

Άγγελου Θ. Αργυρακόπουλου
Υποναύαρχου Λ.Σ. (ε.α.)

Εγχειρίδιο Χειριστή Ταχύπλων Σκαφών

Speed Boat Safety Handbook



Αποσπάσματα !!!

Ερέτην χρήναι πρώτα γενέσθαι
πριν πηδαλίοις επιχειρεῖν

Αριστοφάνους Ἰππῆς Στιχ. 542

Before being a pilot
he must know how to row

Aristophanes The knights verse 542

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	ΣΕΛΙΔΕΣ
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	003
ΑΠΟΠΟΙΗΣΗ ΕΥΘΥΝΩΝ - DISCLAIMER	005
ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ	006
ΜΕΡΟΣ Α΄	
ΟΡΙΣΜΟΙ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟΝ Κ.Δ.Ν.Δ. ΚΑΙ ΤΟΝ Κ.Ι.Ν.Δ. - ΔΙΑΦΟΡΕΣ	013
ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟΥΣ – Δ.Κ.Α.Σ.	013
ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ (για τα πλοία) - ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ	014
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ- ΟΛΙΚΗ - ΚΑΘΑΡΗ - ΓΡΑΜΜΕΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ	015
ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ	016
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ	017
ΣΧΗΜΑΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΜΙΚΡΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ	018
ΟΝΟΜΑΤΟΛΟΓΙΑ – ΕΝΝΟΙΑ ΜΕΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ	019
ΒΑΣΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	020
ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ	020
ΟΡΓΑΝΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	021
ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ - ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ	023
ΜΕΡΚΑΤΟΡΙΚΗ ΠΡΟΒΟΛΗ	024
ΚΛΙΜΑΚΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΑΡΤΩΝ	025
ΙΣΗΜΕΡΙΝΟΣ	026
ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΟΙ	026
ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΙ	027
ΚΛΙΜΑΚΑ ΠΛΑΤΟΥΣ – ΚΛΙΜΑΚΑ ΜΗΚΟΥΣ	027
ΜΕΤΡΗΣΗ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ - ΙΣΟΒΑΘΕΙΣ	028
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ - ΒΟΡΡΑΣ (ΑΛΗΘΗΣ – ΜΑΓΝΗΤΙΚΟΣ – ΠΥΞΙΔΑΣ)	029
ΠΟΡΕΙΕΣ	030
ΑΠΟΚΛΙΣΗ	031
ΔΙΟΡΘΩΣΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗΣ	032
ΠΑΡΕΚΤΡΟΠΗ	033
ΠΑΡΑΛΛΑΓΗ – ΕΥΡΕΣΗ ΠΑΡΑΛΛΑΓΗΣ	034
ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΕΣ	035
ΕΥΡΕΣΗ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ ΣΤΙΓΜΑΤΟΣ	036
A. ΜΕ ΤΟΝ ΔΙΠΑΡΑΛΛΗΛΟ ΚΑΝΟΝΑ	030
B. ΜΕ ΤΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΑΒΗΤΗ	037
ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΣΤΙΓΜΑ - ΜΕΤΑΔΟΣΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΥ ΣΤΙΓΜΑΤΟΣ	038
ΔΙΟΠΤΕΥΣΕΙΣ	039
ΔΙΟΡΘΩΣΗ ΑΠΟΛΥΤΗΣ ΔΙΟΠΤΕΥΣΗΣ ΠΥΞΙΔΑΣ	040
ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΔΙΟΠΤΕΥΣΕΩΝ	041
ΑΝΕΜΟΛΟΓΙΟ	042
ΣΤΙΓΜΑ ΑΝΑΜΕΤΡΗΣΗΣ	043
ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΑΚΡΙΒΕΙΑ ΤΟΥ ΣΤΙΓΜΑΤΟΣ ΑΝΑΜΕΤΡΗΣΗΣ	042
ΥΠΟΤΥΠΩΣΗ ΣΤΙΓΜΑΤΟΣ	044
ΧΑΡΑΞΗ ΠΟΡΕΙΑΣ	045
ΔΙΟΡΘΩΣΗ ΠΟΡΕΙΑΣ	049
ΕΥΡΕΣΗ ΣΤΙΓΜΑΤΟΣ ΜΕ ΔΥΟ ΔΙΟΠΤΕΥΣΕΙΣ	051
ΑΓΚΥΡΕΣ	052
ΦΑΡΟΙ - ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΦΑΡΩΝ - ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ - ΦΩΤΟΒΟΛΙΑ ΦΑΡΩΝ	058
ΑΝΕΜΟΙ - ΑΙΤΙΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΑΝΕΜΩΝ - ΟΝΟΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΑΝΕΜΩΝ	060
ΠΡΟΩΣΤΙΚΟΙ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ	061
ΕΞΩΛΕΜΒΙΟΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	061

ΦΡΟΝΤΙΔΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΕΞΩΛΕΜΒΙΟΥ ΚΙΝΗΤΗΡΑ	062
ΣΩΣΤΗ ΧΡΗΣΗ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	062
ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ	063
ΠΙΘΑΝΕΣ ΒΛΑΒΕΣ (Η μηχανή δεν παίρνει μπροστά - Μπούκωμα της μηχανής - Αυξομείωση στροφών της μηχανής κατά την λειτουργία της (σκορτσαρίσματα) - Υπερθέρμανση της μηχανής	065
ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ – ΣΤΡΟΦΗ BUTAKOFF ή WILLIAMSON	067
ΦΩΝΗΤΙΚΑ ΣΗΜΑΤΑ ΕΚΤΑΚΤΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	068
ΜΑΥΔΑΥ - ΡΑΝ ΡΑΝ – MEDICO - SECURITE	068
ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΚΟΜΠΟΙ	071
ΑΠΑΡΣΗ - ΠΡΟΣΔΕΣΗ - ΑΣΦΑΛΙΖΟΝΤΑΣ ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΜΑΣ	073
ΠΡΩΤΕΣ ΒΟΗΘΕΙΕΣ	076
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΝ	077
ΟΡΙΣΜΟΣ ΜΙΚΡΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ - ΟΛΙΚΟ ΜΗΚΟΣ	077
ΜΕΓΙΣΤΟ ΠΛΑΤΟΣ - ΒΥΘΙΣΜΑ	078
ΑΔΕΙΑ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΠΛΟΩΝ ΕΡΑΣΙΤΕΧΝΙΚΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ	079
ΤΟΠΙΚΑ ΟΡΙΑ ΠΛΟΩΝ ΕΡΑΣΙΤΕΧΝΙΚΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΟΛΙΚΟΥ ΜΗΚΟΥΣ ≤ 10μ.	080
ΕΦΟΔΙΑ ΕΡΑΣΙΤΕΧΝΙΚΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΟΛΙΚΟΥ ΜΗΚΟΥΣ ≤ 10μ.	081
ΣΧΗΜΑΤΙΚΕΣ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΕΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ	083
ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΑΙΤΗΣΗΣ ΓΙΑ ΕΓΓΡΑΦΗ ΕΡΑΣΙΤΕΧΝΙΚΟΥ ΜΙΚΡΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ	085
ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ - ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ	087
ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΑΧΥΠΛΟΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ	089
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ/ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ ΕΚΔΟΣΗΣ ΑΔΕΙΑΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΤΑΧΥΠΛΟΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ	090
ΑΠΟΤΥΧΙΑ – ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ	091
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ - <i>SKIPPER RESPONSIBILITIES</i>	092
ΚΑΤΑΔΥΣΕΙΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	093
ΕΡΑΣΙΤΕΧΝΙΚΗ ΑΛΙΕΙΑ - ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΕΙΣ	095
ΕΝΝΟΙΕΣ ΑΙΓΑΛΟΥ – ΠΑΡΑΛΙΑΣ – ΑΙΓΑΛΙΤΙΔΑΣ ΖΩΝΗΣ	098
ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΕΣ - Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ	100
ΟΔΗΓΙΕΣ – ΣΥΜΒΟΥΛΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΣΚΑΦΟΥΣ	101
ΕΝΤΥΠΟ ΔΗΛΩΣΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ	105
ΠΛΑΝΟ ΤΑΞΙΔΙΟΥ	107
ΟΔΗΓΙΕΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ	108
ΔΙΕΘΝΕΣ ΦΩΝΗΤΙΚΟ ΑΛΦΑΒΗΤΟ	110
ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΚΑΦΩΝ	110
ΜΕΡΟΣ Β΄	
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	111
ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΤΑ ΣΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	201
ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΟΙ ΦΑΝΟΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	203
ΕΥΚΟΛΗ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΦΑΝΩΝ	204
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΜΕ ΤΗ ΧΡΗΣΗ VHF	205
ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ	206
Διεθνείς Κανονισμοί Αποφυγής Συγκρούσεων	207
ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ - ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	274

..... ουδέν εν άνθρωποισι πατρός καί μητρός άμεινον

Θέογινς ο Μεγαρεύς

Η πνευματική ιδιοκτησία αποκτάται χωρίς καμία διατύπωση και χωρίς την ανάγκη ρήτρας απαγορευτικής των προσβολών της. Επισημαίνεται πάντως ότι κατά το ν. 2121/1993, όπως ισχύει, και κατά τη Διεθνή Σύμβαση της Βέρνης, που έχει κυρωθεί από την Ελλάδα με το ν. 100/1975, απαγορεύεται η αναδημοσίευση και γενικά η αναπαραγωγή του πονήματος αυτού ή τμήματός του με ηλεκτρονικό, μηχανικό ή άλλο μέσο, που είναι γνωστό σήμερα ή θα εφευρεθεί στο μέλλον, χωρίς την προηγούμενη γραπτή άδεια του εκδότη και συγγραφέα **Υποναύαρχου Λιμενικού Σώματος (ε.α.) Άγγελου Αργυρακόπουλου.**

Κάθε γνήσιο αντίγραφο φέρει την υπογραφή του συγγραφέα

ISBN: 978-960-93-6164-4

Copyright © /Συγγραφή/Εκδοση /Διάθεση:

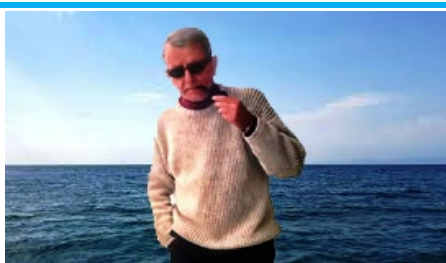
Άγγελος Θ. Αργυρακόπουλος

Α. Παναγούλη 5, Τ.Κ. 163 44 Ηλίουπολη, Αθήνα

Τηλ. / Fax: + 210-97.57.693, Κινητό 6977 - 50.20.70

e-mail: limenomina@yahoo.com

[http://: www.argyrakopoulos.gr](http://www.argyrakopoulos.gr)



Αποποίηση ευθυνών - Disclaimer

Παρόλη τη φροντίδα που καταβλήθηκε για τη συγγραφή του πονήματος αυτού, ουδεμία ευθύνη γίνεται αποδεκτή για βλάβη ή ζημία που τυχόν επέλθει σε πρόσωπα ή πράγματα εξ αφορμής των πληροφοριών που παρέχονται σ' αυτό.

While care has been taken in the production of this book, no liability can be accepted for any loss incurred in any way whatsoever by any person who seeks to rely on the information contained herein.

Ο εκδότης και συγγραφέας αν και δεν εγγυάται τη μη ύπαρξη σφαλμάτων ή και τυπογραφικών λαθών, θα καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια διόρθωσής τους αμέσως μόλις υποπέσουν στην αντίληψή του

The publisher and author though does not guarantee absence of errors and typos will make every effort to rectify them immediately on becoming aware of.

Γνώμες ή απόψεις που αναφέρονται στο πόνημα αυτό απηχούν το συγγραφέα του, που ενδεχομένως να μη συμπίπτουν με τις αντίστοιχες των αρμόδιων καθ' ύλη Υπηρεσιών.

Any opinions or views expressed in this book belong to the author and do not necessarily reflect those of the competent statutory Authorities

Φλεβάρης - February 2019

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ

1. Ο Άγγελος Θ. Αργυρακόπουλος γεννήθηκε στον **Πλάτανο Αρχαίας Ολυμπίας του Νομού Ηλείας** το έτος 1946 και είναι πτυχιούχος του Παντείου Πανεπιστημίου και τελειόφοιτος της Νομικής σχολής (Νομικό τμήμα) του Πανεπιστημίου Αθηνών.

- Κατά τη σταδιοδρομία του στο Λιμενικό Σώμα, με εξαίρεση την τοποθέτησή του στο Προξενικό Λιμεναρχείο της Αμβέρσας (Βέλγιο), υπηρέτησε αποκλειστικά και μόνο σε Υπηρεσίες που είχαν ως αντικείμενο την άσκηση Διοικητικής Λιμενικής Αστυνομίας και συγκεκριμένα:
- Ως **Διοικητής** Λιμενικής Αστυνομίας του Κεντρικού Λιμεναρχείου Ρόδου.
- Ως **Προϊστάμενος** του Γραφείου Γενικής Αστυνομίας του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά.
- Ως **Διοικητής** του ΣΤ΄ Λιμενικού Τμήματος Γλυφάδας (ήδη Λιμεναρχείο Σαρωνικού).
- Ως **Υποδιοικητής** Λιμενικής Αστυνομίας του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά.
- Ως **Εισηγητής** των Τμημάτων Α΄ (Γενικής Αστυνομίας) και Β΄ (Κανονισμών Λιμένων) της Διεύθυνσης Λιμενικής Αστυνομίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.
- Ως **Τμηματάρχης** των Τμημάτων Α΄ (Γενικής Αστυνομίας) και Β΄ (Κανονισμών Λιμένων) της Δ/σης Λιμενικής Αστυνομίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.
- Ως **Διευθυντής** Λιμενικής Αστυνομίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.
- Ως **Κλαδάρχης** Λιμενικής Αστυνομίας, Λιμένων και Λιμενικών Έργων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.
- Ως **Τεχνοκρατικός Σύμβουλος** Υπουργών, μετά την αποστρατεία του.

Υπήρξε επί τετραετία **καθηγητής** στη Σχολή Λιμενοφυλάκων και στη Σχολή Υπαξιωματικών Λιμενικού Σώματος στο μάθημα «**Λιμενική Αστυνομία**».

2. Έχει συγγράψει τα βιβλία «**Θάλαττα-Θάλαττα**», «**Γιώτσαν-Yachtman**» στην ελληνική και αγγλική γλώσσα, «**Θαλάσσια Αλιεία - Καταδύσεις Αναψυχής**», το «**Λιμενομία**», το **Application** (εφαρμογή) για **iphone** και **ipad** με παράθεση και πλήρη ανάλυση του Γενικού Κανονισμού Λιμένων (Γ.Κ.Λ.) αριθ. 23, το «**Λιμενομία – Εξεταστέα ύλη υποψήφιων εκπαιδευτών χειριστών ταχύπλων σκαφών**», το «**Λιμενομία – Γενικοί Κανονισμοί Λιμένων**», το «**Λιμενομία – Πανδέκτης Γνώσεων**», ενώ ήταν ο βασικός συντάκτης του αρχικού (πρώτου) εγχειριδίου κατά το έτος 1978 που περιέχει την ύλη στην οποία εξετάζονται οι υποψήφιοι να αποκτήσουν άδεια χειριστή ταχύπλου σκάφους καθώς και του εν χρήσει κατά την παρούσα περίοδο.

Με αντίτυπα των πιο πάνω βιβλίων του έχουν εφοδιαστεί οι Λιμενικές Αρχές της Χώρας (Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Λιμενικά Τμήματα και Λιμενικοί Σταθμοί) και σημαντικός αριθμός στελεχών Λιμενικού Σώματος και πολιτών.

Υπήρξε ο βασικός συντάκτης (ή επιμελήθηκε από τις ανώτερες, ιεραρχικά, θέσεις του) των ακόλουθων νομοθετημάτων:

A.ΕΙΔΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΝ ΜΕ ΙΣΧΥ

ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΤΗ ΧΩΡΑΣ

- Κανονισμός με τίτλο: «Ασφάλιση των διακινούμενων με επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία επιβατών»
- Κανονισμός με τίτλο: «Περί ασφάλειας παροπλισμένων πλοίων»
- Κανονισμός με τίτλο: «Φύλακες παροπλισμένων ή αργούντων πλοίων»
- Κανονισμός με τίτλο: «Για τους πλωτούς γεραμούς»
- Κανονισμός με τίτλο: «Φόρτωση - εκφόρτωση επικίνδυνων φορτίων»

Κατά την υπηρεσία του στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά, ως προϊστάμενος του Γραφείου Γενικής Αστυνομίας, σε προγενέστερο χρονικό διάστημα της συνεχούς επί 20/ετία υπηρετήσής του σε επιτελικές θέσεις του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, υπήρξε ο βασικός συντάκτης των Κανονισμών Λιμένα Πειραιά από τον αριθ. 118 μέχρι και τον 131, ο οποίος, για πρώτη φορά καθόρισε την διατύπωση και εννοιολογική σημασία των όρων «Para sailing, wind surfing, catamaran των θαλάσσιων μοτοποδηλάτων (ήδη ατομικών σκαφών και αγγλιστί Personal Water Craft - PWC) και άλλων Θαλάσσιων Μέσων Αναψυχής – Θ.Μ.Α.) οι οποίοι εξακολουθούν να ισχύουν.

B. ΝΟΜΟΙ

N. 1940/1991 «Μονάδα Ειδικών Αποστολών Λιμενικού Σώματος (ΜΕΑ/ΛΣ) και άλλες διατάξεις περί αυτού»

Κατάρτιση του άρθρου 10 του νόμου αυτού με το οποίο θεσμοθετήθηκε για πρώτη φορά η διάκριση των Κανονισμών Λιμένων:

- σε Γενικούς, οι οποίοι εκδίδονται από τον Αρχηγό Λιμενικού Σώματος, ρυθμίζουν κοινά για όλες τις Λιμενικές Αρχές θέματα με ισχύ καθ' άπασα την επικράτεια δικαιοδοσίας του Λιμενικού Σώματος, και

- σε Ειδικούς οι οποίοι εκδίδονται από το Λιμενάρχη, ρυθμίζουν τα σχετικά με τις ιδιομορφίες του κάθε λιμένα θέματα που δεν ρυθμίζονται από τους Γενικούς Κανονισμούς, με ισχύ στην περιοχή δικαιοδοσίας της συγκεκριμένης Λιμενικής Αρχής της οποίας προΐσταται και των υποδεέστερων αυτής Λιμενικών Τμημάτων και Λιμενικών Σταθμών. Με τη διάκριση αυτή αποφεύγεται πλέον ο εντυπωσιακά μεγάλος όγκος γραφειοκρατικών διατυπώσεων και η δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως του ίδιου Κανονισμού, που ρυθμίζει κοινά για όλες τις Λιμενικές Αρχές θέματα, τόσες φορές όσον ο αριθμός των Λιμενικών Αρχών της χώρας !

Κατάρτιση του άρθρου 11 του νόμου αυτού με τίτλο «Λειτουργία σχολείων κυβερνητών σκαφών αναψυχής ιδιωτικής χρήσης και έκδοση αδειών διακυβέρνησης αυτών» με το οποίο προβλέφθηκε και η έκδοση Υπουργικής Απόφασης για τη ρύθμιση των όρων, προϋποθέσεων και λοιπών λεπτομερειών. Το σχέδιο της Απόφασης αυτής, που είχε σχεδόν ολοκληρώσει πριν από το 2000- έτος αποστρατείας του- δεν προωθήθηκε και έτσι σήμερα ο/η χειρισμός/διακυβέρνηση σκάφους που χαρακτηρίζεται ως ταχύπλοο, ανεξαρτήτως μεγέθους (χωρητικότητας ή και διαστάσεων), μπορεί να αναλαμβάνεται από κάτοχο άδειας χειριστή ταχύπλοου σκάφους.

N. 2160/1993 «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις».

Κατάρτιση του σχεδίου διάταξης για την απλοποίηση της διαδικασίας δημιουργίας ράμπας (κεκλιμένου επιπέδου, γλίστρας) ανέλκυσης – καθέλκυσης σκαφών. Το σχέδιο αυτό αποτέλεσε την παράγραφο 4 του άρθρου 27 του ν. 2636/1998 με την οποία αντικαταστάθηκε η παράγραφος 22

του άρθρου 6 του ν. 2160/1993. Έτσι πλέον για την κατασκευή της απαιτείται μόνον η έγκριση του Γραμματέα της οικείας Περιφέρειας η οποία παρέχεται ύστερα από γνώμη της οικείας Λιμενικής Αρχής, το αργότερο μέσα σε δύο (2) μήνες από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης, μετά δε την παρέλευση άπρακτης της προθεσμίας αυτής, η έγκριση θεωρείται ότι έχει παρασχεθεί αυτοδικαίως. Με το προηγούμενο νομικό καθεστώς η κατασκευή γλίστρας εθεωρείτο έργο στον αιγιαλό και έπρεπε να γνωμοδοτήσουν διάφορες Υπηρεσίες (ΓΕΝ, Εφορία Εναλίων Αρχαιοτήτων, Υπουργεία Ναυτιλίας, Οικονομικών, Γεωργίας, Περιβάλλοντος και Δημοσίων Έργων, Ανάπτυξης, Ε.Ο.Τ., το Δημοτικό Συμβούλιο του οικείου Ο.Τ.Α. κ.λπ.).

Ν. 2168/1993 «Ρύθμιση θεμάτων που αφορούν όπλα, πυρομαχικά, εκρηκτικές ύλες, εκρηκτικούς μηχανισμούς και άλλες διατάξεις».

Συμμετοχή, ως εκπρόσωπος του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, στην επιτροπή κατάρτισης του σχεδίου του πιο πάνω νόμου και κατάρτιση των διατάξεων αρμοδιότητας Λιμενικού Σώματος με βασική αυτήν (άρθρο 9) που αναφέρεται στη χορήγηση από τις Λιμενικές Αρχές άδειας να φέρονται σε πλοία με ελληνική σημαία όπλα με ανάλογο αριθμό φυσιγγίων για την ασφάλεια του πληρώματος.

Ν. 2329/1995 «Ρυθμίσεις θεμάτων προσωπικού του Λιμενικού Σώματος (Λ.Σ.) και άλλες διατάξεις. Λιμενικό Σώμα».

Κατάρτιση του άρθρου 37Α του νόμου αυτού, το οποίο προστέθηκε στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου – Κ.Δ.Ν.Δ. (ν.δ. 187/1973) και με το οποίο θεσμοθετήθηκε ο ειδικός «Λογαριασμός Κεφαλαίου Λιμενικής Αστυνομίας», σημαντικό νομοθέτημα δεδομένου ότι με τα χρηματικά ποσά που αποτελούσαν έσοδά του κατέστη δυνατή, χωρίς γραφειοκρατικές διαδικασίες, η προμήθεια καυσίμων, ανταλλακτικών κ.λπ. των εναέριων, χερσαίων και θαλάσσιων μέσων του Λιμενικού Σώματος και αποφεύχθηκαν έτσι οι ακινησίες μηνών για την έγκριση δαπανών από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Ν. 2323/1995 «Υπαίθριο εμπόριο και άλλες Διατάξεις».

Κατάρτιση εξουσιοδοτικής διάταξης νόμου, η οποία ενσωματώθηκε ως παράγραφος 3 στο άρθρο 3 του σχεδίου νόμου (μετέπειτα ν. 2323/1995 με τίτλο «Υπαίθριο εμπόριο και άλλες διατάξεις»), σχετικής με τη δυνατότητα έκδοσης κοινής υπουργικής απόφασης (κ.υ.α.) για τον καθορισμό των όρων και προϋποθέσεων για την άσκηση υπαίθριου εμπορίου (στάσιμου ή πλανόδιου):

(α) στους χερσαίους χώρους τοπικής αρμοδιότητας Οργανισμών Λιμένα και Λιμενικών Ταμείων

(β) επί θαλασσοπλοούντων πλοίων καθώς και χορήγησης αδειών, ίδρυσης και λειτουργίας καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος στους ίδιους χερσαίους χώρους και επί μόνιμα αγκυροβολημένων πλοίων ή πλωτών ναυπηγημάτων.

Μετά την ψήφιση του πιο πάνω νόμου από τη Βουλή των Ελλήνων, ορίστηκε πρόεδρος της επιτροπής εκπροσώπων διαφόρων Υπουργείων και Οργανισμών για την κατάρτιση σχεδίου κοινής υπουργικής απόφασης (κ.υ.α.) η οποία, μετά την ολοκλήρωσή της, δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 178 Β'/12-3-1997.

Ν. 2743/1999 «Πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις».

Κατάρτιση του σχεδίου του πιο πάνω νόμου με την ψήφιση του οποίου δόθηκε τέλος στα προβλήματα που είχαν συσσωρευτεί και προκαλούσαν δυσλειτουργίες τόσο στους δραστηριοποιούμενους στον κλάδο αυτό όσον και στα, εντεταλμένα για την τήρηση των διατάξεών του, υπηρεσιακά όργανα της κεντρικής υπηρεσίας αλλά και των περιφερειακών Λιμενικών Αρχών. Με το άρθρο 1 ορίστηκαν τα βασικά χαρακτηριστικά (μήκος άνω των 7μ., μεταφορική ικανότητα

μέχρι 49 επιβάτες, χώροι ενδιαίτησης, πετρελαιοκίνηση) που θα πρέπει να πληρούνται για να αναγνωριστεί ένα πλοίο ως επαγγελματικό ταυτόχρονα με τη διάκρισή τους σε μηχανοκίνητα και σε ιστιοφόρα. Με τον τρόπο αυτό έγινε και η διάκριση των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής από τα επαγγελματικά τουριστικά πλοία, αυτά που ήδη φέρουν την ατυχή, τουλάχιστον, ονομασία «Ημερόπλοια».

Με τον προηγούμενο ν. 438/1976 η διάκριση ήταν σε «τουριστικά θαλαμηγά πλοία» για όσα διέθεταν θαλάμους ενδιαίτησης και διανυκτέρευσης και σε «τουριστικά πλοία» για όσα δεν διέθεταν θαλάμους ενδιαίτησης και διανυκτέρευσης.

Στο ίδιο σχέδιο του πιο πάνω νόμου είχε καταρτίσει και την εξουσιοδοτική διάταξη, η οποία ενσωματώθηκε ως παρ. 11 στο άρθρο 15, σχετική με την παροχή δυνατότητας στον Υπουργό να προβεί την έκδοση προεδρικών διαταγμάτων για τη ρύθμιση θεμάτων που έχουν σχέση με τους όρους, τις προϋποθέσεις ίδρυσης, λειτουργίας και τον έλεγχο:

- ιδιωτικών σχολών ναυαγοσωστικής εκπαίδευσης, χορήγησης άδειας ναυαγοσώστη από τις λιμενικές αρχές και υποχρέωσης πρόσληψης ναυαγοσώστη σε οργανωμένες ή μη παραλίες,
- ιδιωτικών κέντρων εκπαίδευσης εκπαιδευτών αυτοδυτών,
- ιδιωτικών κέντρων εκμάθησης υποβρύχιας Κολύμβησης ή καταδυτικών κέντρων, με χρήση αυτόνομων συσκευών παροχής αέρα και στις δύο περιπτώσεις,
- σεμιναρίων εκπαίδευσης επαγγελματιών αυτοδυτών στη χρήση μικτών αερίων για καταδύσεις σε μεγάλα βάθη της θάλασσας, στη Μονάδα Υποβρύχων Αποστολών του Λιμενικού Σώματος (Μ.Υ.Α./ Λ.Σ.) και τέλος
- για την υποχρέωση πρόσληψης φυλάκων στα πλοία που τελούν υπό απαγόρευση απόπλου λόγω αναγκαστικής ή συντηρητικής κατάσχεσης ή προσωρινής διαταγής των δικαστηρίων

N. 2932/2001 «Εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές {σε συμμόρφωση προς τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)}.

Υπήρξε μέλος, ως Σύμβουλος του Υπουργού μετά την αποστρατεία του, της πολυπρόσωπης «επιτροπής προσωπικοτήτων», όπως τότε είχε παρουσιασθεί, η οποία συστάθηκε με την αριθ. 3352/01/11.7.2000 απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας η οποία προσδιόρισε τις κατευθυντήριες γραμμές και έθεσε τις βάσεις του νέου θεσμικού πλαισίου των θαλάσσιων ενδομεταφορών και των στόχων του.

N. 2935/2001 «Προσωπικό Λιμενικού Σώματος και άλλες διατάξεις».

Υπό την ιδιότητά του ως Συμβούλου του Υπουργού εισηγήθηκε την αποδοχή εκ μέρους της πολιτικής ηγεσίας του αιτήματος για τη συμμετοχή του προσωπικού Λιμενικού Σώματος, εν ενεργεία και εν αποστρατεία, στον ειδικό λογαριασμό που είχε αρχικά συσταθεί για το προσωπικό του Πολεμικού Ναυτικού με το ν. 2913/2001 και τη μετονομασία του από Ειδικό Κλάδο Οικονομικής Ενίσχυσης Μερισματούχων Πολεμικού Ναυτικού - Ε.Κ.Ο.Ε.Μ.Π.Ν σε Ειδικό Κλάδο Οικονομικής Ενίσχυσης Μερισματούχων Μετοχικού Ταμείου Ναυτικού - Ε.Κ.Ο.Ε.Μ.Ν.

N. 2971/2001 «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις».

Υπήρξε μέλος της επιτροπής κατάρτισης σχεδίου νόμου για τον αιγιαλό και παραλία εκπροσωπώντας το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και είχε προβεί στην κατάρτιση των διατάξεων

αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και των εποπτευόμενων απ' αυτό Οργανισμών Λιμένων και Λιμενικών Ταμείων

N. 3182/2003 «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις».

Εν αποστρατεία και υπό την ιδιότητά του ως συμβούλου του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ορίσθηκε πρόεδρος της επιτροπής (αριθ. Φ. 3340.2/36/02/12-04-2002) για την κατάρτιση σχεδίου νόμου (μετέπειτα ν. 3182/2003) προσαρμογής ορισμένων διατάξεων του ν. 2743/1999, Με το άρθρο 40 του νόμου αυτού τροποποιήθηκαν ορισμένες διατάξεις του ν. 2743/1999 ενώ θεσμοθετήθηκε η Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.).

N. 3409/2005 «Καταδύσεις αναψυχής και άλλες διατάξεις». Λόγω του ανεπαρκούς πλαισίου διατάξεων που ίσχυαν μέχρι και το έτος 1994 στο τομέα των καταδύσεων αναψυχής, της ίδρυσης και λειτουργίας σχολών εκμάθησης κ.λπ., μερίμνησε για την κατάρτιση του Γενικού Κανονισμού Λιμένων αριθ. 5/1994 που έδωσε σημαντική ώθηση στον τομέα αυτό με τον διπλασιασμό σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα του αριθμού των επαγγελματικά απασχολούμενων στη συγκεκριμένη δραστηριότητα. Λόγω έλλειψης εξουσιοδοτικών διατάξεων για την συμπερίληψη στον πιο πάνω Γ.Κ.Λ. αριθ. 5 και άλλων ρυθμίσεων με προεξάρχουσα την αποδέσμευση, από πλευράς αρχαιολογικού νόμου, των ελληνικών θαλασσών, εισηγήθηκε, υπό την ιδιότητά του ως συμβούλου, το μήνα Φεβρουάριο του έτους 2001 στον τότε Υπουργό την ανάληψη πρωτοβουλίας για την κατάρτιση σχεδίου νόμου αφού δεν εκδόθηκε μέχρι τότε το προεδρικό διάταγμα που προέβλεπε η παράγραφος 11 του άρθρου 15 του ν. 2743/1999. Ακολούθησε η επίσημη ανακοίνωση, από τον τότε Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας της έναρξης των σχετικών διαδικασιών κατάρτισης σχεδίου νόμου για τις υποβρύχιες δραστηριότητες σε ειδική τελετή που έγινε στο Ζάππειο Μέγαρο, παρουσία όλης σχεδόν της καταδυτικής κοινότητας, ερασιτεχνών και εκπαιδευτών αυτοδωτών, επαγγελματιών δυτών, μελών της Εθνικής Αντιπροσωπείας και πλήθος κόσμου. Τελικά το σχέδιο νόμου που καταρτίσθηκε, στο οποίο ήταν από τους βασικούς εισηγητές, ψηφίστηκε επί υπουργίας του ΚΕΦΑΛΙΟΓΙΑΝΝΗ Μανόλη το έτος 2005 και από τα πρακτικά της Βουλής των Ελλήνων παρατίθεται πιο κάτω ένα μικρό απόσπασμα:

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: «Γι' αυτόν το λόγο τότε, με την απόλυτη συνεργασία και την πολύ θερμή και προσωπική δέσμευση του υποναυάρχου του Λιμενικού Σώματος εν αποστρατεία κ. **Αργυρακόπουλου**, προωθήσαμε αυτήν την υπόθεση, την οποία στη συνέχεια παρέλαβε ο κ. Ανωμερίτης και το 2003 ανακοίνωσε το σχέδιο νόμου για τον καταδυτικό τουρισμό».

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ: «Θα ήθελα μόνο να προσθέσω κοντά στις ευχαριστίες στις οποίες αναφερθήκατε κι' αυτό επειδή μου το θύμισε ο κ. Παπουτσης χθες- ότι πρέπει να αναφερθεί εκτός από τους εν ενεργεία αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος, οι οποίοι έχουν πολύ μεγάλη και σημαντική προσφορά στη διατύπωση αυτού του νομοσχεδίου και τον κ. **Αργυρακόπουλο** - αναφέρω το όνομά του επειδή δεν είναι εν ενεργεία - ...

ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

Υπήρξε ο βασικός συντάκτης των προεδρικών διαταγμάτων:

- **229/1995,**
- **427/1995 και**
- **176/1999 με τα οποία θεσμοθετήθηκαν τα προσόντα των ενδιαφερόμενων, οι όροι και οι προϋποθέσεις για την άσκηση της ναυτικής πρακτορείας καθώς και οι υποχρεώσεις εφοπλιστών ή πλοιοκτητών σε θέματα κυρίως ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και μεταφορών.**

- **120/1997** με το οποίο καθιερώθηκε για πρώτη φορά η υποχρέωση και η εγκατάσταση ή χρησιμοποίηση ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης θέσεως και έκδοσης εισιτηρίων επιβατών και αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων στα επιβατηγά και επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία το γνωστό με το αρκτικόλεξο Η.Σ.Κ.Θ.Ε.Ε.Α. η **συνεισφορά του οποίου στην αποτροπή έκδοσης και συνακολούθως μεταφοράς υπεράριθμων εισιτηρίων- επιβατών, αντίστοιχα, υπήρξε καταλυτική.**
- **23/2000** Με το διάταγμα αυτό ρυθμίστηκαν οι όροι και προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία σχολών ναυαγοσωστικής εκπαίδευσης, τη χορήγηση, κατόπιν εξετάσεων, άδειας ναυαγοσώστη και οι περιπτώσεις υποχρεωτικής πρόσληψης ναυαγοσώστη, σε οργανωμένες ή μη παραλίες, για την προστασία των λουομένων στο θαλάσσιο χώρο.
- **280/2000** στόχος του οποίου ήταν/είναι η υποχρεωτική, εκ μέρους των υπόχρεων προς τούτο, πρόσληψη φυλάκων για την αποτροπή λάθρα απόπλου πλοίων τα οποία τελούν υπό απαγόρευση απόπλου λόγω:

- α) συντηρητικής κατάσχεσης (άρθρο 720 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ.),
- β) δικαστικής μεσεγγύησης (άρθρο 727 σε συνδυασμό με άρθρου 720 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ.),
- γ) αναγκαστικής κατάσχεσης (άρθρο 1011 παρ. 2 Κ.Πολ.Δ.),
- δ) αναγκαστικής κατάσχεσης βάσει των διατάξεων του Κ.Ε.Δ.Ε. (άρθρο 48 παρ. 2 του Κ.Ε.Δ.Ε.),
- ε) συντηρητικής κατάσχεσης πλοίου σύμφωνα με τις διατάξεις της Δ.Σ. των Βρυξελλών του 1952 «περί ενοποίησης κανόνων τινών επί συντηρητικής κατασχέσεως θαλασσοπλοούντων πλοίων», η οποία έχει κυρωθεί με το ν.δ. 4570/1966 (Φ.Ε.Κ. 224 Α'/26-10-1966),
- στ) έκδοσης Προσωρινής Διαταγής κατ' άρθρο 691 παρ. 2 Κ.Πολ.Δ.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΝ

- Γενικός Κανονισμός Λιμένων αριθ. 5/1994 με τίτλο «Για τις υποβρύχιες δραστηριότητες με αυτόνομη καταδυτική συσκευή».
- Γενικός Κανονισμός Λιμένων αριθ. 7/1994 με τίτλο «Περί υποβολής στις Λιμενικές Αρχές καταστάσεων των προς φόρτωση ή φορτωθέντων στα πλοία αυτοκινήτων οχημάτων και του συνολικού αριθμού των εκδοθέντων εισιτηρίων ή επιβιβασθέντων ή μεταφερόμενων επιβατών».
- Γενικός Κανονισμός Λιμένων αριθ. 10/1995 με τίτλο «Για τις καταδυτικές εργασίες».
- Γενικός Κανονισμός Λιμένων αριθ. 14/1996 με τίτλο «Περί φόρτωσης οχημάτων στα οχηματαγωγά πλοία».
- Γενικός Κανονισμός Λιμένων αριθ. 16/1997 με τίτλο «Για τα θαλάσσια ταξί».
- Γενικός Κανονισμός Λιμένων αριθ. 17/1997 με τίτλο «Για τις λεμβουχικές εργασίες».
- Γενικός Κανονισμός Λιμένων αριθ. 18/1999 με τίτλο Προϋποθέσεις και μέτρα ασφάλειας για τις εργασίες φόρτωσης ή εκφόρτωσης ή μετάγγισης χύμα πετρελαίου ή χύμα υγρών χημικών (ή και των καταλοίπων τους) ή χύμα υγροποιημένων αερίων που μεταφέρονται με δεξαμενόπλοια».
- Γενικός Κανονισμός Λιμένων αριθ. 20/1999 με τίτλο «Ταχύπλοα (ταχυκίνητα) σκάφη και λουπά θαλάσσια μέσα αναψυχής».
- Γενικός Κανονισμός Λιμένων αριθ. 21/1999 με τίτλο «Ειδικές άδειες εξόδου (πάσα) πληρωμάτων».
- Γενικός Κανονισμός Λιμένων αριθ. 23/2000 με τίτλο «Μικρά σκάφη – Επιθεωρήσεις μικρών σκαφών».

Υπό τη νέα, μετά την αποστρατεία του, ιδιότητά του ως συμβούλου επιχειρήσεων κατάρτισε το βασικό κείμενο (σχέδιο) των ακόλουθων νομοθετημάτων, ύστερα από ανάθεση του έργου αυτού από τους οικείους συνδικαλιστικούς φορείς:

- **Γενικός Κανονισμός Λιμένων αριθ. 38** με τίτλο «Εκμίσθωση μηχανοκίνητων λέμβων και ταχύπλων μικρών σκαφών ...» που προσέδωσε καταλυτική ώθηση/αύξηση στον τομέα κατασκευής, εμπορίας σκαφών και εκμετάλλευσης αυτών από τους δραστηριοποιούμενους με την εκμίσθωσή τους.
- **Γενικός Κανονισμός Λιμένων αριθ. 50** με τίτλο «Διενέργεια εξετάσεων υποψήφιων χειριστών ταχυπλών σκαφών – Εκπαιδευτές υποψήφιων χειριστών ταχυπλών σκαφών – Σχολές εκπαίδευσης υποψήφιων χειριστών ταχυπλών σκαφών».
- **Γενικός Κανονισμός Λιμένων αριθ. 20** με τίτλο «Ταχύπλοα (ταχυκίνητα) σκάφη και λοιπά θαλάσσια μέσα αναψυχής» ο οποίος δεν προωθήθηκε παρά το γεγονός ότι στο κείμενο είχαν ενσωματωθεί όλες οι, κατά διάφορα χρονικά διαστήματα, εγκρίσεις (με εγκύκλιο !) οι οποίες είχαν εκδοθεί (και εξακολουθούν να ισχύουν και εφαρμόζονται) για να ρυθμίσουν τους όρους και προϋποθέσεις εκμίσθωσης/άσκησης/κίνησης/ εκτέλεσης πλόων κ.λπ. διαφορετικού κάθε φορά καινοφανούς θαλάσσιου μέσου αναψυχής παρά το γεγονός ότι ελλείπει απ' αυτές, πέραν των άλλων (ανεπίτρεπτη υπεξουσιοδότηση για κανονιστικής μορφής μη λεπτομερειακού χαρακτήρα θεμάτων), το τεκμήριο της δημοσιότητας και σύμφωνα με πλήθος, παρεμφερών διοικητικών εγγράφων ως προς τις εγκρίσεις αυτές, αποφάσεων του Σ.τ.Ε. χαρακτηρίζονται ως ανυπόστατες και δεν παράγουν έννομα αποτελέσματα.
- **Προεδρικό διάταγμα 31/2018** με τίτλο «Σχολές ναυαγοσωστικής εκπαίδευσης, χορήγηση άδειας ναυαγοσώστη, υποχρεωτική πρόσληψη ναυαγοσώστη σε οργανωμένες ή μη παραλίες».
- **Προεδρικό διάταγμα 74/2018** με τίτλο «Τροποποίηση του π.δ. 917/1979 «Περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού περί επιθεωρήσεως των τουριστικών πλοίων». Με το διάταγμα αυτό τα σκάφη ολικού μήκους μέχρι δώδεκα (12) μέτρα, μεταφορικής ικανότητας μέχρι δώδεκα (12) επιβάτες, δύνανται να χρησιμοποιούν καύσιμο βαθμού ανάφλεξης κάτω των 65ο Κελσίου για τους κύριους ή βοηθητικούς προωστικούς κινητήρες τους, εφόσον τα σκάφη αυτά φέρουν σήμανση πιστότητας CE για σκάφος και μηχανή και εφόσον αναφέρεται ρητά στη δήλωση συμμόρφωσης (Declaration Of Conformity – DoC) αυτών το ως άνω καύσιμο το οποίο μπορεί να είναι, όπως είναι ευνόητο, βενζίνη ή υργαέριο.

You' re the Skipper
You' re responsible

**ΜΕΡΟΣ Α΄ - PART A΄
ΓΕΝΙΚΑ - GENERAL**

**ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΟΥ
ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ (Κ.Δ.Ν.Δ.)**

**VESSEL DEFINITION
ACCORDING TO GREEK PUBLIC MARITIME LAW**

Πλοίο (vessel) είναι κάθε σκάφος προορισμένο να μετακινείται στο νερό για μεταφορά προσώπων, ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή άλλο σκοπό.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ: Σύμφωνα με την αριθ. 403/1993 γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, στην έννοια του πλοίου, κατά τον πιο πάνω ορισμό του άρθρου 3 του Κ.Δ.Ν.Δ., περιλαμβάνεται και το υποβρύχιο.

**ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΟΥ
ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ (Κ.Ι.Ν.Δ.)**

**VESSEL DEFINITION
ACCORDING TO GREEK PRIVATE MARITIME LAW**

Πλοίο (vessel) είναι κάθε σκάφος καθαρής χωρητικότητας τουλάχιστον δέκα (10) κόρων προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα.

ΔΙΑΦΟΡΕΣ - DIFFERENCES

Και οι δύο ορισμοί προϋποθέτουν την ύπαρξη σκάφους. **Σκάφος = κοίλο σώμα/ναυπήγημα.** Όμως ο ορισμός του πλοίου κατά τον Κ.Ι.Ν.Δ. προϋποθέτει, επί πλέον, το σκάφος:

- να έχει καθαρή χωρητικότητα (net tonnage) 10 κόρων τουλάχιστον,
- να έχει αυτοδύναμη κίνηση,
- να κινείται στη θάλασσα,

Κόρος (Register ton): Μονάδα μέτρησης όγκου η οποία ισούται με 100 κυβικά πόδια (100 cubic feet) ή 2,83 κυβικά μέτρα (2,83 cubic meters).

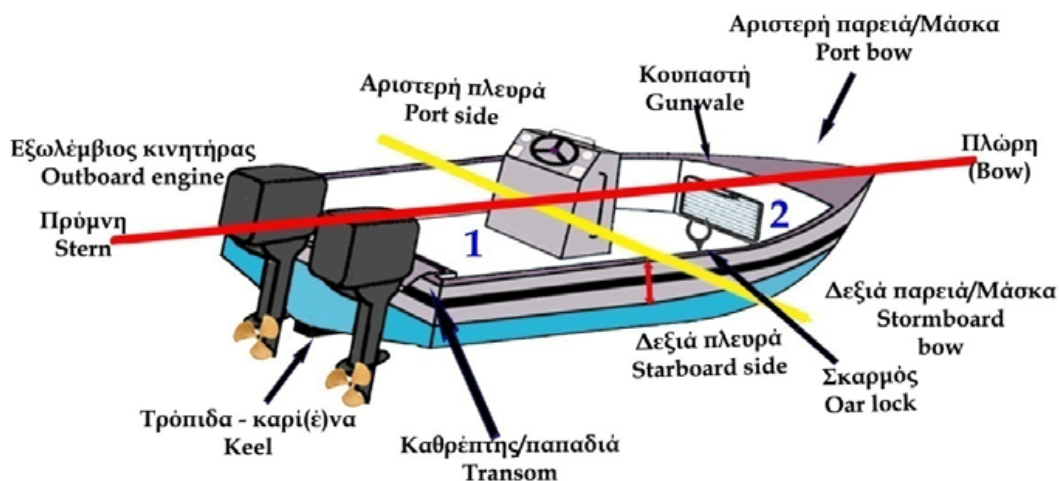
**ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΟΥ
ΚΑΤΑ ΤΟΥΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ – Δ.Κ.Α.Σ.**

VESSEL DEFINITION ACCORDING TO COLREGS

Η λέξη «σκάφος»¹ περιλαμβάνει κάθε περιγραφή πλωτού μέσου, συμπεριλαμβανομένων των άνευ εκτοπίσματος² σκαφών με πλευρικές πτέρυγες και υδροπλάνων, που χρησιμοποιούνται ή είναι ικανά να χρησιμοποιούνται ως μέσο μεταφοράς στο νερό.

¹ Ορθότερον «Πλοίο» Η λέξη «σκάφος» είναι ένα από τα στοιχεία που συναποτελούν την έννοια του πλοίου.

² Εκτόπισμα (displacement) ενός πλοίου είναι το βάρος του νερού που εκτοπίζει με τον όγκο του (weight of displacement),



— Διαμήκης γραμμή/Center line

— Εγκάρσια /Amidship line - Abeam

■ Γάστρα/Hull

↑ ↓ Έξαλλα/Freeboard

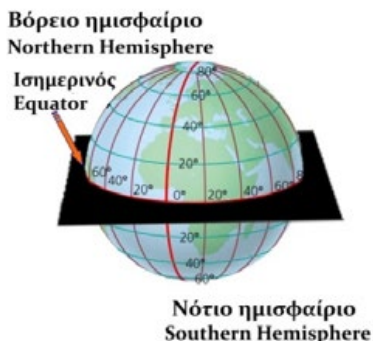
1 Κατάστρωμα/Deck

2 Ανοιγμα/Hatch

Don't let small children move around the boat unsupervised

ΙΣΗΜΕΡΙΝΟΣ - EQUATOR

Είναι ο μέγιστος κύκλος που είναι κάθετος προς το άξονα της γης και τη χωρίζει σε δύο ημισφαίρια το Βόρειο και το Νότιο.



Το γεωγραφικό πλάτος του ισημερινού είναι, εξ ορισμού, 00° τόξου.

Ο Ισημερινός τη Γης.
Οι άλλοι τέσσερις είναι:

- Οι δύο πολικοί κύκλοι (ο Αρκτικός Κύκλος και ο Ανταρκτικός Κύκλος) και
- οι δύο τροπικοί κύκλοι (ο Τροπικός του Καρκίνου και ο Τροπικός του Αιγόκερω).

Βλ. στο πιο κάτω Σχήμα (Figure):



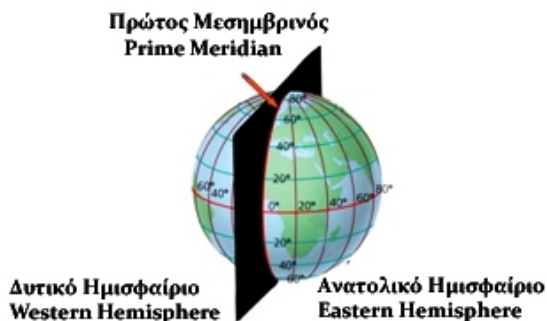
ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΟΙ – MERIDIANS

Είναι οι περιφέρειες των μέγιστων κύκλων που περνάνε από τους δύο πόλους και διέρχονται από το κέντρο της γης.

Οι μεσημβρινοί είναι άπειροι.

Ο μεσημβρινός που διέρχεται από το αστεροσκοπείο τουπρώτος μεσημβρινός και χωρίζει τη γη σε δύο ημισφαίρια το Ανατολικό και το Δυτικό.

Οι μεσημβρινοί δείχνουν την απόσταση ενός τόπουανατολικά από τον Πρώτο Μεσημβρινό.



ΠΟΡΕΙΑ ζ (Course - C) : Είναι η γωνία που σχηματίζεται από την κατεύθυνση του βορρά και τη γραμμή της πλώρης (διαμήκου γραμμής³ – Central line) του πλοίου.

ΑΛΗΘΗΣ ΠΟΡΕΙΑ ζλ (True Course - TC):

Είναι η γωνία που σχηματίζεται από την κατεύθυνση τουκαι τη γραμμή πλώρης (διαμήκου γραμμής) του πλοίου.

Αληθής πορεία είναι αυτή που χαράσσουμε στο ναυτικό

ΜΑΓΝΗΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ζμ (Magnetic Course MC):

Είναι η γωνία που σχηματίζεται από την κατεύθυνση του και τη γραμμή πλώρης (διαμήκου γραμμής)

Μαγνητική πορεία είναι αυτή που μας δείχνει .όταν δεν επηρεάζεται από το του πλοίου.

ΠΟΡΕΙΑ ΠΥΞΙΔΑΣ ζπ (Compass Course - CC):

Είναι η γωνία που σχηματίζεται από την πυξίδας και τη γραμμή πλώρης (διαμήκου γραμμής) του πλοίου.

Πορεία πυξίδας είναι αυτή που μας δείχνει η μαγνητική πυξίδα όταν επηρεάζεται από το μαγνητισμό του πλοίου.

Οι πορείες μετριοούνται σε μίρες από 000° - 360° κατά την ολοκυκλική διαίρεση του ανεμολογίου και προς τα δεξιά της κατεύθυνσης του βορρά (Clockwise).

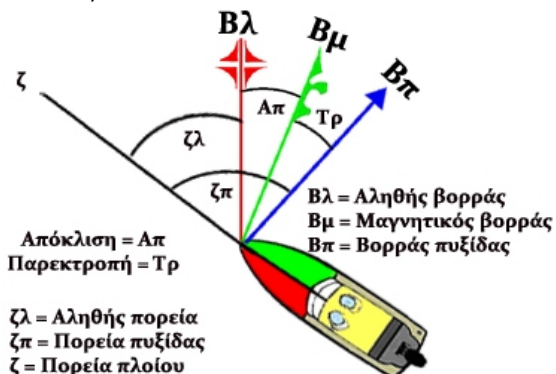


Figure - Σχήμα 1

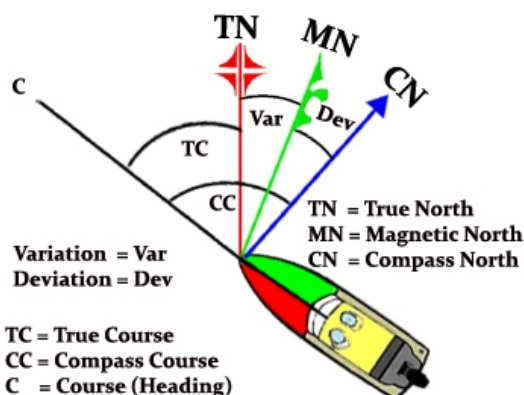


Figure - Σχήμα 2

**Double check
to prevent a wreck**

³ ΔΙΑΜΗΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗ (Central line) = Η γραμμή πλώρης - πρύμνης.

ΕΥΡΕΣΗ - ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ ΣΤΙΓΜΑΤΟΣ FINDING COORDINATES OF GEOGRAPHICAL POSITION

Απαραίτητα όργανα:

- Ναυτικός διαβήτης (Nautical divider)
- Διπαράλληλος κανόνας (Parallel rule) και

ΕΡΓΑΣΙΑ - WORK

A. ΜΕ ΤΟΝ ΔΙΠΑΡΑΛΛΗΛΟ ΚΑΝΟΝΑ - WITH PARALLEL RULE

Αρχικά υποτυπώνουμε, με μολύβι, το στίγμα μας πάνω στο χάρτη.

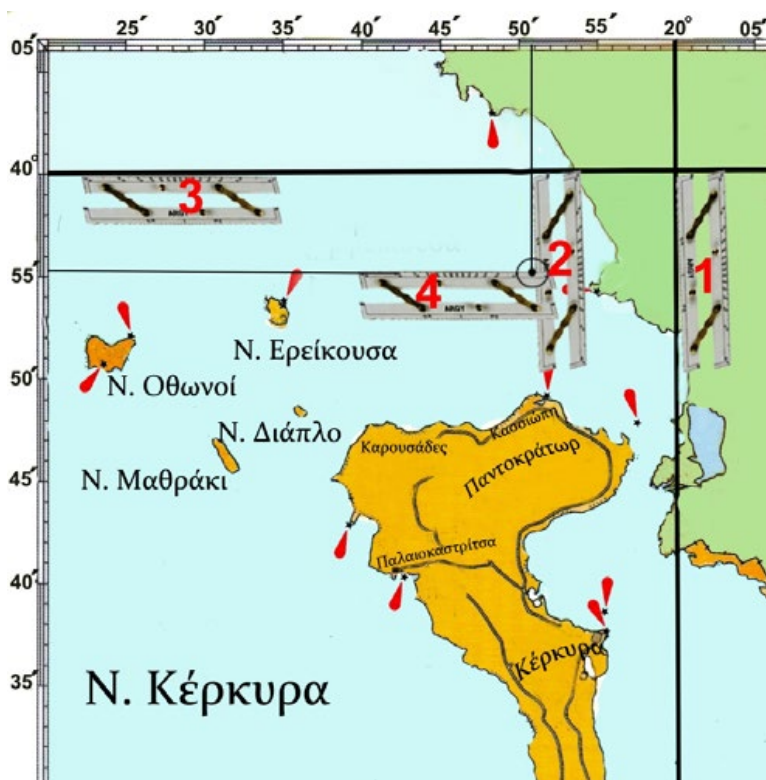
1. Τοποθετούμε τη μια κόψη (σκέλος) του διπαράλληλου στον, πλησιέστερο στο στίγμα αριστερά ή δεξιά, μεσημβρινό.

2. Α

3. Τοποθετούμε

4. τον διπαράλληλο με προσοχή για να μη χάσουμε την κατεύθυνση την μεταφέρουμε έτσι το στίγμα μας και η προέκτασή της να τέμνει (κάθεται) την κλίμακα πλάτους η οποία βρίσκεται στο του ναυτικού χάρτη.

Με τον πιο πάνω τρόπο βρίσκουμε τις συντεταγμένες (γεωγραφικό μήκος και πλάτος) του στίγματός μας το οποίο, στην περίπτωση μας, είναι $\phi = 39^{\circ} 55' 33''$ Β και $\lambda = 19^{\circ} 50' 50''$ Α

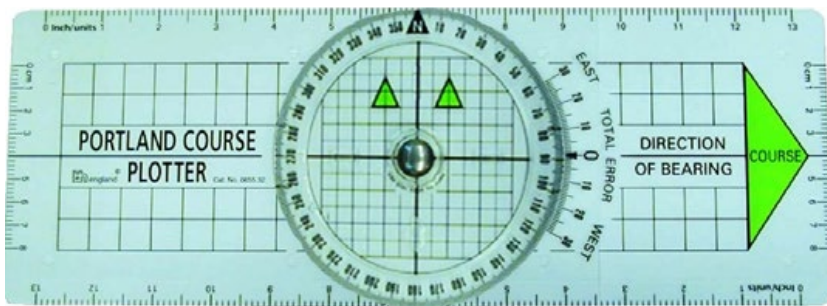
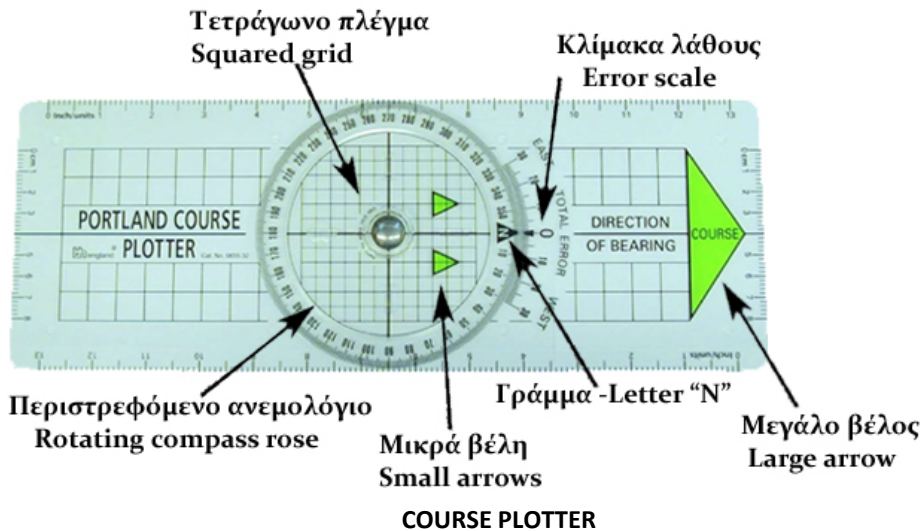


ΧΑΡΑΞΗ ΠΟΡΕΙΑΣ – PRICKING, ROUTING

Β' ΜΕ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ COURSE PLOTTER

(βλ. πιο κάτω σχήμα - See figure below)

Εδώ τα πράγματα είναι πολύ πιο απλά και δεν θα χρειαστούμε το ανεμολόγιο του χάρτη, για τον απλούστατο λόγο ότι το(Χάρακας πορείας - **Course plotter**) είναι και ανεμολόγιο.



(με τα πράσινα βελάκια και το γράμμα N στραμένα προς το βορρά)

Χαρακτηριστικά στοιχεία – Features)

- Παραλληλόγραμμο διαστάσεων
- Στη μέση (rotating compass rose).
- Δεξιά από το ανεμολόγιο υπάρχει μία κλίμακα σφάλματος (error scale) από 30° Ανατολικά (East)(απόκλιση και παρεκτροπή - variation and deviation).

ΑΓΚΥΡΕΣ - ANCHORS

Η άγκυρα αποτελεί ένα από τα πιο χρήσιμα εξαρτήματα του κάθε σκάφους αφού η χρησιμότητά της συνδέεται αρρήκτως με την ασφάλειά του και των επιβαινόντων σ' αυτό. Κατασκευάζεται από μέταλλο (συνήθως γαλβανισμένο) και η βασική της αποστολή είναι να εμποδίσει το **αγκυροβολημένο** σκάφος να παρασυρθεί, από τους ανέμους ή και τα τυχόν ρεύματα της περιοχής.

Οι άγκυρες διακρίνονται:

- σε ένστιπες – **Stock anchors** (π.χ. η άγκυρα του Αγγλικού Ναυαρχείου) και
- Σε άστιπες - **Stockless anchor** (η πλειονότητα των άλλων τύπων αγκυρών).

Στύπος ή τσίπος (**Stock**) ονομάζεται η μεταλλική ράβδος, στο πάνω μέρος της ατράκτου (αδράχτι) της άγκυρας, η οποία περνά μέσα από ένα άνοιγμα (ισχυρό δακτύλιο - ring), είναι τοποθετημένη σε θέση κάθετη προς το επίπεδο των βραχιόνων, το μήκος της είναι μεγαλύτερο από το μήκος των βραχιόνων αυτών και η στερέωσή της γίνεται με τη χρήση ενός πείρου.



**Άγκυρα Αγγλικού Ναυαρχείου
Admiralty - Fisherman**

Οι άγκυρες διακρίνονται επίσης:

- σε αυτές που «θάβονται/χώνονται» (Burying Anchors) στο βυθό και χρήση τους γίνεται σε βυθούς με μαλακό υπόστρωμα (αμμώδεις) και
- σε αυτές που γαντζώνονται/αγκιστρώνονται στο βυθό και χρήση τους γίνεται σε σκληρούς βυθούς (βραχώδεις).

Στην πρώτη κατηγορία εντάσσονται οι :

- ✓ Bruce,
- ✓ CQR (Coastal Quick, Release)
- ✓ Danforth,
- ✓ Fluke και
- ✓ όσες άλλες αποτελούν παραλλαγή τους.

Στη δεύτερη κατηγορία εντάσσονται:

- ✓ η άγκυρα Αγγλικού Ναυαρχείου (Fisherman – admiralty)
- ✓ η άγκυρα Grapnel και
- ✓ όσες άλλες αποτελούν παραλλαγή τους.



Πλωτή άγκυρα – Floating anchor

Το νερό μπαίνει από το μεγάλο άνοιγμα και βγαίνει από το μικρό. Αυτό μειώνει την παράσυρση (drifting) του σκάφους και ταυτόχρονα στρέφει την πλώρη του προς τον καιρό. Ταυτόχρονα όμως η πλώρη του σκάφους στρέφεται προς τον καιρό περιορίζοντας έτσι την προσήνεμη επιφάνεια των εξάλων, μειώνοντας το μποτζάρισμα και αποτρέποντας την είσοδο του νερού στο σκάφος.

Χρήσιμη σε περίπτωση ακυβερνησίας

Άλλοι τύποι αγκυρών, ορισμένοι από τους οποίους αποτελούν παραλλαγές των πιο πάνω, που διατίθενται στην αγορά είναι:

Παράδειγμα πλήρους περιγραφής/αναγνώρισης Φανού		Example of a Full Light Description/Recognition	
<p>Name FI(3)WRG.15s21 ml 15-11M</p>		<p>Όνομασία Αν(3)ΛΕΡΠρ. 15δ 21μ 15-11 Μ</p>	
FI (3)	Class of light: group flashing repeating a group of three flashes	Αν (3)	Κατηγορία φανού: Δέσμη αναλαμπών, επανάληψη μίας δέσμης τριών αναλαμπών
WRG	Colors: white, red, green, exhibiting the different colors in defined sectors	ΛΕΡΠρ	Χρώματα:
15s	Period: the time taken to exhibit one full sequence of 3 flashes and eclipses: 15 seconds	15δ	Περίοδος: Ο απαιτούμενος χρόνος της διαδικασίας εμφάνισης των.....
21m	Elevation of light:	21μ	Υψος της εστίας του φωτός από το επίπεδο αναφοράς υψών: 21 μέτρα
15-11M	Nominal range: white 15M, green 11M, red between 15 and 11M	15-11M	Όνομαστική φωτοβολία: λευκό 15M, πράσινο 11 Μ, ερυθρό μεταξύ 15 και 11M

ΔΙΑΙΡΕΣΗ ΤΟΥ ΦΑΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ



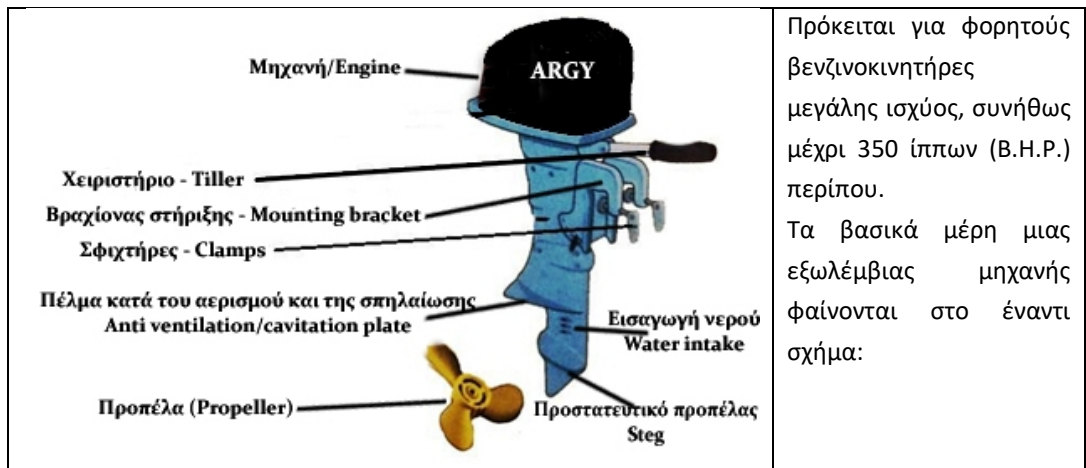
ΠΡΟΩΣΤΙΚΟΙ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ (PROPULSION ENGINES)

ΤΥΠΟΙ: Εξωλέμβιος (Outboard) – Εσωλέμβιος (Inboard) - Εξωεσωλέμβιος (Stern drive)

ΕΙΔΗ: Βενζινοκίνητος (Petrol) – Πετρελαιοκίνητος (Diesel) – Άλλος (Other).

ΕΞΩΛΕΜΒΙΟΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ OUTBOARD ENGINE

Τα περισσότερα ταχύπλοα χρησιμοποιούν εξωλέμβιους κινητήρες (εξωλέμβιες μηχανές).



ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ: Σύμφωνα με την Οδηγία 2013/53 ΕΕ «Κάθε εξωλέμβιος προωστικός κινητήρας συναρμολογημένος με οποιοδήποτε σκάφος φέρει μηχανισμό για να εμποδίζεται η αιφνίδια εκκίνηση, εκτός:

α) εάν ο κινητήρας αναπτύσσει στατική ώση μικρότερη από 500 Newton (N)

β) εάν ο κινητήρας έχει μηχανισμό στραγγαλιστικής δικλείδας για να περιορίζεται η ώση σε 500 N τη στιγμή της αιφνίδιας εκκίνησης».

IMPORTANT: According to Dir. 2013/53/EU « Every outboard propulsion engine fitted on any watercraft shall have a device to prevent the engine being started in gear, except:

(a) when the engine produces less than 500 Newton's (N) of static thrust;

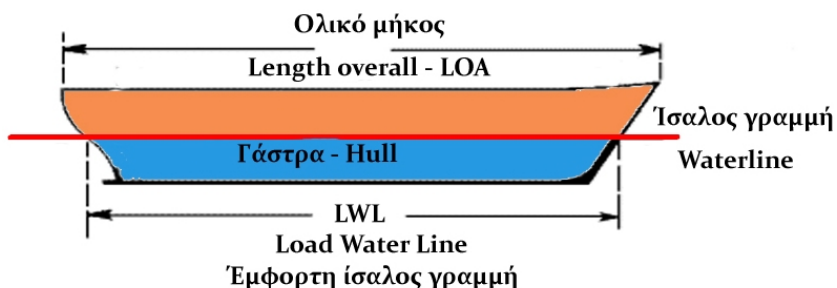
(b) when the engine has a throttle limiting device to limit thrust to 500 N at the time of starting the engine».

ΣΠΗΛΑΙΩΣΗ/CAVITATION: Είναι οι γεμάτες με ατμό κοιλότητες, μέσα στο νερό το οποίο βρίσκεται κάτω από υψηλή πίεση και κινείται με μεγάλη ταχύτητα. Οι κοιλότητες αυτές σχηματίζονται όταν η πίεση μέσα στο νερό γίνει μικρότερη από την τάση των ατμών του. Η σπηλαιώση έχει μεγάλη σημασία για τις προπέλες γιατί προκαλεί ελάττωση της απόδοσής τους και καταστροφές από διάβρωση.

You me & the sea

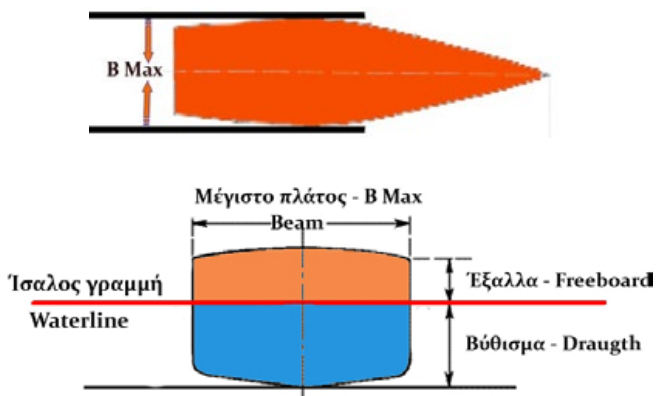
ΟΛΙΚΟ ΜΗΚΟΣ
MAXIMUM LENGTH – L_{MAX}
LENGTH OVERALL –LOA

Η απόσταση μεταξύ των πλέον εξωτερικών άκρων της πλώρας και της πρύμνης (σημεία ένωσης της γάστρας με το κατάστρωμα) του σκάφους, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη το μήκος του τυχόν εξέχοντος πηδαλίου, προβόλου ή περιζώματος. Μετράται επί ευθείας παραλλήλου προς την τρόπιδα.



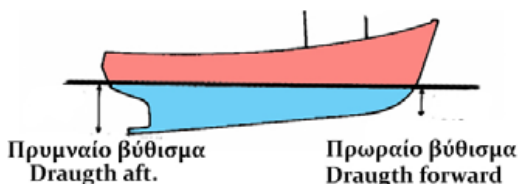
ΜΕΓΙΣΤΟ ΠΛΑΤΟΣ
MAXIMUM BEAM - B_{MAX}

Η απόσταση που μετράται μεταξύ του πλατύτερου μέρους του καταστρώματος του σκάφους, που σχεδόν πάντοτε είναι στη μέση του, και της εξωτερικής όψης του περιβλήματος των πλευρών, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη τυχόν περιζώματα (ζωνάρια).Στις περιπτώσεις που δεν υπάρχει κατάστρωμα, για τη μέτρηση αυτή, ως κατάστρωμα θεωρείται η οριζόντια επιφάνεια που ορίζεται από τη βάση των κωπητήρων.



ΒΥΘΙΣΜΑ
DRAUGHT

Η απόσταση από την ίσαλο γραμμή μέχρι το κατώτατο σημείο της τρόπιδας. Βασικές διακρίσεις: Έμφορτο, - άφορτο, πρωραίο - πρυμναίο.



**ΕΦΟΔΙΑ ΕΡΑΣΙΤΕΧΝΙΚΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ
ΟΛΙΚΟΥ ΜΗΚΟΥΣ ≤ 10μ.
NON PROFESSIONAL SMALL CRAFTS LENGTH OVER ALL ≤ 10μ.
EQUIPMENT**

(Ανάλογα με την απόσταση που απομακρύνονται από την πλησιέστερη ακτή)
(Depending on the distance away from the nearest coast)


A. Απομάκρυνση από την πλησιέστερη ακτή μέχρι τρία (3) ναυτικά μίλια

α/α	ΕΙΔΟΣ - ΠΟΣΟΤΗΤΑ
1	Σωσίβιες ζώνες για το μέγιστο επιτρεπόμενο αριθμό επιβαινόντων και με επιπλέον προσαύξηση 10% επί του μέγιστου επιτρεπόμενου αριθμού επιβαινόντων (η στρογγυλοποίηση γίνεται πάντοτε προς τον αμέσως ανώτερο ακέραιο).
2	
3	Τρία (3) βεγγαλικά χεριού
4	Ένα καπνογόνο.
5	
6	Φώτα ναυσιπλοΐας. Όλα τα σκάφη ανάλογα με την κατηγορία τους, όταν ναυσιπλοούν, φέρουν από τη δύση μέχρι και την ανατολή του ηλίου και σε κάθε περίπτωση μειωμένης ορατότητας, τα φώτα ναυσιπλοΐας που προβλέπονται από τους Διεθνείς Κανονισμούς προς Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα (Δ.Κ.Α.Σ.).
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	

see and be seen at sea

ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ SAFETY EQUIPMENT

A. ΒΕΓΓΑΛΙΚΑ - HAND FLARES




1. Κρατήστε το βεγγαλικό με το ένα χέρι, αφαιρέστε το πώμα με την ένδειξη «ΤΟΠ» και με περιστροφική κίνηση αφαιρέστε το κόκκινο πώμα,

2. Σύρατε την επιφάνεια του πώματος στην κεφαλή του βεγγαλικού (όπως το άναμμα του σπύριου).

3. Κρατήστε το βεγγαλικό μακριά από το σώμα σας με την κεφαλή προς τη διεύθυνση του ανέμου.

B. ΚΑΠΝΟΓΟΝΟ – SMOKE SIGNAL




1. Αφαιρέστε το πλαστικό κάλυμμα κρατώντας το καπνογόνο σταθερά και με το βέλος προς τα πάνω.

2. Τραβήξτε τον κρίκο με δύναμη.

3. Ρίξτε το καπνογόνο μακριά από το σκάφος σας προς τη φορά του ανέμου.

Γ. ΦΩΤΟΒΟΛΙΔΑ - PARASHUTE RED ROCKET



1. Αφαιρέστε το κάτω πώμα τραβώντας ισχυρά το δακτύλιο. Μην αφαιρείτε το πάνω πώμα με τη λέξη «ΤΟΠ».

2. Απελευθερώστε το μοχλό πυροδότησης.

3. Κρατήστε σταθερά και σε κατακόρυφη θέση τη φωτοβολίδα με το βέλος προς τα πάνω. Κατευθύνετε προς τη διεύθυνση του ανέμου και πιέσατε με τον αντίχειρά σας το μοχλό πυροδότησης προς τα πάνω.

ΚΑΤΑΔΥΣΕΙΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ RECREATIONAL DIVING

Απόσπασμα ν. 3409/2005 (Α' 273)

ΤΙΤΛΟΣ ΝΟΜΟΥ: Καταδύσεις αναψυχής και άλλες διατάξεις



Άρθρο 11

Γενικές απαγορεύσεις - Υποχρεώσεις

1. Η άσκηση υποβρύχιας δραστηριότητας στη θάλασσα με αναπνευστικές συσκευές ή άλλα υποθαλάσσια μέσα, χάριν αναψυχής, επιτρέπεται σε όλη την επικράτεια, ενώ απαγορεύεται:

α) σε προσδιορισμένες από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού θαλάσσιες περιοχές εναλίων αρχαιολογικών χώρων σύμφωνα με τα οριζόμενα στα άρθρα 12 και 15 του ν. 3028/ 2002 (ΦΕΚ 153 Α') και

β) σε συγκεκριμένα οικολογικά ευαίσθητα θαλάσσια οικοσυστήματα σύμφωνα με τους νόμους 1650/1986, 3044/2002 και την κ.υ.α. 33318/3028/1998.

Η οριοθέτηση πραγματοποιείται αντιστοίχως με κ.λπ.

2. Οι καταδύσεις αναψυχής με αυτόνομη καταδυτική συσκευή **απαγορεύονται** σε περιοχές:

α. διέλευσης ή αγκυροβολίας πλοίων,

β.

γ.



Diver down flag or Scuba flag
Διεθνής καταδυτική σημαία



International Code flag "A"
Σημαία του γράμματος «Α»
του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων
1969



Rigid replica of flag "A"
The ColRegs Rule 27 (e) ii
Άκαμπτο πανομοιότυπο της
σημαίας «Α» Δ.Κ.Α.Σ. Κανόνας 27

9. Αυτοδύτες που απομακρύνονται σε οριζόντια απόσταση, μεγαλύτερη από πενήντα μέτρα από το πλοίο που τους συνοδεύει ή διενεργούν καταδύσεις χωρίς τη συνοδεία πλοίου, υποχρεούνται να φέρουν στην επιφάνεια της θάλασσας πλωτήρα χρώματος πορτοκαλί με το ειδικό σήμα ή τη διεθνώς αναγνωρισμένη σημαία της προηγούμενης παραγράφου.



ΑΙΓΙΑΛΟΣ – ΠΑΡΑΛΙΑ - ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑ ΖΩΝΗ
FORESHORE – BEACH - TERRITORIAL WATERS

«**Αιγιαλός - Foreshore**» είναι η ζώνη από τις μεγαλύτερες και συνήθεις αναβάσεις των κυμάτων της.

«**Παραλία - Beach**» είναι η ζώνη ξηράς που προστίθεται στον αιγιαλό, καθορίζεται δε σε πλάτος μέχρι και του αιγιαλού, προς εξυπηρέτηση της επικοινωνίας της ξηράς με τη θάλασσα και αντίστροφα.

Ο αιγιαλός και η παραλία είναι πράγματα κοινόχρηστα και ανήκουν κατά κυριότητα στο Δημόσιο,..... ενώ κύριος προορισμός τους είναι η ελεύθερη και ακώλυτη πρόσβαση στη θάλασσα.

Ο καθορισμός των ορίων του αιγιαλού, και της παραλίας γίνεται από ειδική Επιτροπή.

«**Αιγιαλιτίδα ζώνη – Territorial waters**» είναι η ζώνη θάλασσας η παρακείμενη στην ακτή, πέραν από την πλήρη κυριαρχία. Η κυριαρχία αυτή εκτείνεται στον εναέριο χώρο πάνω από την Αιγιαλιτίδα Ζώνη, όπως και στο βυθό και στο υπέδαφος.

Η αιγιαλιτίδα ζώνη γενικής εφαρμογής και έκτασης 6 ν.μ. προβλέπεται και στο άρθρο 139 του Κ.Δ.Ν.Δ. [Ν.Δ. 187/1973 (ΦΕΚ Α' 261)].



**if you are skipper
skip the drink**

**ΝΑΥΑΓΩΣΩΣΤΕΣ
BAYWATCH**



**Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ
ΣΤΙΣ ΛΟΥΤΡΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
THE MEANING OF FLAGS FOR THE SEA CONDITION
IN THE SWIMMING AREAS**

	<p>ΚΟΚΚΙΝΗ ΣΗΜΑΙΑ RED FLAG</p>	<p>ΘΑΛΑΣΣΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΗ ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ ΤΟ ΚΟΛΥΜΠΙ</p> <p>DANGEROUS SEA SWIMMING NOT ALLOWED</p>
	<p>ΠΡΑΣΙΝΗ ΣΗΜΑΙΑ GREEN FLAG</p>	<p>ΘΑΛΑΣΣΑ ΟΧΙ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΗ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ ΤΟ ΚΟΛΥΜΠΙ</p> <p>SEA NOT DANGEROUS SWIMMING ALLOWED</p>
	<p>ΚΙΤΡΙΝΗ ΣΗΜΑΙΑ YELLOW FLAG</p>	<p>ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΥΜΑΤΩΔΗΣ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ ΤΟ ΚΟΛΥΜΠΙ ΜΕΙΝΕΤΕ ΚΟΝΤΑ ΣΤΗΝ ΑΚΤΗ</p> <p>WAVY SEA SWIMMING ALLOWED STAY CLOSE TO THE GOAST</p>
		
		
<p>ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΑΜΕΣΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ - EMERGENCY TELEPHONE NUMBER</p> <p>Ε.Κ.Α.Β. AMBULANCE 166</p> <p>ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ PORT POLICE</p>		

ΜΕΡΟΣ Β΄ - PART B΄

250 ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ – 250 INDICATIVE QUESTIONS


ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ - CHAPTER A΄

Διεθνείς Κανονισμοί Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα 1972 – Δ.Κ.Α.Σ.

International Regulations for Preventing Collisions at Sea – COLREGS

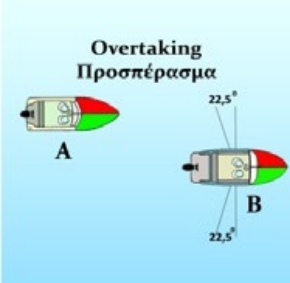
01

Οι Διεθνείς Κανονισμοί προς Αποφυγή Συγκρούσεων στη θάλασσα (Δ.Κ.Α.Σ.) έχουν εφαρμογή:

	<p>A. Σε όλα τα πλοία με εξαίρεση τα πολεμικά πλοία όλων των χωρών.</p> <p>B. Σε όλα τα πλοία χωρίς εξαίρεση.</p> <p>Γ. Σε όλα τα πλοία με εξαίρεση τα Ελληνικά πολεμικά πλοία.</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
-----------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------


12

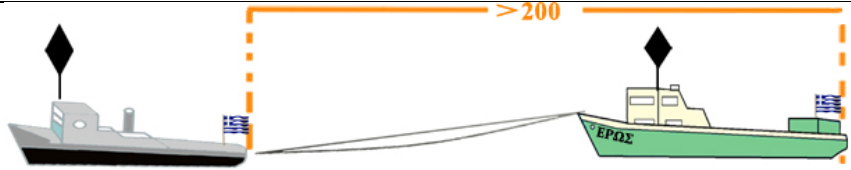
Ποιο πλοίο, από τα πιο κάτω, είναι «φυλασσόμενο πλοίο» (stand-on vessel) σύμφωνα με τους Δ.Κ.Α.Σ.:


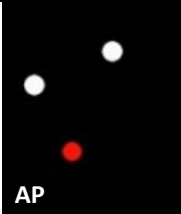
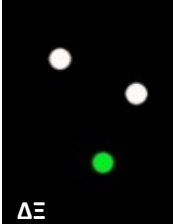
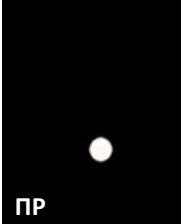
	<p>A. Το καταφθάνον (overtaking) πλοίο A.</p> <p>B. Το καταφθανόμενο πλοίο (overtaken) B.</p> <p>Γ. Το A και το B.</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
-------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------







25

Όταν δύο μηχανοκίνητα πλοία συναντώνται με πορείες αντίθετες ή σχεδόν αντίθετες κατά τρόπο ώστε να υπάρχει κίνδυνος σύγκρουσης, κάθε ένα πλοίο υποχρεούται:

	<p>A. Να στρίψει αριστερά ώστε να περάσει από την αριστερή πλευρά του άλλου.</p> <p>B. Να στρίψει δεξιά ώστε να περάσει από την αριστερή πλευρά του άλλου.</p> <p>Γ. Να αναμένει τη στροφή του άλλου πλοίου προς τα δεξιά ώστε να περάσει από την αριστερή πλευρά του.</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
-------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------

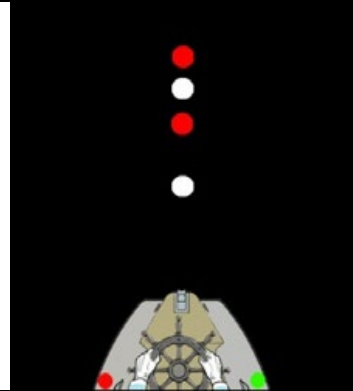
33	
<p>Ρυμουλκό πλοίο που ρυμουλκεί οφείλει κατά τη διάρκεια της ημέρας να φέρει:</p>	
<p>A. Σε κάθε περίπτωση ένα μαύρο ρομβοειδές σχήμα.</p>	<input type="checkbox"/>
<p>B. Ένα μαύρο ρομβοειδές σχήμα σε περίβλεπτο σημείο μόνο αν το μήκος του ρυμουλκίου υπερβαίνει τα 200 μέτρα.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>Γ. Μια μαύρη σφαίρα σε περίβλεπτο σημείο όταν το μήκος του ρυμουλκίου είναι κάτω των 200 μέτρων.</p>	<input type="checkbox"/>

44	<p>Ένα μηχανοκίνητο πλοίο μήκους άνω των 50 μέτρων πρέπει να επιδεικνύει όταν ταξιδεύει κατά τη νύχτα:</p>		
 <p>ΠΛ</p>	 <p>ΑΡ</p>	<p>A. Δύο εφίστιους φανούς, τους πλευρικούς φανούς και το φανό κορώνης.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>
 <p>ΔΞ</p>	 <p>ΠΡ</p>	<p>B. Ένα εφίστιο φανό, τους πλευρικούς φανούς και το φανό κορώνης.</p>	<input type="checkbox"/>
		<p>Γ. Τους πλευρικούς φανούς και το φανό της κορώνης.</p>	<input type="checkbox"/>

59	<p>Ποιο συνδυασμό μαύρων σφαιρών (black balls) και κόκκινων φανών (red lights) απαιτείται να δείχνει κατά την ημέρα και κατά τη νύχτα, αντίστοιχα, ένα ακυβέρνητο (not under command) πλοίο:</p>						
 <p>1</p>	 <p>2</p>	 <p>3</p>				<p>A. Τον αριθ. 1.</p>	<input type="checkbox"/>
		<p>B. Τον αριθ. 2.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>				
		<p>Γ. Τον αριθ. 3.</p>	<input type="checkbox"/>				

58

Καθώς ταξιδεύετε κατά τη νύχτα βλέπετε μπροστά σας τα φώτα της διπλανής εικόνας. Τι είναι:



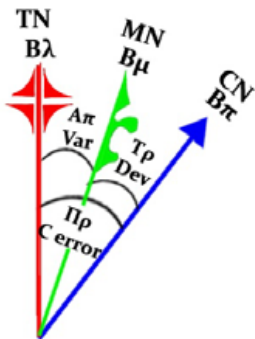
A. Πλοίο περιορισμένης ικανότητας χειρισμών μήκους πιθανώς πενήντα (50) μέτρων ή μεγαλύτερου που προχωρεί στη θάλασσα. Άποψη πρύμνης.

B. Πλοίο που ασχολείται με την αλιεία, εκτός από την αλιεία με γρίπο και προχωρεί στη θάλασσα. Άποψη πρύμνης.

Γ. Πλοίο που εκτελεί αλιεία με γρίπο και προχωρεί στη θάλασσα. Άποψη πρύμνης.

01

Τι ονομάζεται «Απόκλιση - deviation»:



A. Η γωνία που σχηματίζεται μεταξύ του αληθούς Βορρά και του μαγνητικού Βορρά

B. Η γωνία που σχηματίζεται μεταξύ του αληθούς Βορρά και του Βορρά πυξίδας

Γ. Η γωνία που σχηματίζεται μεταξύ του μαγνητικού Βορρά και του Βορρά πυξίδας

19

Ποιο είναι το γεωγραφικό μήκος του πρώτου Μεσημβρινού (Prime Meridian) είναι:



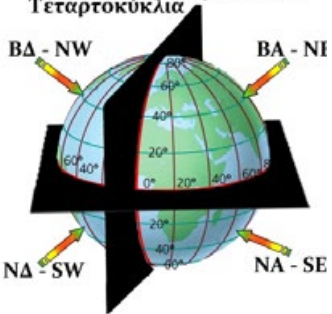
A. 000°

B. 045°

Γ. 090°

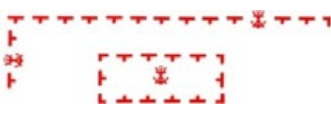
25

Ο ορίζοντας (360°) χωρίζεται στα εξής τέσσερα τεταρτημόρια (τεταρτοκύκλια): 1=Βορειοανατολικό (ΒΑ - ΝΕ) 2= Νοτιοανατολικό (ΝΑ - ΣΕ) 3= Νοτιοδυτικό (ΝΔ - ΣΩ) 4= Βορειοδυτικό (ΒΔ - ΝΩ). Η κατεύθυνση 046° σε ποιο τεταρτημόριο (τεταρτοκύκλιο) είναι:

<p>Τεταρτημόρια Τεταρτοκύκλια</p> <p>Quadrants</p> 	<p>A. Στο 1=ΒΑ - ΝΕ</p> <p>B. Στο 3=ΝΔ - ΣΩ</p> <p>Γ. Στο 4=ΒΔ - ΝΩ</p>
	<input checked="" type="checkbox"/> X <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>


17

Το σύμβολο της πιο κάτω εικόνας το οποίο απεικονίζεται στους ναυτικούς χάρτες σημαίνει:

	<p>A. Απαγορεύεται η αγκυροβολία (anchoring prohibited).</p> <p>B. Ιδιαίτερα ευαίσθητη θαλάσσια περιοχή (Particularly Sensitive Sea Area).</p> <p>Γ. Περιοχή αγκυροβολίας για φορτία εκρηκτικών (explosives anchorage area).</p>
	<input checked="" type="checkbox"/> X <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

11

Στην πιο κάτω εικόνα βλέπετε μία συσκευή EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon – Δορυφορικό ραδιοφάρο ένδειξης θέσης κινδύνου) η οποία χρησιμεύει:

	<p>A. Για να εκπέμψετε ένα σήμα κινδύνου «mayday».</p> <p>B. Για να εκπέμψετε ένα σήμα επείγοντος «pan-pan».</p> <p>Γ. Για την ένδειξη της θέσης σας προκειμένου να σας εντοπίσουν οι Αρχές Έρευνας και Διάσωσης (Search And Rescue - SAR), σε περίπτωση ανάγκης με τη χρήση δορυφορικής τεχνολογίας.</p>
	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> X

53

Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού σας με το σκάφος σας ακούτε σήμα κινδύνου. Τι θα κάνετε:



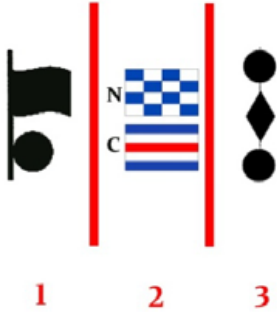
A. Θα σπεύσετε αμέσως σε βοήθεια

B. Θα παρακολουθήσετε εάν το σήμα κινδύνου ακούστηκε από σταθμό της ξηράς και αν δεν ακούστηκε να το αναμεταδώσετε

Γ. Το A και το B.

17

Ποιο από τα σήματα της διπλανής εικόνας που χρησιμοποιείται ή δείχνεται δεν καταδεικνύει κίνδυνο και ανάγκη βοήθειας (δεν είναι σήμα κινδύνου):



1

2

3

A. Το αριθ. 1 (Τετράγωνη σημαία, ανεξαρτήτως χρώματος, που έχει από πάνω ή από κάτω μία μαύρη σφαίρα)..

B. Το αριθ. 2 {Οι σημαίες των γραμμάτων N.C.(Νοβέμπερ Τσάρλι) του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων 1969}.

Γ. Το αριθ. 3 (Δύο μαύρες σφαίρες και στη μέση ένα ρομβοειδές σχήμα σε κατακόρυφη γραμμή).

04

Όταν χειριζόμαστε το σκάφος μας πίσω από σκάφη που έλκουν (σύρουν) σκιέρς:



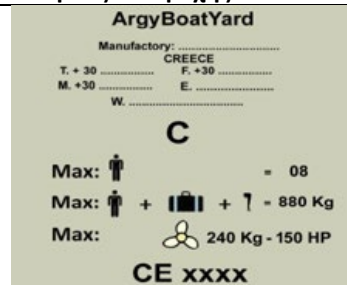
A. Το οδηγούμε πάνω στα απόνερα των σκιέρς για να αποφεύγουμε τους κλυδωνισμούς.

B. Διατηρούμε απόσταση ασφαλείας τόσο από τους σκιέρς όσο και από τα σκάφη που προπορεύονται

Γ. Καταβάλλουμε κάθε προσπάθεια να προσπεράσουμε τους σκιέρς.

31

Στη διπλανή εικόνα βλέπετε ένα υπόδειγμα πινακίδας κατασκευαστή (Builder's plate) σκάφους αναψυχής. Για ποιο σκάφος προορίζεται:



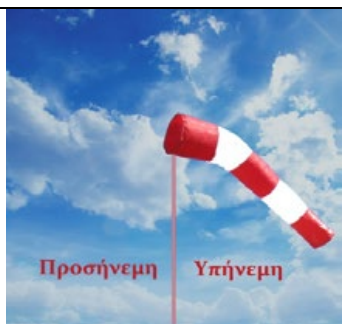
A. Για σκάφος με μέσο πρόωσης εξωλέμβιο κινητήρα.

B. Για σκάφος με μέσο πρόωσης εσωλέμβιο κινητήρα χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση.

Γ. Και για τα δύο παραπάνω.

07

Υπήνεμη πλευρά (Σταβέντο) είναι:



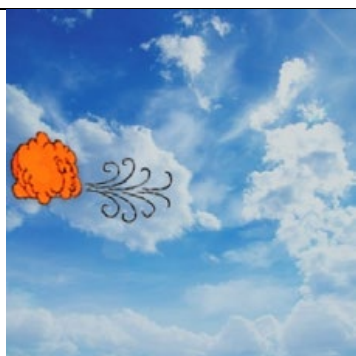
A. Η πλευρά του σκάφους που βρίσκεται προς την κατεύθυνση που φυσά ο άνεμος.

B. Η αντίθετη, από την κατεύθυνση που φυσά ο άνεμος, πλευρά του σκάφους.

Γ. Το πρυμναίο τμήμα του σκάφους όταν πλέει προς την κατεύθυνση που φυσά ο άνεμος.

04

Ο άνεμος που έχει διεύθυνση από 270° λέγεται:



A. Πουνέντες.

B. Μαϊίστρος

Γ. Σιρόκος ή Σορόκος.

03

Σύμφωνα με τις επιτιμήσεις του Φαροδείκτη των Ελληνικών ακτών της Υδρογραφικής Υπηρεσίας του Πολεμικού Ναυτικού το κεφαλαίο γράμμα «Μ» της Ελληνικής αλφαβήτου σημαίνει:



A. Μέτρα.

B. Μίλια.

Γ. Το Α και το Β.

Όταν ένας φάρος εκπέμπει κόκκινο φως σημαίνει ότι:



A. Στην περιοχή της φωτοβολίας του επικρατούν, συνήθως, επικίνδυνα ωκεάνια ρεύματα.

B. Η θαλάσσια περιοχή χαρακτηρίζεται ως επικίνδυνη.

Γ. Στην περιοχή της ονομαστικής φωτοβολίας του επικρατούν, συνήθως, επικίνδυνα καιρικά φαινόμενα.

Ποια είναι η καλύτερη μέθοδος για την παροχή Α΄ βοηθειών σε ένα άτομο που έχει υποστεί θερμοπληξία:



A. Τρίψιμο του σώματός του.

B. Παροχή ζεστού ροφήματος.

Γ. Μεταφορά του πάσχοντος σε δροσερό-σκιερό μέρος, δρόσισμα προσώπου και σώματος με κρύο νερό, παροχή αέρα με κάθε πρόχειρο μέσο (βεντάλιες, χαρτόνια κ.λπ.). Αποστολή αιτήματος για παροχή βοήθειας και πλεύση ολοταχώς προς την ακτή.

Πριν τον απόπλου βεβαιωνόμαστε:




Σταθμός ανεφοδιασμού
σκαφών






A. Ότι στο σκάφος δεν υπάρχουν καύσιμα εκτός του ρεζερβουάρ και έτσι δεν υπάρχει ο κίνδυνος πυρκαγιάς.




B. Ότι έχουμε την απαιτούμενη ποσότητα καυσίμου και επιπλέον καύσιμα πάνω στο σκάφος.

Γ. Κανένα από τα παραπάνω α και β.

Γιατί είναι σημαντικό να γνωρίζετε επαρκώς τις διαδικασίες διάσωσης όταν απαιτηθεί (π.χ. χρήση των κατάλληλων πυροσβεστήρων, χρήση των φωτιστικών, φωνητικών, ηχητικών, οπτικών σημάτων, χρήση σωσιβίων, πνευστών σωσιβίων σχεδίων, πλευστικών συσκευών):

	A. Γιατί απαιτείται από τους Γενικούς Κανονισμούς Λιμένων.	<input type="checkbox"/>
	B. Γιατί απαιτείται από τους Διεθνείς Κανονισμούς προς Αποφυγή Συγκρούσεων (Δ.Κ.Α.Σ.) στη θάλασσα.	<input type="checkbox"/>
	Γ. Για να διασφαλίσετε ότι θα είστε σε θέση να ανταποκριθείτε αποτελεσματικά σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.	<input checked="" type="checkbox"/>

			
Πλώρη Ahead	Αριστερή πλευρά Abeam, port side	Δεξιά πλευρά Abeam, starboard side	Πρύμνη Astern
<p>Αλιευτικό πλοίο που ψαρεύει με γρίπο μήκους, πιθανώς, 50μ. ή μεγαλύτερου, που προχωρεί (κινείται) στο νερό. Vessel engaged in trawling, probably, 50m. or more in length, making way through the water.</p>			

	
<p>Αριστερή πλευρά Abeam, port side</p>	
<p>Μηχανοκίνητο πλοίο μήκους μικρότερου από 50μ. που ρυμουλκεί, το μήκος του ρυμούλκιου είναι 200μ. ή μικρότερο, εν πλω. Power driven vessel less than 50m. in length, towing, length of tow 200m. or less, underway.</p>	
	

ΣΧΗΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ - VESSEL DAY SHAPES



Κύλινδρος
Cylinder



Σφαίρα
Ball

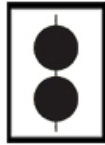


Κώνος
Cone



Ρομβοειδές σχήμα
Diamond shape

ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΙ - COMBINATION



Ακυβέρνητο



Αλιευτικό



Προσαραγμένο



Ρυμούλκηση



Περισμένης
ικανότητας
χειρισμών



Αγκυροβολημένο



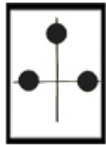
Εμποδιζόμενο
από το βύθισμά του.



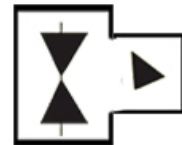
Ιστιόφορο που
χρησιμοποιεί
και τη μηχανή του




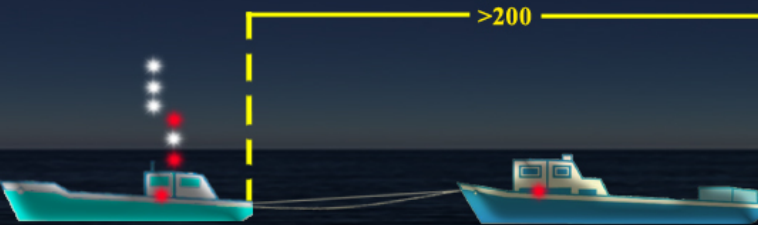


Βυθοκόρος








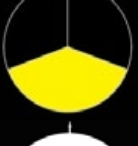
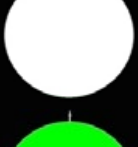
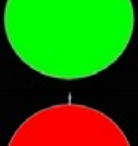
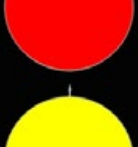
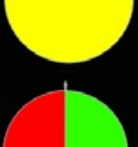

Ναρκαλιευτικό



Αλιευτικό με έκταμα εργαλείων >150μ.

 <p>Πλώρη Ahead</p>	 <p>Αριστερή πλευρά Abeam, port side</p>	 <p>Πρόμνη Astern</p>
<p>Μηχανοκίνητο πλοίο που ασχολείται με επιχείρηση ρυμούλκησης κατά τρόπο που περιορίζεται σοβαρά η ικανότητα του ρυμουλκούντος και του ρυμουλκούμενου του να αποκλίνουν από την πορεία τους. Το μήκος του ρυμούλκιου υπερβαίνει τα 200μ. Power driven vessel engaged in a towing operation, such a severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course. Length of tow more than 200m.</p>		
		

ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΟΙ ΦΑΝΟΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΟΛΙΚΟ ΜΗΚΟΣ ΠΛΟΙΟΥ (Σε μέτρα)			< 12	12 και άνω αλλά μικρότερου των 50	50 και άνω
ΟΝΟΜΑΣΙΑ		ΤΟΞΟ	ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ (σε ναυτικά μίλια)		
ΕΦΙΣΤΙΟΣ		225°	2	5	6
ΠΛΕΥΡΙΚΟΣ ΠΡΑΣΙΝΟΣ		112,5°	1	2	3
ΠΛΕΥΡΙΚΟΣ ΚΟΚΚΙΝΟΣ		112,5°	1	2	3
ΚΟΡΩΝΗΣ		135°	2	2	3
ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗΣ		135°	2	2	3
ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟΣ ΛΕΥΚΟΣ		360°	2	2	3
ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟΣ ΠΡΑΣΙΝΟΣ		360°	2	2	3
ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟΣ ΚΟΚΚΙΝΟΣ		360°	2	2	3
ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟΣ ΚΙΤΡΙΝΟΣ		360°	2	2	3
ΤΡΙΧΡΩΜΟΣ		Μπορεί να δείχνεται από ιστιοφόρο ολικού μήκους μικρότερου από 20 μ. Οι πλευρικοί φανοί (κόκκινος και πράσινος) φωτίζουν τόξο 112,5° και θα έχουν ορατότητα 2 ν.μ. και ο φανός κορώνης φωτίζει τόξο 135° και θα έχει ορατότητα 2.ν.μ.			