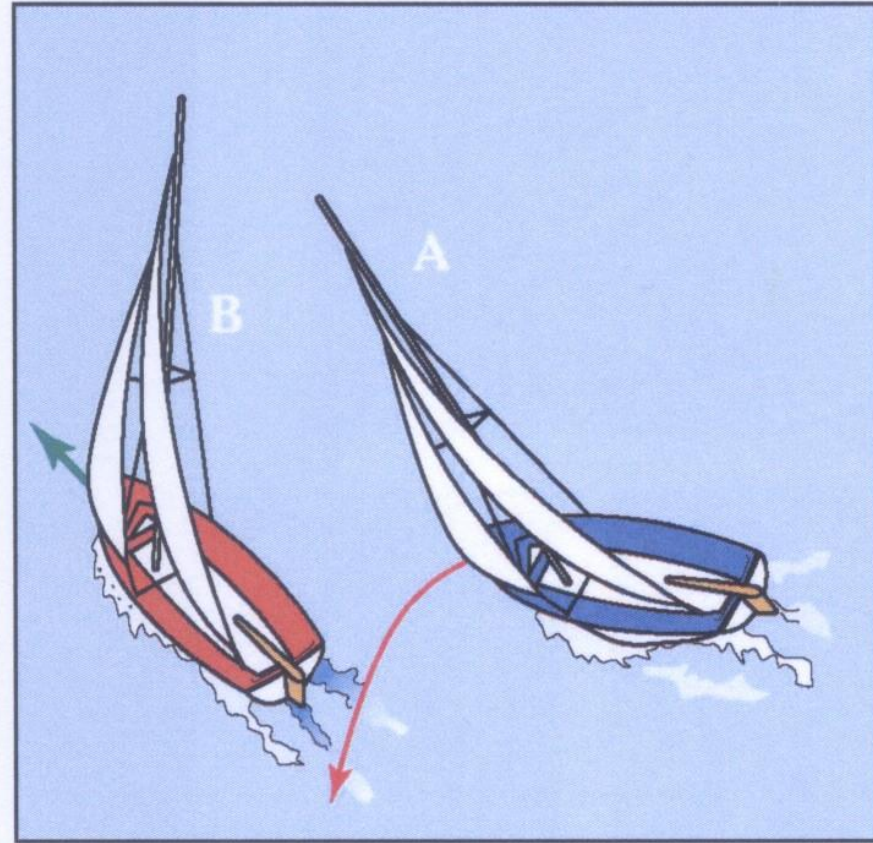
ΤΜΗΜΑ ΙΙ-ΔΙΑΓΩΓΗ ΠΛΟΙΩΝ «ΕΝ ΟΨΕΙ»

- Καν.11:Εφαρμογή: Οι Καν.11-18 εφαρμόζονται μόνο «εν όψει»
(Καν.3: σε *ΟΠΤΙΚΗ* επαφή)

Καν.12: Μεταξύ Ι/Φ



(α)



(β)

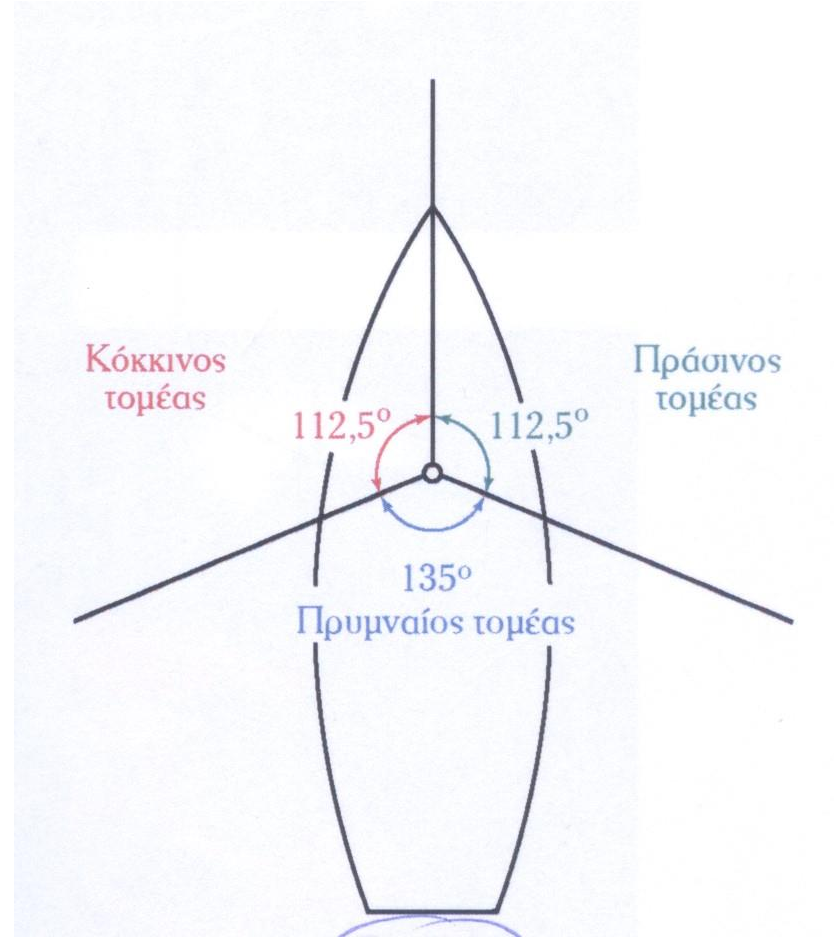
Καν. 12(α) (iii)

πολύ ενδιαφέρων...!

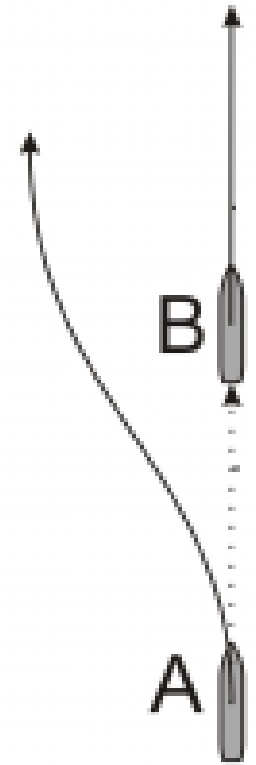
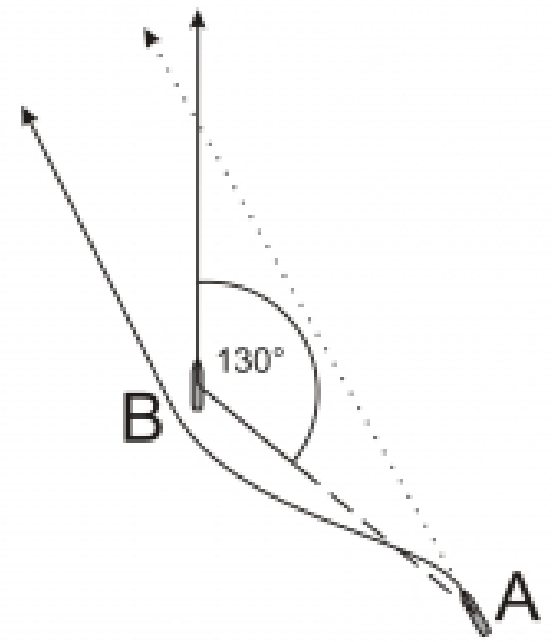
- Αν αριστερήνεμος δει σκάφος σοφράνο και δεν μπορεί να προσδιορίσει με βεβαιότητα πού το άλλο σκάφος έχει τον άνεμο (ΔΕ ή ΑΡ), θα απομακρυνθεί από την πορεία του άλλου.

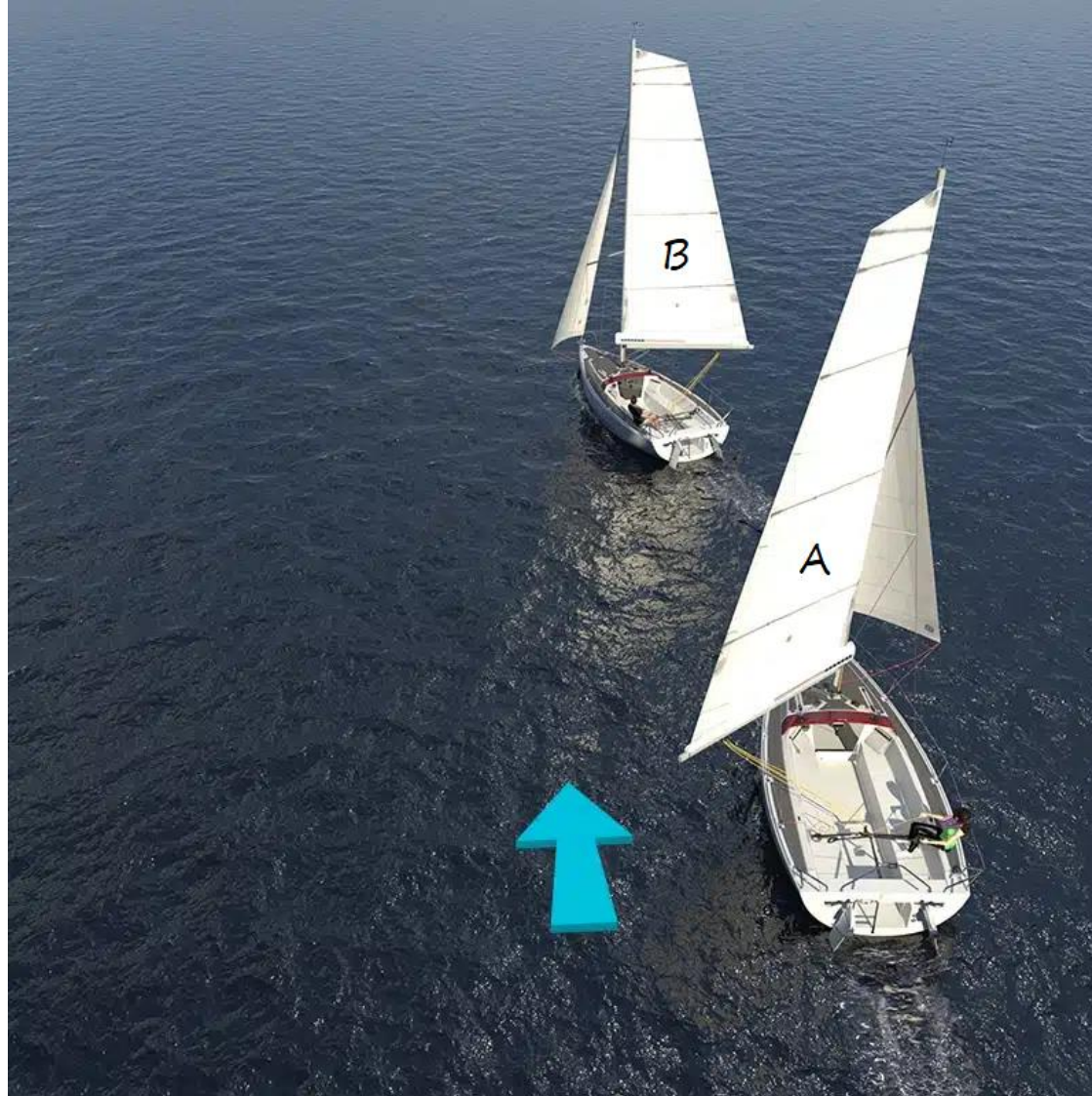
Καν.13 - Προσπέρασμα

- Τήρηση μακριά από την πορεία του άλλου
- «Καταφθάνον»: Στον τομέα «κορώνης» (stern lights, no side lights)
- Αμφιβολία; >>> Είσαι «Καταφθάνον»
- Το Καταφθάνον δεν διασταυρώνει πορεία μέχρις «εύλογης απομάκρυνσης»
- ΗΧΗΤΙΚΑ ΣΗΜΑΤΑ



Προσπεράσματα *(είτε από ΑΡ είτε από ΔΕ του Β)*



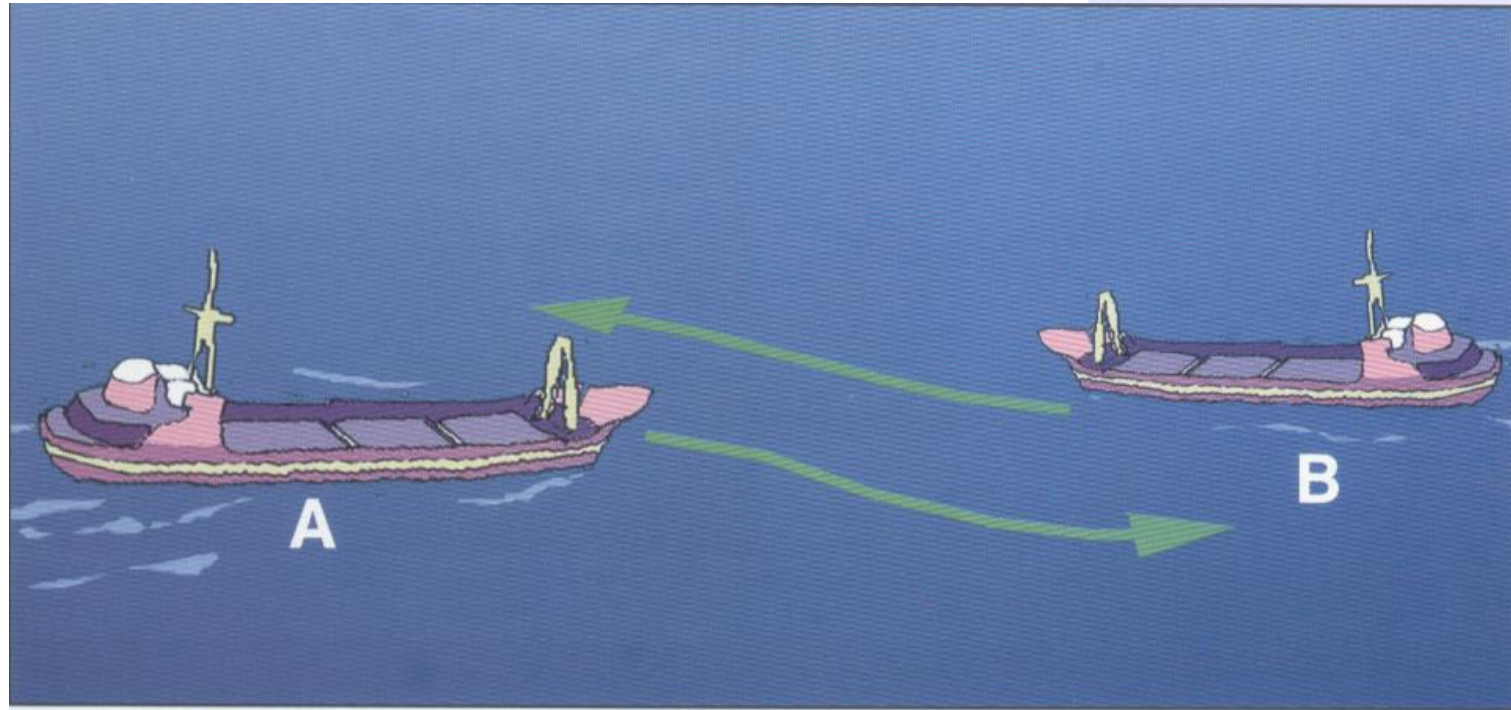


- Μολονότι ο Α «δείχνει κόκκινο» είναι «υπόχρεος χειρισμού» γιατί είναι στον τομέα «καταφθάνοντος»

...δεν είναι...cartoon, δεν είναι «AI»!

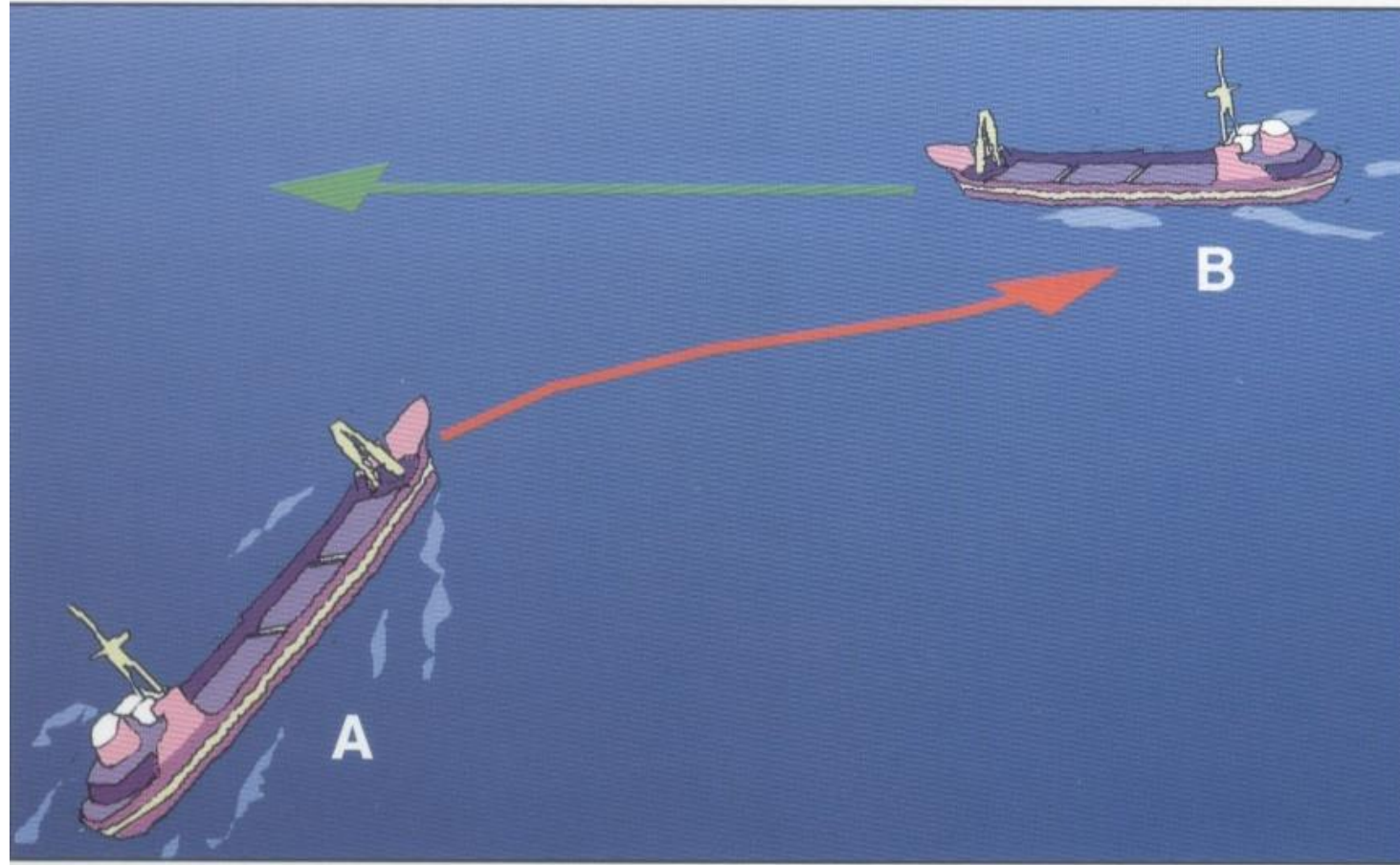
- <https://www.youtube.com/watch?v=0AQImJOfU5g>
- *(βλ. και Καν.17)*

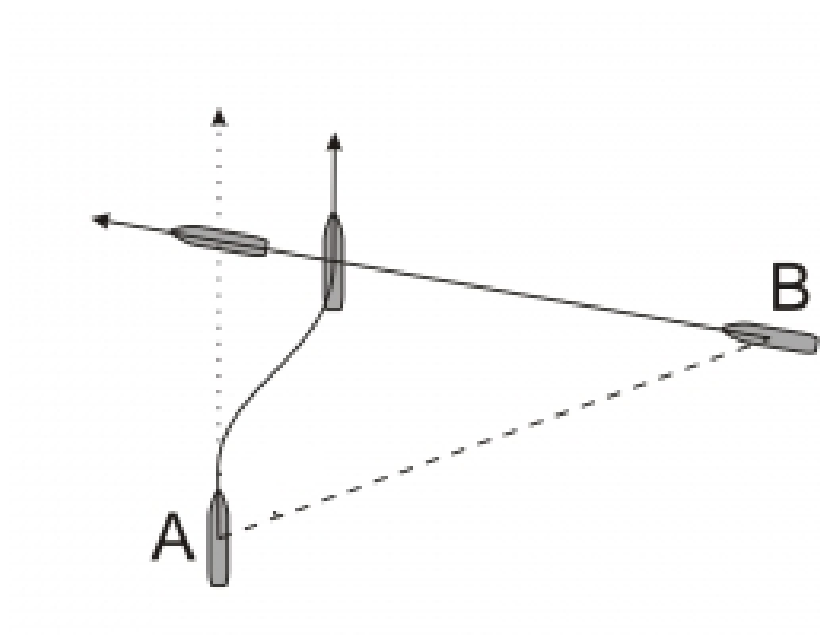
Καν. 14 – Αντικρουστές πορείες

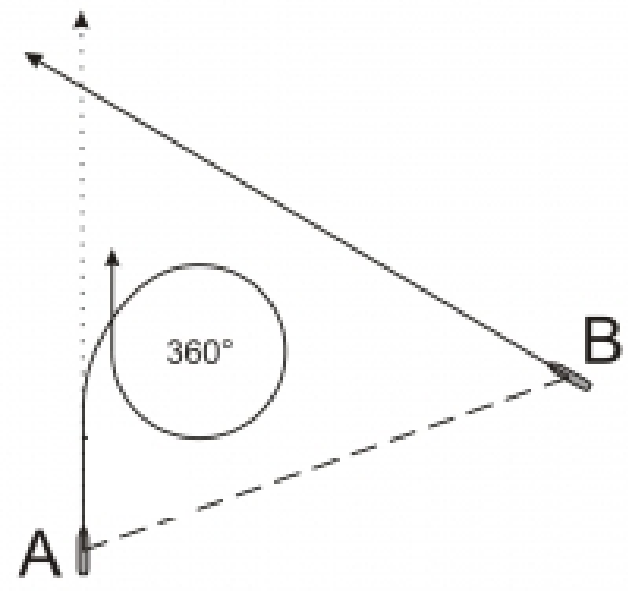


+ Ηχητικό Σήμα (●)

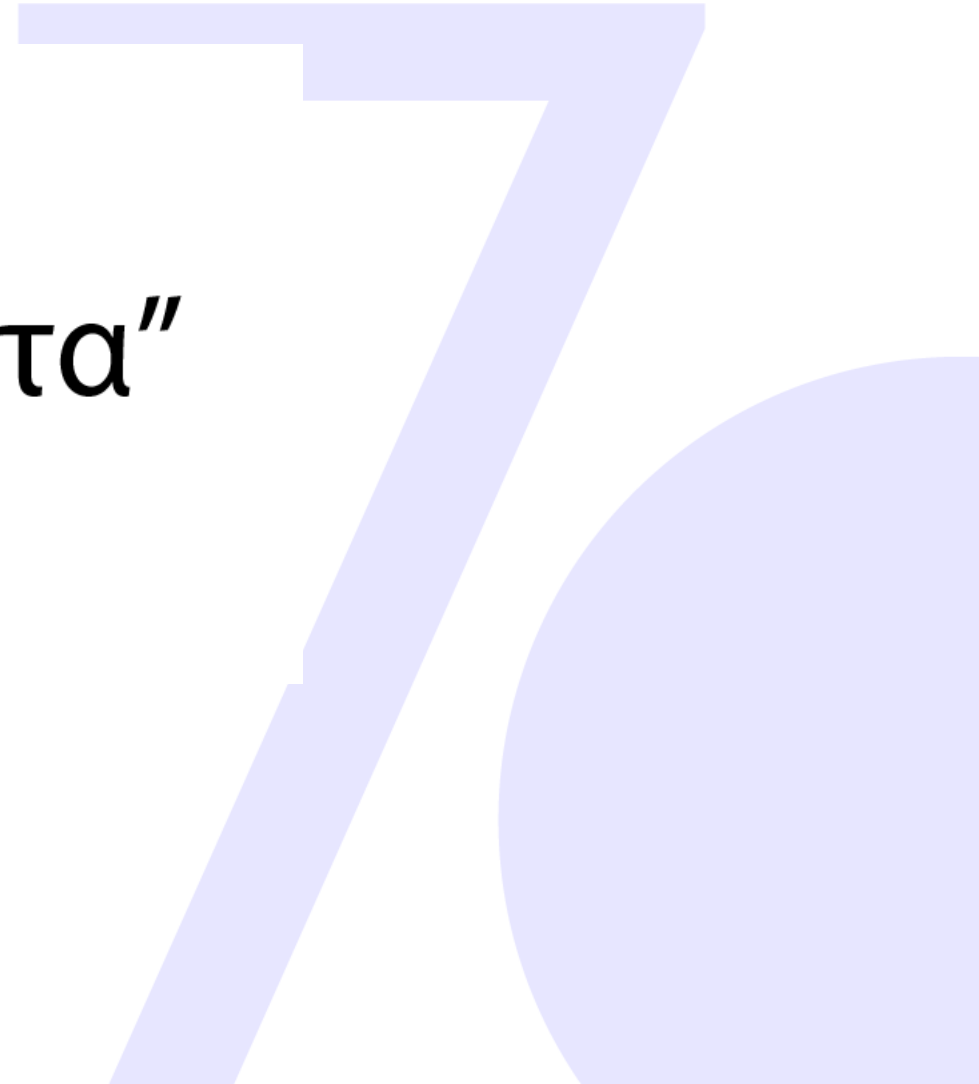
Καν. 15 - Διασταυρούμενες πορείες







~~“προτεραιότητα”~~



Ο όρος «προτεραιότητα»:

- Είναι λανθασμένος Νομικά και πρακτικά, για τη θάλασσα, γιατί είναι «άκαμπτος»
- Ο ΔΚΑΣ διαπνέεται από «άν οι καταστάσεις το επιτρέπουν»
«αν είναι εφικτό» και παρόμοια...
- Δεν υπάρχει ως όρος ούτε στο Αγγλικό ούτε στο Ελληνικό κείμενο
- ...γιατί στη θάλασσα δεν ισχύουν άκαμπτες «συνταγές»
- Γι' αυτό στις συγκρούσεις, το Δικαστήριο επιμερίζει τις ευθύνες.
- Ποτέ, διεθνώς, δεν έχει απαλλάξει 100% κάποιον από την ευθύνη για τη σύγκρουση.

Οι σωστοί όροι:

- Υπόχρεο χειρισμού
 - Φυλάσσον
 - Give way
- Φυλασσόμενο
 - Stand-on

Καν. 16 – Ενέργειες «φυλάσσοντος» (*give way*) πλοίου

Κάθε «φυλάσσον» πλοίο πρέπει να χειρίζεται,
κατά το δυνατόν:

- Έγκαιρα και
- Δραστικά

...ώστε να τηρείται μακριά

Καν. 17 – Το Φυλασσόμενο (*stand on*) πλοίο

- Διατηρεί την πορεία & ταχύτητά του
- Δύναται να χειρίσει προς αποφυγή αν καταστεί προφανές ότι το φυλάσσον δεν ενεργεί σύμφωνα με τον ΔΚΑΣ (*χρήση VHF*)
- Αν βρεθεί πολύ κοντά που δεν επαρκεί ο χώρος να χειρίσει το φυλάσσον, τότε και αυτό χειρίζεται για αποφυγή.
- Ο παρών Κανόνας δεν απαλλάσσει το φυλάσσον από την υποχρέωση να απομακρύνεται.

Καν. 18 – Ευθύνες μεταξύ πλοίων

(Εξαιρούνται οι περιπτώσεις Καν. 9 (στενοί δίαυλοι)-10(TSS)-13(Προσπ))

Μηχανοκίνητο

Ιστιοφόρο

Αλιευτικό

Όλα τα «Μ-Ι-Α» φυλάνε:

- Ακυβέρνητο
- Περιορισμένης Ικανότητας Χειρισμών (Π.Ι.Χ)
- Όλοι (πλην Ακυβ.-Π.Ι.Χ)
φυλάνε το Εμποδιζόμενο από το Βύθισμά του

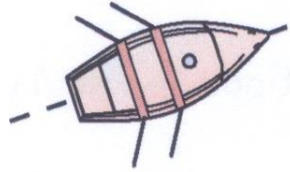
- **ΥΔΡΟΠΛΑΝΑ στη θάλασσα**

- Τηρούνται μακριά από τα πλοία.
- Σε κίνδυνο σύγκρουσης τηρούν τον ΔΚΑΣ (ως «πλοία»)

- **ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΑ:**

- Κατά την ανόρθωση ή επανείσοδο και εν πτήσει κοντά στην επιφάνεια **θα αποφεύγουν την παρεμπόδιση** άλλων σκαφών.
- Εν πλω στην επιφάνεια της θάλασσας είναι ως M/X

Κωπήλατα

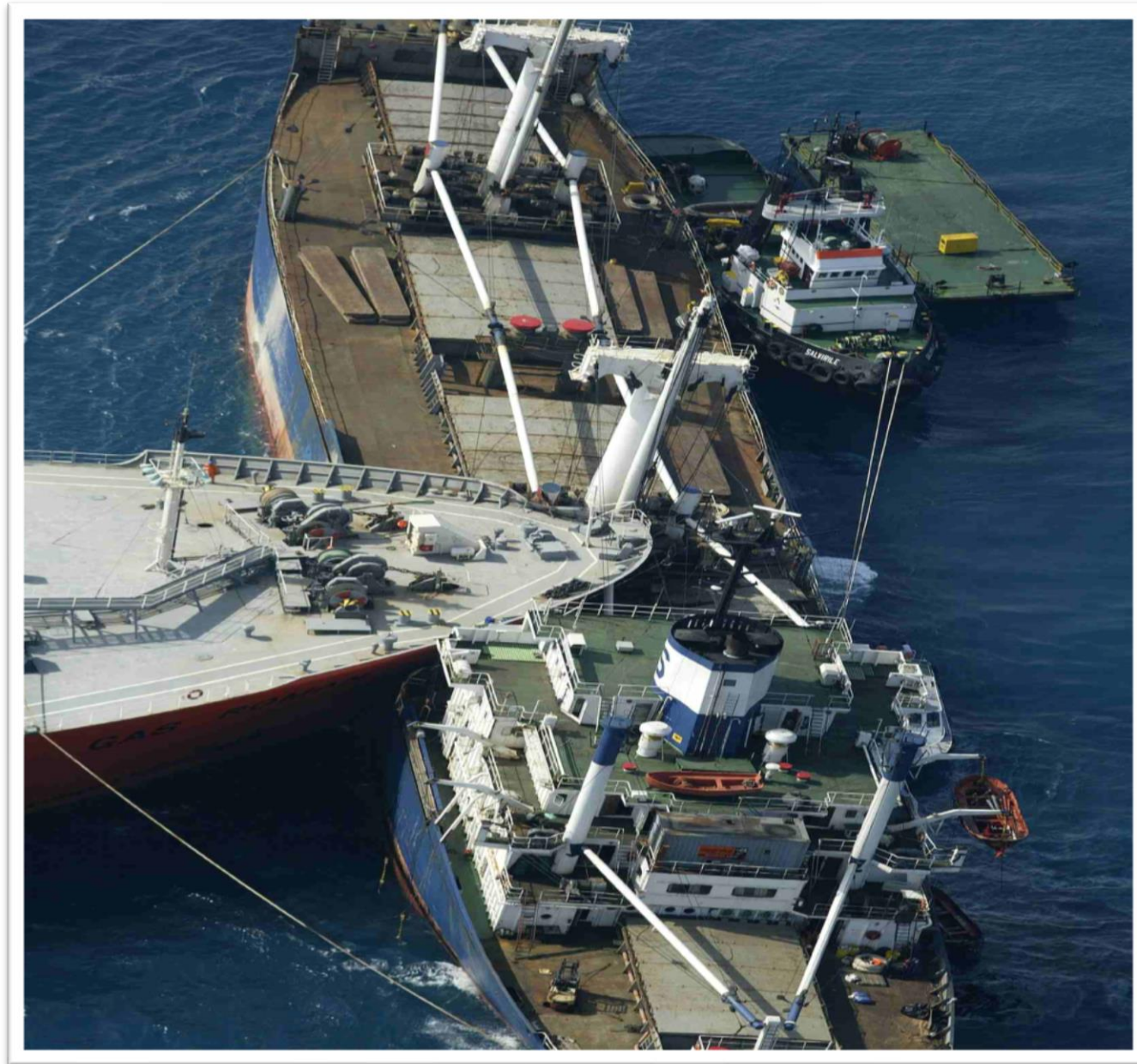


- Δεν τα εντάσσει σε κατηγορία ο ΔΚΑΣ
- Μέγιστη ταχύτητα 2,5kt
- Άρα:
 - Ως **«το άλλο σκάφος»**: Προσέχουμε
 - Ως **«κωπηλάτες»**: Κάνουμε ό,τι μπορούμε να χειρίσουμε σωστά και
Ενεργοποιούμε τη Μχ και χειρίζουμε ως «Μχ»

Καν.19 ΔΙΑΓΩΓΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ

- Εφαρμογή σε πλοία που δεν είναι «εν όψει αλλήλων», όταν πλέουν μέσα ή κοντά σε περιοχή περιορισμένης ορατότητας.
- Ασφαλής ταχύτητα για τις συνθήκες (βλ. Καν.6)
- Εκτός αν δεν υπάρχει κίνδυνος σύγκρουσης:
Κάθε πλοίο που ακούει πώραθεν του εγκαρσίου του σήμα ομίχλης άλλου πλοίου, ή
δεν μπορεί να αποφύγει επικίνδυνη προσέγγιση άλλου πλοίου πώραθεν του εγκαρσίου του,
 - θα μειώνει ταχύτητα στην ελάχιστη που να τιμονεύει ή και να ακινητοποιείται (όχι απλά «κράτει»), μέχρι να περάσει ο κίνδυνος σύγκρουσης.
- Αφή Πλοϊκών (Καν.20c)





ΠΡΟΣΟΧΗ!

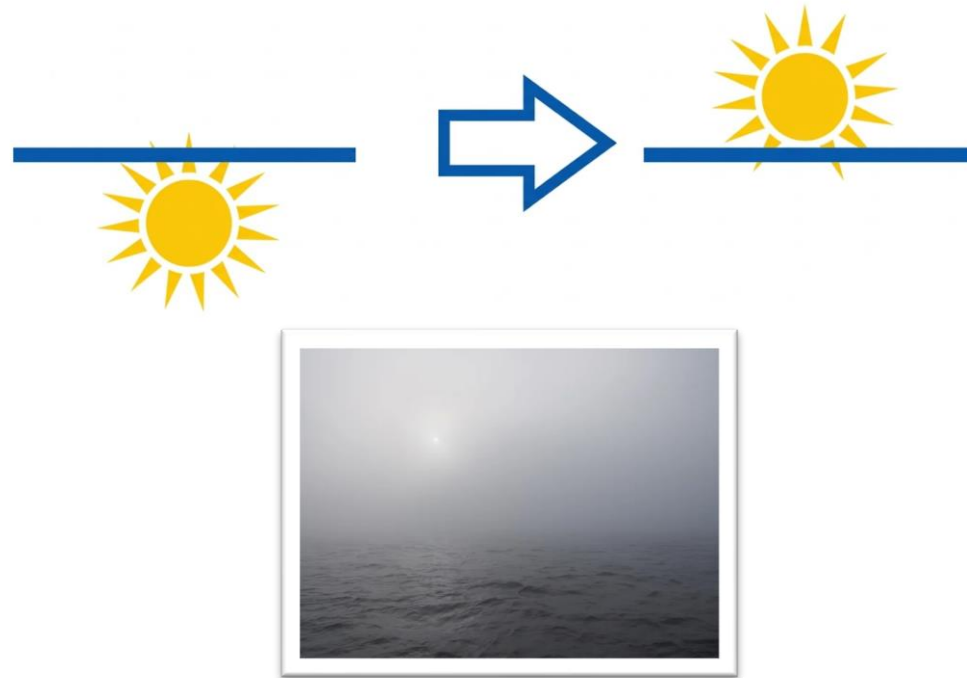
- Σε σύγκρουση φταίνει και οι δύο!
- Απλώς, επιμερίζεται το ποσοστό ευθύνης

ΜΕΡΟΣ Γ ΦΩΤΑ & ΣΧΗΜΑΤΑ



Καν. 20 - Εφαρμογή

- ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ:



- Κατά κρίση Κυβερνήτου:



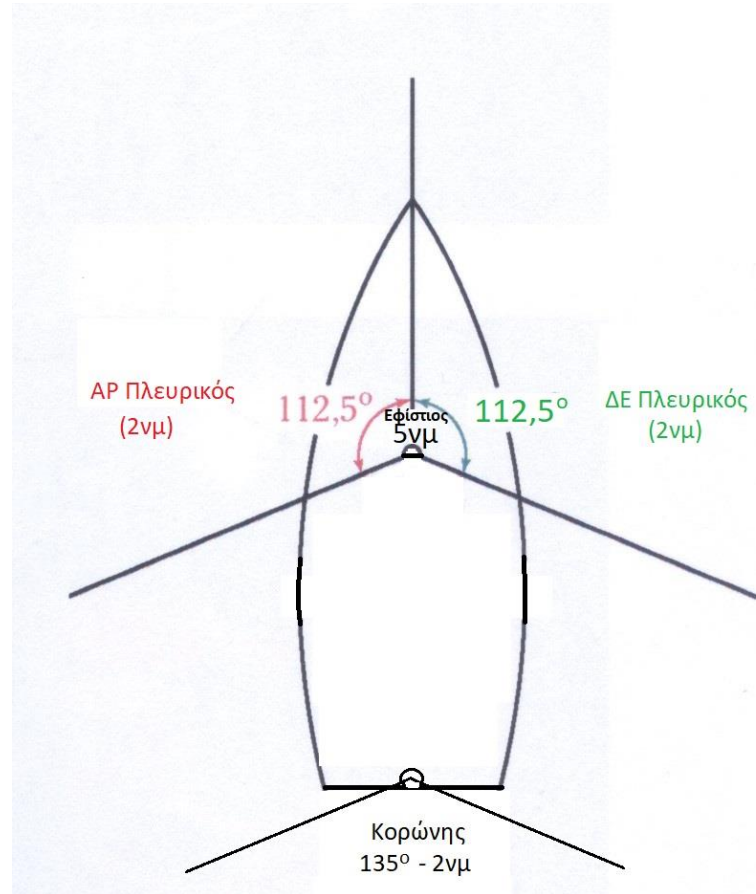
ΠΡΟΣΟΧΗ: Όχι άλλα φώτα, που μπορεί να:

- Εκληφθούν ως πλοϊκά
(π.χ. ο «αγκυροβολίας» αναμμένος εν πλώ για να βλέπουμε το ανεμούριο!!)
- Επηρεάζουν τη φωτοβολία των πλοϊκών
- Εμποδίζουν τον οπτικό έλεγχο

Ετήσια (Μόνιμη) Αγγελία 12/2026

- Πλοία του Π.Ν. μπορεί να μην δείχνουν πλοϊκά.
- Σε περίπτωση προσέγγισης *«θα γίνεται προσπάθεια επίδειξης»*

Καν.21-Ορισμοί & Καν.22 Ορατότητα φανών (για πλοίο 12μ-50μ)



επίσης:

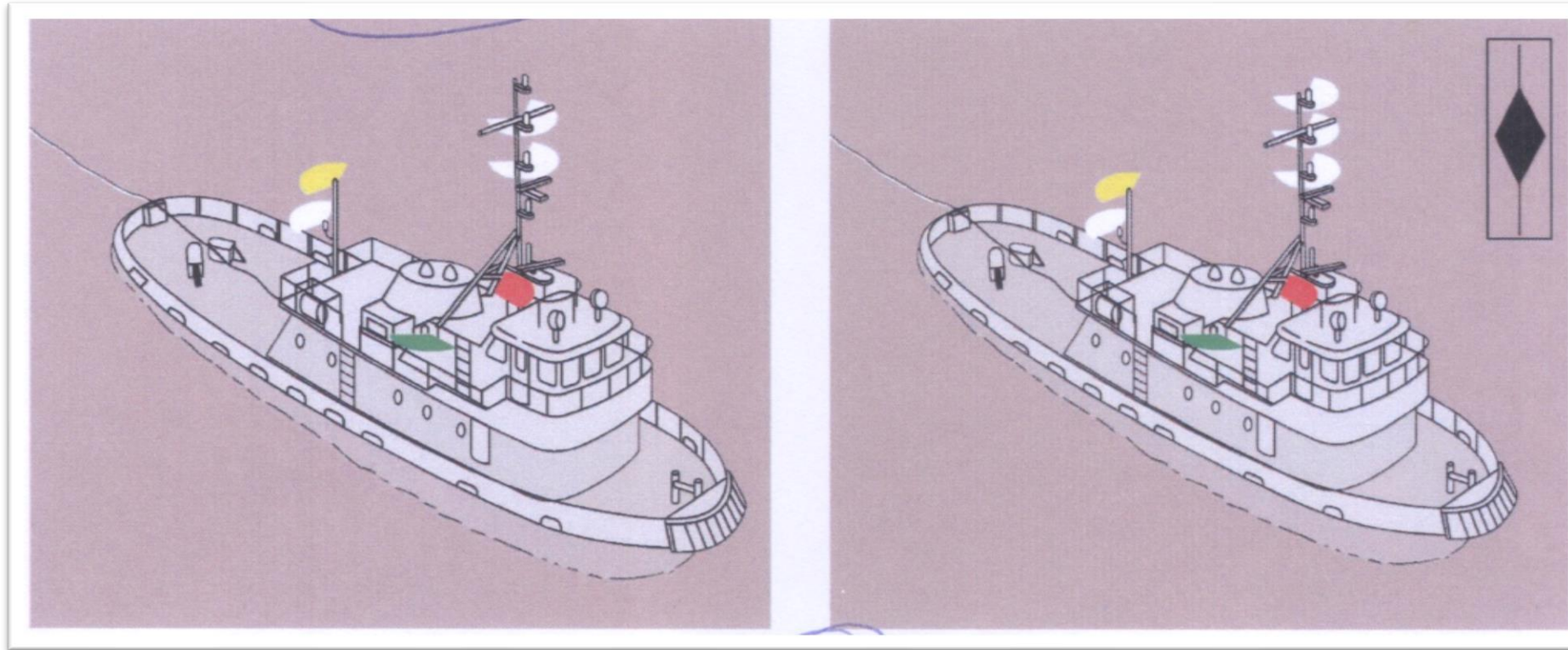
- Φανός Ρ/Κ: Ως ο Κορώνης, κίτρινος (!)
- Περίβλεπτος: 360° – Συνεχές φως
- Αναλάμπων (πλοίου): 120 (ή>) αναλ./λ
(Υδροπτέρυγο σε «πτήση»)

Καν. 23 – Μ/Χ εν πλω





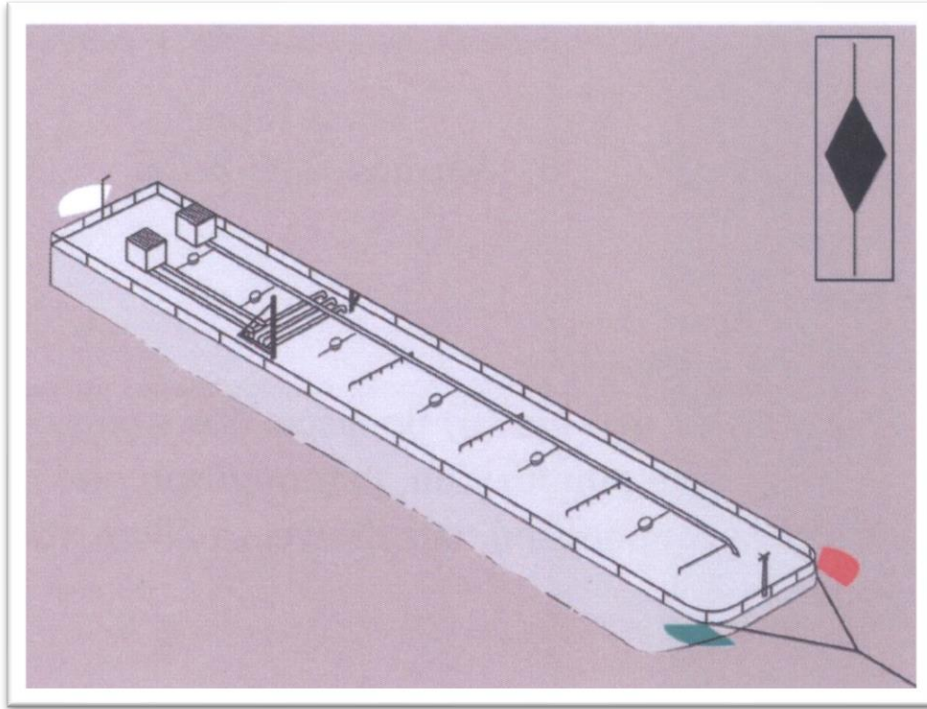
Καν. 24 – Ρυμούλκηση & Ώθηση



Με Ρυμούλκιο < 200μ

Με Ρυμούλκιο > 200μ

Ρυμουλκούμενο με μήκος ρυμουλκίου >200m



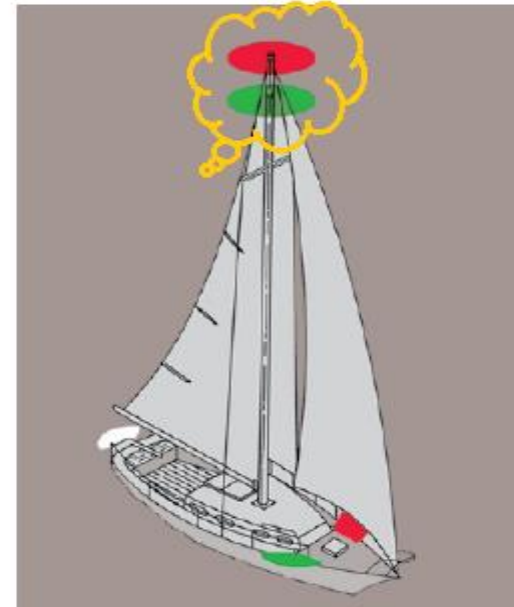
Μη Ρ/Κ, Ρυμουλκούν & Ρυμουλκούμενο

- Αν **δεν** έχουν δυνατότητα για τα φώτα ρυμούλκησης:
 - ❖ Κάθε δυνατόν μέτρο για ένδειξη
 - ❖ ...ιδίως για φωτισμό του ρυμουλκίου

Καν. 25 - Ι/Φ & Κωπήλατα

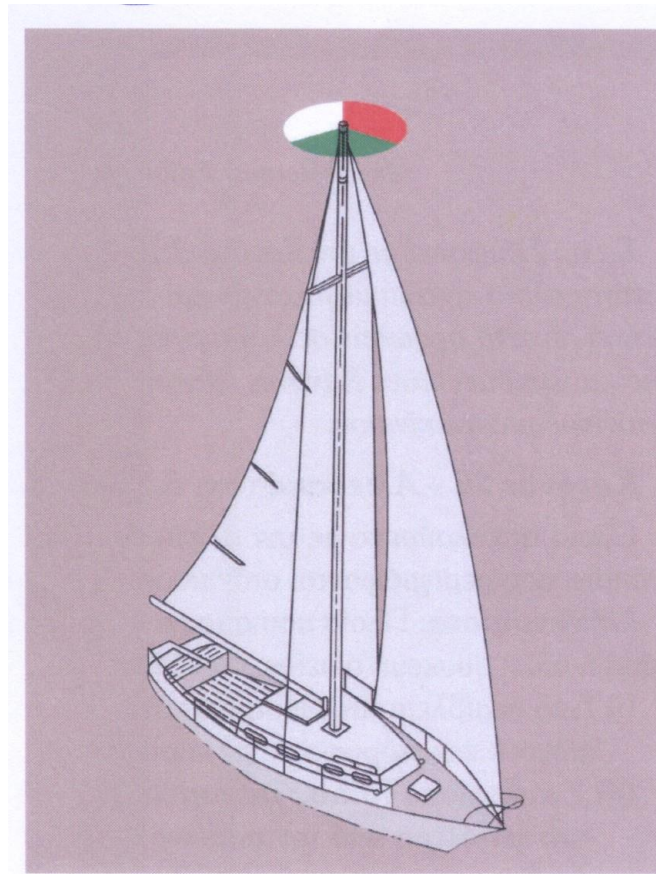


Βασικά φώτα Ι/Φ

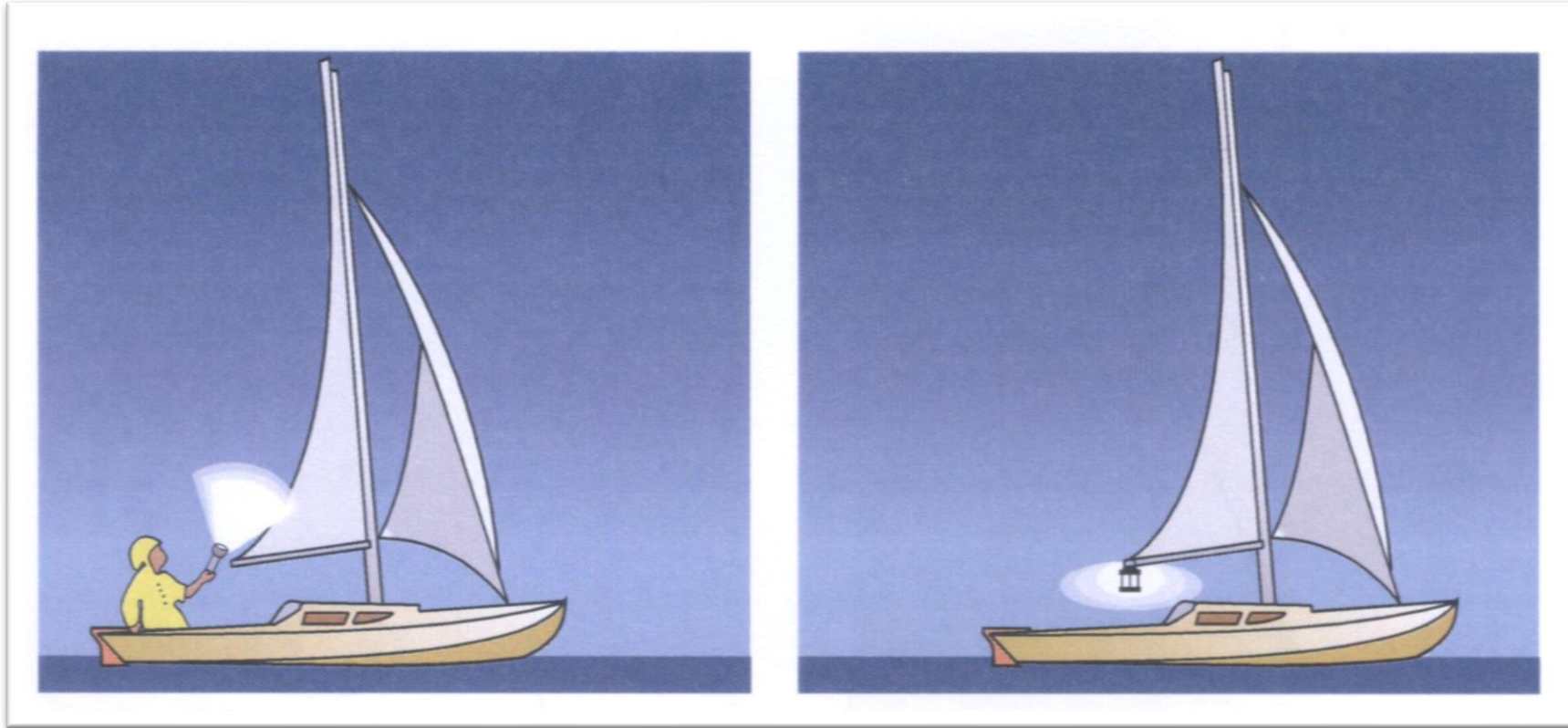


επιπρόσθετα...

$l/\Phi < 20m$



$l/\Phi < 7m$



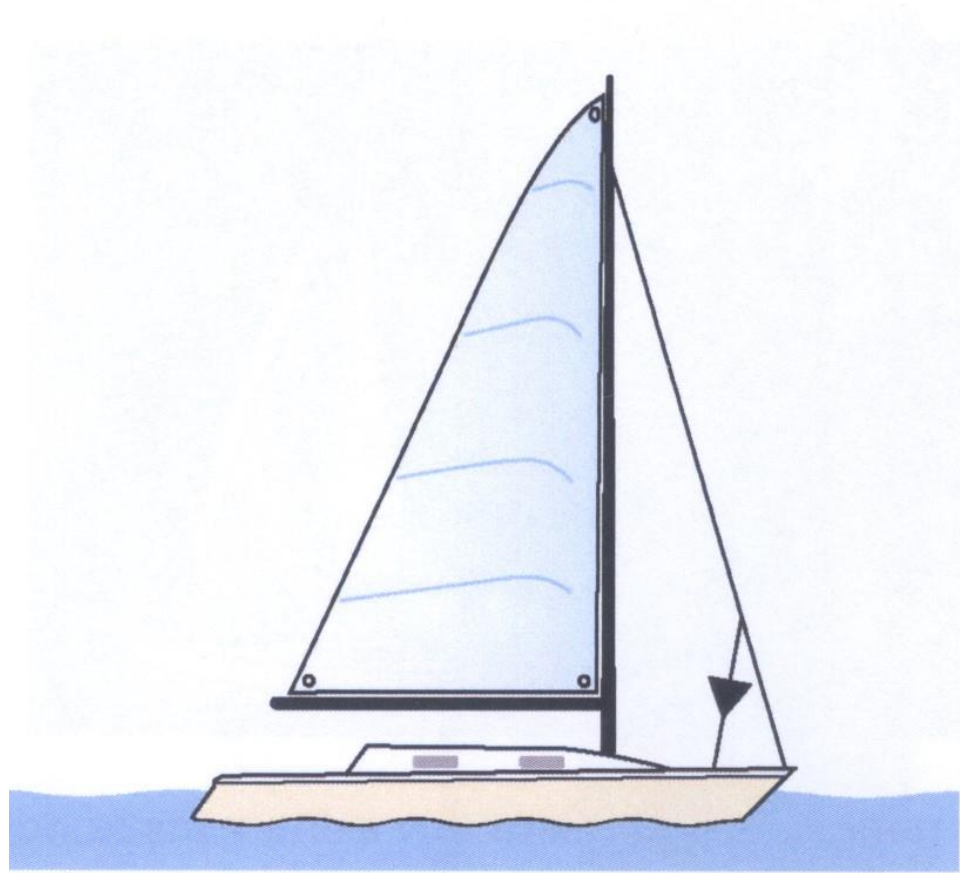
☐ ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Ο φακός είναι η έσχατη «λύση». Θα είναι «πολύ αργά» όταν σας δει το άλλο πλοίο!

Κοινό χαρακτηριστικό των Ι/Φ:

- Δεν επιδεικνύουν εφίστιο



Ι/Φ με Ι/φορία + Μχ την Ημέρα



Ι/Φ κινούμενο με Μχ τη Νύχτα

- Θεωρείται ως ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟ (*Καν. 3γ*)
- άρα...



Ι/Φ με Πανιά τη νύχτα

- Τι ισχύει;
 - ✓ «Με τον Άνεμο»
ή
 - ✓ «Με τα Φώτα»;
 - Είναι «εν όψει» (Καν.11);
 - Αναγνωρίζεται ως Ι/Φ;



Ας δούμε τι έχουμε:

- Είναι «εν όψει»-έχουν ακριβώς τα προβλεπόμενα φώτα.

(Το να ανάβουμε τον «αγκυροβολίας» εν πλώ αντιβαίνει ευθέως στον Καν.20β και μπορεί να αποβεί καταστροφικό!)

- Το πώς **θα χειρίσει** ένα πλοίο «εν όψει άλλου» προβλέπεται σαφώς από τους Κανόνες 11-18.

Τα πλοϊκά φώτα από μόνα τους ΔΕΝ αποτελούν «Κανόνα», απλώς ενισχύουν την εμβέλεια της οπτικής επαφής τη νύχτα και διευκολύνουν την αναγνώριση του τύπου/κατάστασης πλοίου για να είναι δυνατή η ΕΦΑΡΜΟΓΗ των Καν. 11-18.

- Ο Καν.12 επιγράφεται «**Sailing vessels**», άρα αφορά μόνο τα Ι/Φ και δεν αναφέρει ούτε υπονοεί ότι ισχύουν μόνο για την ημέρα!!

- Οι Καν.14 & 15, που στο μυαλό μας είναι «χειρισμός βάσει των φώτων», αρχίζουν με τη φράση «**When a power driven vessel**» όχι με «**when a vessel**», συνεπώς αναφέρονται ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ σε κατάσταση μεταξύ Μηχανοκίνητων. Καμία σχέση «μεταξύ Ι/Φ».

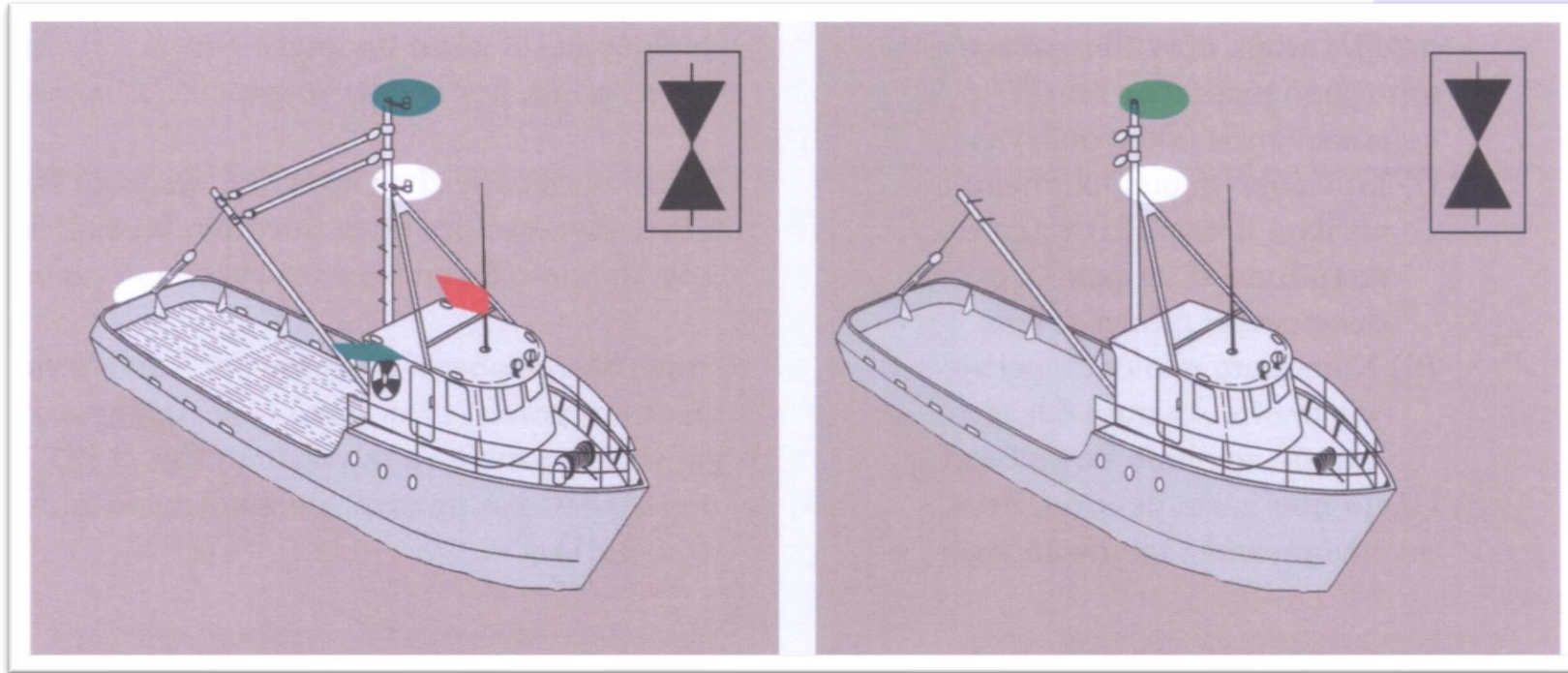
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ:

- **Μεταξύ Ι/Φ τη νύχτα
εφαρμόζονται οι κανόνες του Καν.12 και μόνο!**
- **Δηλαδή χειρίζουν αποκλειστικά με βάση
«τον ΑΝΕΜΟ»**

Μικρό Μ/Χ & Κωπήλατο



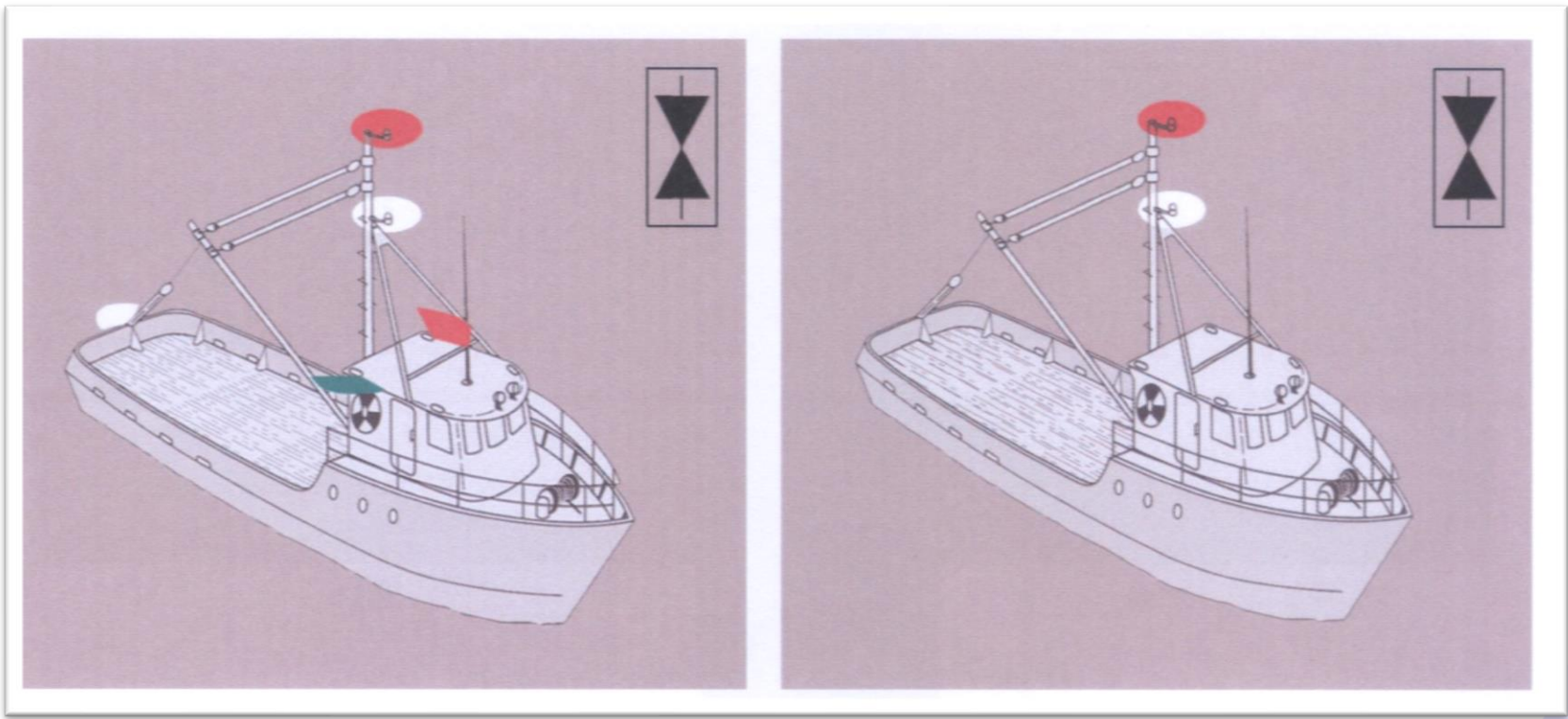
Καν. 26 - ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ



Μηχανότρατα <50μ

Μηχανότρατα Ακίνητη

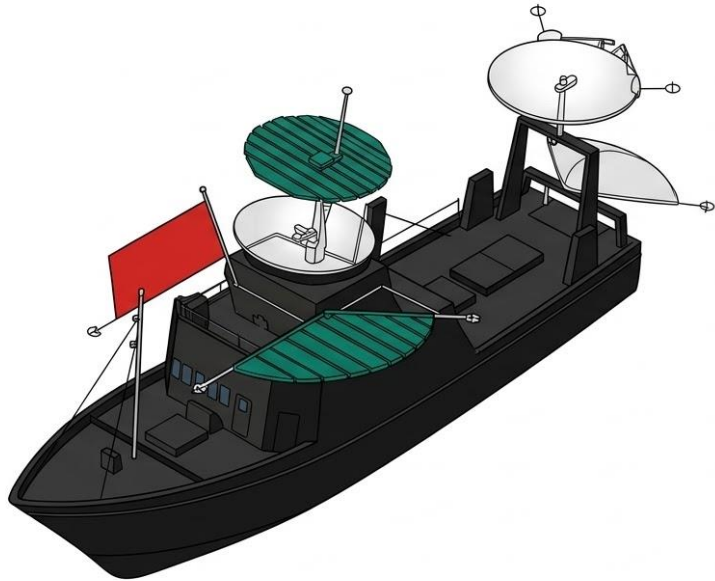
Αλιευτικό με Δίκτυα εκτεινόμενα <math>< 150\mu</math>



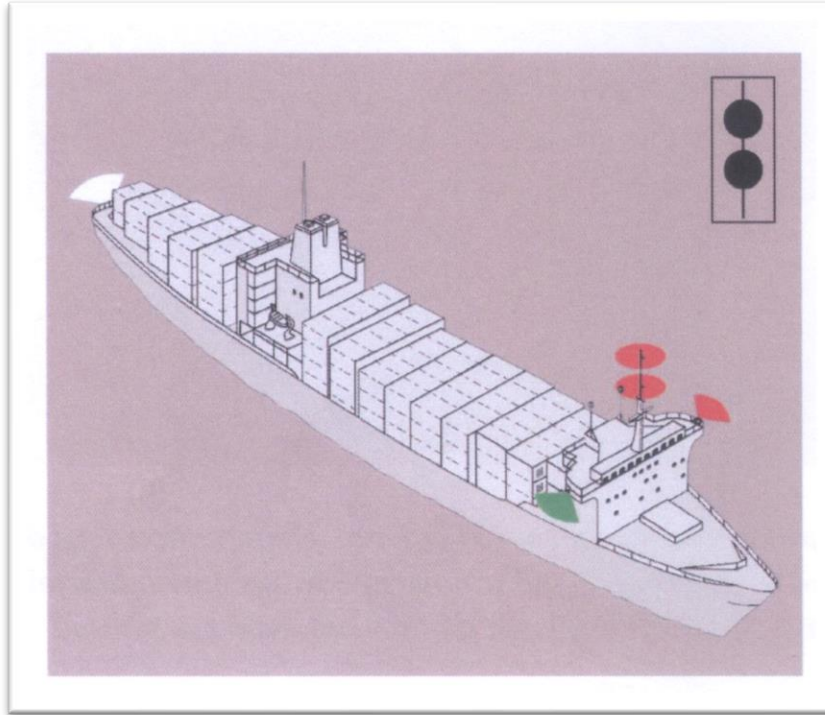
Εν πλω

Ακίνητο

Αλιευτικό με Δίκτυα εκτεινόμενα >150μ



Καν. 27 – Ακυβέρνητο, Περιορισμένης Ικανότητας Χειρισμών

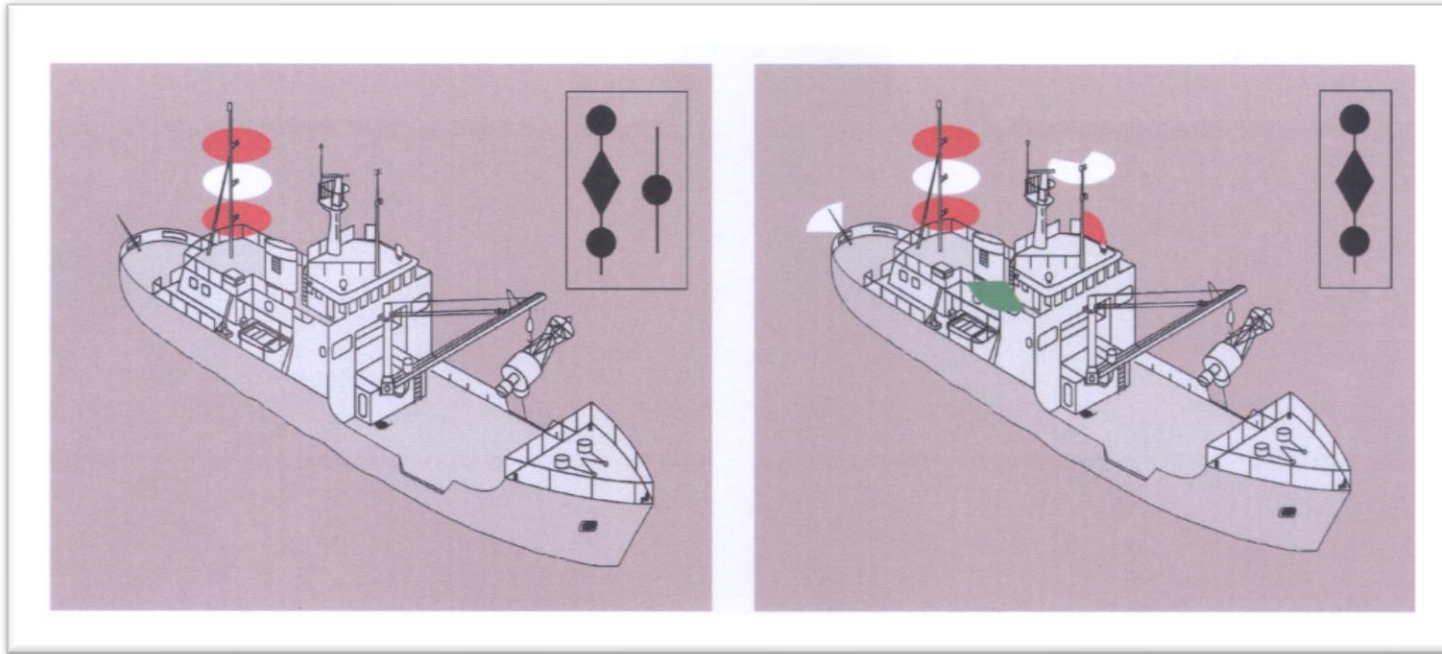


Ακυβέρνητο με δρόμο



- **Περιορισμένης Ικανότητας Χειρισμών**

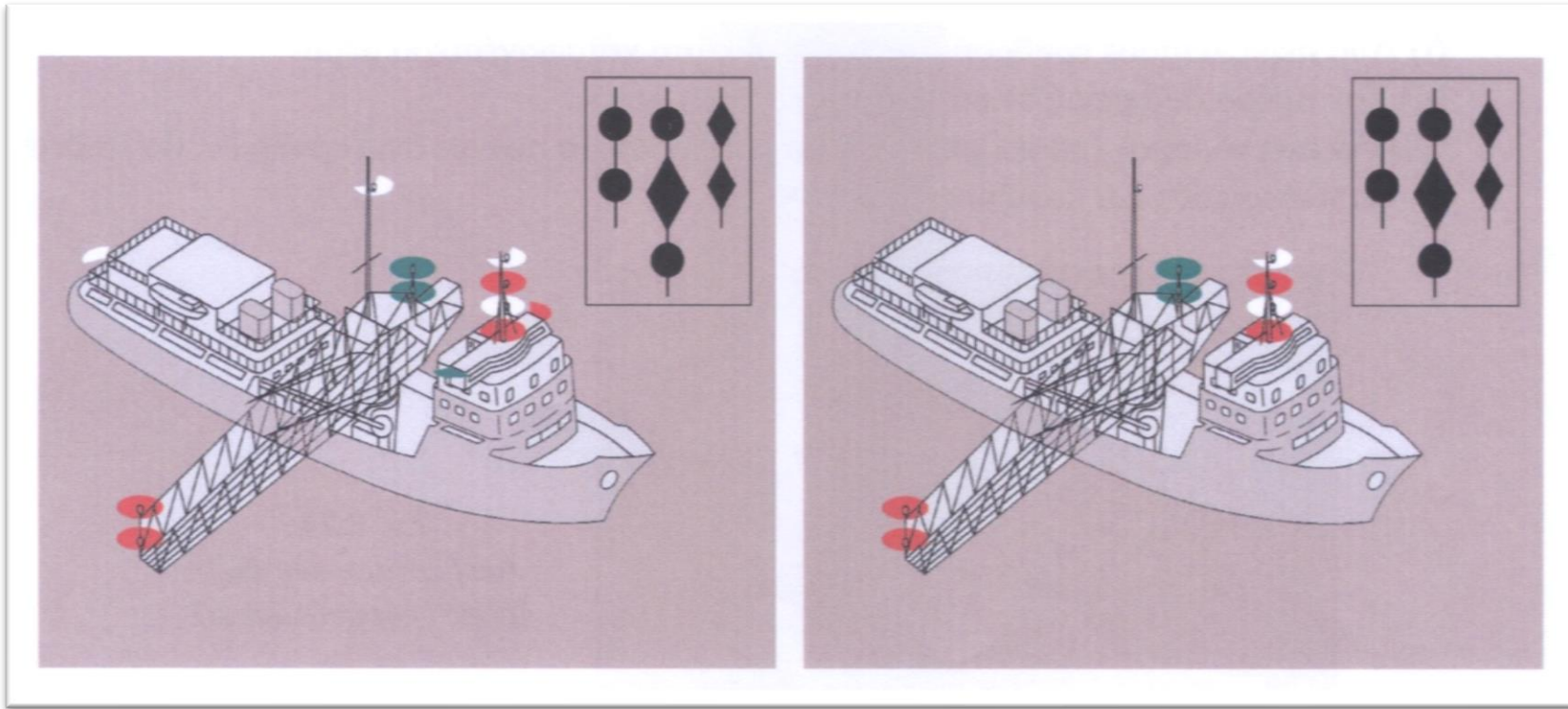
(π.χ. Πολεμικά σε ανεφοδιασμό εν πλώ, μεσοπέλαγα)



Ακίνητο

Εν πλώ

Βυθοκόρος-Υ/β εργασίες

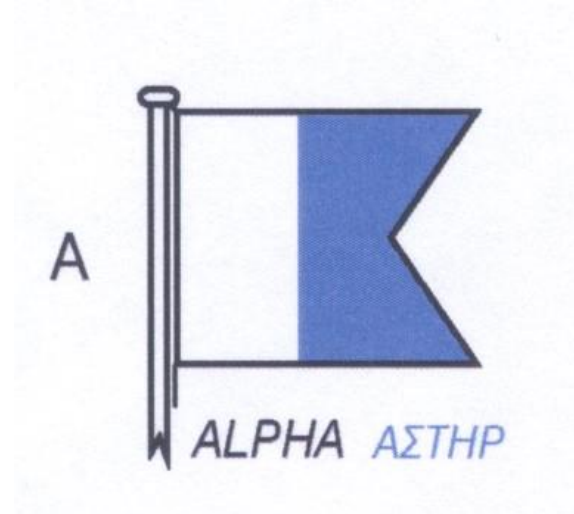


En plw

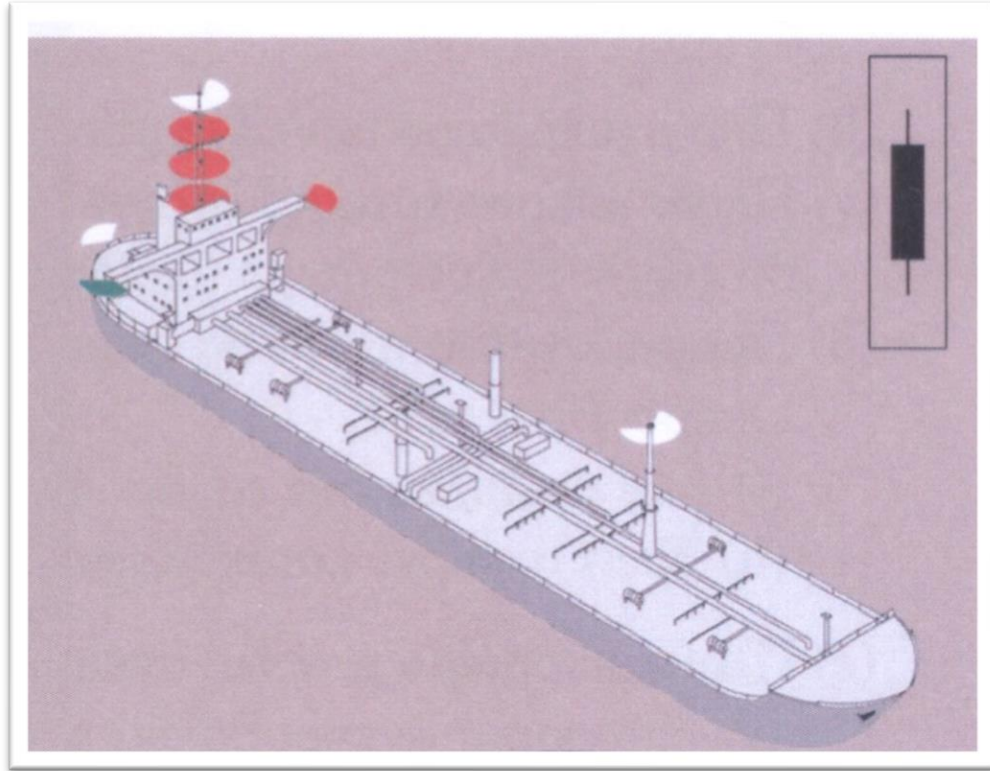
Ακίνητο

Το Καταδυτικό

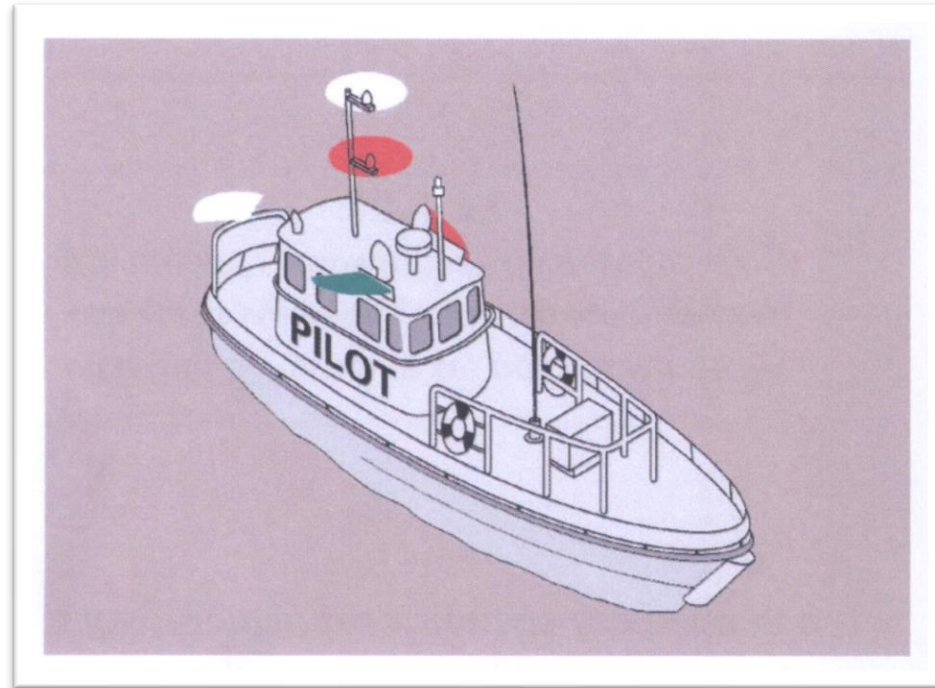
- Είναι πλοίο Π.Ι.Χ.
- Την ημέρα φέρει >>>



Περιοριζόμενο από το βύθισμά του



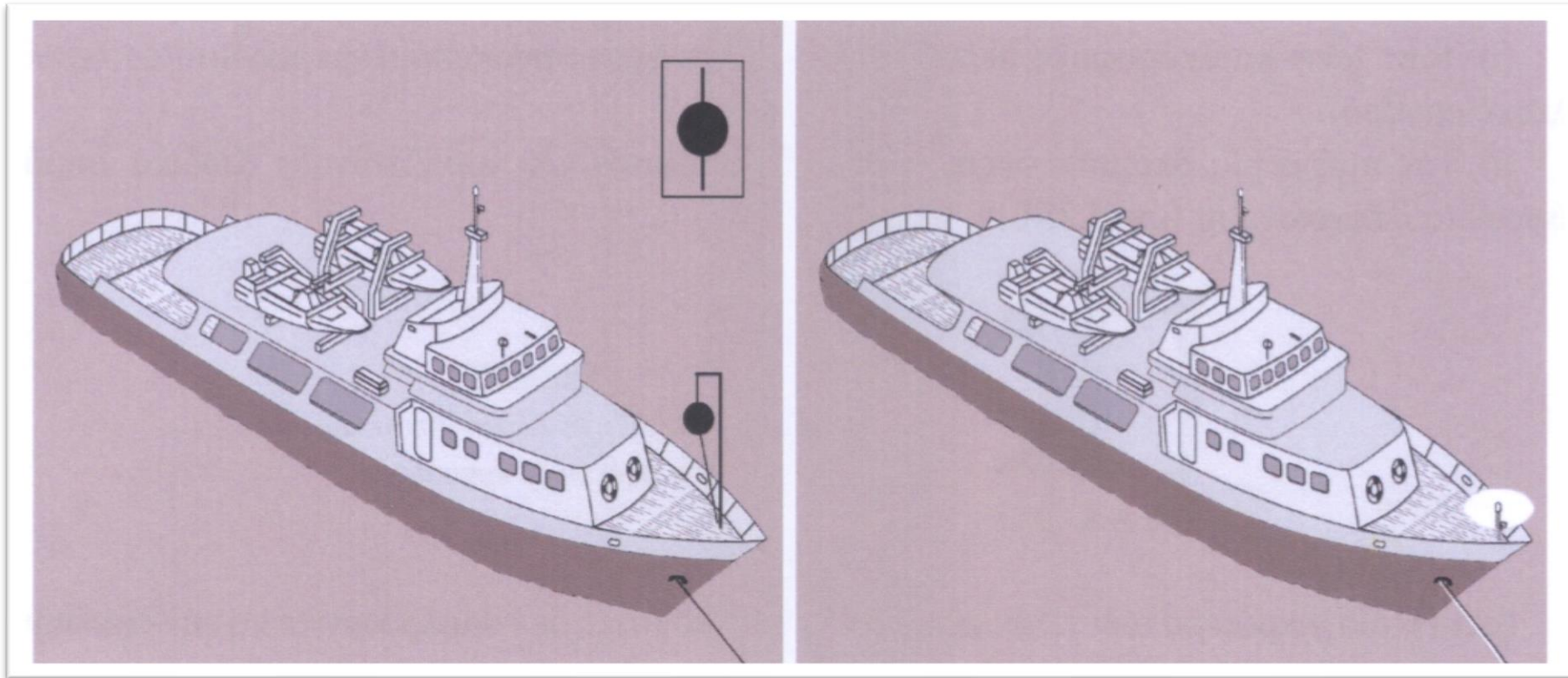
Πλοηγικό (Πιλοτίνα)



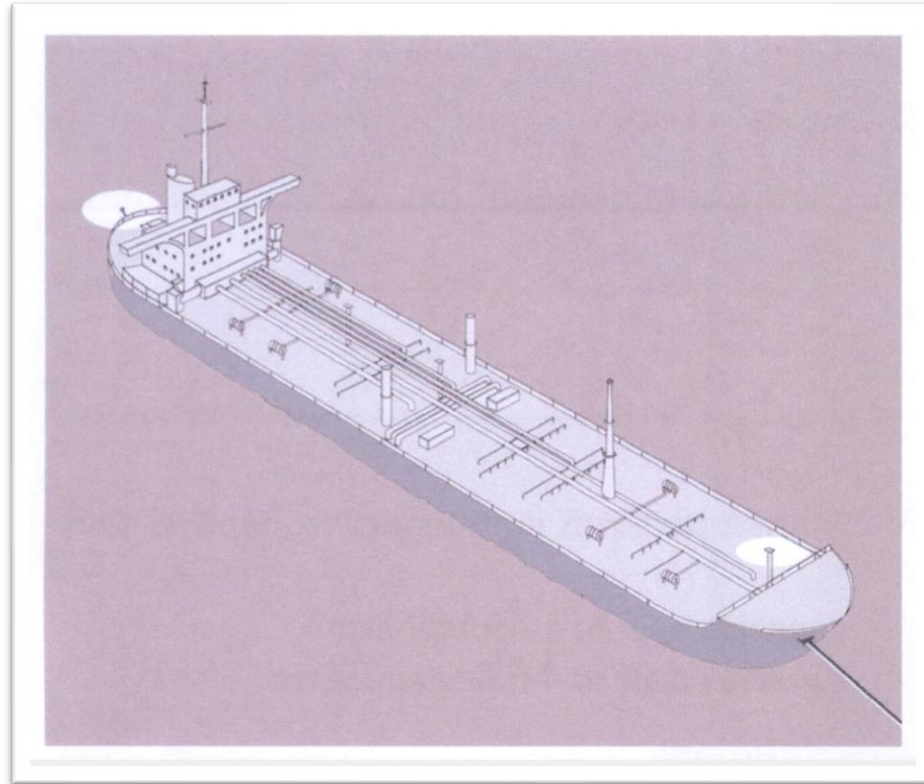
(Διαφορά από Αλιεύον με δίχτυα;)

Καν. 30 – Αγκυροβολημένα & Προσαραγμένα

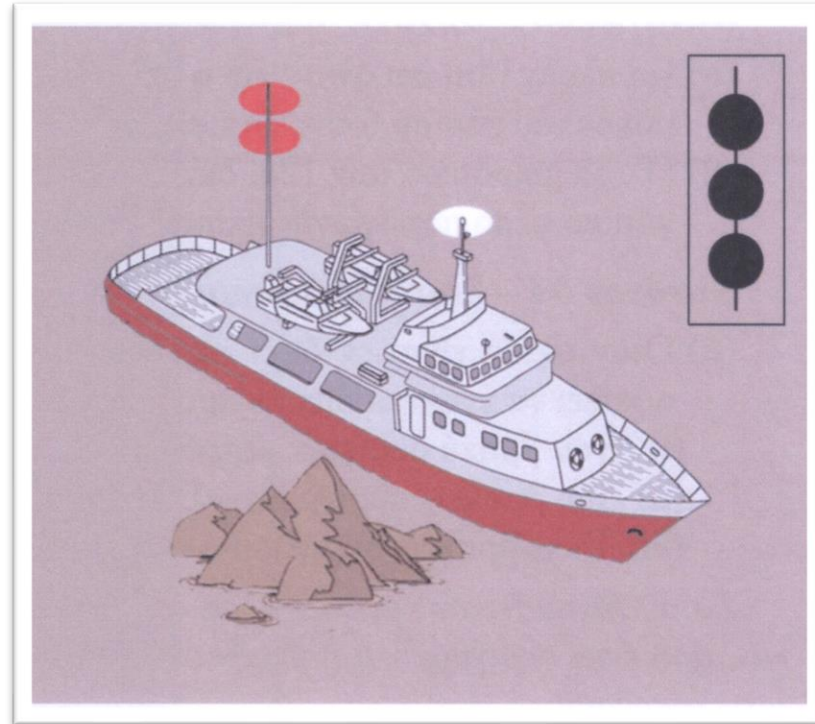
- Αγκυροβολημένο <math>< 50\mu</math>



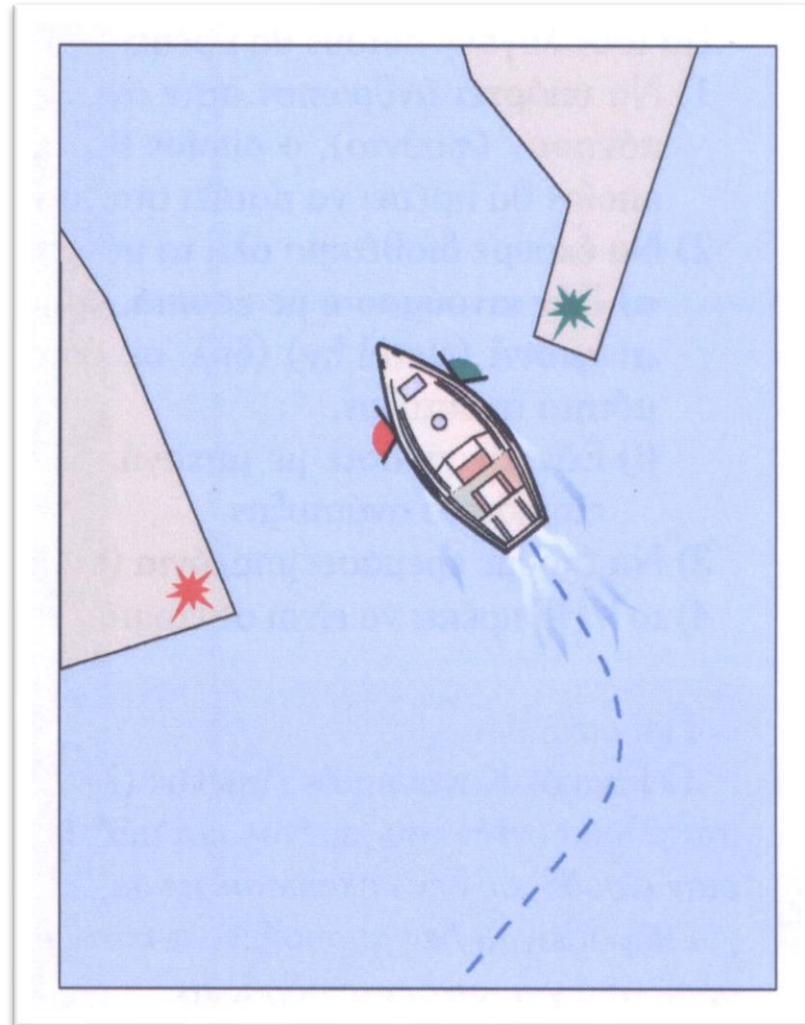
- Αγκυροβολημένο >50μ



- ΠΡΟΣΑΡΑΓΜΕΝΟ <50Μ



ΙΑΛΑ περιοχή Α



Γενικός Κανονισμός Λιμένα Πειραιώς

- Απαγορεύεται η ιστιοφορία
μέχρι 500m από την είσοδο του λιμένος

«Υπόχρεος Χειρισμού» στην Είσοδο Λιμένος

- Δεν υπάρχει Κανόνας ΔΚΑΣ
- Ποιός «εμποδίζεται» περισσότερο να χειρίσει;
- Άρα:
ο ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΟΣ είναι «Υπόχρεος Χειρισμού», γι' αυτό περιμένει έξωθι του λιμένος να βγεί πρώτα ο άλλος
- Σε μεγάλα λιμάνια, ζητάμε άδεια από το Port Control (VHF) (Πειραιάς ch 13)

ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ

- Πλοία που παραδίδουν/παραλαμβάνουν επικίνδυνα φορτία (καύσιμα κ.λπ) σε περιοχή λιμένος (δηλ. και αγκυροβολημένα στο αγκυροβόλιο του λιμένος), φέρουν στην περιοχή του ιστού τους:

- Την Ημέρα το σημείο



- Τη νύχτα **Ερυθρό Φανό** (όχι εν πλώ, σύμφ. με Καν.20)

ΜΕΡΟΣ Δ

ΗΧΗΤΙΚΑ & ΦΩΤΕΙΝΑ ΣΗΜΑΤΑ

Βραχύς: ● 1sec

Μακρός: — 4-6sec



Στροφές & Ανάποδα

●	Στρέφω ΔΕΞΙΑ
● ●	Στρέφω ΑΡΙΣΤΕΡΑ
● ● ●	Κάνω ΑΝΑΠΟΔΑ
● ● ● ● ●	Οι κινήσεις σας είναι ΑΚΑΤΑΝΟΗΤΕΣ

- Όσα τα «α» της λέξης, τόσοι και οι συριγμοί

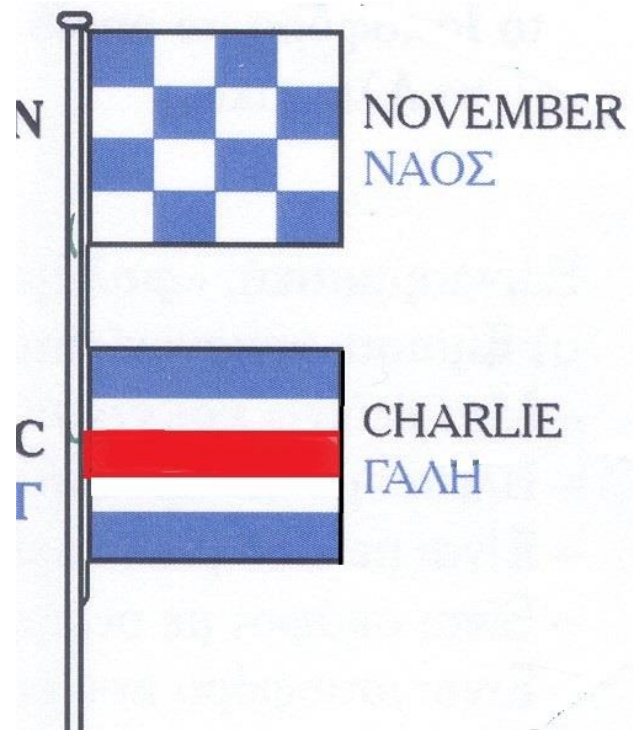
Προσπεράσματα

Προσπέρασμα:	
■ ■ ●	Θα προσπεράσω από ΔΕΞΙΑ ΣΟΥ
■ ■ ● ●	Θα προσπεράσω από ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΣΟΥ
■ ● ■ ●	ΣΥΜΦΩΝΩ ΝΑ ΜΕ ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΕΙΣ
Σε καμπή διαύλου:	
■	ΠΛΗΣΙΑΖΩ ΣΤΗΝ ΚΑΜΠΗ
■	(ο αντιπλέον) ΣΕ ΑΚΟΥΣΑ

Περιορισμένη Ορατότητα

Σε Περιορ. Ορατότητα:	
■ ανά 2 min	ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟ που ΚΙΝΕΙΤΑΙ
■ ■ ανά 2 min	ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΜΕΝΟ
■ ● ● ανά 2 min	Ι/Φ, ΑΚΥΒΕΡΝΗΤΟ, ΠΕΡΙΟΡ. ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ, ΕΜΠΟΔ. ΒΥΘΙΣΜΑ κ.λπ
■ ● ● ● ανά 2 min	ΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΟ
● ■ ● ανά 1 min	ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΗΜΕΝΟ

Παράρτημα IV – Σήματα Κινδύνου



...ή/και:

- Μπουρού συνεχώς
- “MAYDAY” (VHF)
- “SOS”
- Πυροτεχνικά
- Αργό ανεβοκατέβασμα χεριών σε έκταση
- *(Για γυμνάσιο πυροτεχνικών: Άδεια από το Λ/χ, 1 μήνα πριν)*

Ι/Φ...εναντίον “HANNE KNUTSEN”



Σχ. 5.36

*Ιδού τα αποτελέσματα του
«εγώ μπορώ» (Solvent, UK).
Ο Άγγλος Κυβερνήτης του Ι/Φ κρίθηκε
ένοχος στο δικαστήριο.*





- <https://gcaptain.com/sailboat-dismasted-by-tanker-in-viral-video-sailed-too-close/>

➤ ΓΙΑ ΝΑ ΦΤΑΣΕΙΣ ΠΡΩΤΟΣ

ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΦΤΑΣΕΙΣ ΠΡΩΤΑ...