

Α.Τ.Ε.Ι Πάτρων

Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας

Τμήμα Τουριστικών Επιχειρήσεων



Εισηγητής: Αναστάσιος Παναγόπουλος

Σπουδάστρια: Αναστασία Παπασωτηρίου

- Πάτρα 2004 -



ΠΑΤΡΑ , 31/03/2004

Οφείλω να εκφράσω θερμές ευχαριστίες στους
ανθρώπους που με στήριξαν και βοήθησαν με τη
συμπράσταση και την υπομονή τους.

Στου καθηγητή μου :Κ^{ος} Αναστάσιο Παναγιόπουλο

Το γραφείο Γενικού Τουρισμού "HAPPY TRAVEL"

όπου πραγματοποίησα και την πρακτική μου άσκηση και
με βοήθησε καθοριστικά στην επιτυχή αποπεράτωση της

Πτυχιακής μου Εργασίας.

Στη συμφοιτήτριά μου Μιχαήλ Ισμήνη για την τεχνική

επιμέλεια και για τη συμπράσταση της και κυρίως τους

γονείς μου για την αγάπη και την στήριξη τους.

Με εκτίμηση

Αναστασία Παπασωτηρίου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόλογος	σελ. 1
Εισαγωγή	σελ. 3
Έννοια και Ορισμοί	σελ. 4

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

1.1 Είδη Θαλάσσιων σπορ & Παιχνίδια	σελ. 6
• Θαλάσσιο σκι (<i>Water ski</i>)	σελ. 6
• Ιστιοσανίδα (<i>Windsurfing</i>)	σελ.10
• <i>Kite Board</i>	σελ.12
• <i>Surfing</i>	σελ.13
• Θαλάσσιο αλεξίπτωτο (<i>Parachuting/Parasiling</i>)	σελ.15
• Θαλάσσια ποδήλατα (<i>Aqua bikes</i>)	σελ.15
• <i>Hydro Bikes</i>	σελ.16
• Θαλάσσια δαχτυλίδια(<i>Ringo</i>)	σελ.16
• Θαλάσσιο έλκηθρο ή μπανάνα	σελ.17
• Κανό-Καγιάκ (<i>Canoe-Kayak</i>)	σελ.18
• Κωπηλασία-Λεμβοδρομίες	σελ. 19
• Μηχανοκίνητα- <i>Jet ski</i>	σελ.20
• Ιστιοπλοΐα	σελ.22
• Υδατοσφαίριση (<i>Water polo</i>)	σελ.26
• Κολύμβηση (<i>Swimming</i>)	σελ.28
• Πετοσφαίριση (<i>Beach Volley</i>)	σελ.30

• Ψάρεμα (<i>Fishing</i>)-Ερασιτεχνική αλιεία	σελ.32
• Κατάδυση (<i>Diving</i>)	σελ.35
• Ρακέτες στην παραλία	σελ.37
1.2 Συμβολή και ρόλος των θαλάσσιων σπορ στην τουριστική ανάπτυξη της Ελλάδας	σελ.38
1.3 Ολυμπιακοί Αγώνες Αθήνας 2004	
• Κατά πόσο μπορεί η Ελλάδα να ανταποκριθεί σ' ένα τόσο δύσκολο έργο;	σελ.44
• Ολυμπιακά Έργα -Υποδομή	σελ.49
• Θαλάσσια σπορ που κατατάσσονται στα Ολυμπιακά Αθλήματα	σελ.51

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

2.1 Κρουαζιέρες (<i>Cruising</i>) - Εισαγωγή, Έννοια και Ορισμός	σελ.55
2.2 Η Διεθνής Αγορά της Κρουαζιέρας	σελ.58
2.3 Η εξέλιξη της Κρουαζιέρας στην Ελληνική Αγορά - τα Ελληνικά Κρουαζιερόπλοια	σελ.61
• <i>Royal Olympia Cruises</i>	σελ.65
• <i>Η ιστορία της Royal Olympia Cruises</i>	σελ.66
2.4 Σχέση της Ελλάδας και των ανταγωνιστριών χωρών	σελ.69
2.5 Τάσεις-προοπτικές εξέλιξης στη Διεθνή Αγορά	σελ.72

2.6 Βασικά προβλήματα και προτεινόμενες λύσεις για μελλοντική εξέλιξη	σελ.74
2.7 Carotage	σελ.78
2.8 Η συμβολή της κρουαζιέρας στην ανάπτυξη της Ελλάδας.....	σελ.79
2.9 Επίλογος	σελ.82
Συμπεράσματα – κριτική – προτάσεις	σελ.83

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

3.1 Case Study – Τετραήμερη Κρουαζιέρα στα ελληνικά νησιά	σελ.87
Παραρτήματα	σελ.90

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Είναι γεγονός ότι ο τουρισμός (σε όλες του τις μορφές) σαν δυναμικός κλάδος οικονομικής δραστηριότητας, μπορεί - κάτω φυσικά από προϋποθέσεις - να συμβάλει θετικά στη οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας .

Η γεωγραφική θέση της χώρας μας, σε συνδυασμό με τα ιδιαίτερα φυσικά χαρακτηριστικά της, της δίνουν τεράστιο συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με άλλες ανταγωνίστριες, όσον αφορά την τουριστική αγορά, χώρες. Η Ελλάδα περισσότερο από κάθε άλλη χώρα λόγω της μορφολογίας της προσφέρεται για όλες τις θαλάσσιες δραστηριότητες αναψυχής. Η εύκολη πρόσβαση και η ποικιλομορφία των ελληνικών ακτών, τα περισσότερα από 2000 νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου, το ήπιο και δροσερό κλίμα σε συνδυασμό με τις καιρικές συνθήκες της καθώς και οι απάνεμοι όρμοι της, καθιστούν την Ελλάδα ως τον πλέον ιδανικότερο προορισμό για τους λάτρεις του υγρού στοιχείου .

Η μετακίνηση δια της θαλάσσιας οδού με σκοπό την αναψυχή, τον αθλητισμό, την εξερεύνηση κ.α., είναι ένα είδος τουρισμού αρκετά διαδεδομένο στη χώρα μας και σήμερα σχεδόν σ' όλες τις θαλάσσιες περιοχές έχει αναπτυχθεί μια ιδιαίτερα μεγάλη ποικιλία θαλάσσιων δραστηριοτήτων αναψυχής και θαλάσσιων αθλημάτων (ιστιοπλοϊκά και

ταχύπλοα σκάφη, jet ski και aqua scooters, ιστιοσανίδα, κωπηλασία, θαλάσσιο σκι, ψάρεμα κ.α.) που απευθύνονται σε επισκέπτες όλων των ηλικιών, μικρούς και μεγάλους, έμπειρους και αρχάριους.

Το γεγονός ότι οι Έλληνες αγαπούν τα θαλάσσια σπορ φαίνεται και απ' τις προεκτάσεις στον αγωνιστικό τομέα. Οι ελληνικές θάλασσες και τα ανοικτά πελάγη, κατάλληλα για όλα τα θαλάσσια αθλήματα, φιλοξενούν εδώ και πολλά χρόνια πλήθος αγωνιστικών διοργανώσεων και προσελκύουν χιλιάδες επισκεπτών - και ιδιαίτερα τη φετινή χρονιά, το 2004, τη χρονιά των Ολυμπιακών Αγώνων στην Αθήνα , αναμένεται να σημειωθεί μια πολύ σημαντική ανάπτυξη και να εκπονηθούν πολυδάπανα έργα σ' ότι αφορά τον θαλάσσιο τουρισμό και τις δραστηριότητες του καθώς επίσης και τους χώρους διεξαγωγής των θαλάσσιων αθλημάτων .

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Μέσα απ' αυτή τη μελέτη θα προσπαθήσουμε να εξετάσουμε και να αναλύσουμε τόσο την ευρύτατη έννοια του θαλάσσιου τουρισμού όσο και τους όρους που είναι άμεσα συνδεδεμένοι με αυτή.

Σκοπός μας είναι να παρουσιάσουμε και να κατανοήσουμε όσο το δυνατόν καλύτερα το πώς λειτουργεί η θαλάσσια τουριστική «βιομηχανία», καθώς και τα προβλήματα της ελληνικής πραγματικότητας. Ακόμα θα εξετάσουμε τις προοπτικές ανάπτυξης της Ελλάδος μέσα απ' αυτό το είδος τουρισμού καθώς και τη δυνατότητα επιτυχούς ή μη διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων απ' την Ελλάδα.

Αρκετές ήταν οι πηγές και τα βοηθήματα που χρησιμοποιήθηκαν για να περιγραφούν όλες οι βασικές έννοιες κάθε κεφαλαίου με σύγχρονα στοιχεία και δεδομένα για την καλύτερη κατανόηση της μελέτης .

Βασική λοιπόν επιδίωξη αυτής της μελέτης είναι να γίνουν όσο το δυνατόν περισσότερο κατανοητά και γνωστά η έννοια και ο σημαντικός ρόλος του θαλάσσιου τουρισμού όσον αφορά την ανάπτυξη της χώρας μας, καθώς επίσης και η σημαντική συμβολή των ταξιδιών αναψυχής (κρουαζιέρες) στην τουριστική αλλά και στην γενικότερη μας εξέλιξη.

Έννοια και Ορισμός.

Ο τουρισμός σαν όρος έχει πολύ ευρεία έννοια και προσπαθώντας να δώσουμε κάποιο ορισμό, υπάρχει πιθανότητα να περιορίσουμε τη σημασία του όρου, πράγμα το οποίο δεν συμβαίνει όταν αναφερόμαστε σε κάποιο είδος των ειδικών μορφών του τουρισμού – και εδώ το θαλάσσιο τουρισμό – όπου τα πράγματα γίνονται πιο συγκεκριμένα .

Ως Θαλάσσιος Τουρισμός λοιπόν με την ευρύτερη έννοια του θα μπορούσε να χαρακτηριστεί κάθε δραστηριότητα τουριστική ή αναψυχής που έχει σχέση με τη θάλασσα και τις ακτές, δηλαδή όλο σχεδόν το φάσμα των τουριστικών δραστηριοτήτων. Συνήθως όμως ως θαλάσσιος ή ναυτικός τουρισμός νοούνται οι θαλάσσιες περιηγήσεις - περίπατοι – κρουαζιέρες με κρουαζιερόπλοια ή άλλα σκάφη αναψυχής, καθώς επίσης και οι ναυταθλητικές δραστηριότητες όπως ιστιοπλοΐα – yachting με σκάφη αναψυχής – yachts , θαλαμηγούς ή τουριστικά σκάφη. Μιλώντας γενικά, θα μπορούσαμε να πούμε ότι θαλάσσιος τουρισμός είναι η «τουριστική ενασχόληση» με τη θάλασσα και κυρίως η μετακίνηση ατόμων με σκοπό την αναψυχή, τη ψυχαγωγία, τον αθλητισμό, την εξερεύνηση (και αυτό γιατί καθένας που κάνει θαλάσσιο τουρισμό μπορεί να έχει διαφορετικές ανάγκες και επιθυμίες και να αντιστοιχούν σ' ένα μεγάλο εύρος δραστηριοτήτων) .

Όσον αφορά τώρα τα θαλάσσια σπορ, με τον όρο αυτό νοείται κάθε είδους αθλοπαιδίας, άθλημα, η φυσική – σωματική άσκηση, η μεθοδική επίδοση σε αθλητικά παιχνίδια και σκληραγωγία που λαμβάνει χώρα μέσα ή και έξω απ’ τη θάλασσα (π.χ. στην παραλία-στις ακτές) και που έχει χαρακτήρα ψυχαγωγικό.

Αναμφίβολα, ο θεσμός του αθλητισμού κατέχει μεγάλο χώρο μέσα στην αρχαία ζωή και παράδοση των Ελλήνων και τα σημαντικότερα απ’ τα γεγονότα του συνδέονται με την ελληνική ιστορία – και κυρίως με τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Φυσικά τα αγωνίσματα, τα παιχνίδια και οι γυμναστικές ασκήσεις ήταν γνωστά σε όλους τους λαούς (Ασιάτες , Αιγυπτίους , Πέρσες) ακόμα και στους προγόνους. Όμως ο αθλητισμός ως θεσμός που σκοπό έχει την εξυγίανση του πνεύματος, τη σωματική και ψυχική υγεία, την ευγενή άμιλλα, καθώς και οι αγώνες, πρέπει να θεωρηθούν δημιούργημα του ελληνικού πνεύματος, γιατί ο αθλητισμός πρωτοξεκίνησε, άκμασε και εξελίχθηκε στην Ελλάδα και έγινε στοιχείο αναπόσπαστο της ελληνικής κοινωνικής ζωής .

Κυρίως στη θάλασσα, όπου οι Έλληνες από πάρα πολύ παλιά (απ’ τα Ομηρικά ακόμη έπη) ήταν θαλασσοπόροι και άριστοι ναυτικοί, τα αθλήματα ήταν φυσικό επακόλουθο να αναπτυχθούν με ταχείς ρυθμούς. Ακόμα και στις μέρες μας, πλήθος θαλάσσιων αγωνιστικών διοργανώσεων λαμβάνουν χώρα στον ελλαδικό χώρο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

“Θαλάσσια σπορ και Παιχνίδια”.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 Είδη Θαλασσίων Σπορ και Παιχνίδια .

Τα θαλάσσια σπορ τα οποία αναπτύσσονται όλο και περισσότερο στον ελλαδικό χώρο έχουν ως εξής :

➤ **Θαλάσσιο σκι (Water ski)** : το άθλημα αυτό του θαλάσσιου σκι ξεκίνησε στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, μιμούμενο ίσως τους αγώνες της ξηράς. Είναι ένα απ' τα σπορ που ευδοκιμούν στις ελληνικές θάλασσες με τους αμέτρητους και ποικιλόμορφους κόλπους, στις λιμνοθάλασσες αλλά και στις ελληνικές λίμνες.

Θαλάσσιο σκι, όπως ονομάζεται στην Ελλάδα ή Water ski (σκι του νερού) ή Ski nautique (ναυτικό σκι), όπως ονομάζεται στο εξωτερικό, είναι το πλανάρισμα στην επιφάνεια της θάλασσας πάνω σε πλατιά πέδιλα, παρόμοια με τα χιονοπέδιλα, ενώ γίνεται ρυμούλκηση από ταχύπλοο σκάφος που κινείται με 24 χιλιόμετρα την ώρα. Ο σκιέρ κρατιέται από μια λαβή συνδεδεμένη με ένα σχοινί που καταλήγει στο πίσω μέρος του σκάφους, και γέρνει ελαφρά προς τα πίσω.

Διακρίσεις του θαλάσσιου σκι .

Λόγω της συνεχούς αναζήτησης του νέου και του πρωτοποριακού, τα τελευταία χρόνια, έχουν ανακαλυφθεί μια σειρά από παραπλήσιες δραστηριότητες θαλάσσιου σκι,

βασισμένες όμως στο κύριο χαρακτηριστικό του σκι : την έλξη πίσω από ταχύπλοο σκάφος.

Έτσι υπάρχουν οι εξής κατηγορίες :

- **Θαλάσσιο σκι με δύο πέδιλα (διπλό σκι)** : είναι το κλασσικό είδος σκι με δύο πέδιλα (ένα σε κάθε πόδι) και το χρησιμοποιούν κυρίως οι αρχάριοι. Τα πέδιλα φτιαγμένα από ξύλο ή πλαστικό και με μήκος από 1m έως 1,7m δε στρίβουν εύκολα και επιτρέπουν μόνο σχετικά ανοιχτές στροφές. Στην ουρά (κάτω και πίσω μέρος) έχουν μια μικρή καρίνα. Οι δέστρες των ποδιών (εφαρμοστές και ελαστικές) έχουν μήκος μεταβαλλομενο για να προσαρμόζονται σε διαφορετικά μεγέθη ποδιών και τεντώνονται σε περίπτωση πτώσης του σκιέρ, απελευθερώνοντας τα πόδια του χωρίς αυτός να τραυματιστεί.

- **Barefoot** : σε ακριβή μετάφραση σημαίνει με γυμνά πόδια (ξυπόλυτος) και είναι το σκι χωρίς τα πέδιλα, όπου ο σκιέρ γλιστρά πάνω στη θάλασσα με γυμνά πόδια κάνοντας φιγούρες και άλματα από μικρό βάθρα. Η επιφάνεια τριβής των ποδιών είναι μικρή γιατί μόνο το μισό πέλμα ακουμπά στο νερό, ενώ τα δάχτυλα πρέπει να είναι πάντα στραμμένα προς τα πάνω. Η στολή κρίνεται απαραίτητη καθώς οι πτώσεις και οι τραυματισμοί είναι αρκετοί και επώδυνοι.



Η ταχύτητα του σκάφους είναι μεγαλύτερη απ' ό τι στα άλλα είδη θαλάσσιου σκι και ο οδηγός του σκάφους πρέπει να έχει ειδικές γνώσεις. Χρειάζεται πολύ ισχυρός κινητήρας ούτως ώστε το σκάφος να αναπτύσσει αμέσως την απαιτούμενη ταχύτητα, η οποία να μη δημιουργεί απόνερα.

- **Θαλάσσιο σκι μ' ένα πέδιλο (μονοσκή ή πελαργός)**: εδώ υπάρχει ένα μόνο πέδιλο με δύο θέσεις για τα πόδια. Το πέδιλο έχει κοίλη την κάτω επιφάνεια και στενεύει στο πίσω μέρος. Η καρίνα είναι πιο μεγάλη και συνήθως μεταλλική και κατασκευάζεται με διαφορετικό κάθε φορά τρόπο ανάλογα με το επίπεδο του σκιέρ.



- **Cable ski** : είναι ακριβώς το ίδιο με το σκι, με τη μόνη διαφορά ότι εδώ ο σκιέρ έλκεται από ένα «ski lift» που δίνει τη δυνατότητα έλξης δύο, τριών ή και τεσσάρων σκιέρ μαζί.



- **Σκι του κύματος (Wakeboard)**: πρόκειται για μια σανίδα με δύο δέστρες , πάνω στην οποία βρίσκονται και τα δύο πόδια του σκιέρ σε γωνία 90° προς τη φορά της σανίδας. Αν και μοιάζει κάπως με το σκι, υπάρχουν βασικές διαφορές, όπως η σανίδα, αφού ο σκιέρ γλιστρά πάνω στο νερό πλαγιοδρομώντας. Διαφέρουν όμως και ιδεολογικά γιατί το wakeboard είναι ένα άθλημα που δίνει στον αθλητή το

αίσθημα της δημιουργικότητας και της ελευθερίας να αυτοσχεδιάσει, να εκφραστεί και να κάνει τις δικές του φιγούρες –εναέριες περιστροφές και άλματα. Ο σκιέρ για να κάνει τα εναέρια tricks χρησιμοποιεί τα απόνερα που δημιουργεί πίσω του το σκάφος απ' το οποίο έλκεται. Το wakeboard είναι ένα πολύ ανερχόμενο θαλάσσιο σπορ που συμβαδίζει πολύ με το snowboard και το skateboard.

Ιδανικές τοποθεσίες για wakeboard είναι:

- Η Βουλιαγμένη.
- Ο Πόρος.
- Η λίμνη της Καστοριάς.
- Η λίμνη των Ιωαννίνων.
- Η Χαλκίδα.
- Η λίμνη Στράτος στο Αγρίνιο

• **Kneeboard** : είναι ένα σχετικά νέο σπορ το οποίο άρχισε να αναπτύσσεται τα τελευταία 17 χρόνια αλλά έχει ήδη διαδοθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό. Πρόκειται για ένα είδος θαλάσσιου σκι όπου ο σκιέρ είναι γονατιστός πάνω σε μια σανίδα, η οποία και έλκεται με σχοινί συνδεδεμένο σε ταχύπλοο σκάφος όπως και στο θαλάσσιο σκι.



- **Μαραθώνιο σκι** : σε αυτό συμμετέχουν πολλά σκάφη που έλκουν από έναν σκιέρ το καθένα, καλύπτοντας μεγάλη διαδρομή με μεγάλες ταχύτητες. Νικητής είναι εκείνος ο αθλητής που θα αντέξει και θα τερματίσει ασφαλώς πρώτος.

- **Καλλιτεχνικό σκι** : εδώ συμμετέχουν σκιέρ κατά ομάδες και κάνουν διάφορα ακροβατικά κόλπα, φιγούρες και άλματα.



➤ **Ιστιοσανίδα (windsurfing)** : πρόκειται για ένα είδος θαλάσσιου σπορ, πολύ σχετικό με την ιστιοπλοΐα, που έχει κατακτήσει τις ελληνικές θάλασσες και αποτελεί σίγουρα ένα απ' τα πολλά θαλάσσια μέσα αναψυχής. Νοείται ως ένας μακρόστενος υδατοστεγής πλωτήρας, επί του οποίου τοποθετείται μικρός ιστός με ιστίο που κινείται με τον άνεμο και τους κατάλληλους χειρισμούς του ιστίου από τον επιβαίνοντα (*εφημερίδα της κυβερνήσεως – τεύχος 2^ο, άρθρο 2, παρ.8*). Το windsurfing είναι ένα απ' τα πιο συναρπαστικά θαλάσσια σπορ, το οποίο έχει πάρα πολλούς φίλους και αποκτά καθημερινά όλο και



περισσότερους και αυτό γιατί αποτελεί πραγματική πρόκληση για ανθρώπους κάθε ηλικίας, μικρούς και μεγάλους, αρχάριους και έμπειρους, για μια δυναμική αναμέτρηση με τα κύματα και τον άνεμο. Είναι ένα άθλημα που απαιτεί μεγάλη μυϊκή δύναμη και πολλές αντοχές και με το οποίο μπορείς να ασχολείσαι καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Η σανίδα (board) θα πρέπει να είναι μεταξύ των 3,60m και 3,90m. Τα σκάφη με το μεγαλύτερο μήκος χρησιμοποιούνται περισσότερο σε αγώνες ταχύτητας. Όλα τα σκάφη έχουν μικρό πλάτος που φτάνει έως και τα 70cm.

Ιδανικοί τόποι για windsurfing είναι:

- Παλαιοχώρα στην Κρήτη.
- Πρασονήσι και Τριάντα στη Ρόδο.
- Κάρπαθος (οι άνεμοι εδώ συχνά φτάνουν τα 9-10 μποφόρ).
- Λίμνη Βόλβη στη Θεσσαλονίκη.
- Όλα τα νησιά του Αιγαίου Πελάγους και του Ιονίου.

Μια άλλη μορφή του Windsurfing είναι η πλεύση με διπλό σκάφος (τάντεμ). Ονομάζεται **Διπλό Winsurfing** και είναι καθαρά ομαδικό σπορ. Πάνω σε μία σανίδα μέχρι 8m, είναι τοποθετημένοι, ο ένας πίσω από τον άλλο, δύο ιστοί με πανιά και δύο αθλητές. Τα σκάφη αυτά είναι ταχύτερα από τα μονά και για να πλεύσουν ομαλά πρέπει να ασκείται πάντοτε ίση πίεση του ανέμου και στα δύο πανιά. Χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή και από τους δύο σέρφερ στο συγχρονισμό των

κινήσεων, στις στροφές και στην διατήρηση της ισορροπίας και είναι πολύ διασκεδαστικό σπορ.

➤ **Kite Board** : προέρχεται από το συνδυασμό πολλών αθλημάτων και από μια άποψη θα μπορούσε να θεωρηθεί ως η φυσική εξέλιξη του Windsurfing, αφού η χρήση ελαφρύτερου εξοπλισμού προσφέρει απεριόριστες δυνατότητες στον αναβάτη. Ο αναβάτης χρησιμοποιεί μια σανίδα δεμένη στα πόδια του, ενώ κρατάει τη μάτσα (ένα είδος λαβής) που τον συνδέει με μακριά σχοινιά με τον αετό. Το χαρακτηριστικό στοιχείο του **kite board**, είναι η τρίτη δύναμη, το ύψος που έχει προστεθεί, με την οποία ο



αναβάτης μπορεί να χρησιμοποιήσει την έλξη του αετού προς τα πάνω, για να κάνει ψηλά άλματα. Το στοιχείο αυτό είναι που το διαφοροποιεί από τα υπόλοιπα θαλάσσια σπορ, όπου ο αναβάτης χρησιμοποιεί τη δύναμη της έλξης, είτε του σκάφους, είτε του πανιού.

Είναι πολύ συναρπαστικό σαν άθλημα και όσον αφορά το βαθμό δυσκολίας του μέσα σε μια εβδομάδα προπόνησης και υπομονής γίνεται κανείς ικανοποιητικός χειριστής του Kite

Board. Είναι επικίνδυνο σπορ όσο και οποιοδήποτε άλλο σπορ αν δε σεβαστείς τους όρους του. Μοναχικό στην πράξη αλλά στην ουσία συντροφικό.

Έχουν ιδρυθεί και σύλλογοι φίλων kite board, με στόχο την προάσπιση του αθλήματος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο σύλλογος φίλων Kite στην Αχαΐα με ιδανική περιοχή για Kite Board το Δρέπανο που έχει δυνατό και σταθερό αέρα. Οι αθλητές του Kite board της Πάτρας ταξίδεψαν, ως πρωταθλητές της Ελλάδας, στην Ταρίφα της Ισπανίας, στο Πανευρωπαϊκό πρωτάθλημα στα τέλη του Οκτώβρη του 2003.

➤ **Surfing** : εδώ ο αθλητής χρησιμοποιεί μια σανίδα ειδικά κατασκευασμένη από ξύλο ή πλαστικό και κινείται πάνω στην κορυφή αφρισμένων κυμάτων.

Η σανίδα αυτή είναι σχετικά στενή και το μήκος της κυμαίνεται μεταξύ του 1,83m και 2,25m. Ο αθλητής, όταν



μπει στη θάλασσα, αρχικά ξαπλώνει πάνω στη σανίδα και κωπηλατεί με τα χέρια του για να περάσει πίσω από το κύμα, προσπαθώντας να φτάσει στο σημείο όπου το κύμα σκάει στην ακτή και οι αφροί του απέχουν απ' αυτόν 9 μέτρα και τότε όταν το καταφέρει αυτό, πηδάει πάνω στη σανίδα και αρχίζει το πλανάρισμα πάνω στα αφρισμένα κύματα.



Πρόκειται για άθλημα αντοχής διότι η περισσότερη δουλειά γίνεται απ' το στήθος, τους ώμους και τους δικέφαλους των χεριών και απαιτείται πολύ καλή φυσική

κατάσταση και ισορροπία. Έκανε την εμφάνιση του στις αρχές του 1930 στη Χαβάη και στα παράλια της Καλιφόρνιας και σήμερα είναι παγκόσμια διαδεδομένο και με πάρα πολλούς οπαδούς.

Το άθλημα εποπτεύεται παγκοσμίως απ' το Διεθνές Συμβούλιο των Ομοσπονδιών Σέρφινγκ (International Council of Associations of Surfing) που εδρεύει στο Palm Beach των Η.Π.Α.

Ιδανικές παραλίες για surfing:

- Κόλπος της Βουλιαγμένης
- Φτελιά της Μυκόνου
- Πρασονήσι της Ρόδου

➤ **Θαλάσσιο αλεξίπτωτο (Parachuting ή Parasailing) :**

πρόκειται για ένα σχετικά νέο είδος ψυχαγωγίας που



συνδυάζει το νερό με τον άνεμο και συναρπάζει και απογειώνει τους πιο τολμηρούς. Νοείται ως η ανύψωση – πτήση ενός ατόμου με τη βοήθεια ειδικού αλεξίπτωτου που έλκεται από κατάλληλο ταχυκίνητο σκάφος

(εφημερίδα της κυβέρνησεως – τεύχος 2^ο, άρθρο 2, παρ.4).

Το άθλημα αυτό διαδόθηκε ιδιαίτερα κατά τη δεκαετία του 1960, τόσο ως ψυχαγωγία όσο και ως αγώνισμα. Ο σκιέρ προσδένεται με ιμάντες που στερεώνονται στο σώμα του με έναν ελαφρύ αετό. Όταν φυσάει αρκετά, ο σκιέρ ανυψώνεται από το νερό φτάνοντας σε ένα ύψος μέχρι και τα 30m και ανεμοπορεί πίσω από το ταχύπλοο σκάφος που τον έλκει.

➤ **Θαλάσσια ποδήλατα (Aqua Bikes):** ένα πολύ διασκεδαστικό και ψυχαγωγικό σπορ που είναι απολύτως ασφαλές και προσιτό στον καθένα. Μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητα 5 με 10 μίλια την ώρα και προσφέρονται για ενοικίαση σε όλες τις οργανωμένες παραλίες της Ελλάδος.

Δεν είναι τίποτα άλλο από ένα πλωτό μέσω αναψυχής που αποτελείται από δύο ή τρεις μακρόστενους συνδεδεμένους μεταξύ τους υδατοστεγείς πλωτήρες (εφημερίδα της κυβέρνησεως – τεύχος 2^ο, άρθρο 2, παρ. 16). Η βόλτα με τα

θαλάσσια ποδήλατα πραγματοποιείται κατά ζεύγη και το μόνο που χρειάζεται είναι συγχρονισμός των κινήσεων των ποδιών, αντοχή και καλή διάθεση.

➤ **Hydro Bikes** : μοιάζουν αρκετά με τα θαλάσσια ποδήλατα με τη μόνη διαφορά ότι τα hydro bikes φιλοξενούν μόνο το χρήστη και προσφέρουν ατομική εξάσκηση και εκγύμναση. Πηγαίνουν και αυτά με 5 έως 10 μίλια την ώρα, είναι αθόρυβα, σταθερά, αβύθιστα και προσφέρουν άριστη σωματική άσκηση.

➤ **Θαλάσσια δαχτυλίδια (Ringo)** : είναι στρογγυλά, φουσκωμένα με αέρα και μοιάζουν με σαμπρέλες ή πλαστικές κουλούρες, μέσα στις οποίες κάθονται τα άτομα. Κάθε δαχτυλίδι έχει χωρητικότητα για ένα και όνο άτομο όμως από ένα ταχύπλοο σκάφος μπορούν να έλκονται 2 ή 3 δαχτυλίδια μαζί. Στα άκρα κάθε δαχτυλιδιού υπάρχουν χειρολαβές για να κρατούνται τα άτομα και πάντα ο αναβάτης πρέπει να φοράει σωσίβιο.

Αποτελεί ένα πάρα πολύ ψυχαγωγικό σπορ που πλέον το συναντάμε σε όλες τις οργανωμένες παραλίες. Χρειάζεται πολύ καλή ισορροπία και όσοι δοκιμάσουν



να γνωρίσουν μια βόλτα με τα θαλάσσια δαχτυλίδια θα ανακαλύψουν ένα συνδυασμό της απίστευτης ταχύτητας και του κύματος που προσφέρει άφθονη διασκέδαση αλλά και είναι και αρκετά επικίνδυνο καθώς η ταχύτητα που αναπτύσσεται είναι πολύ μεγάλη και η διατήρηση της ισορροπίας πολύ δύσκολη.

Οι εκπαιδευμένοι οδηγοί είναι αυτοί οι οποίοι αναλαμβάνουν την ευθύνη της ασφάλειας των επιβατών και οι οποίοι πρέπει να είναι έμπειροι επαγγελματίες που διαθέτουν άδεια λειτουργίας και να παρέχουν ασφάλεια στα άτομα.

➤ **Θαλάσσιο έλκηθρο ή μπανάνα** : πρόκειται για ένα θαλάσσιο μέσο ψυχαγωγίας και αναψυχής, το οποίο έχει αγαπηθεί πάρα πολύ από άτομα κάθε ηλικίας. Το μόνο που χρειάζεται είναι ευχάριστη διάθεση, πολύ κέφι και καλή ισορροπία. Το θαλάσσιο έλκηθρο νοείται ως ένα ρυμουλκημένο πνευστό μέσω αναψυχής αποτελούμενο από ένα κεντρικό κυλινδρικό πλωτήρα και δύο μικρότερους δεξιά και αριστερά. Οι επιβαίνοντες πρέπει να είναι μέχρι 10 άτομα στηριζόμενα από αντίστοιχα ζεύγη χειρολαβών (εφημερίδα της κυβερνήσεως – τεύχος 2^ο, άρθρο 2, παρ. 5) .

Όπως και τα θαλάσσια δαχτυλίδια έτσι και οι θαλάσσιες μπανάνες είναι φουσκωμένες με



αέρα και μοιάζουν με πολυθέσιες σαμπρέλες. Είναι και αυτές κατασκευασμένες από γόμινο υλικό, πολύ ανθεκτικό και μαλακό και στα πλάγια τους έχουν χειρολαβές για να κρατιούνται οι αναβάτες. Υπάρχουν μπανάνες για 4 ή 5 άτομα ή μεγάλες για 10 άτομα τα οποία πρέπει να φορούν σωσίβιο και κάθε φορά ένα ταχύπλοο σκάφος ρυμουλκεί μία και μόνο θαλάσσια μπανάνα.

➤ **Κανό – Καγιάκ (Canoe - Kayak)** : τα κανό είναι μικρά ελαφριά σκάφη και απαιτούν κωπηλασία από τον αναβάτη τους. Πιο συγκεκριμένα είναι μακρόστενοι υδατοστεγής πλωτήρες των οποίων η κίνηση επιτυγχάνεται με τη χρησιμοποίηση από τον επιβαίνοντα ειδικού κουπιού (εφημερίδα της κυβέρνησης – τεύχος 2^ο, άρθρο 2, παρ. 12). Συνήθως είναι μονοθέσια ή διθέσια, ενώ τα πολυθέσια χρησιμοποιούνται συνήθως από



οργανωμένα αθλητικά πληρώματα. Το κανό ανήκει στην κατηγορία του υγρού στίβου και πραγματοποιείται όχι μόνο σε ποτάμια και λίμνες αλλά και στη θάλασσα.

Σε όλες τις οργανωμένες ελληνικές παραλίες νοικιάζονται κυρίως ανοικτά κανό κάθε τύπου (μονοθέσια ή διθέσια). Έχουν τέτοιο σχήμα ώστε να επιτρέπουν την πλεύση χωρίς ιδιαίτερο κόπο και προσπάθεια, εκτός απ' την περίπτωση που το κύμα επιβαρύνει την κωπηλασία. Αποτελεί πολύ καλή σωματική άσκηση και δεν έχει ιδιαίτερο κίνδυνο.

Εκτός από τα κανό, σε σπανιότερες περιπτώσεις, σε πολύ καλά οργανωμένες παραλίες νοικιάζονται και καγιάκ που είναι καλυμμένα με κατάστρωμα, με άνοιγμα για τον επιβάτη. Αυτά είναι φτιαγμένα από πλαστικό και υαλοβάμβακα, το οποίο περιβάλλει το ξύλινο σκελετό - τροπίδα, νομείς κ.α.- και το μήκος τους είναι μεταξύ 2,50m-4m και έχουν πλάτος 45cm (εφημερίδα της κυβέρνησης – τεύχος 2^ο, άρθρο 2, παρ.13).

➤ **Κωπηλασία – Λεμβοδρομίες** : από τεχνικής απόψεως, η κωπηλασία είναι η πρόωση ενός σκάφους μόνο με τη μυϊκή δύναμη, με τη χρησιμοποίηση ενός απλού κουπιού ως μοχλού, σε μια διαδοχή χτυπημάτων στη θάλασσα. Το κουπί αποτελείται από ένα ξύλινο στέλεχος με στρογγυλεμένη λαβή στο ένα άκρο, ενώ στο άλλο σχηματίζεται ένα πλάτυσμα, το περύγιο. Οι μικρές ερασιτεχνικές βάρκες αναψυχής ή ψαρέματος εξοπλίζονται συχνά με διατάξεις σχεδιασμένες να συγκρατούν τα κουπιά σε περίπτωση που τα



αφήσει ο κωπηλάτης. Τα αγωνιστικά κουπιά έχουν σταθερή δερμάτινη επένδυση ή ρυθμιζόμενα προστατευτικά κολάρα (button) για να μην γλιστρούν προς τη θάλασσα. Η κωπηλασία είναι μια δραστηριότητα για ζεύγη κωπηλατών όπου ο κωπηλάτης καθισμένος με τα πόδια του στηριγμένα σε ξύλινο στήριγμα (ο πασαπάγκος των ποδιών), βυθίζει το πτερύγιο του κουπιού κάθετα μέσα στο νερό, χρησιμοποιώντας έτσι τα χέρια με κυκλικές κινήσεις, την πλάτη και γενικά όλο του το κορμί για την πρόωση του μέσα στο νερό.

Περιοχές που διεξάγονται κωπηλατικοί αγώνες είναι ο Πειραιάς, η Σαλαμίνα, ο Πόρος, ο Βόλος, η Πρέβεζα, η Ναύπακτος, στη Χαλκίδα, στη Λίμνη Ευβοίας και πολλές άλλες.

➤ **Μηχανοκίνητα – Jet ski** : είναι γεγονός ότι στην Ελλάδα υπάρχει ένας πολύ σημαντικός αριθμός ελαφρών σκαφών (κρις κραφτ για θαλάσσιο σκι, ταχύπλοα, μηχανοκίνητες λέμβοι, φουσκωτά, θαλάσσια σκούτερ κ.α) προς διάθεση όλων όσων αγαπούν το σπορ της ταχυπλοΐας και τη θάλασσα.

Ιδιαίτερα την περίοδο του καλοκαιριού οργανώνονται ολιγοήμερα ταξίδια με φουσκωτά σκάφη δίνοντας έτσι στους επιβάτες την ευκαιρία να γνωρίσουν απρόσιτες παραλίες και νέα μέρη. Επίσης, μικρά κρις κραφτ και μηχανοκίνητες βάρκες νοικιάζονται για ημερήσιες εκδρομές.

Το Jet Ski, το οποίο μπορεί να το συναντήσουμε και με τις ονομασίες θαλάσσιο σκούτερ, θαλάσσιο μοτοποδήλατο είναι το βενζινοκίνητο μηχανάκι της θάλασσας και μπορούμε



να το βρούμε σχεδόν σε όλες τις οργανωμένες παραλίες. Είναι μία μικρή βενζινοκίνητη λέμβος όπου μπορεί να επιβιβαστεί ένα ή δύο άτομα ανάλογα με τον τύπο τους (εφημερίδα της κυβέρνησεως – τεύχος 2^ο, άρθρο 2, παρ.7).

Είναι επίσης, ευκίνητα, ταχύτατα και πολύ απαιτητικά ως προς την οδήγηση. Αποτελεί ίσως το πιο συναρπαστικό και διασκεδαστικό παιχνίδι του υγρού στοιχείου. Ο οδηγός μαζί με το jet ski μπορούν να χάνονται πάνω αλλά και κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας για να αναδυθούν μετά από μερικά δευτερόλεπτα, όπως τα δελφίνια, γι' αυτό το ονομάζουμε και δελφίνι της επιφάνειας.

Τα jet ski πρωτοεμφανίστηκαν στην Ελλάδα στα τέλη της δεκαετίας του 1980 και πολύ γρήγορα κέρδισαν τις εντυπώσεις και την προτίμηση των φίλων του υγρού στοιχείου. Η εξέλιξη τους επήλθε με γοργούς ρυθμούς και η τεχνολογία τους σήμερα προηγείται των υπολοίπων πλωτών μέσων.

Διακρίσεις των Jet Ski : α) τα όρθια : προορίζονται κυρίως για ειδική επαγγελματική χρήση, είναι πολύ πιο μικρά και ελαφριά από τα άλλα και προσφέρουν μεγάλη διασκέδαση. Είναι πιο δύσκολα στην οδήγηση τους και χωράει μόνο ο χρήστη τους,

β) τα καθιστά : είναι αυτά τα οποία χρησιμοποιούνται από



τους ερασιτέχνες καθώς και από το ευρύ κοινό, κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Έχουν σέλα χωρητικότητας 2 έως 4 ατόμων, χώρους στεγανούς στους οποίους

μπορούν οι αναβάτες να μεταφέρουν τα πράγματα τους και έχουν επίσης τη δυνατότητα να καλύψουν μεγάλες αποστάσεις εντός μικρού χρονικού διαστήματος (αναπτύσσουν ταχύτητα μέχρι και 60 μίλια την ώρα).

Ο απαραίτητος εξοπλισμός του αναβάτη είναι σωσίβιο, αδιάβροχη φόρμα, γάντια, ειδικά παπούτσια και γυαλιά.

➤ **Ιστιοπλοΐα (Sailing)** : αποτελεί το αγώνισμα εκείνο το οποίο συγκαταλέγει την χώρα μας στους 5 δημοφιλέστερους παγκόσμιους προορισμούς, σε ότι αφορά τις δράσεις του θαλάσσιου τουρισμού.

Εκείνος που διαθέτει τις απαραίτητες γνώσεις μπορεί να γίνει κυβερνήτης, ναυλώνοντας ένα ιστιοφόρο bare boat σύμφωνα με τις διατάξεις των νόμων. Ακόμα για θαλάσσιες

βόλτες μπορεί κανείς να νοικιάσει μια ιστιοπλοϊκή λέμβο, στις



οργανωμένες εγκαταστάσεις

που μισθώνουν μέσα

θαλάσσιας αναψυχής.

Όλα τα πλοία που

κατασκευάζονται καταρχήν,

για αναψυχή ανεξάρτητα από

το μέγεθος τους, μπορούν να ονομαστούν ιστιοφόρα ή γιοτ

(yacht). Η ιστιοπλοΐα, όπως τη γνωρίζουμε σήμερα

εγκαινιάστηκε το 1812 με το Γιοτ Κλαμπ (Yacht Club) που

είναι το σημερινό **Royal Yacht Squadron**.

Στην Ελλάδα η ιστιοπλοΐα είναι ένα άθλημα για όλες τις

εποχές και για όλες τις ηλικίες που τα τελευταία χρόνια

αποκτά όλο και περισσότερους φίλους. Στη χώρα μας το

άθλημα αυτό ξεκίνησε οργανωμένα το 1932 με τον τότε

Βασιλικό Ναυτικό Όμιλο Ελλάδας. Το σπορ αναζωογονήθηκε

στις αρχές της δεκαετίας του 1950 με την ίδρυση της

Ελληνικής Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας (1951) και αργότερα

εξαπλώθηκε σε όλη την Ελλάδα. Σιγά-σιγά ιδρύθηκαν πολλοί

ναυτικοί όμιλοι και διευρύνθηκε η συμμετοχή στο άθλημα.

Και το σημαντικότερο από όλα είναι ότι για όσους δεν έχουν

τη δυνατότητα να αποκτήσουν δικό τους σκάφος, η ιστιοπλοΐα

προσφέρεται σαν άθλημα αλλά και σαν εμπειρία, αφού

μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως πληρώματα σε σκάφη

ιδιοκτησίας των πολλών λειτουργούντων ομίλων ή σε σκάφη των μελών τους.

Η ιστιοπλοΐα ως αγωνιστικό σπορ.

Στην ιστιοπλοΐα δεν υπάρχουν κατηγορίες αθλητών αφού οι κατηγορίες καθορίζονται από τον τύπο του σκάφους.

Διακρίνονται : α) στα μονοθέσια σκάφη τύπου *optimist* για αγόρια και κορίτσια από 8 έως 15 ετών, β) στα μονοθέσια τύπου *laser rdl* για γυναίκες από 15 ετών και πάνω, γ) στα διθέσια τύπου *star*, δ) στα διθέσια τύπου *420* για αγόρια και κορίτσια, ε) στα διθέσια *flying dutchman* και στ) στα τριθέσια *lighting*.

Εκτός από τις κατηγορίες αυτές υπάρχουν και οι κατηγορίες Ολυμπιακών

Αγώνων που διακρίνονται

α) στα μονοθέσια σκάφη τύπου *finn* ανδρών, β) στα μονοθέσια *laser std* ανδρών, γ) στα μονοθέσια



mistral ανδρών και γυναικών, δ) *europa* γυναικών, ε) στα διθέσια σκάφη που λέγονται και ακροβατικά, τύπου *470* ανδρών και γυναικών, στ) στα σκάφη *49er* και *tornado* και ζ) στην κατηγορία του τριθέσιου σκάφους τύπου *soling*.

Οι ιστιοπλοϊκοί αγώνες είναι ένα συναρπαστικό αλλά δύσκολο αγώνισμα. Εκτός από την ιστιοπλοΐα των

αγωνισμάτων τριγώνου που γίνεται με μικρά σκάφη που διαθέτουν οι όμιλοι στους αθλητές τους, υπάρχει και η ιστιοπλοΐα ανοιχτής θαλάσσης, με σκάφη που έχουν πλήρωμα 4, 5 ή και περισσότερα άτομα. Κατά τη διάρκεια κάθε διαδρομής (διαρκεί 2-4 ώρες ή και περισσότερο στους αγώνες ανοιχτής θαλάσσης) δοκιμάζεται έντονα η ψυχική κατάσταση του αθλητή ανεξάρτητα με τη θέση που βρίσκεται ή με το αν φυσάει δυνατός ή ασθενής άνεμος.

Η ιστιοπλοΐα ως σπορ ψυχαγωγίας.

Υπάρχουν πολυάριθμα σκάφη, μικρά και μεγάλα, ευκίνητα και ευέλικτα, ταχύτατα καθώς και κατοικήσιμα, επίσης βάρκες, καΐκια, μηχανοκίνητα, τα οποία χρησιμοποιούν πολλοί άνθρωποι - κυρίως κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού που το επιτρέπει και ο καιρός - για να κάνουν βόλτες στα ελληνικά νησιά και να γνωρίσουν μαγικές και απρόσιτες παραλίες.



Οι ελληνικές θάλασσες, πολύμορφες και καταγάλανες, με τις πολλές και χρυσαφένιες ακτές τους αποτελούν πόλους έλξης και πρόκλησης τόσο για τους τουρίστες όσο και για τους ίδιους τους Έλληνες.

Η τουριστική ιστιοπλοΐα

Το είδος αυτό της ιστιοπλοΐας, έχει να κάνει με το



φαινόμενο των τελευταίων χρόνων όπου όλο και περισσότεροι ξένοι ιστιοπλόοι παρουσιάζονται στα ελληνικά λιμάνια και επιθυμούν να νοικιάζουν σκάφη για να απολαύσουν «ιστιοπλοϊκά» τις ελληνικές θάλασσες.

Στις μέρες μας υπάρχουν πολλά γραφεία που αναλαμβάνουν την ενοικίαση ιστιοφόρων στους τουρίστες και αποτελούν ένα είδος τουριστικής εκμετάλλευσης που πραγματικά ενθαρρύνει τον ναυταθλητισμό και την τουριστική ιστιοπλοΐα. Υπάρχουν αρκετοί τύποι σκαφών προς ενοικίαση και οι τιμές τους ποικίλουν ανάλογα με το μέγεθος του σκάφους, την ηλικία του, τη διάρκεια και την περίοδο της ενοικίασης.

➤ **Υδατοσφαίριση (Water polo)** : το άθλημα αυτό ονομαζόταν αρχικά “**ποδόσφαιρο στο νερό**” γιατί μοιάζει



περισσότερο με ποδόσφαιρο. Η υδατοσφαίριση ή Water Polo πρωτοεμφανίστηκε στη Μ. Βρετανία τη δεκαετία του 1870.

Είναι ένα ομαδικό άθλημα και διεξάγεται από δύο επταμελείς αντίπαλες ομάδες, οι οποίες χρησιμοποιούν μια μπάλα παρόμοια με τη μπάλα του ποδοσφαίρου. Η ομάδα που είναι στην επίθεση επιδιώκει να περάσει τη μπάλα, εκτοξεύοντάς την ή ωθώντας την στο τέρμα της αντίπαλης ομάδας.

Το ελάχιστο βάθος του νερού, είτε της θάλασσας είτε της πισίνας, πρέπει να είναι 1m, ενώ στους Ολυμπιακούς Αγώνες, πρέπει να είναι 1,80m. Το μήκος του αγωνιστικού χώρου από το ένα τέρμα στο άλλο κυμαίνεται από 30m έως 20m, ενώ το πλάτος από 8m έως 20m.

Το Water Polo είναι ένα άθλημα γνωστό σε όλο τον κόσμο με πολλούς φίλους και οπαδούς. Οι διεθνείς αγώνες του έχουν μεγάλη διάδοση και περιλαμβάνονται στους Ευρωπαϊκούς, Παγκόσμιους και Ολυμπιακούς Αγώνες.



Και στη χώρα μας το άθλημα αυτό διαδόθηκε γρήγορα και απέκτησε πολλούς φίλους, μικρούς και μεγάλους. Ενώ παράλληλα οι πολλές απέραντες και αμμώδεις παραλίες αποτελούν το ιδανικό μέρος για όλους εκείνους που επιθυμούν να ψυχαγωγηθούν ή να αθληθούν παίζοντας πόλο.

➤ **Κολύμβηση (Swimming)** : η κολύμβηση είναι εκείνο το σπορ στο οποίο επιδίδονται μικροί και μεγάλοι, καλοκαίρι αλλά ορισμένοι από αυτούς και χειμώνα (χειμερινοί κολυμβητές) και αποτελεί μέσο ψυχαγωγίας αλλά και φυσικής άσκησης ταυτόχρονα. Κάθε καλοκαίρι, σε κάθε παραλία της Ελλάδος, βλέπουμε χιλιάδες παραθεριστές, τουρίστες και Έλληνες, να γεμίζουν τις θάλασσες και να περνούν πάρα πολλές ώρες μέσα στο νερό ή απολαμβάνοντας τον ήλιο.

Λέγοντας κολύμβηση εννοούμε την ψυχαγωγική και αθλητική δραστηριότητα, η οποία οφείλεται στη φυσική πλευστότητα του σώματος κατά την οποία το σώμα προωθείται μέσα στο νερό με συνδυασμό κινήσεων των χεριών και των ποδιών. Η κολύμβηση σαν άσκηση είναι δημοφιλής γιατί συμβάλλει στη συνολική, συμμετρική και σωματική ανάπτυξη, είναι ιδιαίτερα χρήσιμη ως μέσο φυσιοθεραπείας αλλά και ως άσκηση ατόμων με σωματική αναπηρία.

Το άθλημα της κολύμβησης ήταν γνωστό, όπως προσπαθούν να μας πείσουν κάποιες αρχαιολογικές ενδείξεις, στην Αίγυπτο ήδη απ' το 2500 π.Χ. και στη συνέχεια στους Ασσυρίους, στους Έλληνες και στους Ρωμαίους οι οποίοι κατασκεύαζαν κολυμβητικές δεξαμενές (πισίνες), ανεξάρτητες από τα λουτρά τους.

Οι πρώτοι κολυμβητικοί όμιλοι δημιουργήθηκαν στη Μ. Βρετανία το 1837, όπου ξεκίνησαν και οι πρώτοι

κολυμβητικοί αγώνες και το 1896, η κολύμβηση συμπεριλαμβάνεται στο αγωνιστικό πρόγραμμα όλων των Ολυμπιακών Αγώνων. Τα αρχικά αγωνίσματα ήταν το ελεύθερο (κρόουλ) και το πρόσθιο. Το ύπτιο προστέθηκε στο αγωνιστικό πρόγραμμα το 1900 στο Παρίσι. Ενώ το 1909 ιδρύθηκε η **Διεθνής Ομοσπονδία Ερασιτεχνικής Κολύμβησης** (Federation Internationale de Natation Amateur: FINA).

Στη διδασκαλία της κολύμβησης χρησιμοποιούνται οι εξής μέθοδοι : η ολική (απαγωγική) στην οποία τα άτομα ασκούνται σε όλη την τεχνική και σε όλο το στυλ και ο εκπαιδευτής διορθώνει τη γενική εικόνα της τεχνικής και η μερική (επαγωγική) στην οποία τα άτομα ασκούν, με ή χωρίς βοηθητικά μέσα, ένα μέρος της τεχνικής και σύμφωνα με το βαθμό της επιτυχίας κατά την εκτέλεση, δέχονται τις ανάλογες διορθώσεις. Συνήθως, στους αρκετά προχωρημένους αθλητές, εφαρμόζεται ένας συνδυασμός και των δύο μεθόδων.



Η μέθοδος διδασκαλίας εξαρτάται από το στυλ της κολύμβησης που διδάσκεται. Το **πρόσθιο** (που είναι ένα αρκετά περίπλοκο στυλ κολύμβησης και που απαιτεί τέλειο συγχρονισμό μεταξύ χεριών και ποδιών τα οποία κινούνται

ισόχρονα και συμμετρικά) και το **ύπτιο** (που μοιάζει με το ελεύθερο στην αρμονικά εναλλασσόμενη κίνηση των χεριών και των ποδιών) διδάσκονται πιο εύκολα με την ολική μέθοδο. Ενώ το ελεύθερο (είναι και το γρηγορότερο και το πιο δημοφιλές είδος κολύμβησης) και η **πεταλούδα** (αν και είναι εύκολη στην εκτέλεση της, γίνεται κοπιαστική όταν ο αθλητής έχει να διανύσει μεγάλη απόσταση).

Το μεγάλο πρόβλημα της διδασκαλίας της κολύμβησης είναι η σύνδεση της θεωρίας με την πράξη και ο συνδυασμός των κινήσεων, γι' αυτό και δημιουργούνται διάφορα τμήματα ανάλογα με την ηλικία των ατόμων και ανάλογα με το βαθμό δυσκολίας κάθε είδους κολύμβησης.

➤ **Πετοσφαίριση (Beach Volley)** : το Beach Volley είναι

ένα ομαδικό και οργανωμένο άθλημα που διεξάγεται πάνω στην άμμο, κυρίως το καλοκαίρι, αν και εφόσον το επιτρέπουν οι καιρικές συνθήκες (ήλιος, όχι πολύ δυνατός αέρας).

Η αγωνιστική περίοδος - σε παγκόσμιο επίπεδο - είναι όμως δυνατό να διαρκέσει όλη τη χρονιά

στα μέρη που επικρατούν καλοκαιρινές συνθήκες κατά τους χειμερινούς μήνες (Βραζιλία ή Αυστραλία). Πολλά διεθνή τουρνουά διεξάγονται και σε κλειστούς χώρους.



Το 1930 έγιναν τα πρώτα δειλά βήματα για το Beach Volley, στην Αμερική, με τη διοργάνωση ενός τουρνουά στη Σάντα Μόνικα (Santa Monica) της Καλιφόρνιας. Στην Ελλάδα το άθλημα πρωτοεμφανίστηκε πολύ αργότερα, το 1988 όπου και διοργανώθηκε τουρνουά 4x4 σε γήπεδο 7,5x7,5 στον Ε.Ο.Τ. Βάρκιζας. Το 1989 η Ελληνική Ομοσπονδία Πετοσφαίρισης (Ε.Ο.ΠΕ.) διοργάνωσε τα δικά της τουρνουά 3x3, ενώ η επισημοποίηση του αθλήματος θα γίνει μετά από 2 χρόνια. Το χρίσμα για να γίνει το Beach Volley Ολυμπιακό Αγώνισμα, δόθηκε το 1993 από τη Διεθνή Ολυμπιακή Επιτροπή (Δ.Ο.Ε.).

Το Beach Volley ως ομαδικό άθλημα απαιτεί άριστη επικοινωνία, αμυντική, επιθετική αλλά και πνευματική συνεργασία των συμπαικτών, μεγάλη προσπάθεια και μεγάλες αντοχές. Επίσης, συντονισμό των κινήσεων, δύναμη και ταχύτητα, τεχνικές ικανότητες, άριστη φυσική κατάσταση.



Το Beach Volley διεξάγεται ανάμεσα σε δύο ομάδες των δύο ή τριών ατόμων, σε αγωνιστικούς χώρους διαστάσεων 8x8 μέτρων για κάθε ομάδα. Στόχος τους είναι να περάσει η μπάλα πάνω από το δίχτυ (φιλέ) και να ακουμπήσει στο έδαφος του γηπέδου της αντίπαλης ομάδας, ενώ αντίστοιχα να αποφευχθεί αντίστοιχη ενέργεια από την

αντίπαλη ομάδα. Κάθε ομάδα επιτρέπεται να έχει μέχρι τρεις επαφές με τη μπάλα.

Είναι από τα πιο συναρπαστικά σπορ του καλοκαιριού και παίζεται από άτομα κάθε ηλικίας, μικρούς και μεγάλους.

➤ **Ψάρεμα (Fishing) – Ερασιτεχνική αλιεία :** η Ελλάδα όντας μια χώρα με πολύ πλούσια και ποικιλόμορφη θαλάσσια ζωή, έκανε το ψάρεμα μέρος της ζωής και της παράδοσης των Ελλήνων. Από το μυθικό Γλαύκο, τους Συμιακούς και τους Καλύμνιους σφουγγαράδες, αλιείς κοραλλιών και στρειδιών μέχρι και τους σημερινούς ψαράδες, οι Έλληνες εξακολουθούν να αφουγκράζονται στην αγκαλιά της θάλασσας, το κάλεσμα της φύσης. Είναι πολλοί αυτοί που, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες αλλά και κατά τη διάρκεια του χειμώνα, ανακαλύπτουν τη μαγεία της θάλασσας και την πολύμορφη ζωή του βυθού της, διατηρώντας ταυτόχρονα μια υγιή στάση απέναντι της αλλά και διαμορφώνοντας μια οικολογική συνείδηση που σέβεται το περιβάλλον.

Υποβρύχια ερασιτεχνική αλιεία.

Γενικά, κατά την αλιεία απαγορεύεται η χρήση αναπνευστικών συσκευών. Η υποβρύχια ερασιτεχνική αλιεία με ψαροντούφεκο είναι ένα πολύ συναρπαστικό σπορ που έχει πάρα πολλούς φίλους σε ολόκληρη την Ελλάδα. Λόγω όμως του ότι κρύβει ορισμένους κινδύνους όσον αφορά την

προστασία του οικοσυστήματος, για την άσκηση του υφίστανται ορισμένοι ειδικοί περιορισμοί :

1. Απαγορεύεται η υποβρύχια ερασιτεχνική αλιεία :

- αμέσως μετά τη δύση και μέχρι την ανατολή του ηλίου
- από άτομα που δεν έχουν συμπληρώσει το 16ο έτος της ηλικίας τους
- κατά το μήνα Μάιο
- σε απόσταση 200 μέτρα από το σημείο όπου συνήθως φτάνουν κολυμπώντας οι λουόμενοι ή άλλα πλωτά μέσα αλιείας, καθώς και από σημασμένα αλιευτικά εργαλεία
- σε θαλάσσιες ζώνες διέλευσης σκαφών καθώς και σε εισόδους – εξόδους λιμανιών ή αγκυροβολιών.

2. Στους ίδιους τους αλιείς απαγορεύεται :

- να χρησιμοποιούν οποιασδήποτε μορφής καταδυτική συσκευή παροχής αέρα
- να αφαιρούν ξένα αλιεύματα
- να εξακολουθούν να έχουν οπλισμένα τα εργαλεία τους όταν βρίσκονται έξω από το νερό ή στην ξηρά
- να χρησιμοποιούν υποβρύχιο φως
- να αλιεύουν ψάρια βάρους μικρότερου των 150 γραμμαρίων
- να χρησιμοποιούν δίχτυα σε οποιαδήποτε φάση της υποβρύχιας αλιείας
- να χρησιμοποιούν καμάκι που η δύναμη του προέρχεται από την εκπυρσοκρότηση εκρηκτικής ύλης.

3. Οι ερασιτέχνες υποβρύχιοι ψαράδες, όταν είναι σε κατάδυση, είναι υποχρεωμένοι να φέρουν επιπλέοντα κίτρινο σημαντήρα με κίτρινη σημαία με διαγώνια κόκκινη γραμμή και τα ψηφία Υ.Δ. που να γίνεται ορατός από απόσταση 300 μέτρων. Εάν συνοδεύονται από πλωτό μέσο, η σημαία θα πρέπει να είναι στερεωμένη πάνω σε αυτό, σε εμφανές μέρος και ο ίδιος θα πρέπει να κινείται σε ακτίνα 50 μέτρων από τον σημαντήρα ή το πλωτό μέσο.

Το θαλάσσιο αυτό σπορ της ερασιτεχνικής αλιείας, έχοντας αποκτήσει πολλούς φίλους, έχει διευρύνει τα όρια του, με αποτέλεσμα να διοργανώνονται από τους Ναυτικούς Ομίλους και τους Συλλόγους των φίλων του υποβρύχιου κυνηγίου, αγώνες υποβρύχιου κυνηγίου, αγώνες υποβρύχιας σκοποβολής, αγώνες αλιείας επιφάνειας. Η διενέργεια αθλητικής αλιείας εγκρίνεται με απόφαση του Νομάρχη της περιοχής όπου διοργανώνονται οι αγώνες και διεξάγονται σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που τίθενται σε αυτή.

Ερασιτεχνική αλιεία σκάφους.

Γενικά, η αλιεία με σκάφος είναι παράνομη εάν γίνεται χωρίς άδεια. Στην ερασιτεχνική αλιεία με σκάφος μπορούν να επιδίδονται οι Έλληνες αλλά και οι υπήκοοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με τις ακόλουθες προϋποθέσεις :

- πρέπει να έχουν ερασιτεχνική άδεια αλιείας σκάφους
- να έχουν ατομική ερασιτεχνική άδεια αλιείας

- να τηρούνται οι διατάξεις που αναφέρονται στην ερασιτεχνική – αθλητική αλιεία.

➤ **Κατάδυση (Diving)** : με τον όρο κατάδυση εννοούμε τη βύθιση στο νερό, με το κεφάλι να προηγείται συνήθως του υπόλοιπου σώματος.



Οι καταδύσεις είναι γνωστές από την αρχαιότητα, κάτι που επιβεβαιώνουν οι υπάρχουσες μαρτυρίες, όπως για παράδειγμα παραστάσεις, που χρονολογούνται γύρω στο 480 π.Χ. και που απεικονίζουν ανθρώπους να εκτελούν καταδύσεις από βράχους. Στη σύγχρονη εποχή οι καταδύσεις αναπτύχθηκαν στο τέλος του 19^{ου} αιώνα στην Ευρώπη. Λόγω της μεγάλης δημοτικότητας των ασκήσεων ακροβατικής γυμναστικής εκείνη την εποχή, γυμναστές άρχισαν να εκτελούν, κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού, ακροβατικές ασκήσεις προτού βυθιστούν στο νερό, μπροστά σε έκθαμβους θαυμαστές.

Οι καταδύσεις λοιπόν έγιναν ένα οργανωμένο άθλημα και εντάχθηκαν και στα προγράμματα των Ολυμπιακών Αγώνων το 1904.

Σήμερα οι καταδύσεις χωρίζονται στις εξής κατηγορίες :

- **Στις αγωνιστικές καταδύσεις** : όπου εκτελούνται από μία σταθερή εξέδρα , ύψους από 5 έως 10m πάνω από το νερό ή

από έναν ελαστικό βατήρα, ύψους 1 έως 3m. Κατά την κατάδυση αυτό που προσέχουν οι κριτές είναι η εκκίνηση, ο έλεγχος του σώματος όταν βρίσκεται στον αέρα, η εκτέλεση υποχρεωτικών κινήσεων και η είσοδος τους στο νερό. Οι αγωνιστικές καταδύσεις χωρίζονται σε : πρόσθιες, οπίσθιες, ανάστροφες, αντίστροφες και περιστρεφόμενες καταδύσεις.

Αυτόνομες καταδύσεις :

πρόκειται για την άσκηση κατά την οποία κάποιος κατεβαίνει προς το βυθό με τη βοήθεια αυτόνομης υποβρύχιας αναπνευστικής συσκευής και



μετά από ένα ορισμένο χρονικό διάστημα ανεβαίνει πάλι στην επιφάνεια του νερού. Η αυτόνομη κατάδυση χωρίζεται στις εξής φάσεις : την κάθοδο ή κατάδυση, την παραμονή στο βυθό και την άνοδο ή ανάδυση.

Ο βασικός εξοπλισμός των δυτών είναι : μπουκάλες οξυγόνου, βατραχοπέδιλα, ζώνη με βαρίδια, πυξίδα καρπού, μετρητή βάθους, ρολόι, μάσκα προσώπου, μαχαίρι κ.α.

- Ελεύθερη κατάδυση :

νοείται ως η υποβρύχια κολύμβηση κοντά στην επιφάνεια της θάλασσας ή σε αξιόλογο βάθος, χωρίς τη χρήση αυτόνομης αναπνευστικής μηχανής.



- Άλλα είδη κατάδυσης είναι και οι ομαδικές καταδύσεις (αυτόνομες ή ελεύθερες), οι οποίες γίνονται από δύο ή περισσότερα άτομα μαζί και προσφέρουν μεγαλύτερη ασφάλεια, οι νυχτερινές καταδύσεις, οι οποίες γίνονται τη νύχτα σε μικρά βάθη ανάλογα με την ορατότητα και τις καιρικές συνθήκες.

➤ **Ρακέτες στην παραλία** : οι ρακέτες είναι ένα θαλάσσιο παιχνίδι, όχι οργανωμένο, που πραγματοποιείται στην άμμο ή στην ακροθαλασσιά. Είναι πολύ εύκολο και ευχάριστο παιχνίδι (δεν καθορίζεται από συγκεκριμένους κανόνες) που προσφέρει ψυχαγωγία, διασκέδαση και σωματική άσκηση.



Όπως ήδη προαναφέρθηκε, δεν είναι οργανωμένο άθλημα και οι μόνοι αγώνες που μπορούν να γίνουν είναι μεταξύ φίλων. Συνεπώς η έλλειψη κανόνων, η ελευθερία των κινήσεων και του ρουχισμού, το καθιστά ένα παιχνίδι πολύ ευχάριστο και επιθυμητό.

1.2 Συμβολή και ρόλος των θαλάσσιων σπορ στην τουριστική ανάπτυξη της Ελλάδος.

Συμβολή

Η Ελλάδα, αναντίρρητα, θεωρείται ως ο ιδανικότερος τόπος για την πραγματοποίηση των καλοκαιρινών διακοπών, γεγονός που την καθιστά ως έναν από τους σημαντικότερους πόλους έλξης - προορισμούς για τουρίστες από όλο τον κόσμο αλλά και για τους ίδιους τους Έλληνες. Και ο χαρακτηρισμός αυτός δεν είναι τυχαίος, γιατί η χώρα μας λόγω της ποικιλομορφίας του περιβάλλοντος της καθώς και των κατάλληλων καιρικών συνθηκών της, παρέχει πλήθος προτάσεων για αναψυχή, διασκέδαση, περιπέτεια, συγκίνηση και θέαμα στις καταγάλανες θάλασσες, στα ανοικτά πελάγη, στους κλειστούς ή τους ανοικτούς κόλπους της, στο θαλασσινό της αέρα αλλά και στις χρυσαφένιες αμμουδιές της.

Το Beach Volley κατακτά σήμερα τις ελληνικές παραλίες, το θαλάσσιο σκι κερδίζει την αγάπη όχι μόνο αυτών που καταπιάνονται μαζί του αλλά και των θεατών, τα παιχνίδια στην παραλία είναι ιδιαίτερα διασκεδαστικά και ευχάριστα, οι καταδύσεις στους πολύμορφους ελληνικούς βυθούς μαγεύουν τους τουρίστες αλλά και τους Έλληνες, με τους απόκοσμους ήχους τους και τα θαυμάσια χρώματά τους που προσπαθούν με φωτογραφικές μηχανές και κάμερες να

αποθανατίσουν. Άλλωστε οι ελληνικοί βυθοί θεωρούνται από τους πιο πλούσιους στον κόσμο με ναυάγια και κάθε μορφής κοράλλια και όστρακα. Επίσης, τα ιστιοπλοϊκά σκάφη καθώς και τα ταχύπλοα ή και φουσκωτά σκάφη προσφέρουν μια ξεχωριστή περιήγηση στα περίφημα ελληνικά νησιά και τα καταγάλανα νερά του Ιονίου και του Αιγαίου Πελάγους, όπου οι επιβάτες τους έχουν τη δυνατότητα να γνωρίσουν απρόσιτες και παρθένες παραλίες, σπηλιές αλλά και με τη μικρής διάρκειας στάση, μπορούν να κάνουν βουτιές από το σκάφος και να γευτούν από κοντά τα καταγάλανα νερά.

Όλα λοιπόν τα θαλάσσια σπορ που αναλύθηκαν νωρίτερα συμβάλλουν καθοριστικά στην τουριστική ανάπτυξη της Ελλάδος για τους εξής βασικούς λόγους :

✓ Η Ελλάδα είναι μια χώρα, η οποία πληρεί όλες εκείνες τις προϋποθέσεις (καλές καιρικές συνθήκες, θαλάσσιους χώρους και παραλίες, ομορφιά και κατάλληλες τοποθεσίες) που καθιστούν ικανή και άνετη την πραγματοποίηση πολλών θαλάσσιων σπορ.

✓ Επίσης, στη χώρα μας, τα τελευταία χρόνια, έχουν δημιουργηθεί πολλές οργανωμένες σχολές θαλασσιών σπορ (ιστιοπλοΐας, θαλασσίου σκι, καταδύσεων κ.α.), οι οποίες διδάσκουν και εκπαιδεύουν τα άτομα. Έτσι οι τουρίστες έχουν τη δυνατότητα παράλληλα με τις διακοπές τους, να μάθουν, να εξασκηθούν ,να εκπαιδευτούν ,να απολαύσουν και ακόμη να αποκτήσουν δίπλωμα σε κάποιο θαλάσσιο σπορ.

✓ Τα θαλάσσια σπορ είναι πάρα πολλά και συνεχώς ανακαλύπτονται και νέα, παρακινώντας έτσι όλο και περισσότερα άτομα να καταπιαστούν με αυτά. Άλλωστε εξασκούνται σε όλες τις οργανωμένες παραλίες σε όλο τον κόσμο και έχουν ήδη αποκτήσει ένα ευρύ κοινό. Έτσι λοιπόν πολλά άτομα επιθυμούν κατά τη διάρκεια των διακοπών τους να απολαύσουν κάποιο θαλάσσιο σπορ σε διαφορετικό υδάτινο χώρο από αυτό που είχαν συνηθίσει. Να περιπλεύσουν με το jet ski τους, με το φουσκωτό τους ή με την ιστιοσανίδα τους σε καινούργιες και διαφορετικές θάλασσες, γεγονός το οποίο εντείνει το αίσθημα της περιέργειας αλλά και της ψυχαγωγίας.

✓ Στην Ελλάδα δεν εμφανίζονται συχνά - σχεδόν ποτέ - επικίνδυνα κύτη όπως οι καρχαρίες , δηλητηριώδη ψάρια στους βυθούς όπως τα πιράνχας , πράγμα που κάνει τους τουρίστες άνετους και ασφαλείς να απολαύσουν τα θαλάσσια σπορ.

✓ Οι Έλληνες ως ναυτικός λαός, αγαπούν πολύ τα θαλάσσια σπορ και επιδίδονται σε αυτά. Η ελληνική παρουσία υπάρχει στα περισσότερα Ευρωπαϊκά και Παγκόσμια πρωταθλήματα, και κυρίως στους Ολυμπιακούς Αγώνες με σημαντικές διακρίσεις, όπως αυτή του Νίκου Κακλαμανάκη (χρυσός Ολυμπιονίκης στους Ο.Α. του 1996), με αποτέλεσμα την προβολή της χώρας μας σε όλο τον κόσμο.

✓ Επίσης, στον ελλαδικό χώρο πραγματοποιούνται συχνά Τοπικά, Διεθνή, Ευρωπαϊκά και Παγκόσμια πρωταθλήματα με συμμετέχοντες αλλά και θεατές από όλο τον κόσμο που συνήθως παρατείνουν τη διαμονή τους για να απολαύσουν τον ήλιο, τις καθαρές θάλασσες, να ψυχαγωγηθούν και να ξεκουραστούν. Τα πρωταθλήματα αυτά πραγματοποιούνται σε όλο τον υδάτινο χώρο της Ελλάδας (νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου, σε λίμνες, ποτάμια) και έτσι προβάλλονται παγκοσμίως όλες οι περιοχές της Ελλάδος, ακόμα και οι πιο απομακρυσμένες, δημιουργώντας το θαυμασμό και την επιθυμία σε χιλιάδες τουρίστες να απολαύσουν τα θαλάσσια σπορ στα μέρη αυτά.

✓ Τέλος, το Internet, όντας ένα απ' τα σημαντικότερα τεχνολογικά επιτεύγματα της εποχής μας, έχει βοηθήσει σημαντικά στην προβολή των θαλάσσιων σπορ και των περιοχών που διεξάγοντα αυτά, αλλά και στην τουριστική ανάπτυξη της Ελλάδος. Υπάρχουν πολλές σελίδες στο διαδίκτυο με τις ακρογιαλιές και τα πολυσύχναστα νησιά της Ελλάδος καθώς και με τα θαλάσσια σπορ που πραγματοποιούνται σε κάθε περιοχή.

Ρόλος

Μετά, λοιπόν, από την προαναφερθείσα ανάλυση, μπορούμε να καταλήξουμε στο ότι τα θαλάσσια σπορ συμβάλλουν καθοριστικά στην ανάπτυξη της χώρας μας, οικονομική και τουριστική. Όσον αφορά την οικονομική ανάπτυξη, οι τουρίστες ξοδεύουν αρκετά χρήματα για να απολαύσουν, να ψυχαγωγηθούν και να εκπαιδευτούν σε ένα από τα τόσα θαλάσσια αθλήματα που λαμβάνουν χώρα σε όλες σχεδόν τις παραλίες, κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Μια ιστιοπλοϊκή εκδρομή, μια βόλτα με ένα φουσκωτό ή μια ιστιοσανίδα ελκύει τον κάθε τουρίστα, ξέροντας ότι θα κερδίσει μια μοναδική εμπειρία και πολλές αναμνήσεις. Για το λόγο αυτό, έχουν ιδρυθεί, τελευταία, πολλά γραφεία ενοικιάσεως σκαφών, jet ski, κανό και άλλων θαλάσσιων μέσων που αποτελεί και σημαντική απόδειξη της οικονομικής συμβολής των θαλάσσιων σπορ στην ανάπτυξη της Ελλάδος αλλά και της αγάπης των τουριστών για τα ελληνικά νησιά και τις ελληνικές θάλασσες με τις ποικίλες δραστηριότητες της.

Αλλά και στην τουριστική ανάπτυξη, ο ρόλος των θαλάσσιων αθλημάτων είναι μεγάλος. Οι περισσότεροι από τους τουρίστες λατρεύουν τα θαλάσσια σπορ και κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού επιθυμούν να εξασκούν αυτά ή να επιδίδονται σε καινούργια, πράγμα το οποίο τους κάνει να έρχονται στην Ελλάδα, στην οποία μπορούν να συνδυάσουν τις διακοπές τους - ξεκούραση και διασκέδαση - με την

εξάσκηση κάποιου θαλάσσιου σπορ. Έτσι λοιπόν, αυξάνεται η τουριστική κίνηση στην Ελλάδα καθώς και η προβολή της προς το εξωτερικό και παρατηρείται ένα είδος τουριστικής ανάπτυξης και εξέλιξης.

Οι γραφικές παραλίες, τα πεντακάθαρα και καταγάλανα νερά των ελληνικών θαλασσών (πολλές ελληνικές παραλίες έχουν βραβευτεί με “*Γαλάζια Σημαία*”), η ψυχαγωγία που προσφέρουν οι θαλάσσιες δραστηριότητες, είναι καθοριστικά στοιχεία που παρακινούν τον τουρίστα να επισκεφτεί τη χώρα μας και να επιστρέψει στην πατρίδα του με τις καλύτερες αναμνήσεις. Και ας μη ξεχνάμε ότι ο ικανοποιημένος τουρίστας αποτελεί μια διαρκή διαφήμιση για την Ελλάδα. Η διαφήμιση, η οποία πηγάζει από το χαμόγελο και την αίσθηση της ικανοποίησης ενός ευχαριστημένου πελάτη, συμβάλλει σημαντικά στην τουριστική εξέλιξη και ανάπτυξη καθώς και στην προβολή μιας χώρας και στην προκειμένη περίπτωση της Ελλάδας. Παράλληλα, χάρη στα διάφορα πρωταθλήματα που διεξάγονται σε πολλά μέρη της Ελλάδος, προβάλλεται η χώρα μας και κάθε περιοχή της με τις ομορφιές της και αυτό βοηθάει να γνωρίσουν οι τουρίστες τα μέρη και πιθανόν να γίνουν ο επόμενος τους προορισμός.

Δε θα πρέπει όμως να επαναπαυόμαστε μ’ αυτό, γιατί χρειάζεται να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο σωστό τρόπο διεξαγωγής και λειτουργίας των θαλάσσιων σπορ (ερασιτεχνικών και επαγγελματικών), στους χώρους που

πραγματοποιούνται καθώς και στην καθαρότητα της θάλασσας. Χωρίς αυτή δε νοούνται θαλάσσια σπορ και φυσικά τουριστική ανάπτυξη. Θα πρέπει να δοθεί η απαραίτητη φροντίδα και μέριμνα από την πλευρά του κράτους και της πολιτείας όσον αφορά τις παραλίες και τις ακτές γιατί αυτά είναι τα στοιχεία που αντικατοπτρίζουν τον πολιτισμό μας, το επίπεδο και την ποιότητα της ζωής των κατοίκων αλλά και γενικότερα τον τουρισμό στην Ελλάδα.

1.3 Ολυμπιακοί Αγώνες Αθήνας 2004.

♦ *Κατά πόσο μπορεί η Ελλάδα να ανταποκριθεί σε ένα τόσο δύσκολο έργο (ελληνικές θάλασσες, οργάνωση, εξοπλισμός για θαλάσσια σπορ);*

Το μακρύ ταξίδι των Ολυμπιακών αγώνων άρχισε πριν από 2.700 χρόνια στην Ελλάδα. Το 1896 πραγματοποιήθηκαν οι πρώτοι Σύγχρονοι Ολυμπιακοί Αγώνες στην Αθήνα και έκτοτε συνεχίζουν να ταξιδεύουν σε όλο τον κόσμο, κάνοντας σταθμούς σε πόλεις με διαφορετικούς λαούς και πολιτισμούς, αντιμετωπίζουν νέες προκλήσεις και εξελίσσονται.

Τώρα, οι Αγώνες επιστρέφουν στη γενέτειρα χώρα τους, στην πόλη όπου αναβίωσαν. Αθλητές από όλα τα κράτη θα ενωθούν στην Ελλάδα για να συναγωνιστούν ειρηνικά. Οι

Αγώνες της Ελλάδας συνδυάζουν την ιστορία, τον πολιτισμό και την ειρήνη με τον αθλητισμό και τον ολυμπισμό. Η Ελλάδα είναι η χώρα που αυτή τη χρονιά, το 2004, μια χρονιά ορόσημο γι' αυτήν, θα φιλοξενήσει τους μοναδικούς αγώνες με Ανθρώπινο Μέτρο, εμπνέοντας την ανθρωπότητα να γιορτάσει τα Ολυμπιακά Ιδεώδη.

Το ερώτημα όμως που πρέπει να τεθεί και το οποίο πρέπει να μας απασχολήσει είναι το αν η Ελλάδα, μια χώρα με πολύχρονη ιστορία και παράδοση, είναι σε θέση να στεφθεί αντάξια των προσδοκιών της για τη διεξαγωγή αυτού του μεγάλου αθλητικού γεγονότος.

Η αλήθεια είναι ότι η χώρα μας λόγω της μορφολογίας της, σε συνδυασμό με την εύκολη πρόσβαση στη θάλασσα, τα πολυάριθμα νησιά που διαθέτει, την ποικιλομορφία των ελληνικών ακτών και των καταγάλανων νερών της, των απάνεμων ορμών καθώς και το ήπιο και δροσερό κλίμα με τις ιδανικές καιρικές συνθήκες που τη χαρακτηρίζουν, την καθιστούν ως τον ιδανικότερο προορισμό για διακοπές.

Το Ελληνικό κράτος μέσω του Υπουργείου Ανάπτυξης και του Ε.Ο.Τ.(Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού), προωθεί την τουριστική ανάπτυξη μέσα από νόμους και διαδικασίες που αποβλέπουν στη δημιουργία τουριστικών εγκαταστάσεων και στην υποστήριξη δραστηριοτήτων *“φιλικών προς το περιβάλλον”*. Η Ελλάδα συμμετέχοντας στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, υιοθετεί τις προτάσεις της Ευρωπαϊκής Πράσινης

Βίβλου για τον Τουρισμό και τη γενικότερη πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης πάνω στο δίπτυχο -“προστασία των συμφερόντων των τουριστών” και “προστασία της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς”.

Χαρακτηριστικό επίσης και με σαφή προσανατολισμό είναι το ενδιαφέρον του Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε) για τον έλεγχο της ρύπανσης και την επιτήρηση των ελληνικών θαλασσών. Από το 1994 έχει ξεκινήσει το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα « Καθαρές Ακτές » που περιλαμβάνει τον καθαρισμό και τη διαφύλαξη των ακτών καθώς και παρεμβάσεις με έργα προστασίας και ανάπλασης των ακτών και των γύρω περιοχών, στις περισσότερες τουριστικές περιοχές της χώρας. Στο ίδιο πρόγραμμα και σε συνεργασία και με άλλους φορείς συμπεριλαμβάνεται η παρακολούθηση της ποιότητας των νερών κολύμβησης που κάθε χρόνο επεκτείνεται για να περιλάβει μεγαλύτερο αριθμό ακτών. Πρέπει να επισημανθεί ότι σύμφωνα με τις ετήσιες εκτιμήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που αφορούν στις καθαρότερες παραλίες της Ευρώπης, κατόπιν δειγματοληπτικών μικροβιολογικών αναλύσεων, η Ελλάδα κατέχει σταθερά μία από τις πρώτες θέσεις, με καθαρότητα νερών κολύμβησης που φτάνει ή ξεπερνά το 99% του συνόλου των ελληνικών παραλίων.

Το ίδιο πρόγραμμα υποστηρίζει και το πρόγραμμα για καθαρά νερά με τον τίτλο “*Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης*” . Το πρόγραμμα αυτό αφορά τις καλά οργανωμένες παραλίες που πληρούν 26 συνολικά αυστηρά κριτήρια καθορισμένα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Κρίσεων. Διαχειριστικός φορέας είναι η Ελληνική Εταιρία Προστασίας της Φύσης υπό την εποπτεία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

Το Υπουργείο Ανάπτυξης και ο Ε.Ο.Τ., στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους, οργανώνουν συχνά ποικίλες καμπάνιες για την προστασία των ακτών και των θαλασσών και υποστηρίζουν κάθε πρωτοβουλία γι’ αυτό το σκοπό.

Παρ’ όλες όμως αυτές τις προσπάθειες, στην πράξη, δυστυχώς, οι ελληνικές θάλασσες ρυπαίνονται καθημερινά με ποικίλους τρόπους όπως : μόλυνση των υδάτων από εκροή διαφόρων αποβλήτων, λυμάτων πετρελαιοειδών και απορριμμάτων τουριστικών σκαφών στη θάλασσα, ακόμα και μέσα σε λιμένες, αγκυροβόλια και μαρίνες που δε διαθέτουν ή δε λειτουργούν τις κατάλληλες εγκαταστάσεις εναπόθεσης και περισυλλογής.

Παράλληλα, κρίνεται επίσης σκόπιμο, να διερευνηθεί αν οι ελληνικές θάλασσες και ακτές είναι σε θέση να φιλοξενήσουν τη μεγάλη ποικιλία των θαλάσσιων σπορ, δηλαδή αν υπάρχει όλος εκείνος ο χώρος που απαιτείται για τη σωστή διεξαγωγή τους και κυρίως αν υπάρχει η οργάνωση και ο απαραίτητος εξοπλισμός. Και εδώ, δυστυχώς, η απάντηση

είναι πως οι ελληνικές θάλασσες ναι μεν είναι από τις καθαρότερες σε όλο τον κόσμο, αλλά υστερούν σε κάτι πολύ σημαντικό, στην οργάνωση, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι δεν αξιοποιούνται σωστά οι διαθέσιμοι δυνατοί χώροι μέσα και κυρίως έξω απ' το νερό. Και αυτό στηρίζεται στο γεγονός ότι σήμερα, πολύ λίγες είναι οι παραλίες που είναι άρτια οργανωμένες, με τη σωστή υποδομή, με την κατάλληλη ποικιλία θαλασσίων σπορ ανάλογα με το χώρο και τη δυνατότητα που έχουν για να αναπτυχθούν, με τον σωστό εξοπλισμό για θαλάσσια σπορ κ.α. Με άλλα λόγια, στις περισσότερες από τις ελληνικές παραλίες, αφενός δεν υπάρχει μεγάλη ποικιλία θαλασσίων σπορ, εκτός απ' τα βασικά - jet ski, θαλάσσια μπανάνα, θαλάσσια δαχτυλίδια, windsurfing και μερικά άλλα - και αφετέρου ο εξοπλισμός δεν είναι ο ιδανικός και τις περισσότερες φορές δεν είναι επαρκής. Όσον αφορά τώρα την όλη εικόνα των παραλιών αλλά και των θαλασσών, δεν γίνεται η σωστή αξιοποίηση των, ούτως ώστε να καθίστανται δυνατή και χωρίς προβλήματα η διεξαγωγή κάθε είδους θαλασσίων σπορ. Επιπλέον, εξίσου σημαντικό να λεχθεί είναι και το γεγονός ότι ο αριθμός των άρτια εκπαιδευμένων και έμπειρων δασκάλων των θαλασσίων σπορ είναι πολύ μικρός σε αντίθεση με τον αριθμό των ανειδίκευτων που χρησιμοποιούν το επάγγελμα για διασκέδαση και σαν μερική απασχόληση κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

◆ *Ολυμπιακά Έργα - Υποδομή.*

Ως γνωστόν, ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων, έχουν προκαθοριστεί να γίνουν πολλά έργα και έχουν γίνει μεγάλες χρηματικές επενδύσεις, προκειμένου να καλυφθούν οι τεράστιες ανάγκες σε όλους τους τομείς. Παρόλα αυτά, αν και οι Ολυμπιακοί Αγώνες έχουν ήδη περάσει το “κατώφλι” της Ελλάδας (είναι ζήτημα 3 - 4 μηνών πλέον) εκκρεμεί ακόμα το θέμα της αποπεράτωσης τους.

Κάποια από τα έργα αυτά, αφορούν την κατάλληλη υποδομή και εγκαταστάσεις και την απαραίτητη διάρθρωση ορισμένων περιοχών με σκοπό τη σωστή διεξαγωγή των αθλημάτων και δει των θαλάσσιων σπορ.

Μερικά από αυτά τα έργα είναι :

- Δημιουργία ιστιοπλοϊκών εγκαταστάσεων στον Αγ. Κοσμά.



- Εγκαταστάσεις windsurfing στον Αγ. Κοσμά.



- Κατασκευή Μαρίνων στον Άλιμο, στην Ζέα, στο Φλοίσβο και πολλές άλλες περιοχές, με απώτερο σκοπό τον καλύτερο και χωρίς προβλήματα ελλιμενισμό των πλοίων.
- Στην περιοχή του Σχοινιά, στον Μαραθώνα, βρίσκεται υπό κατασκευήν και αναμένεται να αποπερατωθεί πολύ σύντομα



το κωπηλατοδρόμιο για τη διεξαγωγή του Ολυμπιακού Αθλήματος, της Κωπηλασίας.

- Κατάλληλη διάνοιξη και διαμόρφωση της περιοχής στην παραλιακή ζώνη Φαλήρου με σκοπό την σωστή διεξαγωγή του αγωνίσματος του Beach Volley. Ο χώρος αναμένεται να είναι αρκετά μεγάλος (υπολογίζεται ότι θα χωράει 10.000 θεατές).

Όσον αφορά συγκεκριμένα την μαρίνα Ζέας έχει αναλάβει να υλοποιήσει η εταιρεία ΑΘΗΝΑ ΑΕΤ&Τ.Ε. Ως μεταδότης σε αυτό το έργο, υλοποιεί την πλήρη κατασκευή των λιμενικών, οικοδομικών και ηλεκτρομηχανολογικών έργων εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης της μαρίνας, έργο προϋπολογισμού 10 εκ. ευρώ. Η ίδια εταιρεία συμμετέχει σε κοινοπραξία με ποσοστό 29% για την κατασκευή του έργου της αισθητικής ενοποίησης του Ολυμπιακού Αθλητικού

Κέντρου Αθήνας (ΟΑΚΑ), συνολικού προϋπολογισμού 143 εκ. ευρώ.

Όλα τα ολυμπιακά έργα που έχουν γίνει για αυτό το σκοπό, δε θα πάψουν να λειτουργούν μετέπειτα, αντιθέτως μάλιστα θα χρησιμοποιούνται καθημερινώς και θα επιδιώκεται σαφώς το μέγιστο των δυνατοτήτων τους και η καλύτερη εξυπηρέτηση του πολίτη. Για το λόγο αυτό θα περιέλθουν στη διοίκηση μιας δημόσιας επιχείρησης με το όνομα «*Ολυμπιακά Ακίνητα*» (σύσταση αυτής από το Υπουργείο Πολιτισμού), που θα ασχολείται με τη συντήρηση των χώρων, την ανάπτυξη των χρήσεων τους σε συνεργασία με τις αντίστοιχες τοπικές αθλητικές ομοσπονδίες καθώς και τη διεθνή προώθηση των χώρων ως κέντρων αγώνων και προπόνησης.

◆ *Θαλάσσια σπορ που κατατάσσονται στα Ολυμπιακά Αθλήματα.*

Όπως σε όλους τους Ολυμπιακούς Αγώνες, έτσι και το 2004, στην Αθήνα, υπάρχουν Ολυμπιακά Αθλήματα τα οποία διεξάγονται στη θάλασσα. Έτσι λοιπόν έχουμε ως εξής :

- *Ιστιοπλοΐα*. Όσον αφορά το άθλημα της Ιστιοπλοΐας, του οποίου μια υποκατηγορία είναι το windsurfing, στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, θα διεξαχθούν 11 αγώνες που χαρακτηρίζονται και από διαφορετικούς τύπους σκαφών :

τέσσερα για άνδρες , τέσσερα για γυναίκες και άλλα τρία κατά τα οποία θα μπορούν να αγωνιστούν μαζί άνδρες και γυναίκες (ανοικτές κατηγορίες – open). Οι αγώνες Ιστιοπλοΐας θα διεξαχθούν στο Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά, από τις 14 έως τις 28 Αυγούστου 2004.

Στην Ιστιοπλοΐα υπάρχουν τα εξής 9 αγωνίσματα :

- ◆ *Windsurfer men / women – Mistral one design*,
Ιστιοσανίδα ανδρών / γυναικών. Έγινε Ολυμπιακό Αγώνισμα το 1984 στους Ο.Α. του 1996 της Ατλάντα, όπου ο Νίκος Κακλαμανάκης κατάκτησε το χρυσό μετάλλιο. Τα σκάφη τύπου Mistral έχουν μήκος 4,24m και πλάτος 1,3m.
- ◆ *Single-handed Dinghy Women – Europe, μονοθέσιο γυναικών*. Είναι τα μικρότερα σκάφη των Ο.Α., με μήκος 3,35m και πλήρωμα μιας ιστιοπλόου.
- ◆ *Single-handed Dinghy Men – Finn, μονοθέσιο ανδρών*. Συμπεριλήφθηκαν στους Ο.Α. το 1952 και έχουν μήκος 4,54m και πλάτος 1,50m.
- ◆ *Single-handed Dinghy open – Laser, μονοθέσιο ανοικτό*. Έχουν μήκος 4,24m και πλάτος 1,3m.
- ◆ *Double-handed Dinghy Men / Women – 470 , διθέσιο ανδρών / γυναικών*. Συμπεριλήφθηκαν στους Ο.Α. το 1976, έχουν μήκος 4,70m και πλάτος 1,68m και το πλήρωμα τους το αποτελούν δύο άτομα.

- ◆ *Double-handed Dinghy open – 49er*, διθέσιο ανοικτό.
Πρωτοεμφανίστηκαν στους Ο.Α του 2000, έχουν μήκος 4,9m και πλάτος 2,9m.
 - ◆ *Multihull open – Tornado (catamaran)*, δίκητο – ανοικτό.
Είναι τα ταχύτερα σκάφη (μέχρι και 30 κόμβους) των Ο.Α. με μήκος 6,09m, έγιναν Ολυμπιακό Άθλημα το 1972.
 - ◆ *Keelboat Men – Star*, με μόνιμη τροπίδα (καρένα) ανδρών. Συμπεριλήφθηκαν στους Ο.Α. το 1932, έχουν πλήρωμα δύο ατόμων, μήκος 6,922m και πλάτος 1,734m.
 - ◆ *Keelboat Women – Yngling*, τριθέσιο με μόνιμη τροπίδα (καρένα) γυναικών. Έχουν βάρος 645 κιλά, μήκος 6,35m και πλάτος 1,73m και θα συμπεριληφθούν για πρώτη φορά στο αγωνιστικό πρόγραμμα των Ο.Α. του 2004 στην Αθήνα.
- **To Beach Volley.** Αν και το Beach Volley είναι εξ ολοκλήρου θαλάσσιο άθλημα, στην περίπτωση των Ολυμπιακών Αγώνων θα διεξαχθεί σε κλειστό χώρο, στο Ολυμπιακό Κέντρο Beach Volley (Ολυμπιακό Συγκρότημα Παραλιακής Ζώνης Φαλήρου, στα όρια του δήμου Καλλιθέας). Κανονικά λοιπόν δε πρέπει να συμπεριληφθεί στα θαλάσσια Ολυμπιακά Αθλήματα, παρόλα αυτά όντας στην πραγματικότητα θαλάσσιο άθλημα κρίνεται σκόπιμο να κάνουμε μια μικρή αναφορά στο χώρο διεξαγωγής του. Η Ολυμπιακή Εγκατάσταση θα έχει χωρητικότητα 10.000

θεατών καθώς και 8 χώρους προπόνησης και προθέρμανσης.
Το αγωνιστικό πρόγραμμα θα ολοκληρωθεί σε 12 αγωνιστικές
ημέρες από τις 14 έως τις 25 Αυγούστου 2004, ενώ για πρώτη
φορά στην ολυμπιακή ιστορία, θα διεξαχθούν αγώνες έως
αργά το βράδυ κάτω από το φως προβολέων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

“Κρουαζιέρες”.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 Κρουαζιέρες (Cruising) – Εισαγωγή, Έννοια και Ορισμός.

Εισαγωγή

Στη μεγάλη ιστορία των οικονομικοκοινωνικών και πολιτιστικών ανταλλαγών μεταξύ λαών και πολιτισμών, καθοριστικό ρόλο έπαιξαν οι θάλασσες και οι ωκεανοί. Είναι γεγονός ότι η θαλάσσια οδός συμμετείχε σημαντικά, όσον αφορά την ανάπτυξη του παγκόσμιου τουρισμού, από το ταξίδι της αναψυχής στην αρχαιότητα έως και τα πρώτα υπερατλαντικά ταξίδια. Το πλοίο που αρχικά αποτελούσε ένα απλό μεταφορικό μέσο και τίποτα περισσότερο, σήμερα, έχει φτάσει στο σημείο - με τις τόσες πολυτελείς υπηρεσίες και δραστηριότητες που έχει τη δυνατότητα να απολαύσει κάποιος σε μια κρουαζιέρα - να είναι ένας πρωταρχικής σημασίας τουριστικός παράγοντας και μια άκρως δελεαστική πρόκληση για τον καθένα.

Για να μελετήσουμε λοιπόν καλύτερα την κατηγορία αυτή του θαλάσσιου τουρισμού, σε συνδυασμό πάντα με τη σωστή ανάπτυξη της στην Ελλάδα, κρίνεται σκόπιμο να αναλυθούν τόσο η έννοια της κρουαζιέρας όσο και άλλες έννοιες που είναι άρρηκτα δεμένες με αυτήν, όπως τα βασικά

χαρακτηριστικά της, τις αγορές της – σε διεθνές και τοπικό επίπεδο - τις προοπτικές εξέλιξης της μελλοντικά.

Έννοια και Ορισμός

Με τον όρο **Κρουαζιέρα** εννοούμε γενικά την πραγματοποίηση περιηγητικού κυκλικού πλου μίας ή και περισσότερων ημερών, όπου το πλοίο ξεκινά από ένα συγκεκριμένο σημείο και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού επισκέπτεται διάφορα λιμάνια - δίνοντας την δυνατότητα στους επιβάτες να επισκεφτούν αξιοθέατα ή να κάνουν αγορές. Το ταξίδι τελειώνει με την επιστροφή του πλοίου στο λιμάνι από όπου ξεκίνησε.

Τα κρουαζιερόπλοια, ήτοι τα πλοία που εκτελούν τις κρουαζιέρες, είναι αρκετά μεγάλου μεγέθους, ούτως ώστε να δύναται η φιλοξενία περισσότερων από 100 ατόμων. Διαθέτουν πάρα πολλές πολυτελείς υπηρεσίες και ανέσεις στους επιβάτες τους όπως για παράδειγμα πισίνες, bars, εστιατόρια, discoteck, casino, αίθουσες συνεδρίων και πολλά άλλα.

Η κρουαζιέρα λοιπόν μέσα από τις περιηγήσεις και επισκέψεις των πιο γνωστών και κοσμοπολίτικων νησιών και θέρετρων, τις επισκέψεις αρχαιολογικών και πολιτιστικών χώρων, τις πολυτελείς αγορές, τις υψηλές απαιτήσεις διαμονής, διατροφής και διασκέδασης, προσφέρει ένα



τουριστικό προϊόν, υψηλών προδιαγραφών και συνεπώς συμβάλει καθοριστικά στην ανάδειξη της ποιότητας του θαλάσσιου τουρισμού.

Οι προορισμοί των κρουαζιέρων μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής :

- Στις κρουαζιέρες που λαμβάνουν χώρα εντός της Ελλάδας (εγχώρια) και περιλαμβάνουν στάσεις στα ελληνικά νησιά του Αιγαίου (Μύκονος - Σαντορίνη - Ρόδος - Κρήτη) και στο Ιόνιο. Η διάρκεια των κρουαζιέρων αυτών φτάνει μέχρι και τις 10 ημέρες.
- Στις κρουαζιέρες προς τη νοτιανατολική Μεσόγειο (Ελλάδα - Κύπρος - Μέση Ανατολή) που διαρκούν γύρω στις 11 με 12 ημέρες καθώς και στις κρουαζιέρες που γίνονται προς τη δυτική Μεσόγειο (Ιταλία – Ισπανία – Κανάριους Νήσους) και που διαρκούν μέχρι και το διάστημα των 10 ημερών.
- Στις υπερατλαντικές κρουαζιέρες (Καραϊβική - Η.Π.Α) των οποίων τόσο το κόστος όσο και η διάρκεια αυξάνονται σημαντικά.

Η χώρα μας λοιπόν, μια χώρα με τέλειο συνδυασμό θάλασσας και ήλιου, μαγευτικών νησιών και παραλίων, αρχαίων μνημείων και παραδοσιακής φιλοξενίας ενδείκνυται όσο καμία άλλη χώρα στον κόσμο για την πραγματοποίηση κρουαζιέρων.

2.2 Η Διεθνής Αγορά της Κρουαζιέρας.

Η αγορά της Κρουαζιέρας, αν και υψηλού εισοδήματος, είναι αγορά μαζική, γιατί προσφέρει πολυτελείς διακοπές σε ολοένα ευρύτερες και νεώτερες μάζες πληθυσμών. Δεν έχει σταθερή δομή ούτε σχεδιασμό και γι' αυτό χαρακτηρίζεται από έναν διαρκή και οξύτατο ανταγωνισμό.

Εκτός από τα συνήθη μεγάλα κρουαζιερόπλοια, ευνοούνται και τα μικρά 50 -100 επιβατών (mini cruises), τα οποία συνδυάζουν τις ανέσεις των κρουαζιερόπλοιων με τη μοναδικότητα της κρουαζιέρας για λίγους, μοναδικότητα που χάθηκε με την εμφάνιση του μαζικής κρουαζιέρας.

Σύμφωνα με πολλές μελέτες και εκτιμήσεις ειδικών, υπολογίζεται ότι οι κρουαζιέρες φτάνουν μόλις το 1% της Διεθνούς Τουριστικής κίνησης (δηλαδή δεν είναι τόσο διαδομένη όσο θα έπρεπε να είναι παρά το γεγονός ότι η θάλασσα καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος του πλανήτη), και πιο συγκεκριμένα :

Ο αριθμός των πλοίων αυτών που πραγματοποιούν τέτοιου είδους ταξίδια, με πολλές και ποικίλες ανέσεις, ανέρχεται γύρω στα 260 που ανήκουν σε 114 επιχειρήσεις και μπορούν να φιλοξενήσουν πάνω από 150.000 επιβάτες. Μέχρι τώρα το 0,7% του παγκόσμιου στόλου κρουαζιερόπλοιων αποτελείται από πλοία ηλικίας άνω των 30 ετών, κατασκευής δηλαδή πριν από το 1970. Η διαρκής όμως αύξηση της

ζήτησης του συγκεκριμένου κλάδου, έχει οδηγήσει στην προσπάθεια κατασκευής από πολλές εταιρίες, νέων και υπερσύγχρονων κρουαζιερόπλοιων, για να καλύψουν τις συνεχώς αυξανόμενες ανθρώπινες ανάγκες. Εκτιμάται ότι η ζήτηση της κρουαζιέρας αυξάνεται κατά 8% - 9% το χρόνο.

Μερικές μεγάλες εταιρίες με κρουαζιερόπλοια είναι : *CHANDRIS, CARNIVAL, ROYAL OLYMPIA CRUISES, CLOSTER CRUISES, HOLLAND AMERICA LINE κ.α.*

Η κύρια περιοχή δραστηριοποίησης φαίνεται να είναι η Αμερική, χώρα πλούσια και με πολλές δυνατότητες σε όλους τους τομείς. Περίπου 30 είναι τα νέα κρουαζιερόπλοια που έχουν ναυπηγηθεί στην Ευρώπη με σκοπό να καλυφθούν οι ανάγκες των ήδη υπάρχοντων αγορών, ενώ παράλληλα θα πραγματοποιηθούν νέες διαδρομές όπου η Μεσόγειος φαίνεται να έχει πρωτεύοντα ρόλο.

Αυτή τη στιγμή, οι σπουδαιότεροι εθνικοί στόλοι, από άποψη πλοιοκτητών είναι των Η.Π.Α., του Ην. Βασιλείου, της Νορβηγίας, της Ιταλίας, της Ελλάδας, της Ιαπωνίας, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν το 80% της δυναμικότητας του διεθνούς στόλου ενώ εκτιμάται ότι η κυριαρχία τους θα συνεχιστεί καθώς οι νέες παραγγελίες που έχουν τεθεί προέρχονται από πλοιοκτήτες ίδιων εθνικοτήτων. Ενδιαφέρουσες φαίνεται να είναι οι νέες μικρές παραγγελίες πλοιοκτητών από Ισπανία και Γαλλία.

Όσον αφορά τώρα τις αγορές της κρουαζιέρας ανά τον κόσμο έχουμε :

- Την Καραϊβική, που είναι και η μεγαλύτερη αγορά κρουαζιέρας στον κόσμο, διακινώντας 3,5 εκατ. επιβάτες και καλύπτοντας το 80% της παγκόσμιας αγοράς.
- Τη Μεσόγειο, η οποία είναι η αμέσως επόμενη σε μέγεθος αγορά στον κόσμο και καλύπτει μόλις το 15%.

Η βασική διαφορά τους είναι ότι οι κρουαζιέρες της Μεσογείου διαρκούν συνήθως από Μάρτιο έως Νοέμβριο, ενώ στην Καραϊβική γίνονται καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου.

- Επίσης, κρουαζιέρες γίνονται και στις θαλάσσιες περιοχές της Αυστραλίας, της Κίνας, της Πολυνησίας, της Αλάσκας που καλύπτουν σχεδόν το 15,2% της παγκόσμιας αγοράς.

Η εικόνα αυτή σε διεθνές επίπεδο δεν αναμένεται πάντως να αλλάξει ιδιαίτερα τα επόμενα χρόνια, τουλάχιστον όσον αφορά τους προορισμούς των κρουαζιέρων. Αλλά προβλέπονται υψηλοί ρυθμοί αύξησης κατά 10%, σε όλες τις περιοχές προορισμών, στη δεκαετία που διανύουμε.

Σύμφωνα με όλα τα παραπάνω, είναι πιθανό η εξέλιξη του τουρισμού της κρουαζιέρας να έχει ανοδική πορεία, με αναμενόμενο αποτέλεσμα να αυξηθεί κατά 1,5% μέχρι και 2% η συμμετοχή της αγοράς της κρουαζιέρας στην παγκόσμια τουριστική κίνηση.

2.3 Η Εξέλιξη της Κρουαζιέρας στην Ελληνική Αγορά - τα Ελληνικά Κρουαζιερόπλοια.

Η Ελλάδα, η χώρα του ήλιου και των θεών, παρέχει μια τρομερή ποικιλία γραφικών τοπίων, από τα οποία μπορείς να διαλέξεις αυτά που σου ταιριάζουν περισσότερο. Το Αιγαίο ή το Ιόνιο Πέλαγος, νησιά απομακρυσμένα ή κοσμοπολίτικα, βραχώδη ή καλυμμένα με πεύκα - μια ατέλειωτη ποικιλία για απολαύσεις και μοναδικές εμπειρίες.

Εδώ, αν και ο κλάδος της κρουαζιέρας έχει κάθε δυνατότητα να αναπτυχθεί και να εξελιχθεί μακροχρόνια (οι ελληνικές θάλασσες είναι ιδιαίτερα προσιτές και οι προορισμοί κοντινοί μεταξύ τους, οι καιρικές συνθήκες και το κλίμα κατάλληλο, η ιστορία και ο πολιτισμός της σπουδαία, πράγματα τα οποία προσθέτουν μεγάλο ενδιαφέρον στα θαλάσσια ταξίδια) παρόλα αυτά, η ελληνική κρουαζιέρα βρίσκεται σε ένα πολύ υποβαθμισμένο επίπεδο. Ενδεικτικό της κατάστασης είναι το γεγονός ότι σε σύνολο 53 νέων παραγγελιών για ναυπήγηση υπερσύγχρονων κρουαζιερόπλοιων από την αρχή του 2002 έως και το τέλος του 2005, μόνο σε ένα από αυτά υπάρχει και ελληνική συμμετοχή, σε αυτό των ελληνοκυπριακών συμφερόντων *Royal Olympia Cruises*.

Η κρουαζιέρα πρωτοεμφανίστηκε στην Ελλάδα, με το πλοίο “ *ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ* ”, ύστερα από πολλές και ριψοκίνδυνες

προσπάθειες της Ηπειρωτικής και του Ε.Ο.Τ., καιά τη δεκαετία του 1950. Συνεχίζοντας, μέχρι το 1979, είχαμε μια σταθερή ανοδική τάση στην επιβατική κίνηση - εκτός του 1974 λόγω του Κυπριακού. Σιγά-σιγά όμως η αγορά της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, αν και ήταν από τις πιο ποιοτικές και κερδοφόρες μορφές τουρισμού, άρχισε να παρακμάζει ώσπου το 1991 οι κρουαζιέρες έφτασαν να κατέχουν μόλις το 3% σε αντίθεση με το 1967 που κατείχαν το 15%. Οι βασικοί παράγοντες που οδήγησαν σε μια τέτοια κατάσταση ήταν : η εισβολή των Τούρκων στην Κύπρο, το Τσερνομπίλ, ο πόλεμος στον Περσικό (1991), η κρίση στα Βαλκάνια και συγκεκριμένα η σύρραξη στην πρώην Γιουγκοσλαβία και οι βομβαρδισμοί από το ΝΑΤΟ, διάφορες τρομοκρατικές ενέργειες. Όλες αυτές ήταν καταστάσεις που αν και δεν έχουν άμεση σχέση με το τουριστικό αντικείμενο, παρόλα αυτά το επηρεάζουν. Υπάρχουν όμως και κάποιοι παράγοντες, που συνδέονται άμεσα με το τουριστικό προϊόν και καθορίζουν την ανταγωνιστικότητα του όπως : α) η βελτίωση των προϋποθέσεων για ανάπτυξη και άλλων μορφών τουριστικού ταξιδιού (βελτίωση οδικού δικτύου κ.α.) αλλά και β) η ανάπτυξη τουριστικών εγκαταστάσεων (ξενοδοχεία) καθώς και των προσφερόμενων υπηρεσιών τους.

Αν και η Ελλάδα λόγω των παραπάνω ενεργειών, αρχικά γνώρισε μια κάποια ανάπτυξη, αυτή ήταν για πολύ λίγο και έτσι η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών και η αρχική

υποδομή σταδιακά χειροτέρευαν με αποτέλεσμα η Ελλάδα να γίνει ένας «φτηνός» τουριστικός προορισμός, πράγμα που φυσικά είχε αντίκτυπο και στον κλάδο της κρουαζιέρας. Όπως ήδη αναφέρθηκε και πρωτίτερα, η Μεσόγειος και ιδιαίτερα η Ελλάδα, δεν προτιμάται για κρουαζιέρες όχι λόγω των πλοίων της (που δεν είναι ούτε καινούργια, ούτε υπερπολυτελή) αλλά, λόγω των προορισμών της και η πλειονότητα είναι τουρίστες μέσης εισοδηματικής τάξης. Το γεγονός αυτό λοιπόν, σε συνδυασμό με τη γενικότερη εικόνα της Ελλάδος στο εξωτερικό ως φτηνού προορισμού, συμβάλουν σημαντικά στην παραγκώνιση της ελληνικής κρουαζιέρας. Για τη βελτίωση της κατάστασης αυτής, σημαντική φαίνεται να είναι η προσφορά ποιοτικών υπηρεσιών μέσα σε σύγχρονα και υπερπολυτελή πλοία.

Δε θα πρέπει όμως να μην αναφέρουμε, ότι στην μέχρι τώρα ιστορία της Ελλάδας, ο κλάδος της ελληνικής κρουαζιέρας χαίρει ιδιαίτερης σημασίας για την οικονομία της χώρας και ας είναι ακόμα σε χαμηλά αναπτυξιακά στάδια. Αν και η χώρα μας έχει σχετικά λίγα, όχι και πολύ καινούργια και ούτε υπερπολυτελή πλοία, διαθέτει όμως ένα αξιόλογο δυναμικό σε στόλο αλλά και σε ειδικευμένο και έμπειρο ανθρώπινο δυναμικό, σε αντίθεση με άλλες χώρες όπου η επάνδρωση των πλοίων γίνεται από φτηνό εργατικό δυναμικό. Μέσα από όλα αυτά, και ανεξαιρέτου του μεγάλου ανταγωνισμού που υπάρχει στην παγκόσμια αγορά,

διαγράφονται ευνοϊκές δυνατότητες και προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης του ελληνικού κλάδου και προώθησης του προς νέες αγορές.

Ελληνικά Κρουαζιερόπλοια

Οι ελληνικές εταιρίες που οργανώνουν και εκτελούν κρουαζιέρες στα ελληνικά και διεθνή ύδατα, είναι μέλη της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων (ΕΕΕΠ) και διαθέτουν μεγάλα και μικρά κρουαζιερόπλοια μεταφορικής ικανότητας 10.000 επιβατών.

Η περίοδος κατά την οποία οι ελληνικές εταιρίες κρουαζιερόπλοιων οργανώνουν τα προγράμματα τους εντός του ελλαδικού χώρου είναι μεταξύ Απρίλιο και Οκτώβριο ενώ κατά τη χειμερινή περίοδο εκτελούν υπερατλαντικά ταξίδια (Καραϊβική, Μπαχάμες, Χαβάη και αλλού).



Τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια διαθέτουν καμπίνες που ξεκινούν από την κατηγορία De Lux, σουίτες, μέχρι και οικονομικές

εσωτερικές καμπίνες στα χαμηλότερα καταστρώματα. Η διαμονή είναι υψηλών απαιτήσεων (διατροφή, διανυκτέρευση) και η ποικιλία των παρεχόμενων υπηρεσιών μεγάλη (bars, casino).



Μία από τις πιο γνωστές ελληνικές εταιρείες κρουαζιερόπλοιων και η μεγαλύτερη στη χώρα μας είναι η *Royal Olympia Cruises*. Ασφαλώς υπάρχουν και άλλες αλλά είναι μικρότερες και όχι με τέτοια διεθνή πορεία όπως αυτή.

ROYAL OLYMPIA CRUISES

Η *Royal Olympia Cruises* (πρόκειται για τη γνωστή *Royal Olympic Cruises*) είναι μία από τις μεγαλύτερες στον κόσμο εταιρίες κρουαζιερόπλοιων (κατέχει την 7^η θέση στον κατάλογο των μεγαλύτερων εταιρειών κρουαζιέρας στον κόσμο) και διαθέτει 8 κρουαζιερόπλοια. Τα πλοία της R.O.C ταξιδεύουν στο Αιγαίο και τη Μεσόγειο σε κρουαζιέρες που χαρακτηρίζονται από μεγάλη ποικιλία δρομολογίων, σε πολιτιστικά ιστορικούς, μυθικούς και εξωτικούς προορισμούς. Από το Γιβραλτάρ μέχρι την Αίγυπτο και το Ισραήλ ξεδιπλώνονται κόσμοι μαγικοί, πολιτισμοί μοναδικοί, μέσα από ταξίδια που τα χαρακτηρίζουν η ζωντάνια και η διασκέδαση.

Κάθε χρόνο τα πλοία της R.O.C. φιλοξενούν ένα διακεκριμένο αριθμό επιβατών και έχοντας χωρητικότητα από 448 έως και 914 επιβάτες και αναλογία πληρώματος και



επιβατών σχεδόν έναν προς δύο, επιτυγχάνεται η άμεση και σωστή εξυπηρέτηση.

Τα κρουαζιερόπλοια της έχουν ταξιδέψει σε όλους τους ωκεανούς, σε πρωτοποριακά προγράμματα για περισσότερο από 45 χρόνια. Η Royal Olympia Cruises, με πάνω από 200 αναχωρήσεις σε πανέμορφα λιμάνια μεταξύ Μαρτίου και Νοεμβρίου, αποτελεί τη μεγαλύτερη εταιρεία διεξαγωγής κρουαζιέρων στην Ανατολική Μεσόγειο και μία από τις μεγαλύτερες διεθνείς εταιρείες κρουαζιέρων. Η R.O.C. με διαρκώς ανανεωμένα δρομολόγια, καινούργια λιμάνια επιβίβασης και εναλλακτικές ημερομηνίες αναχώρησης, εξυμνεί τη ζωή και τη θάλασσα, παρουσιάζοντας τις ομορφιές και τον πολιτισμό της Μεσογείου, της Δυτικής Ευρώπης, την Κεντρική Αμερική και την Καραϊβική.

Η ιστορία της Royal Olympia Cruises.

Η R.O.C. βρίσκεται στο χώρο της κρουαζιέρας για περισσότερο από 100 χρόνια και έχει βραβευτεί κατά καιρούς από παγκοσμίου κύρους οργανισμούς που αναγνώρισαν και εκτιμήσανε το ήθος και τη συνέπεια απέναντι στους επιβάτες της, οργανώνοντας μοναδικές περιηγήσεις με τα κρουαζιερόπλοια της.

Η εταιρία δημιουργήθηκε το Δεκέμβριο του 1995 από τη συνένωση δύο καθιερωμένων ελληνικών επιχειρήσεων, της « *ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ* » και της « *SUN LINE* ». Η επιβεβαίωση για

την αξιοπιστία της R.O.C. ήρθε το 1998 με την εισαγωγή της εταιρίας στο Αμερικάνικο χρηματιστήριο (*NASDAQ*). Τα έσοδα της εταιρίας από το χρηματιστήριο χρησιμοποιήθηκαν για την ανανέωση του στόλου της με δύο καινούργια πλοία : το *Olympia Voyager* και το *Olympia Explorer*.



Ημερομηνίες σταθμοί στην ιστορία της R.O.C. :

- **1954** η «ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ» πρωτοπορεί με κρουαζιέρες στο Αιγαίο.
- **1958** ίδρυση της «SUN LINE» - έναρξη με πολυτελή προγράμματα.
- **1965** το πρώτο γραφείο της «ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ» στη Ν. Υόρκη.
- **1967** κρουαζιέρες από το Λος Άντζελες προς το Μεξικό με το πλοίο «ΙΑΣΩΝ».
- **1969** κρουαζιέρες στη Βαλτική με το πλοίο «ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ».
- **1970** κρουαζιέρες στην Αλάσκα με το πλοίο «ΟΡΦΕΑΣ».
- **1971** ξεκίνησε η κρουαζιέρα “ ΓΥΡΟΣ ΤΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ ” με το πλοίο «ΑΠΟΛΛΩΝ».

- **1980** η SUN LINE κάνει πρώτη απ' όλους κρουαζιέρες κατά μήκος του Αμαζονίου.
- **1995** συνένωση «ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ» και «SUN LINE» - δημιουργία της “ROYAL OLYMPIC CRUISES”.
- **1998** εισαγωγή της εταιρίας στο Αμερικάνικο χρηματιστήριο (NASDAQ).
- **1999** η Κυπριακή εταιρία “Luis Cruise Lines” εξαγοράζει τις μετοχές των ιδιοκτητών της SUN LINE.
- **2000** η R.O.C. παραλαμβάνει το Olympia Voyager, το ταχύτερο κρουαζιερόπλοιο στον κόσμο.
- **2001** η R.O.C. παίρνει το βραβείο “*Cruise Ferry Winner*”.
- **2002** καθέλκυση του Olympia Explorer.
- **2003** ξεκινάει η διαδικασία αλλαγής του ονόματος σε Royal Olympia Cruises.
- **2004** λαμβάνει ενεργά μέρος στους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας, ναυλώνοντας τα πλοία της για να φιλοξενήσουν τα μέλη της Ολυμπιακής Επιτροπής καθώς και άλλους επισκέπτες λειτουργώντας σαν πλωτά ξενοδοχεία. Τα πλοία που έχουν ναυλωθεί είναι το *World Renaissance*, *Olypia Countess*, *Olympia Voyager* και το *Olympia Explorer*.

2.4 Σχέση της Ελλάδος και των ανταγωνιστριών χωρών.

Η Ελλάδα, ως ο ιδανικότερος χώρος, ενδεχομένως σε όλο τον κόσμο (τυφώνες, δεν υπάρχουν ρηγά ή ξέρες, παλίρροιες, ομίχλες κ.α.), για την πραγματοποίηση κρουαζιέρων θα έπρεπε να είχε αξιοποιήσει στο έπακρο αυτόν τον κλάδο της, αλλά δυστυχώς η πολιτεία έχει δείξει μια παγερή απάθεια απέναντι στο ναυτικό τουρισμό.

Παρόλα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της η χώρα μας, μειονεκτεί απέναντι στους ανταγωνιστές της, όσον αφορά το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο κυρίως επειδή δε τυγχάνει της απαραίτητης οικονομικής ενίσχυσης από το κράτος. Πολλές δυτικές και ανατολικές χώρες, στην προσπάθεια να τονίσουν την ανταγωνιστικότητα του προϊόντος τους, έλαβαν ειδικά μέτρα οικονομικής ενίσχυσης του κλάδου, προχωρώντας σε ευνοϊκούς όρους δανειοδότησης, πριμοδοτήσεις νέων ναυπηγείων, φορολογικές απαλλαγές κ.α. Έτσι για παράδειγμα, η Τουρκία κάνει κάθε προσπάθεια να προσεγγίσει τουρίστες δανειζόμενη τα νησιά του Αιγαίου για να κάνει πιο ελκυστικές της κρουαζιέρες της, η Ιταλία αγόρασε όλα τα παράλια της Αλβανίας προκειμένου να εξορμούν τα κρουαζιερόπλοια της στο Ιόνιο με αποτέλεσμα εμείς να καθόμαστε ενδιάμεσα, να διώχνουμε το συνάλλαγμα και να κρατάμε τα σκουπίδια.

Τα τελευταία χρόνια, ο ανταγωνισμός από πλευράς κόστους λειτουργίας έγινε πολύ οξύς με αποτέλεσμα τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια λειτουργώντας υπό συνθήκες υψηλού κόστους εκμετάλλευσης να αναγκάζονται να εγκαταλείψουν περιοχές, όπως την Καραϊβική, όπου κάποτε κυριαρχούσαν.

Επιπρόσθετα, η Ελλάδα λόγω της θέσεως της (όσον αφορά πάντα τη μεγάλη σχετικά απόσταση από τις κυριότερες χώρες προέλευσης τουριστών, όπως οι Αμερικάνοι) μειονεκτεί έναντι των άλλων χωρών που είναι και ανταγωνίστριες της. Οι Αμερικάνοι και οι Ιταλοί έχουν καταφέρει με ειδικά αναπτυξιακά προγράμματα τόσο να εκσυγχρονίσουν τα πλοία τους όσο και να προσφέρουν πακέτα με χαμηλό κόστος και πολυτελείς υπηρεσίες.

Επίσης, σε σύγκριση με άλλες χώρες, η Ελλάδα έχει υπαρκτό και πολύ σπουδαίο πρόβλημα ανανέωσης των κρουαζιερόπλοιων της, εκ των οποίων αρκετά είναι πολλών ετών (τα περισσότερα είναι πάνω από 30 χρονών). Από τα 29 πλοία που κατασκευάζονται, τρία ανήκουν στον όμιλο Χανδρή. Ο ανταγωνισμός από νέα κρουαζιερόπλοια άλλων χωρών, των οποίων η κατασκευή ενισχύεται από κρατικές επιδοτήσεις, φορολογικές απαλλαγές, μπορεί να αποβεί μοιραίος για την ελληνική ναυτιλία.

Εξίσου σημαντικό να αναφερθεί είναι και η μεγάλη αύξηση των τιμών των υπηρεσιών που προσφέρουν οι

κρατικοί φορείς στα κρουαζιερόπλοια, η οποία πολλές φορές συγκλίνει σε υπέρογκα ποσά χωρίς καμία προηγούμενη συνεργασία με τους πλοιοκτήτες. Και αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την εξ ολοκλήρου επιβάρυνση των ελληνικών επιχειρήσεων με τη διαφορά των ήδη εκδοθέντων εισιτηρίων (δε μπορεί να ζητηθεί από τους επιβάτες).

Στην Αμερική η κρουαζιέρα προωθείται κυρίως από τα πρακτορεία με τη μορφή έτοιμων πακέτων, αλλά στην Ευρώπη παρατηρείται η σχεδόν απόλυτη κυριαρχία των Tour Operators. Η διαρκώς αυξανόμενη πίεση που ασκούν οι τελευταίοι επί των τιμών της κρουαζιέρας, κάνει τη χώρα μας να επανεξετάζει τη στάση μας και να στρέφεται στη λιανική αγορά με ειδικά πακέτα, μη ανταγωνιστικά για τους μεγάλους πελάτες μας. Έτσι πιστεύεται ότι θα ενδυναμωθεί το δίκτυο πωλήσεων της Ελλάδος και στην Ευρώπη.

2.5 Τάσεις – Προοπτικές εξέλιξης στη Διεθνή Αγορά.

Είναι φανερό ότι η πρόκληση του μέλλοντος για τις εταιρείες που ασχολούνται με το κλάδο της κρουαζιέρας, θα είναι σίγουρα η αύξηση του μεταξύ τους ανταγωνισμού, που εν συνεχεία θα οδηγήσει στην περαιτέρω αναβάθμιση του τομέα των προσφερόμενων υπηρεσιών αλλά και στη συγκέντρωση της αγοράς σε λιγότερες και μεγαλύτερες εταιρίες. Και φυσικά αυτό δε σημαίνει την εξαφάνιση των “μικρών” αλλά προκειμένου να παραμείνουν στην αγορά θα πρέπει να στραφούν σε μη ενδιαφέρουσες για τις μεγάλες εταιρίες αγορές, όπως σε ταξίδια τοπικής κλίμακας, ταξίδια υψηλής ποιότητας μόνο για λίγους . Έτσι, αναμένεται να επιβληθούν μεγεθύνσεις υφιστάμενων εταιρειών από την απορρόφηση πολλών μικρών ε, εξαγορές μικρών εταιρειών από μεγαλύτερες και άλλα.

Επιπρόσθετα, οι εξελίξεις της τεχνολογίας και της τεχνικής τα τελευταία χρόνια, σε συνδυασμό με τις διαρκώς αυξανόμενες και πολυτελείς υπηρεσίες που προσφέρει το κρουαζιερόπλοιο, θα συμβάλουν σημαντικά στην προσέλκυση υψηλής εισοδηματικής τάξης πελάτες αλλά και στη σωστή εξυπηρέτησή τους, γεγονός που είναι πιθανό να οδηγήσει σε ένα είδος αναβάθμισης και εξέλιξης της Ελλάδας.

Μια επίσης σημαντική αλλαγή που διαφαίνεται στο μέλλον αφορά τη διάρκεια των ταξιδιών και το μέσο όρο ηλικίας των επιβατών. Προβλέπεται η διάρκεια των κρουαζιέρων να μειωθεί με σκοπό οι εταιρίες να ανταποκριθούν στις ανάγκες ενός κοινού που βρίσκεται στην παραγωγική ηλικία και επομένως δε δύναται να ακολουθήσει προγράμματα 12, 15 ημερών (λόγω της εργασίας και άλλων υποχρεώσεων) στη θάλασσα. Ως εκ τούτου, τα επόμενα χρόνια η πλειονότητα των κρουαζιέρων θα είναι διάρκειας 3, 4 ή το πολύ 7 ημερών με κυρίως νέους ανθρώπους.

Βάσει λοιπόν όλων όσων ήδη ειπώθηκαν, δε θα πρέπει να υπάρχουν ανησυχίες για ενδεχόμενη κρίση του κλάδου της κρουαζιέρας μετά από την είσοδο στην αγορά νέων και μεγάλων πλοίων. Υπολογίζεται ότι η προσφορά θα συνδυαστεί με τη μετατόπιση της αγοράς σε κρουαζιέρες μικρότερης διάρκειας και την προσέλκυση νέων «πελατών». Επίσης, η είσοδος στην αγορά νέων και μεγαλύτερων πλοίων θα έχει σαν άμεσο επακόλουθο τη μείωση του κόστους της κρουαζιέρας και συνεπώς την αύξηση της ζήτησης από τους καταναλωτές ακόμα από αυτούς που μέχρι τώρα η κρουαζιέρα ήταν ένα άπιαστο όνειρο λόγω κόστους.

Θα πρέπει όμως να γίνει και μια αναφορά στους παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση της κρουαζιέρας και αυτοί είναι :

- Η καλή φήμη και εικόνα που έχει μια χώρα προς τα έξω.
- Το οικογενειακό εισόδημα και οι τιμές των προσφερόμενων υπηρεσιών.
- Τα κοινωνικά, οικονομικά, πολιτικά δρώμενα και οι ανακατατάξεις κάθε χώρας.
- Η ψυχολογία του τουρίστα.

2.6 Βασικά προβλήματα και προτεινόμενες λύσεις για μελλοντική εξέλιξη.

Η Ελλάδα είναι μια χώρα με μοναδικούς συνδυασμούς τοπίων και αξιοθέατων, θαλάσσιας ζωής και ιδανικών καιρικών συνθηκών, δηλαδή έχει στη διάθεση της ένα πλεονέκτημα μοναδικό και οφείλει να το εκμεταλλευτεί και να το αξιοποιήσει κατάλληλα και προς όφελος της.

Συγκεκριμένα, όπως αναφέρθηκε και πρωτίτερα, τα περισσότερα ελληνικά πλοία που εκτελούν κρουαζιέρες στον υδάτινο χώρο της Μεσογείου είναι γενικά παλιότερα και λιγότερο πολυτελή από ότι αυτά που κινούνται σε περιοχές όπως η Καραϊβική. Έτσι, κρίνεται αναγκαία και άμεση η λήψη ειδικών χρηματοπιστωτικών μέτρων για τον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση των ελληνικών κρουαζιερόπλοιων, πράγμα το οποίο δε δύναται να πραγματοποιηθεί σύντομα λόγω των

τεράστιων χρηματικών κεφαλαίων που απαιτείται για μια τέτοια κατασκευή νέων και μεγάλων πλοίων. Οπότε μια ενδεικτική λύση θα ήταν η αγορά μεταχειρισμένων σκαφών αναψυχής κατάλληλα προσαρμοσμένα και εξοπλισμένα στις σύγχρονες απαιτήσεις. Σύμφωνα με αυτήν την προοπτική ο κλάδος της κρουαζιέρας μπορεί να αποφανθεί ιδιαίτερα αποδοτικός οικονομικά, με τη προϋπόθεση ότι θα αναδιοργανωθεί το δίκτυο πωλήσεων.

Επιπλέον, πολύ σημαντικό και άκρως ανασταλτικό, για την αύξηση της ζήτησης της κρουαζιέρας, είναι το πρόβλημα της εποχικότητας των κρουαζιέρων που υπάρχει στη Μεσόγειο εξαιτίας των ακατάλληλων καιρικών συνθηκών που επικρατούν κατά τη διάρκεια του χειμώνα. Και εδώ πρέπει να δοθεί μια λύση γρήγορη και αποτελεσματική όπως είναι η πραγματοποίηση κρουαζιέρων από ελληνικά πλοία, κατά τους χειμερινούς μήνες, σε περιοχές με ηπιότερο κλίμα εκτός Μεσογείου και με ομάδες επιβατών επιχειρηματικά στελέχη, σπουδαστές κ.α. Ακόμη, θα πρέπει να οργανωθούν νέες μορφές κρουαζιέρας, που θα απευθύνονται σε πιο ειδικές ομάδες πελατών (οικολόγοι, αρχαιολόγοι, επιστήμονες, γιατροί κ.α.).

Ένα άλλο σημαντικό πρόβλημα είναι η προσέλκυση μέχρι τώρα τουριστών χαμηλής εισοδηματικής τάξεως με αποτέλεσμα να μη γίνεται η απαραίτητη εισροή συναλλάγματος και η οικονομία μας να μην εξελίσσεται.

Αυτό που χρειάζεται εδώ είναι καταρχήν η βοήθεια του κράτους για τη ναυτιλιακή και τουριστική μέριμνα. Και αυτό θα επιτευχθεί μέσω της προβολής του κλάδου προς τα έξω ενώ παράλληλα απαιτείται η συντονισμένη και εντατική παρουσία του Ε.Ο.Τ. στις διεθνείς εκθέσεις στο εξωτερικό και ιδιαίτερα στις αγορές του Καναδά, της Ιαπωνίας, των Η.Π.Α., καθώς και η συστηματική προβολή του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού με διαφημίσεις, σεμινάρια και άλλους τρόπους. Για την προσέλκυση λοιπόν οικονομικά ανώτερων τουριστών απαιτείται καλύτερη οργάνωση της ήδη υπάρχουσας υποδομής της Ελλάδας, ανάπτυξη τουριστικής συνείδησης όλων των πολιτών και του κράτους, σωστή προβολή της πολιτιστικής μας κληρονομιάς και προστασία του φυσικού μας περιβάλλοντος.

Ένα ακόμη πρόβλημα που αντιμετωπίζει η χώρα μας είναι η έλλειψη της απαραίτητης υποδομής όσον αφορά τα ελληνικά ναυπηγεία, τα οποία όχι μόνο οργάνωση δεν έχουν αλλά ούτε και ειδίκευση για τέτοιου είδους εργασίες. Μπορούν όμως με τις κατάλληλες επιχορηγήσεις του κράτους, τα ελληνικά ναυπηγεία να αποκτήσουν τον απαραίτητο εξοπλισμό και την οργάνωση και να γίνουν οι κύριοι χώροι μετασκευών πλοίων για μεγάλα κρουαζιερόπλοια αποκομίζοντας έτσι υψηλά κέρδη (όπως για παράδειγμα στα ελληνικά ναυπηγεία μετασκευάστηκε το πλοίο «CYPROUS STAR» σε κρουαζιερόπλοιο 600 κλινών για την εταιρία

«CHIOS BREEZE MARINE»). Σε συνδυασμό με αυτό, κρίνεται απαραίτητη και η οργάνωση κατάλληλης και επαρκούς εκπαιδευτικής κατάρτισης των ναυτικών καθώς και της μετέπειτα εξειδίκευσης και μετεκπαίδευσης του ανθρώπινου δυναμικού.

Πρέπει λοιπόν να γίνει κατανοητό από όλους, ότι σε μια ανοικτή Ευρωπαϊκή και Διεθνή τουριστική αγορά, που διευρύνεται καθημερινώς, μετασχηματίζεται και εντείνεται η διεθνοποίησης της, δε μπορεί να επιτευχθεί αναβάθμιση της ποιότητας και ανταγωνιστικότητα των τουριστικών υπηρεσιών αν πρώτα δε δοθεί σημασία στο ανθρώπινο δυναμικό.

Τέλος, απαραίτητη είναι από την πλευρά της πολιτείας η λήψη και ο συντονισμός κάθε είδους μέτρων για τη σταδιακή μείωση των λειτουργικών δαπανών σε ότι αφορά το δημόσιο τομέα (μείωση λιμενικών τελών).

2.7 Capotage

Από όλα όσα έχουν ειπωθεί έως τώρα και από όλα αυτά που βλέπουμε γύρω μας καθημερινά, είναι εμφανές ότι ο ανταγωνισμός στο εξωτερικό είναι ιδιαίτερα σκληρός σε σύγκριση με τα ελληνικά χωρικά ύδατα (χωρίς αυτό να σημαίνει ότι στην Ελλάδα δεν υπάρχει ανταγωνισμός. Υπάρχει αλλά όχι σε αυτό το επίπεδο). Και αυτό συμβαίνει γιατί η χώρα μας έχει το προνόμιο του προστατευτισμού της ελληνικής σημαίας, δηλαδή το προνόμιο του Capotage.

Είναι ευρύτερα γνωστό ότι στις 7-12-1992 το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενέκρινε οριστικά και με την ελληνική συγκατάθεση, τον κανονισμό του *Capotage*, ο οποίος άρχισε να ισχύει από το 1993, όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές mainland to mainland. Ο κανονισμός αυτός ορίζει την απελευθέρωση και του νησιωτικού capotage για τα κρουαζιερόπλοια (από 1-1-1999) και για τα επιβατηγά της ακτοπλοΐας (από 1-1-2004).

Η ρύθμιση αυτή προέρχεται από την εμπορική ναυτιλία και απαγορεύει την εκμετάλλευση αλλοδαπών ναυλωμένων ιστιοπλοϊκών θαλαμηγών στα ελληνικά χωρικά ύδατα. Το ίδιο ισχύει και για τα κρουαζιερόπλοια με ξένη σημαία, τα οποία δεν έχουν το δικαίωμα επιβίβασης ή αποβίβασης ατόμων σε ελληνικά λιμάνια παρά μόνο για λίγες ώρες, με σκοπό την περιήγηση των επιβατών στα αξιοθέατα του τόπου.

Από τη στιγμή βέβαια που η Ελλάδα είναι ισότιμο μέλος μιας Ευρωπαϊκής Ένωσης, χωρίς εσωτερικά σύνορα και περιορισμούς στη διακίνηση ατόμων και προϊόντων, θα πρέπει να μελετηθεί προσεκτικά η αντιμετώπιση των διαφοροποιήσεων από την άρση του σημερινού προστατευτισμού και των άλλων προνομίων. Πολλοί μπορούν να πουν ότι η ενοποίηση της Ευρώπης είναι μια δεδομένη απειλή για τις ελληνικές θάλασσες.

2.8 Η συμβολή της Κρουαζιέρας στην ανάπτυξη της Ελλάδος.

Η κρουαζιέρα, εκτός του είναι μια μοναδική υψηλής ποιότητας μορφή τουρισμού που προσφέρει διασκέδαση ξεκούραση, επαφή με νέα μέρη και πολιτισμούς, μπορεί να συμβάλει σημαντικά και στην εθνική οικονομία μιας χώρας. Συγκεκριμένα συμβάλλει ως εξής :

✓ Στον οικονομικό τομέα : κάθε χρόνο όλο και περισσότεροι τουρίστες επισκέπτονται τη χώρα μας με αποτέλεσμα να πραγματοποιείται εισροή συναλλάγματος. Δικαιολογημένα λοιπόν η κρουαζιέρες θεωρούνται ο πιο συναλλαγατοφόρος παράγοντας της Εθνικής Οικονομίας μας, χωρίς να ζητάει γι' αυτήν τη συμβολή του καμία ανταπόδοση.

- ✓ Στον τομέα της απασχόλησης : προκειμένου να έχουμε προσφορά τουριστικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, χρησιμοποιείται μεγάλος αριθμός ανθρώπινου δυναμικού που χρειάζεται για τη διακίνηση των πλοίων, για τη διοίκηση και λειτουργία των εφοπλιστών και ταξιδιωτικών επιχειρήσεων. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να υποβοηθείται το πρόβλημα της ανεργίας σε κάποιο βαθμό και να δίνονται ευκαιρίες σε νέα άτομα με νέες ιδέες. Οι εργαζόμενοι αυτού του τομέα υπολογίζεται πως κυμαίνονται γύρω στους 8.000.
- ✓ Επίσης, στηρίζει και τροφοδοτεί τις περισσότερες παραναυτιλιακές επιχειρήσεις που, ως γνωστόν, περνούν τη μεγαλύτερη κρίση της πολύχρονης ιστορίας τους.
- ✓ Επιπλέον, οικονομικά οφέλη έχουμε από τα λιμενικά τέλη που πληρώνονται στα λιμάνια προσεγγίσεως των πλοίων, τις μετασκευές και συντηρήσεις των πλοίων, πράγμα που αυξάνει το κύκλο των εργασιών της ναυπηγικής βιομηχανίας και μεταφράζεται σε εισροή χρήματος χωρίς καμία επιβάρυνση του κράτους. Ακόμα, ενισχύονται κάποια τουριστικά επαγγέλματα όπως είναι των ξεναγών, των ταξιδιωτικών πρακτορείων, των επιχειρήσεων ενοικίασης διαφόρων υπηρεσιών. με τις κρουαζιέρες δημιουργείται μια νοερή γέφυρα που ενώνει την Ελλάδα με την υπόλοιπη Ευρώπη χωρίς καμία οικονομική επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού.

✓ Αποτελεί ένα είδος διαρκούς διαφήμισης για τη χώρα μας προς τα έξω – δημιουργεί ένα εντυπωσιακό προφίλ για την Ελλάδα. Και αυτό συμβαίνει γιατί με τις κρουαζιέρες οι τουρίστες γνωρίζουν περιοχές της Ελλάδας κοσμοπολίτικες και μη, ομορφιές ασύλληπτες για τον ανθρώπινο νου, τα ήθη και τα έθιμα των περιοχών που επισκέπτονται. Έτσι φεύγουν με τις καλύτερες εντυπώσεις και που αποτελούν και την καλύτερη διαφήμιση.

Ο κλάδος της κρουαζιέρας με τη μεγάλη του σημασία για όλες τις χώρες και ιδιαίτερα για την Ελλάδα και απευθυνόμενος κυρίως σε ξένους τουρίστες, θα πρέπει να αντιμετωπιστεί από το κράτος σαν παραγωγική και πολλά υποσχόμενη μονάδα και να έχει την ανάλογη φροντίδα.

2.9 Επίλογος.

Αν και τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια έχουν καλή θέση στη διεθνή αγορά, δεν είναι δυνατόν να εθελουφλούμε μπροστά στην πραγματικότητα των τελευταίων χρόνων, που δείχνει μια πορεία αν όχι φθίνουσα, τουλάχιστον στάσιμη.

Η ελάχιστη παρουσία των ελληνικών κρουαζιερόπλοιων σε περιοχές σαν την Καραϊβική όπου κυριαρχούσαν κάποτε, αντικατοπτρίζει τα τεράστια προβλήματα που αντιμετωπίζουν αυτά μπροστά στον οξύ ανταγωνισμό. Τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια χρειάζονται την άμεση και ουσιαστική προσοχή, βοήθεια και συμπαράσταση του ελληνικού κράτους, ώστε με τις κατάλληλες δανειοδοτήσεις, χρηματοδοτήσεις νέων ναυπηγήσεων και εκσυγχρονισμού υπαρχόντων κρουαζιερόπλοιων, να μπορέσουν να ξεπεράσουν το πρόβλημα του υψηλού κόστους λειτουργίας.

Η Ελλάδα μπορεί και οφείλει να κάνει νέα βήματα και να γράψει τη δική της ιστορία σε αυτό το τόσο ποιοτικό και αποδοτικό είδος τουρισμού. Γιατί εκτός από τη μεγάλη ναυτική παράδοση της, διαθέτει και εργαζόμενους ναυτικούς άρτια καταρτισμένους και ειδικευμένους στο είδος τους. Αν καταφέρουμε λοιπόν να συνδυάσουμε όλα τα παραπάνω με τις σύγχρονες ανάγκες και τη σύγχρονη αντίληψη και δράση, η Ελλάδα αναμφίβολα θα μπορέσει να παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο στις μελλοντικές εξελίξεις του κλάδου της κρουαζιέρας.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΚΡΙΤΙΚΗ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η Ελλάδα αποτελεί μια χώρα μοναδική και χαρισματική για την ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού. Είναι προικισμένη από τη φύση της, με ένα συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι όλων των χωρών της Ευρώπης, που αναφέρεται στο πλήθος των φυσικών καλλονών της, στο ιδανικό κλίμα (ήπιο και δροσερό) και τις κατάλληλες καιρικές συνθήκες της, στις αμέτρητες δαντελωτές ακτές της, στα περισσότερα από τα 2.000 νησιά της στο Αιγαίο και το Ιόνιο Πέλαγος σε συνδυασμό με τη μεγάλη της ιστορία και τη ναυτική της παράδοση.

Θα πρέπει όμως να γίνει κατανοητό, ότι η ύπαρξη και μόνο όλων αυτών των προαναφερθέντων τουριστικών πηγών για την ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού, δεν αρκεί και συνεπώς δε δίνει λύσεις στα ήδη υπάρχοντα προβλήματα του κλάδου. Μόνο οι ωραίες και καθαρές παραλίες και ο λαμπερός ήλιος δεν είναι πλέον ικανά να προσελκύσουν κάποιον που θέλει να κάνει θαλάσσιο τουρισμό. Και αυτό γιατί πολύ απλά, η Ελλάδα στερείται της υπάρξεως κατάλληλης υποδομής για τη σωστή εξυπηρέτηση των αναγκών των τουριστών και των μέσων μεταφορά τους. Επίσης, χαρακτηριστική είναι και η έλλειψη σοβαρής οργάνωσης ενός σύγχρονου και μη γραφειοκρατικού μηχανισμού παροχής υπηρεσιών, η έλλειψη

διοικητικής εμπειρίας στο χώρο και η διάθεση περιορισμένων πόρων για την πραγμάτωση όλων των παραπάνω.

Για την άμεση λοιπόν ανατροπή αυτής της κατάστασης, πρέπει να ληφθούν ορισμένα μέτρα τόσο από πλευρά πολιτείας όσο και από την πλευρά του ίδιου του πολίτη.

Καταρχήν, χρήζει άμεσης ανάγκης η δημιουργία της κατάλληλης υποδομής, όσον αφορά την σωστή εξυπηρέτηση των αναγκών του θαλάσσιου τουρισμού. Εξίσου αναγκαία κρίνεται και η συντονισμένη προβολή των περιοχών της Ελλάδος - ακόμα και των πιο απομακρυσμένων (μέσα από εκθέσεις, από διαφημιστικά έντυπα και από τα Μ.Μ.Ε.), η ουσιαστική και οργανωμένη προστασία του φυσικού περιβάλλοντος που συμβάλει σημαντικά στην ανάπτυξη μιας υγιούς εικόνας της Ελλάδος και συνεπώς του τουρισμού της γενικότερα, η ενεργότερη κρατική παρέμβαση σε ότι αφορά τη χάραξη εθνικής πολιτικής με σκοπό την μακροχρόνια ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού (αναφέρεται στη δημιουργία σχετικών κινήτρων για επενδύσεις καθώς και τη διεύρυνση της αγοράς στοχεύοντας στην κατάκτηση και ξένων αγορών και κατά τη χειμερινή περίοδο και στη προσέλκυση υψηλού εισοδηματικού επιπέδου τουρίστες).

Επιπρόσθετα, από πλευράς κράτους θα μπορούσαν επίσης να γίνουν κάποιες δανειοδοτήσεις και επιχορηγήσεις για την αγορά σύγχρονων σκαφών και για τον εκσυγχρονισμό των ήδη υπάρχοντων, για την βελτίωση ή και ανανέωση της

υπάρχουσας υποδομής σε λιμάνια και μαρίνες, για τη δημιουργία νέων μαρίνων (η ζήτηση για ελλιμενισμό πλοίων στους ελληνικούς λιμένες σκαφών αναψυχής είναι κατά πολύ μεγαλύτερη από ότι οι ήδη υπάρχουσες θέσεις) και γενικότερα για την ενίσχυση της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας. Το κράτος ακόμα οφείλει να παρέχει υπηρεσίες ποιότητας στους τουρίστες στα λιμάνια και στους σταθμούς υποδοχής και μάλιστα μια καλή πρόταση για το συγκεκριμένο θέμα θα μπορούσε να αποτελέσει η σωστή αξιοποίηση του ναυτεργατικού δυναμικού και η ορθή τουριστική παιδεία τόσο σε αυτό όσο και σε όλους τους πολίτες ούτως ώστε οι τουρίστες να μην αποκομίζουν αρνητικές εντυπώσεις από το ταξίδι τους στην Ελλάδα.

Τέλος, κάτι ακόμα πολύ σημαντικό που πρέπει να γίνει είναι, μέσω του κράτους βέβαια, η αναδιοργάνωση και ο έλεγχος της λειτουργίας του Ε.Ο.Τ., που είναι και το καθεαυτό όργανο, στο οποίο η χώρα μας έχει αναθέσει την προώθηση και εξέλιξη του ελληνικού τουρισμού, σε όλες τις μορφές του.

Πραγματικά πάντως, αξίζει όλοι οι Έλληνες μαζί, να συνεργαστούμε κατά τοιούτο τρόπο, σε κρατικό και ατομικό επίπεδο, για την τουριστική μας ανάδειξη και προβολή σε όλο τον κόσμο καθώς και για τη σωστή εκμετάλλευση και αξιοποίηση των φυσικών καλλονών και προτερημάτων της Ελλάδας σε σύγκριση με άλλες χώρες. Γιατί είναι κρίμα να αφήνουμε ανεκμετάλλευτα ή να εθελοτυφλούμε μπροστά στην

υποβάθμιση των πιο ισχυρών μας όπλων. Το μόνο σίγουρο είναι ότι η χώρα μας έχει τη δυνατότητα να αναβαθμίσει το θαλάσσιο τουρισμό της αρκεί να επέμβει εγκαίρως στην υγιή και εκσυγχρονισμένη προβολή του ελληνικού θαλάσσιου πλούτου της και της ιστορίας του.

Και η καλύτερη ευκαιρία της Ελλάδας να το αποδείξει είναι τώρα, τη χρονιά του 2004, των Ολυμπιακών Αγώνων, ενός γεγονότος μοναδικής σημασίας για τη χώρα μας. Τώρα είναι η κατάλληλη στιγμή να αναδείξουμε τον πολιτισμό και την ιστορία μας, τον τουρισμό σε όλες του τις μορφές και τις μοναδικές στον κόσμο ελληνικές ομορφιές. ***Τώρα που τα μάτια όλων θα είναι στραμμένα πάνω μας οφείλουμε να δείξουμε τον καλύτερο μας εαυτό! Αυτή είναι η χρονιά μας!!!*** Το μόνο που χρειάζεται είναι ορθή αντίληψη της κατάστασης, σταθερά βήματα και κυρίως ομοψυχία και συναδελφικότητα των Ελλήνων για τη δημιουργία των καλύτερων εντυπώσεων απέναντι σε όλους και για την επίτευξη αειφόρου τουριστικής ανάπτυξης.

ΤΕΤΡΑΗΜΕΡΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΗΣΙΑ



1^η ΗΜΕΡΑ (12/04/2004) :

Συγκέντρωση στο λιμάνι του Πειραιά κατά τις 9.30π.μ.
Επιβίβαση στο πλοίο, τακτοποίηση στις καμπίνες. Στις
10.30π.μ. απόπλους για Μύκονο και άφιξη στο λιμάνι της
Μυκόνου στις 18.00μ.μ.

Κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας ο επιβάτης έχει τη
δυνατότητα να χρησιμοποιήσει την πισίνα για να κάνει το
μπάνιο του, να κάνει την ηλιοθεραπεία του στα καταστρώματα
του πλοίου. Το γεύμα πραγματοποιείται στο buffet (μπουφέ)
του πλοίου και ξεκινάει από τις 12.30μ.μ. έως και τις
14.00μ.μ., ενώ στο εστιατόριο το γεύμα ξεκινάει στις
13.00μ.μ. έως και τις 14.30μ.μ. Το δείπνο σερβίρεται και πάλι
στο μπουφέ και ξεκινάει στις 20.00μ.μ. και έως τις 22.00μ.μ.

2^η ΗΜΕΡΑ (13/04/2004) :

Το πρωί, κατά τις 07.00 π.μ. άφιξη στο Kusadashi της Τουρκίας όπου οι επιβάτες μπορούν να κατέβουν και να κάνουν τις βόλτες τους και να απολαύσουν τα αξιοθέατα της περιοχής, για παράδειγμα μπορούν να θαυμάσουν την Έφεσο

Αναχώρηση στις 12.00π.μ. με κατεύθυνση το λιμάνι της Πάτμου. Άφιξη στις 15.00 μ.μ. Εκδρομή προς το μοναστήρι της Πάτμου. Μεταξύ των ωρών 18.00μ.μ.-19.30μ.μ. ελεύθερη ώρα για περιηγήσεις, φαγητό, αγορές κ.α.

Στις 20.30 μ.μ. αναχώρηση από την Πάτμο με κατεύθυνση το λιμάνι της Ρόδου.

Κατά την παραμονή τους στο πλοίο οι επιβάτες μπορούν να διασκεδάσουν στη diskο του πλοίου ή στο casino του να παίξει με την τύχη του.

3^η ΗΜΕΡΑ (14/04/2004) :

Άφιξη στο λιμάνι της Ρόδου στις 07.00 π.μ. και παραμονή όλη την ημέρα στη πόλη της Ρόδου έως και τις 19.00 μ.μ. Ελεύθερος χρόνος να κάνουν ότι θέλουν: να κάνουν αγορές, να επισκεφτούν την Παλιά Πόλη, το Ιπποτικό της, το πασίγνωστο ενυδρείο της Ρόδου, το Casino και τόσα άλλα αξιοθέατα που διαθέτει η Ρόδος.

Αναχώρηση από το νησί της Ρόδου στις 19.00μ.μ. με προορισμό το λιμάνι του Ηρακλείου.

4^η ΗΜΕΡΑ (15/04/2004) :

Άφιξη το πρωί, στις 07.00π.μ. στο λιμάνι του Ηρακλείου και αναχώρηση στις 12.00π.μ. Πολύ λίγος χρόνος ελεύθερος για την περιήγηση στα σημαντικότερα αξιοθέατα και στην πολυσύχναστη πόλη του Ηρακλείου.

Αναχώρηση στις 12.00π.μ. από το Ηράκλειο με προορισμό το λιμάνι της Σαντορίνης. Άφιξη εκεί στις 16.00μ.μ. και παραμονή μέχρι και τις 20.30μ.μ. Επίσκεψη στο Οινοποιείο της Σαντορίνης, στα Φυρά (το κέντρο της Σαντορίνης), αγορές κ.α.

Αναχώρηση από τη Σαντορίνη στις 20.30 μ.μ. Δείπνο μέσα στο πλοίο.

5^η ΗΜΕΡΑ (16/04/2004) :

Άφιξη στο λιμάνι του Πειραιά στις 05.30π.μ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ



02004442604990020



5677

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 444

26 Απριλίου 1999

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. 3131.1/03/99

Εγκριση του Γενικού Κανονισμού Λιμένα με αριθ. 20 "Ταχύπλοα (ταχυκίνητα) σκάφη και λοιπά θαλάσσια μέσα αναψυχής".

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Σύμφωνα με:

α) Το άρθρο 156 του Ν.Δ. 187/1973 (Α 261) "περί Κ.Δ.Ν.Δ." όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 10 Ν. 1940/91 (Α 40) "Μονάδα Ειδικών Αποστολών Λιμενικού Σώματος (ΜΕΑ/ΛΣ) και άλλες διατάξεις περί αυτού".

β) Τις διατάξεις του άρθρου 37α του Ν.Δ. 187/73 "περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου" (Α 261), που προστέθηκε με το άρθρο 9 του Ν. 2329/95 "Ρύθμιση θεμάτων προσωπικού του Λιμενικού Σώματος και άλλες διατάξεις" (Α 172).

γ) Το Γενικό Κανονισμό Λιμένα με αριθ. 20 που εκδόθηκε από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος με τις διατάξεις του οποίου ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την εύρυθμη λειτουργία των λιμένων της χώρας.

δ) Το άρθρο 29 Α του Ν. 1558/85 (Α 137), όπως προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α 154) και το άρθρο 1 του Ν. 2469/97 (Α 38).

ε) Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο μόνο

α) Εγκρίνουμε τον πιο κάτω Γενικό Κανονισμό Λιμένα με αριθ. 20

ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ με αριθ. 20

"Ταχύπλοα (ταχυκίνητα) σκάφη και λοιπά θαλάσσια μέσα αναψυχής".

Ο ΑΡΧΗΓΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ

Έχοντας υπόψη:

α) Το άρθρο 156 του Ν.Δ. 187/1973 (Α 261) "περί Κ.Δ.Ν.Δ." όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 10 του Ν. 1940/91 (Α 40) "Μονάδα Ειδικών Αποστολών Λιμενικού Σώματος (ΜΕΑ/ΛΣ) και άλλες διατάξεις περί αυτού".

β) Τις διατάξεις του Ν.Δ. 444/70 "περί αρμοδιοτήτων Λιμενικού Σώματος και σχέσεων προς τας αρμοδιότητας των Σωμάτων Ασφαλείας" (Α 39).

γ) Το άρθρο 29 Α του Ν. 1558/85 (Α 137) όπως προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α 154) και το άρθρο 1 του Ν. 2469/97 (Α 38).

δ) Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, εκδίδουμε τον ακόλουθο Κανονισμό.

ΜΕΡΟΣ Α

ΓΕΝΙΚΑ

Άρθρο 1

Ορια ισχύος

Ο παρών Γενικός Κανονισμός Λιμένα ισχύει στους λιμένες, στους όρμους και στη θαλάσσια έκταση της περιοχής δικαιοδοσίας κάθε Λιμενικής Αρχής της χώρας.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος οι όροι που χρησιμοποιούνται έχουν την ακόλουθη έννοια:

1. "ΤΑΧΥΠΛΟΟ ή ΤΑΧΥΚΙΝΗΤΟ ΣΚΑΦΟΣ": Κάθε μηχανοκίνητο σκάφος αναψυχής ιδιωτικής χρήσης ή εκμισθούμενο ή χρησιμοποιούμενο από τον εκμισθωτή, που, ανεξάρτητα από τον τύπο κατασκευής του, φέρει εξωλέμβιο κινητήρα (μηχανή) πάνω από 25 ίππους ή είναι ειδικής κατασκευής (τύπου κρις-κραιφτ ή πνευστό) και φέρει εξωλέμβιο κινητήρα (μηχανή) πάνω από 10 ίππους ή που, ανεξάρτητα από τον τύπο κατασκευής, την ιπποδύναμη και το είδος του κινητήρα (μηχανής) του, μπορεί να αναπτύξει ταχύτητα μεγαλύτερη από δέκα πέντε (15) κόμβους.

2. "ΛΟΥΤΡΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ":

α) Κατάλληλα οργανωμένος χώρος του αιγιαλού ή και της παραλίας ή ζώνης λιμένα στον οποίο εισέρχονται με την καταβολή εισιτηρίου (αντίτιμου) άτομα για λήψη λουτρού στην έμπροσθεν αυτού θαλάσσια περιοχή. β) Με την επιφύλαξη της ισχύος των αναφερόμενων στην επόμενη υποπαράγραφο ως λουτρική εγκατάσταση θεωρείται και ο χώρος του αιγιαλού ή και της παραλίας ή ζώνης λιμένα ο οποίος παραχωρείται ή εκμισθώνεται από το Δημόσιο σε διάφορους φορείς ή επιχειρήσεις (Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Ξενοδοχειακές μονάδες, οργανωμένες κατασκηνώσεις κ.λπ) για χρήση εκμισθούμενων θα-

λάσιων μέσων αναψυχής, τοποθέτηση καθισμάτων ή ανακλιντρωτών ή μέσων προφύλαξης από τον ήλιο των λουομένων. γ) Δε θεωρείται λουτρική εγκατάσταση ο χώρος του αιγιαλού ή και της παραλίας ή ζώνης λιμένα για τον οποίο (χώρο) συντρέχουν οι προϋποθέσεις της προηγούμενης υποπαραγράφου αλλά δεν είναι πολυσύχναστος. Ο χαρακτηρισμός των χώρων ως μη πολυσύχναστων γίνεται από την επιτροπή του άρθρου 35 του παρόντος Κανονισμού. Η εν λόγω επιτροπή αποφαινεται ομόφωνα λαμβάνοντας ενδεικτικά υπόψη την ημερήσια προσέλευση πεντακοσίων (500) λουόμενων κατά τις περιόδους αιχμής για μήκος ακτογραμμής ενός (1) χιλιομέτρου, και λόγους που ανάγονται στις ιδιαιτερότητες και ιδιομορφίες κάθε περιοχής.

3. "ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΣΚΙ": Η, με τη χρησιμοποίηση κατάλληλου σχοινού, έλξη από ταχύπλοο σκάφος, ατόμου, που κινείται στην επιφάνεια της θάλασσας με τη βοήθεια ειδικών πεδύλων.

4. "ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΟ (PARA SAILING ή PARACHUTING)": Η ανύψωση - πτήση ατόμου με τη βοήθεια ειδικού αλεξιπτωτού που έλκεται από κατάλληλο ταχύπλοο σκάφος.

5. "ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΛΚΗΘΡΟ": Ελκόμενο από ταχύπλοο σκάφος, πνευστό μέσο αναψυχής, αποτελούμενο από ένα κεντρικό κυλινδρικό πλωτήρα και δύο μικρότερους μονίμως προσαρτημένους δεξιά και αριστερά πλωτήρες. Επί του θαλάσσιου έλκηθρου επιβαίνουν τόσα άτομα όσα τα ζεύγη των χειρολαβών στα οποία συγκρατούνται.

6. "ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΔΑΚΤΥΛΙΔΙ": Ελκόμενο από ταχύπλοο σκάφος, πνευστό κυκλικό μέσο αναψυχής με πλαστικό δάπεδο, το οποίο φέρει χειρολαβές για να συγκρατούνται οι επιβαίνοντες. Επί του θαλάσσιου δακτυλιδίου επιβαίνουν τόσα άτομα όσα τα ζεύγη των χειρολαβών στα οποία συγκρατούνται.

7. "ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΟ (SEA BEETLE, SEA BIKE, SERF-JET, JET-SKI, κ.λπ)": Πλωτό βενζινοκίνητο μέσο στο οποίο μπορεί να επιβαίνουν μέχρι τρία (3) άτομα ανάλογα με τον κατασκευαστικό τύπο του.

8. "ΙΣΤΙΟΣΑΝΙΔΑ (WIND - SURF)": Μακρόστενος υδατοστεγής πλωτήρας, επί του οποίου τοποθετείται μικρός ιστός με ιστίο, ο οποίος κινείται με την πνοή του ανέμου και τους κατάλληλους χειρισμούς του ιστίου από τον επιβαίνοντα.

9. "AQUA SCOOTER": Μικρή βενζινοκίνητη μηχανή, η οποία έχει τη δυνατότητα να επιπλέει και να έλκει στη θάλασσα τον ευρισκόμενο σε πρηνή ή ύπτια θέση κολυμβητή.

10. "SEABUGGY": Μικρή πνευστή συσκευή, στην οποία επιβαίνει ένα άτομο (σε πρηνή ή ύπτια θέση) και το οποίο με τη μυϊκή δύναμη των ποδιών του επιτυγχάνει την προς τα πρόσω κίνηση της συσκευής στη θάλασσα.

11. "MINI CRUISER": Μικρή μηχανοκίνητη πνευστή συσκευή επί της οποίας επιβαίνει ένα μόνο άτομο ξαπλωμένο κατά μήκος αυτής σε πρηνή θέση.

12. "KANO": Μακρόστενος υδατοστεγής πλωτήρας, του οποίου η κίνηση επιτυγχάνεται με τη χρησιμοποίηση από τον επιβαίνοντα ειδικού κουπιού.

13. "KAYAK": Πλωτό μέσο αναψυχής που αποτελείται από ανθεκτικό συνθετικό πλαστικό το οποίο περιβάλλει τον ξύλινο σκελετό (τρόπιδα - νομείς κ.λπ). Η κίνησή του επιτυγχάνεται με τη χρησιμοποίηση ειδικού κουπιού.

14. "HOVER CRAFT": Μηχανοκίνητο θαλάσσιο μέσο το οποίο κινείται επί στρώματος αέρα τόσο στην ακτή (ομα-

λό έδαφος) όσο και στη θάλασσα. Ως μέσο δημιουργίας του στρώματος αέρα και της πρόωσής του χρησιμοποιείται μία έλικα που βρίσκεται στο πυρμναίο μέρος του σκάφους.

15. "ACRYLICRAFT": Μικρή λέμβος κατασκευασμένη από διαφανές υλικό acrylic χωρίς μηχανικό μέσο πρόωσης. Στο εσωτερικό κατά το εγκάρσιο υπάρχουν πλαστικά κιβώτια που χρησιμοποιούνται για καθίσματα, τα οποία είναι στεγανά και χρησιμεύουν ως ανυψωτικό μέσο σε περίπτωση κατάκλυσης της λέμβου. Κατά μήκος της κουπαστής, αριστερά και δεξιά, υπάρχει ενίχωση από αλουμίνιο με κατάλληλη υποδοχή για τοποθέτηση των σκαρμών των κουπιών και των στεγανών κιβωτίων. Σε κάθε σκάφος διατίθενται δύο κουπιά από αλουμίνιο.

16. "ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ (AQUA BIKE, EXPLORER κ.λπ)": Πλωτό μέσο αναψυχής που αποτελείται από συνδεδεμένους μεταξύ τους, μακρόστενους υδατοστεγείς πλωτήρες. Επί της σχηματιζόμενης σχεδίας, υπάρχουν, ανάλογα με τον κατασκευαστικό τύπο του, μέχρι τέσσερις (4) θέσεις ή ένα κοινό ποδήλατο. Η κίνηση του θαλάσσιου ποδήλατου επιτυγχάνεται με τη χρησιμοποίηση της μυϊκής δύναμης των ποδιών του/των επιβαίνοντα/ων.

17. "CATAMARAN": Πλωτό μέσο αναψυχής που αποτελείται από δύο (2) συνδεδεμένους μεταξύ τους μακρόστενους υδατοστεγείς πλωτήρες. Επί της σχηματιζόμενης σχεδίας υπάρχει πλαστική επικάλυψη στην οποία κάθεται ο επιβαίνων και σε κατάλληλο σημείο της οποίας προσαρμόζεται ένας ιστός με ανάλογο ιστίο. Το πλωτό αυτό μέσο κινείται με την πνοή του ανέμου και τους κατάλληλους χειρισμούς που εκτελεί ο επιβαίνων.

18. "ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΗ ΛΕΜΒΟΣ": Λέμβος με κινητήρα (μηχανή) η οποία δεν εμπίπτει στην έννοια του ταχύπλοου (ταχυκίνητου) σκάφους και δύναται να εκμισθώνεται και χωρίς να επιβαίνει σ' αυτήν ο εκμισθωτής.

19. "ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΚΗ ΛΕΜΒΟΣ": Λέμβος χωρίς κατάστρωμα (κουβέρτα), η οποία κινείται με τη βοήθεια του ανέμου και φέρει γι' αυτό ένα κύριο ιστό (κατάρτι) με ιστία και κατάλληλη για την ευστάθειά της τρόπιδα.

20. "ΠΡΟΠΟΝΗΤΗΣ": Το άτομο που έχει εφοδιασθεί από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού με την αντίστοιχη άδεια ή ιπτυχίο Τμήματος Επιστημονικής Φυσικής Αγωγής και Αθλητισμού (ΤΕΦΑΑ) με ειδικότητα στο θαλάσσιο σκι.

21. "ΕΚΜΙΣΘΩΤΗΣ": Το πρόσωπο εκείνο που είναι εφοδιασμένο από τη Λιμενική Αρχή με άδεια για να εκμισθώνει, με την καταβολή αντίτιμου, τα μέσα που ρυθμίζει ο Κανονισμός αυτός.

22. "ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟ ΜΕΣΟ ΑΝΑΨΥΧΗΣ": Κάθε θαλάσσιο μέσο που έχει ως κύριο ή βοηθητικό μέσο πρόωσης κινητήρα (μηχανή).

23. "ΜΗ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟ ΜΕΣΟ ΑΝΑΨΥΧΗΣ": Κάθε θαλάσσιο μέσο που δεν είναι μηχανοκίνητο.

ΜΕΡΟΣ Β

ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΣΚΑΦΗ - ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΣΚΙ - ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΟ - ΕΛΚΗΘΡΟ - ΔΑΚΤΥΛΙΔΙ - ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΟ

Άρθρο 3

Αδειες χειριστών ταχύπλοων σκαφών.

1. Ο χειρισμός ταχύπλοων (ταχυκίνητων) σκαφών επιτρέπεται σε άτομα που έχουν άδεια χειριστή από τη Λιμενική Αρχή.

2. Για την απόκτηση της άδειας ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει αίτηση, η οποία γίνεται δεκτή εφόσον: α) έχει συμπληρώσει το 18ο και δεν έχει υπερβεί το 65ο έτος της ηλικίας του. Για τον υπολογισμό της ηλικίας λαμβάνεται υπόψη η ημερομηνία γέννησης του β) είναι υγιής γ) γνωρίζει κολύμβηση

δ) είναι μόνιμος κάτοικος της περιοχής της πλησιέστερης Λιμενικής Αρχής στην οποία υποβάλλεται η αίτηση.

3. Για την απόδειξη των υπό στοιχεία γ και δ προϋποθέσεων της προηγούμενης παραγράφου αρκεί η υπογραφή, από τον ενδιαφερόμενο, υπεύθυνης δήλωσης του Ν. 1599/86 (Α 75), θεωρημένης για το γνήσιο της υπογραφής σε περίπτωση που η δήλωση δεν υποβάλλεται αυτοπροσώπως από τον αιτούντα. Στη δήλωση αυτή ο ενδιαφερόμενος δηλώνει επίσης ότι δεν έχει υποβάλλει σε άλλη Λιμενική Αρχή δικαιολογητικά για έκδοση άδειας. Η ηλικία αποδεικνύεται από φωτοαντίγραφο του δελτίου ταυτότητας ή άλλου επίσημου αποδεικτικού (π.χ. Διαβατήριο). Η υγεία και καταλληλότητα πιστοποιούνται (βεβαιώνονται) από ιατρό παθολόγο ή ιατρό ειδικότητας γενικής ιατρικής καθώς και από οφθαλμίατρο σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις για την ιατρική εξέταση των υποψήφιων οδηγών αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων. Κάτοχοι άδειας ικανότητας οδηγού αυτοκινήτων ή μοτοσυκλετών ή μοτοποδηλάτων δεν είναι υποχρεωμένοι να προσκομίσουν ιατρικό πιστοποιητικό (βεβαίωση) αλλά μπορούν να προσκομίσουν επικυρωμένο φωτοαντίγραφο της άδειάς τους. Η Λιμενική Αρχή μπορεί, εφόσον υπάρχουν ειδικοί λόγοι, να ζητήσει οποτεδήποτε την υποβολή ιατρικής βεβαίωσης οφθαλμίατρου, παθολόγου, ωτορινολαρυγγολόγου, νευροψυχιάτρου ή ορθοπαιδικού των Διευθύνσεων Δημόσιας Υγείας των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων.

4. Τριμελής Επιτροπή που ορίζεται με απόφαση του Προϊσταμένου κάθε Κεντρικού Λιμεναρχείου, Λιμεναρχείου και Υπολιμεναρχείου προβαίνει, σε καθοριζόμενο κάθε φορά χρόνο και τόπο, σε γραπτή εξέταση των υποψήφιων επί της ύλης που περιλαμβάνεται σε ειδικό εγχειρίδιο εγκεκριμένο από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτίας καθώς και σε πρακτική εξέταση που περιλαμβάνει την εκτέλεση διαφόρων χειρισμών του σκάφους και τη διαπίστωση ύπαρξης στοιχειωδών γνώσεων χρησιμοποίησης πυξίδας, ναυτικού χάρτη, διπράλληλου, διαβήτη (κουπάσου) και οσπιστικών μέσων του σκάφους. Η ημερομηνία και ώρα συμμετοχής στις εξετάσεις αναγράφονται σε ειδικό σημείωμα συμμετοχής που χορηγείται μετά τον έλεγχο της πληρότητας και κανονικότητας των υποβληθέντων δικαιολογητικών, η δε προτεραιότητα συμμετοχής στις εξετάσεις ορίζεται με βάση το χρόνο υποβολής των δικαιολογητικών. Υποψήφιοι που δεν γνωρίζουν ανάγνωση και γραφή εξετάζονται προφορικά.

5. Προκειμένου οι υποψήφιοι να αποκτήσουν την απαιτούμενη εμπειρία για να ανταπεξέλθουν στις εξετάσεις, επιτρέπεται, μετά την υποβολή των δικαιολογητικών η χορήγηση, εφόσον ζητηθεί, ειδικού υπηρεσιακού σημειώματος με το οποίο παρέχεται στον υποψήφιο η ευχέρεια να εκπαιδευτεί στο χειρισμό του ταχύπλοου σκάφους, υπό την προϋπόθεση ότι επί τους σκάφους αυτού επιβαίνει και άλλο άτομο, εφοδιασμένο με άδεια χειριστή ταχύπλοου σκάφους, που είναι υπεύθυνο για τους χειρισμούς. Το σημείωμα αυτό έχει τον ακόλουθο τύπο και δεν χορηγείται κατά το χρονικό διάστημα από 15ης Μαΐου μέχρι και 30ης Σεπτεμβρίου κάθε έτους.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ.

ΕΙΔΙΚΟ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

1. Επιτρέπεται στον (επώνυμο) (όνομα) του (πατρώνυμο) κάτοικο (οδός..... αριθ.....) να χειρίζεται το ταχύπλοο σκάφος Λεμβολογίου αριθ..... προκειμένου να προετοιμασθεί για τη συμμετοχή του στις εξετάσεις προς απόκτηση άδειας χειριστή ταχύπλοου σκάφους.

2. Κατά τη διάρκεια των χειρισμών θα επιβαίνει απαραίτητα επί του σκάφους ως υπεύθυνος χειριστής κάτοχος άδειας χειριστή, τουλάχιστον δώδεκα (12) μηνών.

3. Αυτό το σημείωμα ισχύει για δύο (2) μήνες από σήμερα

τόπος - ημερομηνία - σφραγίδα - υπογραφή

.....

Όνοματεπώνυμο υπογράφοντος.

6. Από τις πιά πάνω εξετάσεις εξαιρούνται οι:

α) κάτοχοι διπλώματος Αξιωματικού καταστρώματος ή μηχανής ή ασυρμάτου Ε.Ν.

β) κάτοχοι πτυχίου κυβερνήτη Ε.Ν.

γ) κυβερνήτες Θ/Γ σκαφών του Π.Δ. 264/77.

δ) κάτοχοι πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση καθκόντων Αξιωματικού γέφυρας-μηχανής του Π.Δ. 435/78.

ε) κάτοχοι πτυχίου Ναυκλήρου ή άδειας Ναύτη Ε.Ν.

στ) ναυτικοί που έχουν συνολική θαλάσσια υπηρεσία μηχανής ή Οικονομικού ΑΕ/κού ή Ηλεκτρολόγου πάνω από πέντε (5) έτη.

ζ) σε ενέργεια ή αποστρατεία μόνιμοι μάχιμοι ή τεχνικοί ΑΕ/κού Π.Ν. απόφοιτοι Σχολής Ναυτικών Δοκίμων.

η) σε ενέργεια ή αποστρατεία μόνιμοι Ανθυπασπιστές ή Υπαξιωματικοί Π.Ν. ειδικότητας αρμενιστή και από αυτούς προερχόμενοι Αξιωματικοί Π.Ν. που υπηρετούν ή υπηρετήσαν σαν κυβερνήτες σε πλοία ή γλιόαρια Π.Ν. που αποδεικνύεται από βεβαίωση της αρμόδιας Υπηρεσίας τους.

θ) Αξιωματικοί ή Ανθ/στές ή Υπαξ/κοί Α.Σ. ή Λιμενοφύλακες, σε ενέργεια ή αποστρατεία, που υπηρετούν ή υπηρετήσαν ως κυβερνήτες σε περιπολικά πλοία Α.Σ. ολικού μήκους άνω των έξι (6) μέτρων, που αποδεικνύεται από βεβαίωση της αρμόδιας Δ/νσης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτίας.

7. Στα πρόσωπα της προηγούμενης παραγράφου, η άδεια χειριστή χορηγείται με την υποβολή σχετικής αίτησης με επικυρωμένες φωτοτυπίες των δικαιολογητικών που αποδεικνύουν το λόγο εξαίρεσης και παραδίδεται από τη Λιμενική Αρχή, με απόδειξη, σημείωμα στο οποίο μνημονεύονται τα στοιχεία του παρόντος Γενικού Κανονισμού (τίτλος, ΦΕΚ κ.λπ.). Η υγεία και καταλληλότητα των προσώπων αυτών, πλην των εν ενεργεία ναυτικών και στελεχών του Π.Ν. και Α.Σ., αποδεικνύεται σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου.

8. Οι αλλοδαποί συμμετέχουν στις εξετάσεις για την απόκτηση άδειας χειριστή ταχύπλοου σκάφους, με τους όρους και προϋποθέσεις που συμμετέχουν και οι Έλληνες. Η εξέταση γίνεται στην Ελληνική γλώσσα. Αντίστοιχες άδειες, που κατέχουν αλλοδαποί, γίνονται αποδεκτές, εφόσον έχουν εκδοθεί ή αναγνωρισθεί επίσημα από Κρατική Αρχή της χώρας τους. Ομοίως γίνονται αποδεκτές αντίστοιχες άδειες που έχουν αποκτηθεί από Έλληνες ή αλλοδαπούς σε χώρα μέλος της Ε.Ε. ή της

Ε.Ζ.Ε.Σ. (πλην Ελβετίας) εφόσον έχουν εκδοθεί ή αναγνωρισθεί επίσημα σύμφωνα με τη νομοθεσία της χώρας αυτής.

9. Οι αποτυχόντες στη γραπτή, δε συμμετέχουν στην πρακτική εξέταση. Οι αποτυχόντες υποψήφιοι δεν μπορούν να υποβάλλουν νέα αίτηση για επανεξέταση αν δεν παρέλθουν δεκαπέντε (15) ημέρες από την ημερομηνία της αποτυχίας τους στη γραπτή ή στην πρακτική εξέταση ανάλογα.

10. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται αναλογικά και για τους υποψήφιους για απόκτηση άδειας χειριστή θαλάσσιου μοτοποδήλατου για την πρακτική εξέταση των οποίων αντί ταχύπλοου σκάφους χρησιμοποιείται θαλάσσιο μοτοποδήλατο.

11. Οι άδειες χειριστών ταχύπλοων σκαφών ή θαλάσσιων μοτοποδηλάτων ισχύουν μέχρι οι κάτοχοί τους να συμπληρώσουν το εξηκοστό πέμπτο (65) έτος της ηλικίας τους. Μετά τη συμπλήρωση της ηλικίας αυτής οι άδειες για να ισχύουν πρέπει να έχουν ανανεωθεί μετά από προσκόμιση βεβαίωσης για την υγεία και καταλληλότητα του ενδιαφερόμενου σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου. Η ανανέωση γίνεται περιοδικά κάθε τρία (3) χρόνια κατά τα ανωτέρω. Επίσης περιοδική ανανέωση των αδειών γίνεται για όσους χειριστές κρίνεται αυτό αναγκαίο από ιατρικής πλευράς, λαμβανόμενων υπόψη των σχετικών παρατηρήσεων (ή ενδείξεων) του πιστοποιητικού υγείας. Η χορηγηθείσα άδεια παύει αυτοδικαίως να ισχύει εάν μεταβληθούν οι όροι ή εκλείψουν οι προϋποθέσεις με βάση τις οποίες είχε χορηγηθεί. Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής αρχίζουν να ισχύουν από την 1η Ιουλίου του έτους 2000.

Άρθρο 4

Υποχρεώσεις χειριστών ταχύπλοων σκαφών

1. Αυτοί που χειρίζονται ταχύπλοα σκάφη:

α) απαγορεύουν την επιβίβαση ατόμων που δε γνωρίζουν κολύμβηση ή ατόμων που βρίσκονται υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών.

β) απαγορεύουν την επιβίβαση ατόμων που ο αριθμός τους είναι μεγαλύτερος του επιτρεπόμενου.

γ) απαγορεύουν στους επιβαίνοντες να στέκονται όρθιοι ή να κάθονται πάνω στην κουπαστή του σκάφους.

δ) χειρίζονται το σκάφος με μεγάλη προσοχή και αποφεύγουν τους επικίνδυνους ελιγμούς.

ε) φέρουν επί του σκάφους τις άδειες εκτέλεσης πλόων και ικανότητας χειριστή που πρέπει να επιδεικνύουν σε κάθε ζήτηση των Λιμενικών οργάνων.

στ) φέρουν επί του σκάφους τα προβλεπόμενα για την κατηγορία του εφόδια (σωστικά, πυροσβεστικά μέσα κ.λπ). Όλα τα εφόδια πρέπει να είναι πρόσφορα για άμεση χρήση στα δε εφόδια με ημερομηνία λήξης να μην έχει παρέλθει η ημερομηνία αυτή.

ζ) εφαρμόζουν τις διαταγές και οδηγίες που δίδονται από τις Λιμενικές Αρχές σχετικά με την αγκυροβολία, μεθόρμηση ή απαγόρευση κίνησης, για ειδικούς λόγους, των σκαφών τους σε συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή ή συγκεκριμένες ώρες κοινής ησυχίας.

2. Σε περίπτωση που ο χειριστής ταχύπλοου σκάφους γίνει υπαίτιος ατυχήματος σε βάρος άλλου σκάφους ή προσώπου οφείλει να παραμείνει στον τόπο του ατυχήματος και να παράσχει κάθε δυνατή συνδρομή στους πα-

θόντες. Επίσης είναι υποχρεωμένος να αναφέρει το ταχύτερο στη Λιμενική Αρχή το ατύχημα.

3. Η κυκλοφορία του ταχύπλοου σκάφους, εφόσον δεν ορίζεται διαφορετικά από άλλες διατάξεις του παρόντος Κανονισμού, απαγορεύεται: α) σε απόσταση μικρότερη των εκατό (100) μέτρων από το εξωτερικό μέρος των πλωτών σημάτων του άρθρου 26, που επιστημαίνονται τα όρια μέχρι τα οποία φθάνουν συνήθως κολυμπώντας οι λουόμενοι στις λουτρικές εγκαταστάσεις. β) σε απόσταση μικρότερη των διακοσίων (200) μέτρων από το συνηθισμένο σημείο στο οποίο φθάνουν κολυμπώντας οι λουόμενοι στις θαλάσσιες περιοχές που δεν επιστημαίνονται με πλωτούς σημαντήρες. γ) σε κάθε περίπτωση με ταχύτητα μεγαλύτερη των πέντε (5) κόμβων σε απόσταση μικρότερη των διακοσίων (200) μέτρων από την ακτογραμμή στις περιοχές που δεν υπάρχουν λουόμενοι.

4. Για την εκμίσθωση ταχύπλοου σκάφους τηρούνται οι διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων του παρόντος άρθρου από το χειριστή και του άρθρου 5 από τον εκμισθωτή. Επιπρόσθετα η εκμίσθωση ταχύπλοου σκάφους απαγορεύεται: α) όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες, β) πριν από την ανατολή και μετά τη δύση του ηλίου γ) όταν παρουσιάζονται βλάβες ή διακοπές λειτουργίας της μηχανής του.

5. Η εκκίνηση και επιστροφή από/προς την ακτή του εκμισθούμενου ταχύπλοου σκάφους επιτρέπεται εφόσον διενεργείται εντός του οριοθετημένου δίαυλου του άρθρου 27 και το σκάφος δεν αναπτύσσει ταχύτητα μεγαλύτερη των πέντε (5) κόμβων μέχρι του θαλάσσιου σημείου που δεν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής των οριζόμενων στην παραγρ. 3 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 5

Υποχρεώσεις ιδιοκτητών ταχύπλοων σκαφών

Οι ιδιοκτήτες ταχύπλοων σκαφών, εκτός από τις γενικές υποχρεώσεις της λεμβολόγησης, της τήρησης των διατάξεων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη ρύπανσης θάλασσας και ακτών καθώς και τις υποχρεώσεις του προηγούμενου άρθρου: α) φροντίζουν για την καλή συντήρηση και ευπρεπή εμφάνιση των σκαφών τους β) έχουν γράψει στις παρειές των σκαφών τους, το όνομα, το λιμένα και τον αριθμό λεμβολόγησης

γ) φροντίζουν για τον εφοδιασμό τους από τη Λιμενική Αρχή με άδεια εκτέλεσης πλόων του σκάφους, που αναμένεται κανονικά. Η άδεια αυτή φέρεται στο σκάφος και επιδεικνύεται σε κάθε ζήτηση των Λιμενικών οργάνων δ) απαγορεύουν τη χρησιμοποίηση των σκαφών τους από άτομα που δεν έχουν άδεια ικανότητας χειριστή ή άτομα που βρίσκονται υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών ε) έχουν εφοδιάσει τα σκάφη τους με τα προβλεπόμενα για την κατηγορία τους εφόδια (σωστικά και πυροσβεστικά μέσα κ.λπ). Όλα τα εφόδια πρέπει να είναι πρόσφορα για άμεση χρήση στα δε εφόδια με ημερομηνία λήξης να μην έχει παρέλθει η ημερομηνία αυτή στ) φροντίζουν για την επιθεώρηση των σκαφών τους σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

Άρθρο 6

Διενέργεια Θαλάσσιου σκι

1. Η Διενέργεια του θαλάσσιου σκι επιτρέπεται υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις και περιορισμούς:

α) Ο ασκούμενος στο σκι (σκιέρ) γνωρίζει κολύμβηση και φέρει ατομική σωσίβια ζώνη λεία, μαλακή, απαλλαγμένη από πρόσθετα εξαρτήματα ή υλικά που είναι δυνατόν να προκαλέσουν τραυματισμό σε περίπτωση πτώσης και κατασκευασμένο κατά τρόπο ώστε, σε περίπτωση σύγκρουσης ή πρόσκρουσης, να παρέχει επαρκή προστασία από βλάβη στα πλευρά ή στα εσωτερικά όργανα του σκιέρ.

β) Η ατομική σωσίβια ζώνη έχει τη δυνατότητα να κρατά τον σκιέρ στην επιφάνεια της θάλασσας. Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση φουσκωτών σωσιβίων.

γ) Το σκάφος που χρησιμοποιείται για θαλάσσιο σκί έχει την αναγκαία ισχύ, ώστε να επιτυγχάνει και να διατηρεί την απαιτούμενη ταχύτητα έλκοντας ένα βαρύ άτομο - σκιέρ. Ειδικότερα το εκμισθούμενο ή χρησιμοποιούμενο από τον εκμισθωτή ταχύπλοο σκάφος φέρει ένα εφεδρικό μεταλλικό δοχείο καύσιμης ύλης με πώμα ασφαλείας και περιεχόμενο τουλάχιστον τριών (3) λίτρων ή εφεδρικό δεξαμενή (ρεζερβουάρ) ανάλογου περιεχόμενου.

δ) Το σχοινί έλξης απαγορεύεται να έχει μήκος μεγαλύτερο από 23 μέτρα, η διατομή είναι τουλάχιστον 8 χιλιοστάμετρα και έχει τη δυνατότητα να επιπλέει στη θάλασσα.

ε) Το σημείο πρόσδεσης του σχοινιού στο σκάφος είναι σε άριστη κατάσταση και έχει τη δυνατότητα να ανταπεξέλθει στη δύναμη της έλξης που δημιουργείται από την ταχύτητα του σκάφους.

στ) Τα πέδιλα του σκι είναι ασφαλή και ικανά να επιπλέουν. Δεν πρέπει να υπάρχουν περιττά αιχμηρά ή προεξέχοντα τμήματα, από μέταλλα, ξύλο ή άλλο υλικό που θα μπορούσαν να προκαλέσουν τραύμα στον ασκούμενο (σκιέρ) εφόσον αυτός κατά την πτώση του έλθει σε επαφή με αυτά (πέδιλα).

ζ) Απαγορεύεται η διενέργεια θαλάσσιου σκι όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες καθώς και πριν την ανατολή ή μετά τη δύση του ηλίου.

η) Στο χρησιμοποιούμενο από τον εκμισθωτή σκάφος επιβαίνουν δύο (2) άτομα από τα οποία ο χειριστής κατέχει τα τυπικά προσόντα του άρθρου 22 παρ. 2ι.

θ) Απαγορεύεται η ταυτόχρονη έλξη και άλλων θαλάσσιων μέσων αναψυχής (έλιθρο, δακτυλίδι κ.λπ).

2. Ο ασκούμενος στο θαλάσσιο σκι είναι ηλικίας τουλάχιστον δέκα (10) ετών. Για μικρότερης ηλικίας άτομο η διενέργεια θαλάσσιου σκι επιτρέπεται μετά από συγκατάθεση του ασκούντος τη γονική μέριμνα, ο οποίος βεβαιώνει παράλληλα ότι ο συγκεκριμένος ανήλικος γνωρίζει κολύμβηση.

3. Οι υποχρεώσεις των χειριστών και ιδιοκτητών ταχύπλων σκαφών έχουν ανάλογη εφαρμογή και για ταχύπλοα σκάφη που χρησιμοποιούνται για τη διενέργεια του θαλάσσιου σκι.

4. Ο χειριστής ταχύπλοου σκάφους που έλκει τον ασκούμενο στο σκι ακολουθεί διαδρομή απαλλαγμένη από τασάσεις (κλωβοί θαλασσοκαλλιεργικών κ.λπ) ή πλωτά ναυπηγήματα (εξέδρες κ.λπ) καθώς και μακριά από τις πορείες των άλλων παραπλεόντων πλοίων, ώστε να εξασφαλίζεται η αποτροπή ατυχήματος.

5. Η διενέργεια (έλξη) θαλάσσιου σκι απαγορεύεται σε απόσταση μικρότερη των: α. εκατό (100) μέτρων από το εξωτερικό μέρος των πλωτών σημαντήρων του άρθρου 26, που επισημαίνονται τα όρια μέχρι τα οποία φθάνουν συνήθως κολυμπώντας οι λουόμενοι στις λουτρικές εγκαταστάσεις. Σε περιπτώσεις ιδιομορφίας της περιοχής (π.χ.

μικροί όρμοι), μετά από απόφαση της Επιτροπής του άρθρου 35, η απόσταση αυτή μπορεί να καθορίζεται και κάτω των εκατό (100) μέτρων όχι όμως μικρότερη των πενήντα (50) μέτρων. Σχετική καταχώριση γίνεται στο σώμα της άδειας. β. διακοσίων (200) μέτρων από το συνηθισμένο σημείο στο οποίο φθάνουν κολυμπώντας οι λουόμενοι στις θαλάσσιες περιοχές που δεν επισημαίνονται με πλωτούς σημαντήρες. γ. σε κάθε περίπτωση σε απόσταση μικρότερη των διακοσίων (200) μέτρων από την ακτογραμμή στις θαλάσσιες περιοχές που δεν υπάρχουν λουόμενοι. Σε περιπτώσεις ιδιομορφίας της περιοχής (π.χ. μικροί όρμοι), μετά από απόφαση της Επιτροπής του άρθρου 35, η απόσταση αυτή μπορεί να καθορίζεται και κάτω των διακοσίων (200) μέτρων. Σχετική καταχώριση γίνεται στο σώμα της άδειας.

6. Η εκκίνηση και επιστροφή από/προς την ακτή του ταχύπλοου σκάφους του εκμισθωτή όταν έλκει θαλάσσιο σκι επιτρέπεται εφόσον διενεργείται εντός του οριοθετημένου δίαυλου του άρθρου 27 και με τη μικρότερη δυνατή ταχύτητα μέχρι του θαλάσσιου σημείου που δεν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής των οριζόμενων στην προηγούμενη παράγραφο.

Άρθρο 7

Διενέργεια θαλάσσιου αλεξίπτωτου (PARASAILING ή PARACHUTING)

1. Η έλξη μονοθέσιου αλεξίπτωτου διενεργείται από κατάλληλο ταχύπλοο σκάφος μήκους τουλάχιστον πέντε (5) μέτρων, βάρους τουλάχιστον τετρακοσίων πενήντα (450) χιλιογράμμων (σκάφος - μηχανή - εξοπλισμός), εφοδιασμένο με κινητήρα (μηχανή) της ακόλουθης, ανάλογα με το είδος του, ιπποδύναμης:

Εξωλέμβια 125 HP τουλάχιστον ή Εσωλέμβια 140 HP τουλάχιστον ή Εσω-εξωλέμβια 160 HP τουλάχιστον.

2. Η έλξη ειδικής κατασκευής τύπου JAMBO διθέσιου αλεξίπτωτου διενεργείται από κατάλληλο ταχύπλοο σκάφος μήκους τουλάχιστον πέντε (5) μέτρων, βάρους τουλάχιστον εξακοσίων (600) χιλιογράμμων (σκάφος - κινητήρας - εξοπλισμός) εφοδιασμένο με κινητήρα (μηχανή) της ακόλουθης, ανάλογα με το είδος του, ιπποδύναμης: Εξωλέμβια 140 HP τουλάχιστον ή Εσωλέμβια 160 HP τουλάχιστον ή Εσω-εξωλέμβια 200 HP τουλάχιστον.

3. Η έλξη του αλεξίπτωτου διενεργείται και από ταχύπλοο σκάφος το οποίο διαθέτει ενσωματωμένη εξέδρα με κατάλληλο μηχανισμό (βίντζι) και είναι εφοδιασμένο με κινητήρα (μηχανή) τουλάχιστον της πιο πάνω, ανάλογα με το αλεξίπτωτο, ιπποδύναμης.

4. Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση (έλξη) αλεξίπτωτων τριών (3) ή περισσότερων θέσεων.

5. Η διάμετρος του σχοινιού έλξης του αλεξίπτωτου είναι τουλάχιστον δώδεκα (12) χιλιοστάμετρα για τα μονοθέσια αλεξίπτωτα και δεκατέσσερα (14) χιλιοστάμετρα για τα διθέσια αλεξίπτωτα. Το σχοινί διατηρείται σε άριστη κατάσταση, δεν υπάρχουν κόμποι και συστροφές, το μήκος του δεν είναι μεγαλύτερο από ογδόντα (80) μέτρα και έχει τη δυνατότητα να επιπλέει στη θάλασσα. Το μήκος του σχοινιού μπορεί να μειώνεται από τη Λιμενική Αρχή, εφόσον συντρέχουν ειδικόι προς τούτο λόγοι.

6. Ο κάτοχος της άδειας ή ο προσοντούχος προπονητής ή ο βοηθός αντικαταστάτης του που χειρίζεται το σκάφος που έλκει κάθε φορά το αλεξίπτωτο, είναι υπεύθυνος για την κανονική και καθόλα ασφαλή έλξη του αλεξίπτωτου και φροντίζει ώστε να, πριν από κάθε έλξη, διενεργείται

σχολαστικός έλεγχος του σχοινού έλξης του και των εξαρτημάτων του αλεξίπτωτου που προσδέεται το άτομο. Ειδικότερα το σημείο πρόσδεσης του σχοινού στο ταχύπλοο σκάφος είναι σε άριστη κατάσταση και έχει τη δυνατότητα να ανταπεξέλθει στη δύναμη της έλξης που δημιουργείται από την ταχύτητα του ταχύπλοου σκάφους, που έλκει το αλεξίπτωτο.

7. Οι υποχρεώσεις των χειριστών και ιδιοκτητών ταχύπλων σκαφών έχουν ανάλογη εφαρμογή και για ταχύπλοα σκάφη που χρησιμοποιούνται για την έλξη αλεξίπτωτου.

8. Ο χειριστής του ταχύπλοου σκάφους που έλκει το αλεξίπτωτο ακολουθεί διαδρομή απαλλαγμένη από υφάλους, βραχονησίδες, εγκαταστάσεις και σγκυροβολημένα σκάφη καθώς και μακριά από τις πορείες των άλλων παραπλεόντων σκαφών, ώστε να εξασφαλίζεται η απότροπή ατυχήματος.

9. Κατά την πτήση, το άτομο που χρησιμοποιεί το αλεξίπτωτο πρέπει να φέρει υποχρεωτικά ατομική σωσίβια ζώνη.

10. Η πτήση με αλεξίπτωτο επιτρέπεται σε άτομο που γνωρίζει κολύμβηση και είναι ηλικίας τουλάχιστον δέκα οκτώ (18) ετών. Για άτομο μικρότερης ηλικίας, αλλά άνω των δεκατεσσάρων (14) ετών, η πτήση με αλεξίπτωτο επιτρέπεται μετά από συγκατάθεση του ασκούντος τη γονική μέριμνα με την οποία βεβαιώνεται παράλληλα ότι ο ανήλικος γνωρίζει κολύμβηση.

11. Για τους περιορισμούς της προηγούμενης παραγράφου, με μέριμνα του εκμισθωτή, τοποθετείται σε εμφανές μέρος της πλωτής ή ενσωματωμένης εξέδρας ή και αλλαχού, κατά την κρίση της Λιμενικής Αρχής, ειδική καλαίσθητη πινακίδα διπλής όψεως για την αναγραφή στην Ελληνική και Αγγλική γλώσσα.

12. Απαγορεύεται η πτήση με αλεξίπτωτο, όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες, καθώς και πριν από την ανατολή και μετά τη δύση του ηλίου. Τα κριτήρια των δυσμενών καιρικών συνθηκών καθορίζονται με απόφαση του Λιμενάρχη, αφού ληφθούν υπόψη διάφοροι τοπικοί παράγοντες που επηρεάζουν τη διαμόρφωσή τους όπως ενδεικτικά η κατάσταση της θάλασσας, η βροχή, η διεύθυνση και η ένταση του ανέμου σε σχέση με τη συγκεκριμένη θάλασσα περιοχή και την έναντι αυτής ξηρά κ.λπ.

13. Οι εκμισθωτές διαθέτουν ανεμόμετρο στο σημείο ανύψωσης του αλεξίπτωτου (εξέδρα-ταχύπλοο σκάφος) κατά τις διατάξεις της παραγρ. 18 του παρόντος άρθρου, τις ενδείξεις του οποίου λαμβάνουν υπόψη για την ακριβή εφαρμογή των κριτηρίων που αναφέρονται στην απόφαση του Λιμενάρχη.

14. Στο σκάφος που έλκει το αλεξίπτωτο επιβαίνουν δύο (2) άτομα από τα οποία ο χειριστής κατέχει τα τυπικά προσόντα του άρθρου 22 παραγρ. 2ι. Δύο άτομα κρατούν το αλεξίπτωτο σε τέτοια θέση, ώστε να γίνεται ευχερής και ακίνδυνη η ανύψωση.

15. Απαγορεύεται συγχρόνως με την έλξη αλεξίπτωτου και η διενέργεια άλλου θαλάσσιου μέσου αναψυχής (σκι κ.λπ), με το ίδιο σκάφος.

16. Η εκκίνηση ή επιστροφή του σκάφους, όταν αυτό έλκει το αλεξίπτωτο, απαγορεύεται όταν σε απόσταση διακοσίων (200) μέτρων εκατέρωθεν της γραμμής πορείας του διέρχονται άλλα σκάφη.

17. Η διενέργεια (έλξη) θαλάσσιου αλεξίπτωτου απαγορεύεται σε απόσταση μικρότερη των: α.εκατό (100) μέτρων από το εξωτερικό μέρος των πλωτών σημαντήρων

του άρθρου 26, που επισημαίνουν τα όρια μέχρι τα οποία φθάνουν συνήθως κολυμπώντας οι λουόμενοι στις λουτρικές εγκαταστάσεις. Σε περιπτώσεις ιδιομορφίας της περιοχής (π.χ. μικροί όρμοι), μετά από απόφαση της Επιτροπής του άρθρου 35, η απόσταση αυτή μπορεί να καθορίζεται και κάτω των εκατό (100) μέτρων όχι όμως μικρότερη των πενήντα (50) μέτρων. Σχετική καταχώριση γίνεται στο σώμα της άδειας. β. διακοσίων (200) μέτρων από το συνηθισμένο σημείο στο οποίο φθάνουν κολυμπώντας οι λουόμενοι στις θαλάσσιες περιοχές που δεν επισημαίνονται με πλωτούς σημαντήρες. γ.σε κάθε περίπτωση σε απόσταση μικρότερη των διακοσίων (200) μέτρων από την ακτογραμμή σε θαλάσσιες περιοχές που δεν υπάχονται λουόμενοι. Σε περιπτώσεις ιδιομορφίας της περιοχής (π.χ. μικροί όρμοι), μετά από απόφαση της Επιτροπής του άρθρου 35, η απόσταση αυτή μπορεί να καθορίζεται και κάτω των διακοσίων (200) μέτρων. Σχετική καταχώριση γίνεται στο σώμα της άδειας.

18. Η ανύψωση/κάθοδος του αλεξίπτωτου επιτρέπεται να γίνεται ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες της περιοχής και με γνώμονα την αποφυγή ατυχημάτων: α) από πλωτή εξέδρα του άρθρου 28 που αφορά το θαλάσσιο αλεξίπτωτο, β) από ταχύπλοο σκάφος το οποίο διαθέτει ενσωματωμένη εξέδρα και βίντζι.

γ) από την εξέδρα του εκμισθωτή που έχει τοποθετηθεί πλησίον της ακτής με σύμφωνη γνώμη όλων των μελών της Επιτροπής του άρθρου 35. Η εκκίνηση και επιστροφή στην περίπτωση αυτή, από/προς την ακτή του ταχύπλοου σκάφους του εκμισθωτή όταν αυτό έλκει θαλάσσιο αλεξίπτωτο επιτρέπεται εφόσον διενεργείται εντός του οριοθετημένου δίαυλου του άρθρου 27 και με τη μικρότερη δυνατή ταχύτητα μέχρι του θαλάσσιου σημείου που δεν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής των οριζόμενων στην προηγούμενη παράγραφο.

19. Εφόσον απαιτείται, η μεταφορά (μετάβαση - επιστροφή) των στόμων, που επιθυμούν να ασκηθούν/ψυχαγωγηθούν με το θαλάσσιο αλεξίπτωτο, από το, επί του αιγιαλού, πόστο του εκμισθωτή, στα σημεία (θέσεις) εκκίνησης (α) και (β) της προηγούμενης παραγράφου επιτρέπεται να γίνεται με μη μηχανοκίνητα θαλάσσια μέσα ή με μηχανοκίνητα θαλάσσια μέσα, εξαιρουμένων του θαλάσσιου μοτοποδηλάτου και του HOVER CRAFT, εφόσον κινούνται σε οριοθετημένο δίαυλο και δεν αναπτύσσουν ταχύτητα μεγαλύτερη των πέντε (5) κόμβων.

Άρθρο 8

Θαλάσσιο Έλκηθρο

1. Οι επιβαίνοντες γνωρίζουν κολύμβηση και απαραίτητα φέρουν ατομική σωσίβια ζώνη λεία, μαλακή και απαλλαγμένη από πρόσθετα εξαρτήματα ή υλικά που είναι δυνατόν να προκαλέσουν τραυματισμό σε περίπτωση πτώσης.

2. Η ατομική σωσίβια ζώνη έχει τη δυνατότητα να κρατά το άτομο που το φέρει, στην επιφάνεια της θάλασσας. Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση φουσκωτών σωσιβίων.

3. Το σκάφος είναι ταχύπλοο, έχει την αναγκαία ισχύ για την έλξη του έλκηθρου με τα επιβαίνοντα άτομα. Ειδικότερα το σκάφος φέρει και ένα εφεδρικό μεταλλικό δοχείο καύσιμης ύλης με πώμα ασφαλείας και περιεχόμενο τουλάχιστον τριών (3) λίτρων ή εφεδρική δεξαμενή (ρεζερβουάρ) ανάλογου περιεχομένου.

4. Το σχοινί έλξης, είναι σύμφωνο με τις κατασκευαστικές προδιαγραφές και έχει τη δυνατότητα να επιπλέει στη θάλασσα.

5. Το σημείο πρόσδεσης του σχοινιού στο σκάφος και στο έλκηθρο είναι σε άριστη κατάσταση και έχει τη δυνατότητα να ανταπεξέλθει στη δύναμη της έλξης που δημιουργείται από την ταχύτητα του σκάφους, η οποία δεν επιτρέπεται να είναι μεγαλύτερη των εικοσιπέντε (25) κόμβων.

6. Απαγορεύεται η διενέργεια θαλάσσιου έλκηθρου όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες καθώς και πριν την ανατολή και μετά τη δύση του ηλίου.

7. Στο σκάφος επιβαίνουν δύο (2) άτομα από τα οποία ο χειριστής κατέχει τα τυπικά προσόντα του άρθρου 22 παρ. 21.

8. Οι υποχρεώσεις των χειριστών και ιδιοκτητών ταχύπλων σκαφών έχουν ανάλογη εφαρμογή και για τα ταχύπλοα σκάφη που χρησιμοποιούνται για τη διενέργεια θαλάσσιου έλκηθρου.

9. Οι επιβαίνοντες στο θαλάσσιο έλκηθρο είναι ηλικίας δεκαέξι (16) τουλάχιστον ετών και όχι περισσότεροι από τις θέσεις με τα αντίστοιχα ζεύγη χειρολαβών. Για τα μικρότερης ηλικίας άτομα επιτρέπεται η επιβίβαση μετά απο συγκατάθεση του ασκούντος τη γονική μέριμνα με την οποία βεβαιώνεται παράλληλα ότι ο ανήλικος γνωρίζει κολύμβηση.

10. Η διαδρομή του σκάφους που έλκει το θαλάσσιο έλκηθρο είναι απαλλαγμένη από υφάλους, βραχονησίδες, αγκυροβολημένα ή παραπλέοντα σκάφη ώστε να εξασφαλίζεται η αποτροπή ατυχήματος.

11. Από κάθε ταχύπλοο σκάφος επιτρέπεται η έλξη ενός μόνο θαλάσσιου έλκηθρου.

12. Η διενέργεια (έλξη) θαλάσσιου έλκηθρου απαγορεύεται σε απόσταση μικρότερη των: α.εκατό (100) μέτρων από το εξωτερικό μέρος των πλωτών σημαντήρων του άρθρου 26, που επισημαίνουν τα όρια μέχρι τα οποία φθάνουν συνήθως κολυμπώντας οι λουόμενοι στις λουτρικές εγκαταστάσεις. Σε περιπτώσεις ιδιομορφίας της περιοχής (π.χ. μικροί όρμοι), μετά από απόφαση της Επιτροπής του άρθρου 35, η απόσταση αυτή μπορεί να καθορίζεται και κάτω των εκατό (100) μέτρων όχι όμως μικρότερη των πενήντα (50) μέτρων. Σχετική καταχώριση γίνεται στο σώμα της άδειας. β. διακοσίων (200) μέτρων από το συνηθισμένο σημείο στο οποίο φθάνουν κολυμπώντας οι λουόμενοι στις θαλάσσιες περιοχές που δεν επισημαίνονται με πλωτούς σημαντήρες. γ. σε κάθε περίπτωση σε απόσταση μικρότερη των διακοσίων (200) μέτρων από την ακτογραμμή σε θαλάσσιες περιοχές που δεν υπάρχουν λουόμενοι. Σε περιπτώσεις ιδιομορφίας της περιοχής (π.χ. μικροί όρμοι), μετά από απόφαση της Επιτροπής του άρθρου 35, η απόσταση αυτή μπορεί να καθορίζεται και κάτω των διακοσίων (200) μέτρων. Σχετική καταχώριση γίνεται στο σώμα της άδειας.

13. Η εκκίνηση και η επιστροφή από/προς την ακτή του ταχύπλοου σκάφους του εκμισθωτή όταν αυτό έλκει θαλάσσιο έλκηθρο επιτρέπεται εφόσον διενεργείται εντός του οριοθετημένου διαύλου του άρθρου 27 και δεν αναπτύσσει ταχύτητα μεγαλύτερη των πέντε (5) κόμβων μέχρι του θαλάσσιου σημείου που δεν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής των οριζόμενων στην προηγούμενη παράγραφο.

Άρθρο 9

Θαλάσσιο δακτυλίδι

1. Οι επιβαίνοντες γνωρίζουν κολύμβηση και απαραίτητα φέρουν ατομική σωσίβια ζώνη λεία, μαλακή και απαλλαγμένη από πρόσθετα εξαρτήματα ή υλικά που είναι δυνατόν να προκαλέσουν τραυματισμό σε περίπτωση πτώσης.

2. Η ατομική σωσίβια ζώνη έχει τη δυνατότητα να κρατά το άτομο που το φέρει στην επιφάνεια της θάλασσας. Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση φουσκωτών σωσιβίων.

3. Το σκάφος είναι ταχύπλοο, έχει την αναγκαία ισχύ για την έλξη του δακτυλιδιού με τα επιβαίνοντα άτομα. Ειδικότερα το σκάφος φέρει και ένα εφεδρικό μεταλλικό δοχείο καύσιμης ύλης με πύμα ασφαλείας και περιεχόμενο τουλάχιστον τριών (3) λίτρων ή εφεδρική δεξαμενή (ρεζερβουάρ) ανάλογου περιεχομένου.

4. Το σχοινί έλξης, είναι σύμφωνο με τις κατασκευαστικές προδιαγραφές και έχει τη δυνατότητα να επιπλέει στη θάλασσα.

5. Το σημείο πρόσδεσης του σχοινιού στο σκάφος στο δακτυλίδι είναι σε άριστη κατάσταση και έχει τη δυνατότητα να ανταπεξέλθει στη δύναμη της έλξης που δημιουργείται από την ταχύτητα του σκάφους, η οποία δεν επιτρέπεται να είναι μεγαλύτερη των εικοσιπέντε (25) κόμβων.

6. Απαγορεύεται η διενέργεια θαλάσσιου δακτυλιδιού όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες καθώς και πριν την ανατολή και μετά τη δύση του ηλίου.

7. Στο σκάφος επιβαίνουν δύο (2) άτομα από τα οποία ο χειριστής κατέχει τα τυπικά προσόντα του άρθρου 22 παρ. 21.

8. Οι υποχρεώσεις των χειριστών και ιδιοκτητών ταχύπλων σκαφών έχουν ανάλογη εφαρμογή και για τα ταχύπλοα σκάφη που χρησιμοποιούνται για τη διενέργεια θαλάσσιου δακτυλιδιού.

9. Οι επιβαίνοντες στο δακτυλίδι είναι ηλικίας δεκαέξι (16) τουλάχιστον ετών και όχι περισσότεροι από τις θέσεις με τα αντίστοιχα ζεύγη χειρολαβών. Για τα μικρότερης ηλικίας άτομα επιτρέπεται η επιβίβαση μετά απο συγκατάθεση του ασκούντος τη γονική μέριμνα με την οποία βεβαιώνεται παράλληλα ότι ο ανήλικος γνωρίζει κολύμβηση.

10. Η διαδρομή του σκάφους που έλκει το δακτυλίδι είναι απαλλαγμένη από υφάλους, βραχονησίδες, αγκυροβολημένα ή παραπλέοντα σκάφη ώστε να εξασφαλίζεται η αποτροπή ατυχήματος.

11. Από κάθε ταχύπλοο σκάφος επιτρέπεται η έλξη μέχρι τεσσάρων (4) μονοθέσιων ή δύο (2) διθέσιων θαλάσσιων δακτυλιδιών.

12. Η διενέργεια (έλξη) θαλάσσιου δακτυλιδιού απαγορεύεται σε απόσταση μικρότερη των: α.εκατό (100) μέτρων από το εξωτερικό μέρος των πλωτών σημαντήρων του άρθρου 26, που επισημαίνουν τα όρια μέχρι τα οποία φθάνουν συνήθως κολυμπώντας οι λουόμενοι στις λουτρικές εγκαταστάσεις. Σε περιπτώσεις ιδιομορφίας της περιοχής (π.χ. μικροί όρμοι), μετά από απόφαση της Επιτροπής του άρθρου 35, η απόσταση αυτή μπορεί να καθορίζεται και κάτω των εκατό (100) μέτρων όχι όμως μικρότερη των πενήντα (50) μέτρων. Σχετική καταχώριση γίνεται στο σώμα της άδειας. β. διακοσίων (200) μέτρων από το συνηθισμένο σημείο στο οποίο φθάνουν κολυμπώντας οι λουόμενοι στις θαλάσσιες περιοχές που δεν επισημαί-

νονται με πλωτούς σημαντήρες. γ. σε κάθε περίπτωση σε απόσταση μικρότερη των διακοσίων (200) μέτρων από την ακτογραμμή σε θαλάσσιες περιοχές που δεν υπάρχουν λουόμενοι. Σε περιπτώσεις ιδιομορφίας της περιοχής (π.χ. μικροί όρμοι), μετά από απόφαση της Επιτροπής του άρθρου 35, η απόσταση αυτή μπορεί να καθορίζεται και κάτω των διακοσίων (200) μέτρων. Σχετική καταχώριση γίνεται στο σώμα της άδειας.

13. Η εκκίνηση και η επιστροφή από/προς την ακτή του ταχύπλου σκάφους του εκμισθωτή όταν έλκει θαλάσσιο δακτυλίδι επιτρέπεται εφόσον διενεργείται εντός του οριοθετημένου δίαυλου του άρθρου 27 και δεν αναπτύσσει ταχύτητα μεγαλύτερη των πέντε (5) κόμβων μέχρι του θαλάσσιου σημείου που δεν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής των οριζόμενων στην προηγούμενη παράγραφο.

Άρθρο 10

Θαλάσσια μοτοποδήλατα (SEA BEETLE, SEA BIKE, SURF-JET, JET-SKI κ.λπ)

1. Ιδιωτικής χρήσης ή εκμισθούμενα θαλάσσια μοτοποδήλατα καθώς και τα προσομοιάζοντα προς αυτά ανεξαρτήτως τύπου ή και ονομασίας (SEA BEETLE, SEA BIKE, SURF-JET, JET-SKI κ.λπ), λεμβολογούνται, σε αμφότερες τις πλευρές τους φέρεται γραμμένο το όνομά τους, ο λιμένας και ο αριθμός λεμβολογίου και φέρουν τα φωτιστικά σήματα κινδύνου και τους πυροσβεστήρες που έχει καθορίσει ο κατασκευαστής τους ή σε διαφορετική περίπτωση δύο (2) βεγγαλικά χειρός, ένα (1) καπνογόνο και ένα (1) μικρό πυροσβεστήρα κόνεως.

2. Η κυκλοφορία των θαλάσσιων μέσων που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο απαγορεύεται: α) Όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες. β) Σε βραχώδεις θαλάσσιες περιοχές. γ) Πριν από την ανατολή και μετά τη δύση του ηλίου. δ) Εφόσον δεν διαθέτουν σύστημα αυτόματης ακινητοποίησης τους (QUICK STOP) για τη σβέση μηχανής, όταν ο χειριστής τους πέσει στη θάλασσα. ε) Εφόσον επιβαίνουν περισσότερα άτομα από αυτά που η κατασκευάστρια εταιρεία προβλέπει για το συγκεκριμένο τύπο θαλάσσιου μοτοποδήλατου. στ) Όταν παρουσιάζουν βλάβες ή διακοπές λειτουργίας των μηχανών τους. ζ) Όταν φέρουν εξωτερικές έλικες. η) Κατά τους μήνες Ιούνιο-Ιούλιο-Αύγουστο-Σεπτέμβριο μεταξύ των ωρών 14.00-17.00. Η απαγόρευση αυτή ισχύει σε κατοικημένες περιοχές τα όρια των οποίων καθορίζονται με απόφαση του Λιμενάρχη μετά από ομόφωνη απόφαση της Επιτροπής του άρθρου 35. θ) Εφόσον οι επιβαίνοντες δεν φέρουν ατομικές σωστικές ζώνες.

3. Ο χειρισμός των θαλάσσιων μοτοποδημάτων, ανεξάρτητα από τον τύπο κατασκευής ή την ταχύτητα που αναπτύσσουν, απαγορεύεται από άτομα που δεν είναι εφοδιασμένα με άδεια χειριστή ταχύπλου σκάφους ή θαλάσσιου μοτοποδήλατου.

4. Απαγορεύεται η έλξη ατόμων από θαλάσσια μοτοποδήλατα για την εκτέλεση θαλάσσιου σκι ή οποιουδήποτε άλλου θαλάσσιου μέσου αναψυχής (έλικηθρο, δακτυλίδι κ.λπ).

5. Η κυκλοφορία του θαλάσσιου μοτοποδήλατου απαγορεύεται: α) σε απόσταση μικρότερη των διακοσίων (200) μέτρων από το εξωτερικό μέρος των πλωτών σημαντήρων του άρθρου 26, που επισημαίνουν τα όρια μέχρι τα οποία φθάνουν συνήθως κολυμπώντας οι λουόμενοι στις λουτρικές εγκαταστάσεις. β) σε απόσταση μικρότερη

των τριακοσίων (300) μέτρων από το συνηθισμένο σημείο στο οποίο φθάνουν κολυμπώντας οι λουόμενοι στις θαλάσσιες περιοχές που δεν επισημαίνονται με πλωτούς σημαντήρες. γ) με ταχύτητα μεγαλύτερη των πέντε (5) κόμβων σε απόσταση μικρότερη των πεντακοσίων (500) μέτρων από την ακτογραμμή στις περιοχές που δεν υπάρχουν λουόμενοι.

6. Οι εκμισθωτές θαλάσσιων μοτοποδημάτων διαθέτουν σύστημα αυτόματης σβέσης αυτών από απόσταση τουλάχιστον χιλίων (1.000) μέτρων (CONTROL PANEL), για να το χρησιμοποιούν σε περίπτωση που διαπιστώνουν ότι οι μισθωτές (χειριστές) των θαλάσσιων μοτοποδημάτων δημιουργούν κινδύνους για την ασφάλεια των λουόμενων, της ναυσιπλοίας κ.λπ.

7. Απαγορεύεται η χορήγηση άδειας εκμίσθωσης για περισσότερα από τρία (3) θαλάσσια μοτοποδήλατα. Όσοι από τους εκμισθωτές, κατά τη δημοσίευση του παρόντος Κανονισμού, κατέχουν άδειες εκμίσθωσης για περισσότερα από τρία (3) θαλάσσια μοτοποδήλατα, δεν μπορούν να αυξήσουν τον αριθμό τους ούτε να αντικαθιστούν όσα εξ αυτών αποσύρονται μέχρις ότου ο αριθμός ελαττωθεί στα τρία (3).

8. Οι εκμισθωτές θαλάσσιων μοτοποδημάτων πλέον των λοιπών προϋποθέσεων κατέχουν άδεια χειριστή ταχύπλου σκάφους ή άδεια χειριστή θαλάσσιου μοτοποδήλατου.

9. Τα εκμισθούμενα θαλάσσια μοτοποδήλατα κυκλοφορούν σε θαλάσσιες περιοχές όπου υπάρχει η δυνατότητα οπτικής επαφής/ελέγχου μισθωτή-εκμισθωτή. Ο καθορισμός των περιοχών αυτών είναι επακριβής και αναγράφεται στις χορηγούμενες άδειες εκμίσθωσης.

10. Η εκκίνηση/επιστροφή του εκμισθούμενου θαλάσσιου μοτοποδήλατου επιτρέπεται από/προς τα ακόλουθα σημεία: α) την πλωτή εξέδρα του άρθρου 28. β) το ειδικό μπαλόνι - ναύδετο (ρεμέντζο) του άρθρου 29. γ) το πλοίο του άρθρου 30. δ) οποιοδήποτε σημείο της θάλασσας που βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη από τα όρια (αποστάσεις) της παραγράφου 5.

Σε περίπτωση που τα σημεία (α), (β) και (γ) βρίσκονται σε μικρότερες από τις προβλεπόμενες στην παράγραφο 5 του άρθρου αυτού αποστάσεις η εκκίνηση/επιστροφή του εκμισθούμενου θαλάσσιου μοτοποδήλατου επιτρέπεται με ταχύτητα μικρότερη των πέντε (5) κόμβων ώστε να μη συντρέχει περίπτωση εφαρμογής των οριζόμενων στην ως άνω παράγραφο 5.

11. Η μεταφορά (μετάβαση - επιστροφή) των ατόμων, που επιθυμούν να ασκηθούν/ψυχαγωγηθούν με το θαλάσσιο μοτοποδήλατο, από το, επί του αιγιαλού, πόστο του εκμισθωτή, στα σημεία (θέσεις) εκκίνησης της προηγούμενης παραγράφου επιτρέπεται να γίνεται με μη μηχανοκίνητα θαλάσσια μέσα ή με μηχανοκίνητα θαλάσσια μέσα, εξαιρουμένων του θαλάσσιου μοτοποδήλατου και του HOVER CRAFT, εφόσον κινούνται σε οριοθετημένο δίαυλο και δεν αναπτύσσουν ταχύτητα μεγαλύτερη των πέντε (5) κόμβων.

ΜΕΡΟΣ Γ

ΛΟΙΠΑ ΜΕΣΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Άρθρο 11

Ισοσανίδα (WIND SURF)

1. Απαγορεύεται η χρησιμοποίησή τους από άτομα ηλικίας μικρότερης των δέκα έξι (16) ετών καθώς και από

άτομα που δε γνωρίζουν κολύμβηση. Για μικρότερης ηλικίας άτομα η διενέργεια WS επιτρέπεται μετά απο συγκατάθεση του ασκούντος τη γονική μέριμνα με την οποία βεβαιώνεται παράλληλα ότι ο ανήλικος γνωρίζει κολύμβηση.

2. Απαγορεύεται η κυκλοφορία τους όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες καθώς επίσης πριν από την ανατολή και μετά τη δύση του ηλίου.

3. Το άτομο που επιβαίνει στην ισποσανίδα φέρει κατάλληλη ειδικής κατασκευής ατομική σωσίβια ζώνη.

4. Απαγορεύεται η κυκλοφορία των WS σε απόσταση μικρότερη από διακόσια (200) μέτρα από το συνηθισμένο σημείο στο οποίο φθάνουν κολυμπώντας οι λουόμενοι στις θαλάσσιες περιοχές που δεν επισημαίνονται με πλωτούς σημαντήρες. Στις λουτρικές εγκαταστάσεις οι οποίες είναι υποχρεωμένες να τοποθετούν ευδιάκριτους πλωτούς σημαντήρες, η κυκλοφορία τους επιτρέπεται έξω από τους σημαντήρες αυτούς.

5. Όταν η εκκίνηση των WS γίνεται από την ξηρά ή κατά την επιστροφή τους καταβάλλεται από τον επιβαίνοντα η πρόποσα επιμέλεια και προσοχή ώστε να αποφεύγεται η παρενόχληση των λουόμενων.

Άρθρο 12

AQUA SCOOTER

1. Απαγορεύεται η κυκλοφορία του όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες καθώς επίσης πριν από την ανατολή και μετά τη δύση του ηλίου.

2. Απαγορεύεται η κυκλοφορία του σε απόσταση μεγαλύτερη των πεντακοσίων (500) μέτρων από την ακτογραμμή.

3. Απαγορεύεται ο χειρισμός του από άτομο ηλικίας μικρότερης των δέκα τεσσάρων (14) ετών καθώς και από άτομο που δε γνωρίζει κολύμβηση.

Κατά τη διάρκεια της έλξης του, ο χειριστής έχει καλυμμένη την κεφαλή του με πλαστικό σκούφο.

4. Ο χειριστής του AS επιδεικνύει την πρόποσα επιμέλεια και προσοχή ώστε να αποφεύγεται η παρενόχληση των λουόμενων.

5. Η εκκίνηση του AS μπορεί να γίνεται από τον αιγιαλό και δεν είναι υποχρεωτική η χρησιμοποίηση του θαλάσσιου δίαυλου του άρθρου 27.

Άρθρο 13

SEABUGGY

1. Απαγορεύεται η χρησιμοποίησή του από άτομο ηλικίας μικρότερης των δέκα τεσσάρων (14) ετών καθώς και από άτομο που δε γνωρίζει κολύμβηση.

2. Απαγορεύεται η κυκλοφορία του σε απόσταση μεγαλύτερη των πεντακοσίων (500) μέτρων από την ακτογραμμή.

3. Απαγορεύεται η κυκλοφορία του όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες καθώς επίσης πριν από την ανατολή και μετά τη δύση του ηλίου.

4. Απαγορεύεται η επιβίβαση στα SB περισσότερων του ενός ατόμου.

5. Ο χειριστής SB πρέπει να επιδεικνύει την πρόποσα επιμέλεια και προσοχή ώστε να αποφεύγεται η παρενόχληση των λουόμενων.

Άρθρο 14

MINI CRUISER

1. Απαγορεύεται η χρησιμοποίησή του από άτομο ηλι-

κίας μικρότερης των δέκα οκτώ (18) ετών καθώς και από άτομο που δε γνωρίζει κολύμβηση.

2. Απαγορεύεται η κυκλοφορία του σε απόσταση μεγαλύτερη των πεντακοσίων (500) μέτρων από την ακτογραμμή.

3. Απαγορεύεται η κυκλοφορία του όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες καθώς επίσης πριν από την ανατολή και μετά τη δύση του ηλίου.

4. Απαγορεύεται η επιβίβαση περισσότερων του ενός ατόμων.

5. Ο χειριστής του MINI CRUISER επιδεικνύει την πρόποσα επιμέλεια και προσοχή ώστε να αποφεύγεται η παρενόχληση των λουόμενων.

6. Η εκκίνηση του MINI CRUISER μπορεί να γίνεται από τον αιγιαλό και δεν είναι υποχρεωτική η χρησιμοποίηση του θαλάσσιου δίαυλου του άρθρου 27.

Άρθρο 15

KANO - KAYAK

1. Απαγορεύεται η χρησιμοποίησή τους από άτομα που δε γνωρίζουν κολύμβηση καθώς και από άτομα ηλικίας μικρότερης των δέκα τεσσάρων (14) ετών για τα κανό και δέκα έξι (16) ετών για τα KAYAK.

2. Απαγορεύεται η κυκλοφορία του σε απόσταση μεγαλύτερη των πεντακοσίων (500) μέτρων από την ακτογραμμή.

3. Απαγορεύεται η κυκλοφορία τους όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες καθώς και πριν από την ανατολή και μετά τη δύση του ηλίου.

4. Απαγορεύεται η κυκλοφορία τους εφόσον επιβαίνουν περισσότερα άτομα από όσα η κατασκευάστρια εταιρεία προβλέπει για τον συγκεκριμένο τύπο του κανό ή του KAYAK. Οι επιβαίνοντες στο KAYAK φέρουν ατομική σωσίβια ζώνη.

5. Ο χειριστής δείχνει την πρόποσα επιμέλεια και προσοχή ώστε να αποφεύγεται η παρενόχληση των λουόμενων.

Άρθρο 16

HOVER CRAFT

1. Απαγορεύεται η: α) κυκλοφορία του στην ξηρά β) επιβίβαση ατόμων περισσότερων από αυτά που προβλέπει ο κατασκευαστής γ) κυκλοφορία του όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες δ) κυκλοφορία του πριν από την ανατολή και μετά τη δύση του ηλίου.

2. Ο χειριστής του σκάφους έχει άδεια χειριστή ταχύπλου σκάφους, καθώς και τη χορηγούμενη από τον κατασκευαστή άδεια εκπαίδευσης.

3. Το σκάφος είναι λεμβολογημένο και εφοδιασμένο με όλα τα εφόδια που προβλέπονται από την άδεια εκτέλεσης πλώων.

4. Η κυκλοφορία του HOVER CRAFT απαγορεύεται: α) σε απόσταση μικρότερη των τριακοσίων (300) μέτρων από το συνηθισμένο σημείο στο οποίο φθάνουν κολυμπώντας οι λουόμενοι στις θαλάσσιες περιοχές που δεν επισημαίνονται με πλωτούς σημαντήρες. β) σε απόσταση μικρότερη των διακοσίων (200) μέτρων από το εξωτερικό μέρος των πλωτών σημαντήρων του άρθρου 26, που επισημαίνουν τα όρια μέχρι τα οποία φθάνουν συνήθως κολυμπώντας οι λουόμενοι στις λουτρικές εγκαταστάσεις. γ) όταν κινούνται με ταχύτητα μεγαλύτερη των πέντε (5) κόμβων σε απόσταση μικρότερη των πεντακοσίων (500)

μέτρων από την ακτογραμμή στις περιοχές που δεν υπάρχουν λουόμενοι.

5. Η εκκίνηση/επιστροφή εκμισθούμενου HOVER CRAFT επιτρέπεται από/ προς τα ακόλουθα σημεία: α) την πλωτή εξέδρα του άρθρου 28. β) το ειδικό μπαλόκι - ναύδετο (ρεμέντζο) του άρθρου 29. γ) το πλοίο του άρθρου 30. δ) οποιοδήποτε σημείο της θάλασσας που βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη από τα όρια (αποστάσεις) της προηγούμενης παραγράφου.

Σε περίπτωση που τα σημεία (α), (β) και (γ) βρίσκονται σε μικρότερες από τις προβλεπόμενες στην παράγραφο 4 του άρθρου αυτού αποστάσεις η εκκίνηση/επιστροφή του εκμισθούμενου θαλάσσιου μοτοποδηλάτου επιτρέπεται με ταχύτητα μικρότερη των πέντε (5) κόμβων ώστε να μη συντρέχει περίπτωση εφαρμογής των οριζόμενων στην προηγούμενη παράγραφο.

6. Η μεταφορά (μετάβαση - επιστροφή) των ατόμων, που επιθυμούν να ασκηθούν/ψυχαγωγηθούν με το HOVER CRAFT, από το, επί του αιγιαλού, πόστο του εκμισθωτή, στα σημεία (θέσεις) εκκίνησης της προηγούμενης παραγράφου επιτρέπεται να γίνεται με μη μηχανοκίνητο θαλάσσιο μέσο ή με μηχανοκίνητο θαλάσσιο μέσο, εξαιρουμένων του θαλάσσιου μοτοποδηλάτου και του HOVER CRAFT, εφόσον κινείται σε οριοθετημένο δίαυλο και δεν αναπτύσσει ταχύτητα μεγαλύτερη των πέντε (5) κόμβων.

Άρθρο 17

ACRYLICRAFT

1. Οι επιβαίνοντες δεν υπερβαίνουν τους δύο (2) εκ των οποίων ο ένας είναι ηλικίας άνω των δέκα οκτώ (18) ετών.

2. Η κυκλοφορία της λέμβου απαγορεύεται: α. με χρήση μηχανής ή ιστίων β. όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες γ. σε βραχώδεις θαλάσσιες περιοχές δ. σε περιοχές που δεν μπορούν οι επιβαίνοντες να επιστρέψουν στην ακτή κολυμπώντας ε. σε περιοχές που υπάρχουν λουόμενοι και σε απόσταση μικρότερη των 50 μ. από αυτούς στ. πριν από την ανατολή και μετά τη δύση του ηλίου ζ. για οποιαδήποτε άλλη χρήση πέραν της αναψυχής (π.χ. μεταφορά φορτίων, προσώπων, σωστικό μέσο, αλιεία κ.λπ).

3. Επί της λέμβου, κατά την κυκλοφορία, φέρονται δύο ατομικές σωσίβιες ζώνες για χρήση των επιβαινόντων.

4. Απαγορεύεται η απομάκρυνση πέραν των εκατό (100) μέτρων από την ακτογραμμή.

Άρθρο 18

Θαλάσσια ποδήλατα

1. Απαγορεύεται η χρησιμοποίησή τους από άτομα ηλικίας μικρότερης των δέκα τεσσάρων (14) ετών, εφόσον δεν επιβαίνει και ενήλικο άτομο, καθώς και από άτομα που δε γνωρίζουν κολύμβηση.

2. Απαγορεύεται η κυκλοφορία τους σε απόσταση μεγαλύτερη των πεντακοσίων (500) μέτρων από την ακτογραμμή.

3. Απαγορεύεται η κυκλοφορία τους όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες καθώς επίσης πριν από την ανατολή και μετά τη δύση του ηλίου.

4. Απαγορεύεται η επιβίβαση σε περισσότερα άτομα από όσα ο κατασκευαστικός τύπος τους προβλέπει.

5. Ο χειριστής δείχνει την πρέπουσα επιμέλεια και προ-

σοχή ώστε να αποφεύγεται η παρενόχληση των λουομένων.

6. Οι επιβαίνοντες στο θαλάσσιο ποδήλατο τύπου EXPLORER φέρουν ατομική σωσίβια ζώνη.

Άρθρο 19

CATAMARAN

1. Απαγορεύεται η χρησιμοποίησή τους από άτομα ηλικίας μικρότερης των δεκαέξι (16) ετών καθώς και από άτομα που δε γνωρίζουν κολύμβηση. Στα μικρότερης ηλικίας άτομα επιτρέπεται η επιβίβαση μόνο εφόσον γνωρίζουν κολύμβηση και επιβαίνει στο CATAMARAN και ενήλικο άτομο.

2. Απαγορεύεται η κυκλοφορία τους, όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες καθώς επίσης πριν από την ανατολή και μετά τη δύση του ηλίου.

3. Τα σκάφη είναι λεμβολογημένα και έχουν γραμμένα στις δύο πλευρές τους το όνομα, το λιμένα και τον αριθμό λεμβολογίου τους.

4. Οι επιβαίνοντες φέρουν κατάλληλη ατομική σωσίβια ζώνη.

5. Απαγορεύεται η επιβίβαση σε περισσότερα άτομα από όσα προβλέπονται στην άδεια εκτέλεσης πλόων.

6. Απαγορεύεται η κυκλοφορία τους σε απόσταση μικρότερη από εκατό (100) μέτρα από το συνηθισμένο σημείο στο οποίο φθάνουν κολυμπώντας οι λουόμενοι. Στις λουτρικές εγκαταστάσεις, οι οποίες είναι υποχρεωμένες να τοποθετούν ευδιάκριτους πλωτούς σημαντήρες, η κυκλοφορία τους επιτρέπεται έξω από τους σημαντήρες αυτούς.

Άρθρο 20

Μηχανοκίνητες λέμβοι

1. Απαγορεύεται η κυκλοφορία τους όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες καθώς επίσης πριν από την ανατολή και μετά τη δύση του ηλίου.

2. Όταν δεν επιβαίνει ο εκμισθωτής η εκμίσθωσή τους απαγορεύεται να γίνεται σε άτομα ηλικίας μικρότερης των δέκα έξι (16) ετών, καθώς και σε άτομα που δε γνωρίζουν κολύμβηση. Στα μικρότερης ηλικίας άτομα επιτρέπεται η εκμίσθωση μόνο εφόσον επιβαίνουν στη λέμβο και ενήλικα άτομα.

3. Οι μηχανοκίνητες λέμβοι πληρούν από πλευράς σωστικών-πυροσβεστικών μέσων και αριθμού επιβατών τα καθοριζόμενα στην άδεια εκτέλεσης πλόων.

4. Η κυκλοφορία των μηχανοκίνητων λέμβων απαγορεύεται: α) σε απόσταση μικρότερη των εκατό (100) μέτρων από το εξωτερικό μέρος των πλωτών σημαντήρων του άρθρου 26, που επισημαίνουν τα όρια μέχρι τα οποία φθάνουν συνήθως κολυμπώντας οι λουόμενοι στις λουτρικές εγκαταστάσεις. Σε περιπτώσεις ιδιομορφίας της περιοχής (π.χ. μικροί όρμοι), μετά από απόφαση της Επιτροπής του άρθρου 35, η απόσταση αυτή μπορεί να καθορίζεται και κάτω των εκατό (100) μέτρων όχι όμως μικρότερη των πενήντα (50) μέτρων. Σχετική καταχώριση γίνεται στο σώμα της άδειας. β) σε απόσταση μικρότερη των διακοσίων (200) μέτρων από το συνηθισμένο σημείο στο οποίο φθάνουν κολυμπώντας οι λουόμενοι στις θαλάσσιες περιοχές που δεν επισημαίνονται με πλωτούς σημαντήρες. γ) με ταχύτητα μεγαλύτερη των πέντε (5) κόμβων σε απόσταση μικρότερη των διακοσίων (200) μέτρων από την ακτογραμμή στις θαλάσσιες περιοχές που δεν υπάρχουν λου-

όμενοι. Σε περιπτώσεις ιδιομορφίας της περιοχής (π.χ. μικροί όρμοι), μετά από απόφαση της Επιτροπής του άρθρου 35, η απόσταση αυτή μπορεί να καθορίζεται και κάτω των διακοσίων (200) μέτρων. Σχετική καταχώριση γίνεται στο σώμα της άδειας.

5. Η εκκίνηση και επιστροφή από/προς την ακτή της εκμισθούμενης μηχανοκίνητης λέμβου επιτρέπεται εφόσον διενεργείται εντός του οριοθετημένου δίαυλου του άρθρου 27 και δεν αναπτύσσει ταχύτητα μεγαλύτερη των πέντε (5) κόμβων μέχρι του θαλάσσιου σημείου που δεν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής των οριζόμενων στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου. Άρθρο 21

Ιστοπλοϊκές λέμβοι

1. Είναι λεμβολογημένες και έχουν γραμμένα στις δύο πλευρές τους το όνομα, το λιμένα και τον αριθμό λεμβολογίου τους.

2. Απαγορεύεται η εκμίσθωση ιστοπλοϊκών λέμβων σε άτομα ηλικίας μικρότερης των δέκα έξι (16) ετών, καθώς και σε άτομα τα οποία δε γνωρίζουν κολύμβηση. Στα μικρότερης ηλικίας άτομα επιτρέπεται η επιβίβαση μόνο εφόσον γνωρίζουν κολύμβηση και επιβαίνει στη λέμβο και ενήλικο άτομο.

3. Απαγορεύεται η κυκλοφορία, όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες, καθώς επίσης πριν από την ανατολή και μετά τη δύση του ηλίου.

4. Τα άτομα που επιβαίνουν στις ιστοπλοϊκές λέμβους φέρουν ατομικό σωσίβιο.

5. Απαγορεύεται η κυκλοφορία των λέμβων σε απόσταση μικρότερη των διακοσίων (200) μέτρων από το συνηθισμένο σημείο στο οποίο φθάνουν κολυμπώντας οι λουόμενοι στις θαλάσσιες περιοχές που δεν επισημαίνονται με πλωτούς σημαντήρες. Στις λουτρικές εγκαταστάσεις, οι οποίες είναι υποχρεωμένες να τοποθετούν ευδιάκριτους πλωτούς σημαντήρες, η κυκλοφορία τους επιτρέπεται έξω από τους σημαντήρες αυτούς.

6. Οι ιστοπλοϊκές λέμβοι πληρούν από πλευράς σωστικών - πυροσβεστικών μέσων, αριθμού επιβατών και απομάκρυνσης από την ακτογραμμή τα καθοριζόμενα στην άδεια εκτέλεσης πλώυ.

ΜΕΡΟΣ Δ

ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΑΔΕΙΩΝ ΕΚΜΙΣΘΩΣΗΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΚΜΙΣΘΩΤΩΝ

ΆΡΘΡΟ 22

Άδειες εκμίσθωσης

1. Απαγορεύεται η εκμίσθωση των θαλάσσιων μέσων αναψυχής που ρυθμίζει ο Κανονισμός αυτός, από πρόσωπα που δεν έχουν άδεια εκμισθωτή. Η άδεια εκδίδεται από το κατά τόπο αρμόδιο Κεντρικό Λιμεναρχείο, Λιμεναρχείο, Υπολιμεναρχείο σε θέση (πόστο) από τις καθορισθείσες ή καθοριζόμενες, εφόσον συντρέχει εκτάκτως περίπτωση, από την Επιτροπή του άρθρου 35. Για κάθε φυσικό πρόσωπο εκδίδεται μία μόνο άδεια εκμίσθωσης. Τα είδη των θαλάσσιων μέσων αναψυχής και ο μέγιστος αριθμός τους (μονάδες) κρίνονται από την ως άνω Επιτροπή η οποία λαμβάνει προς τούτο υπόψη, ενδεικτικά, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την ασφάλεια και ησυχία των λουόμενων, την αποφυγή ενδεχόμενων προστριβών μεταξύ εκμισθωτών λόγω γειτνίασης, την ενδεχόμενη δημιουργία λειτουργικών προβλημάτων από την παράλληλη ή και ταυτόχρονη χρησιμοποίηση (κυκλοφορία) όμοιων ή άλλων ειδών θαλάσσιων μέσων αναψυχής στη συγκεκρι-

μένη ή και ευρύτερη θαλάσσια περιοχή και την προστασία του περιβάλλοντος ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες και ιδιομορφίες κάθε περιοχής.

2. Η διαδικασία για την εξέταση του αιτήματος έκδοσης της άδειας γίνεται σε δύο στάδια. Στο πρώτο στάδιο ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει στη Λιμενική Αρχή αίτηση στην οποία περιγράφει λεπτομερώς όλα τα θαλάσσια μέσα αναψυχής που θα χρησιμοποιήσει, αναγράφει τη συγκεκριμένη θέση (πόστο) και τις εναλλακτικές, εφόσον επιθυμεί, θέσεις που ζητά να δραστηριοποιηθεί καθώς και το σημείο (χώρο-θέση) εκκίνησης των θαλάσσιων μηχανοκίνητων μέσων αναψυχής (από τον αιγιαλό, πλωτή εξέδρα, ναύδετο, πλοίο). Εφόσον το σημείο εκκίνησης θα είναι η πλωτή εξέδρα υποβάλλει και τα δικαιολογητικά που προβλέπονται από την παράγραφο 1 του άρθρου 28. Οι αιτήσεις υποβάλλονται εντός του πρώτου εξαμήνου κάθε ημερολογιακού έτους. Αίτηση που υποβάλλεται μετά την τελευταία ημέρα του έκτου μήνα δεν εξετάζεται. Ακριβές και θεωρημένο από τη Λιμενική Αρχή αντίγραφο της παραπάνω αίτησης υποβάλλει ο ενδιαφερόμενος και στο φορέα που έχει την οικονομική εκμετάλλευση της θέσης ή των θέσεων που ζητά να δραστηριοποιηθεί. Συμυποβάλλει επίσης στη Λιμενική Αρχή:

α) Πιστοποιητικό γέννησης ή φωτοαντίγραφο του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με την επίδειξη του πρωτότυπου. Ο αιτών πρέπει να έχει συμπληρώσει το 18ο έτος της ηλικίας του. Για τον υπολογισμό της ηλικίας λαμβάνεται υπόψη η ημερομηνία γέννησης.

β) Πιστοποιητικό της υγειονομικής επιτροπής της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης του Εθνικού Συστήματος Υγείας, από το οποίο να προκύπτει ότι ο ενδιαφερόμενος δεν πάσχει από μεταδοτική ασθένεια και μπορεί από ιατρικής άποψης να ασκήσει το επάγγελμα του εκμισθωτή των συγκεκριμένων μέσων αναψυχής των οποίων ζητεί άδεια εκμίσθωσης.

γ) Πιστοποιητικό στρατολογικής κατάστασης (για τους άνδρες), από το οποίο να αποδεικνύεται ότι ο αιτών έχει εκπληρώσει τις στρατιωτικές του υποχρεώσεις ή ότι νόμιμα βρίσκεται εκτός στρατεύματος.

δ) Αντίγραφο ποινικού μητρώου τύπου Β', που έχει εκδοθεί προσφάτως και όχι πέραν του τριμήνου. Δεν χορηγείται άδεια σε άτομα που έχουν καταδικασθεί για ανθρωποκτονία από πρόθεση, κατασκοπεία, ληστεία, κλοπή, υπεξαίρεση, δόλια χρεωκοπία, λαθρεμπορία, φοροδιαφυγή, δωροδοκία, δωροληψία, παραχάραξη, πλαστογραφία, απιστία, απάτη, εκβίαση, συκοφαντική δυσφήμιση, έγκλημα κατά της γενετήσιας ελευθερίας και οικονομικής εκμετάλλευσης της γενετήσιας ζωής, παράβαση του νόμου περί ναρκωτικών και περί μεσαζόντων, παράνομη αλιεία με χρήση εκρηκτικών ή χημικών ή φυτικών υλών ή συσκευών που παράγουν ηλεκτρικές εκκενώσεις, παράβαση του Α.Ν. 192/36 και σε οποιαδήποτε ποινή με την οποία καταγγώσθηκε έστω και μερική αποστέρηση των πολιτικών δικαιωμάτων και δεν έχει παρέλθει πενταετία για τα πλημμελήματα ή δεκαετία για τα κακουργήματα.

ε) Πιστοποιητικό Εισαγγελικής Αρχής, που έχει εκδοθεί προσφάτως και όχι πέραν του τριμήνου, από το οποίο να προκύπτει ότι ο αιτών δεν διώκεται ως φυγόποινος ή φυγόδικος.

στ) Πιστοποιητικό του Γραμματέα Πρωτοδικών, που έχει εκδοθεί προσφάτως και όχι πέραν του τριμήνου, από το οποίο να προκύπτει ότι δεν έχει τεθεί σε κατάσταση

πτώχευσης, στερητικής ή επικουρικής δικαστικής συμπαράστασης.

ζ) Δύο (2) πρόσφατες φωτογραφίες.

η) Υπεύθυνη δήλωση ότι γνωρίζει κολύμβηση και μπορεί να καταδύεται και αναδύεται με ευχέρεια. Εξαιρούνται οι προπονητές θαλάσσιου σκι που κατέχουν άδεια της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού (ΓΓΑ) και οι πτυχιούχοι των Τμημάτων Επιστήμης Φυσικής Αγωγής και Αθλητισμού (ΤΕΦΑΑ) με ειδικότητα στο θαλάσσιο σκι.

θ) Πιστοποιητικό Φορολογικής Ενημερότητας.

ι) Εκτός από τα πύ πάνω δικαιολογητικά ο ενδιαφερόμενος για να αποκτήσει άδεια εκμίσθωσης θαλάσσιου σκι, θαλάσσιου αλεξίπτωτου, θαλάσσιου έλκθρου, θαλάσσιου δακτυλιδιού και όποιο άλλο προσομοιάζει με αυτά (ελκόμενο από ταχύπλοο σκάφος) κατέχει άδεια προπονητή θαλάσσιου σκι Α, Β ή Γ κατηγορίας της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού (ΓΓΑ) και, επί διετία τουλάχιστον, άδεια χειριστή ταχύπλοου σκάφους ή είναι πτυχιούχος ΤΕΦΑΑ με ειδικότητα στο θαλάσσιο σκι και κατέχει επί ένα τουλάχιστον έτος άδεια χειριστή ταχύπλοου σκάφους. Για τους βοηθούς των ανωτέρω, εφόσον ασχολούνται με τη διενέργεια θαλάσσιου σκι ή θαλάσσιου αλεξίπτωτου ή θαλάσσιου έλκθρου ή θαλάσσιου δακτυλιδιού ή άλλου μέσου που προσομοιάζει με αυτά (ελκόμενου από ταχύπλοο σκάφος), απαιτούνται τα ίδια προσόντα. Επικυρωμένα φωτοαντίγραφα των πύ πάνω αδειών της Γ.Γ.Α., των πτυχίων ΤΕΦΑΑ και των αδειών χειριστών ταχύπλοου σκαφών, υποβάλλονται στη Λιμενική Αρχή, μαζί με την αίτηση χορήγησης της άδειας.

3. Η Λιμενική Αρχή μετά τον έλεγχο των δικαιολογητικών, τη διαπίστωση ότι ο αιτών κατέχει τα απαραίτητα προσόντα και πληρούνται οι λοιπές προϋποθέσεις και εφόσον η κρίση της Επιτροπής επί του συγκεκριμένου αιτήματος είναι θετική, ενημερώνει σχετικά εγγράφως το φορέα (ΕΟΤ, Δήμο, Κοινότητα κ.λπ) που έχει την οικονομική εκμετάλλευση του χώρου και τον αιτούντα.

4. Στο δεύτερο στάδιο της διαδικασίας ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει με αίτηση και τα ακόλουθα δικαιολογητικά:

α) Βεβαίωση/πράξη του φορέα για την παραχώρηση χρήσης χώρου επί του αιγιαλού. Στη βεβαίωση αυτή προσδιορίζεται επακριβώς η έκταση του παραχωρούμενου χώρου και η ακριβής θέση αυτού με αποστάσεις από σταθερά σημεία. Η βεβαίωση απαιτείται ανεξάρτητα αν το σημείο εκκίνησης των εκμισθούμενων ή χρησιμοποιούμενων από τον εκμισθωτή μέσων είναι ή όχι επί του αιγιαλού.

β) Επικυρωμένο φωτοαντίγραφο ασφαλιστηρίου συμβόλαιου για ασφαλιστική κάλυψη της αστικής ευθύνης του κυρίου, του κατόχου ή οιοδήποτε προστηθέντος ή υπεύθυνου των θαλάσσιων μέσων αναψυχής έναντι τρίτων για θάνατο, σωματικές βλάβες καθώς και υλικές ζημιές. Τα ποσά της ασφαλιστικής κάλυψης δεν είναι κατώτερα των πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) δραχμών, για τις περιπτώσεις θανάτου ή σωματικών βλαβών και τριάντα εκατομμυρίων (30.000.000) δραχμών, για τις περιπτώσεις υλικών ζημιών. Εάν το χρονικό διάστημα ισχύος της άδειας είναι μεγαλύτερο του χρόνου ισχύος του ασφαλιστηρίου συμβόλαιου, ο εκμισθωτής μεριμνά για την ανανέωση του τελευταίου πριν τη λήξη ισχύος του, υποβάλλοντας επικυρωμένο φωτοαντίγραφο στη Λιμενική Αρχή. Τα ανωτέρω ποσά μπορεί να αναπροσαρμόζονται με απόφαση του Αρχηγού Λιμενικού Σώματος.

γ) Βεβαίωση της αρμόδιας Δημόσιας Οικονομικής Υπηρεσίας (ΔΟΥ) ότι έχει δηλωθεί έναρξη άσκησης του επιτηδεύματος εκμισθωτή θαλάσσιων μέσων αναψυχής.

δ) Απόφαση επιβολής περιβαλλοντικών όρων της αρμόδιας κατά τις ισχύουσες διατάξεις Υπηρεσίας για τη συγκεκριμένη δραστηριότητα εφόσον πρόκειται για εκμίσθωση μηχανοκίνητων θαλάσσιων μέσων αναψυχής.

5. Σε έκτακτες περιπτώσεις, ο Προϊστάμενος της Λιμενικής Αρχής, μετά από έγκριση της Διεύθυνσης Λιμενικής Αστυνομίας του ΥΕΝ, μπορεί να επιβάλλει με αιτιολογημένη απόφασή του περιορισμούς που έχουν σχέση με το χρόνο, τον τόπο και τον τρόπο απασχόλησης των θαλάσσιων μέσων αναψυχής ιδίως των μηχανοκίνητων και ιδιαίτερα των θαλάσσιων μοτοποδηλάτων.

6. Λόγους προστασίας των λουόμενων, ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, αποφυγής οποιασδήποτε μορφής ατυχημάτων αλλά και για λόγους αποφυγής προστριβών μεταξύ των εκμισθωτών, η απόσταση μεταξύ των θέσεων (πόστων) επί του αιγιαλού των εκμισθωτών, απαγορεύεται να είναι μικρότερη των τριακοσίων (300) μέτρων.

7. Η διάταξη της προηγούμενης παραγράφου δεν έχει εφαρμογή για κύρια ξενοδοχειακά καταλύματα κατά την έννοια της παραγρ. 1Α του άρθρου 2 του Ν. 2160/93 (Α 118), τα οποία σύμφωνα με το ειδικό σήμα ή την άδεια λειτουργίας τους έχουν αριθμό κλινών εξήντα (60) και άνω, εφόσον οι εγκαταστάσεις τους είναι συνέχεια της παραλίας ή του αιγιαλού και η χορηγούμενη άδεια αφορά εκμίσθωση θαλάσσιων μέσων αποκλειστικά και μόνο για τους πελάτες τους.

8. Άδεια εκμίσθωσης θαλάσσιων μέσων αναψυχής εκδίδεται και για νομικό πρόσωπο εφόσον από τις ισχύουσες διατάξεις επιτρέπεται η πραγματοποίηση τέτοιων εργασιών και προβλέπεται ρητά από το καταστατικό του. Στην περίπτωση αυτή οι προϋποθέσεις και τα προσόντα, πρέπει να συντρέχουν στο πρόσωπο ενός τουλάχιστον από τους κατά νόμο ή κατ'άνθεση, εκπροσώπους του νομικού προσώπου, ο οποίος δηλώνεται στη Λιμενική Αρχή. Η άδεια εκδίδεται στο όνομα του νομικού προσώπου. Προκειμένου περί ξενοδοχειακής μονάδας δεν απαιτείται η ανωτέρω ρητή πρόβλεψη στο καταστατικό της, το οριζόμενο όμως από αυτή πρόσωπο συγκεντρώνει τις προϋποθέσεις και τα προσόντα, ανάλογα, που ορίζονται στο παρόν άρθρο. Στη περίπτωση αυτή η άδεια εκδίδεται στο όνομα της ξενοδοχειακής μονάδας.

9. Σε περίπτωση θανάτου του φυσικού προσώπου, κατόχου άδειας εκμίσθωσης αν η ατομική επιχείρηση πρόκειται να συνεχισθεί από το ή τη σύζυγο ή τα τέκνα του, επιτρέπεται η αντικατάσταση της άδειας εκμίσθωσης στο όνομα ενός από αυτούς, εφόσον προηγουμένως υποβληθεί αίτηση και συντρέχουν στο πρόσωπό του οι προϋποθέσεις και τα προσόντα του άρθρου αυτού.

10. Σε περίπτωση θανάτου ή αλλαγής ή αποχώρησης για οποιαδήποτε αιτία, του εκπροσώπου του νομικού προσώπου, στον οποίο συνέτρεχαν οι προϋποθέσεις του παρόντος άρθρου, αν η επιχείρησή του νομικού προσώπου πρόκειται να συνεχισθεί, επιτρέπεται η αντικατάσταση της άδειας εκμίσθωσης εφόσον ο νέος εκπρόσωπος, κατά τις διατάξεις της παραγράφου 8, συγκεντρώνει τις προϋποθέσεις και τα προσόντα, ανάλογα, του παρόντος άρθρου.

11. Επιγενόμενη στέρηση των προϋποθέσεων έκδοσης των αδειών συνεπάγεται αυτοδικαίως την ανάκλησή τους. Η άδεια ανακαλείται επίσης όταν αυτό επιβάλλεται

για λόγους προστασίας του δημόσιου συμφέροντος.

12. Η άδεια εκμίσθωσης ισχύει για το χρονικό διάστημα παραχώρησης χρήσης του χώρου που αναγράφεται στη βεβαίωση/πράξη του φορέα. Η άδεια ανανεώνεται εντός ανατρεπτικής προθεσμίας τεσσάρων (4) μηνών από τη λήξη της ισχύος της για το χρονικό διάστημα παραχώρησης χρήσης του χώρου που αναγράφεται στη νέα βεβαίωση/πράξη του φορέα με την υποβολή στη Λιμενική Αρχή των δικαιολογητικών των υποπαραγράφων (β) και (θ) της παραγράφου 2 καθώς και των δικαιολογητικών των υποπαραγράφων (α) και (β) της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου.

13. Η αξία της χορηγούμενης ή ανανεούμενης ή θεωρούμενης/ανανεούμενης κατά τις διατάξεις του άρθρου 37, άδειας εκμίσθωσης μη μηχανοκίνητων θαλάσσιων μέσων, ανεξάρτητα από τον αριθμό των μέσων (μονάδων), καθορίζεται σε είκοσι χιλιάδες (20.000) δραχμές για κάθε έτος ισχύος της άδειας και αποτελεί έσοδο του Ειδικού Λογαριασμού Κεφαλαίου Λιμενικής Αστυνομίας της Λιμενικής Αρχής. Εάν στην άδεια εκμίσθωσης περιλαμβάνονται και μηχανοκίνητα θαλάσσια μέσα αναψυχής η αξία της άδειας καθορίζεται σε σαράντα χιλιάδες (40.000) δραχμές για κάθε έτος ισχύος της άδειας, ενώ εάν περιλαμβάνονται και θαλάσσια μοτοποδήλατα η αξία της άδειας καθορίζεται σε εξήντα χιλιάδες (60.000) δραχμές.

14. Εντός του παραχωρούμενου με τη βεβαίωση/πράξη του φορέα χώρου του αιγιαλού για τις ανάγκες του εκμισθωτή θαλάσσιων μέσων αναψυχής απαγορεύεται να διενεργείται παράλληλη εκμετάλλευση, δηλαδή τοποθέτηση καθισμάτων ή ανακλίντρων ή μέσων προφύλαξης από τον ήλιο κ.λπ.

Άρθρο 23

Γενικές υποχρεώσεις εκμισθωτή

1. Ο εκμισθωτής, εκτός από την τήρηση των οικείων διατάξεων αυτού του Κανονισμού, έχει και τις παρακάτω υποχρεώσεις:

α) διαθέτει στο πόστο του επί του αιγιαλού μηχανοκίνητη λέμβο χρώματος πορτοκαλί, ικανή να αναπτύξει ταχύτητα τουλάχιστον δώδεκα (12) κόμβων, εφοδιασμένη με τα προβλεπόμενα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα, υγειονομικό και επιδεσμικό υλικό, καθώς επίσης και ένα κυκλικό σωσίβιο με σχοινί, μήκους 27,5 μ. Στις πλευρές της λέμβου αναγράφονται με ευδιάκριτα γράμματα οι ενδείξεις "ΣΩΣΤΙΚΗ ΛΕΜΒΟΣ" και "LIFE BOAT". Όταν ο εκμισθωτής έχει δεύτερο ταχύπλοο σκάφος, δεν απαιτείται να διαθέτει μηχανοκίνητη λέμβο. Απαγορεύεται η εκμίσθωση της σωστικής λέμβου καθώς και η χρήση του ταχύπλοου σκάφους, που χρησιμεύει ως σωστική λέμβος, από τον εκμισθωτή ή άλλο πρόσωπο, για οποιονδήποτε άλλο λόγο εκτός της παροχής σωστικών υπηρεσιών.

β) διαθέτει πτυσοσόμενο φορείο.

γ) διαθέτει φορητή συσκευή τεχνητής αναπνοής και τις απαραίτητες σχετικά με τη χρήση της γνώσεις.

δ) παρακολουθεί κατά το δυνατό τα μέσα αναψυχής που είναι μισθωμένα για την παροχή βοήθειας σε περίπτωση κινδύνου.

ε) υπενθυμίζει σε κάθε μισθωτή τις υποχρεώσεις του, όπως αυτές καθορίζονται στον Κανονισμό αυτό. Ειδικότερα απαγορεύει (αρνείται) τη μίσθωση σε άτομα που τελούν υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών.

στ) τηρεί κάθε φορά το τιμολόγιο του άρθρου 34, αμε-

τάβλητο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, αντίγραφο του οποίου πρέπει να έχει αναρτηθεί σε κατάλληλο σημείο του πόστου στον αιγιαλό σε ειδική καλαίσθητη πινακίδα διπλής όψευς για την αναγραφή στην Ελληνική και Αγγλική γλώσσα.

Ζημετά το τέλος εργασίας και το αργότερο με τη δύση του ηλίου, συγκεντρώνει τα μέσα αναψυχής σε κατάλληλο χώρο, ώστε να εξασφαλίζεται η μη χρησιμοποίησή τους.

η) διατηρεί τα μέσα που εκμισθώνει ή χρησιμοποιεί σε άριστη κατάσταση και μεριμνά για την επιθεώρησή τους σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

θ) εκμισθώνει τα μηχανοκίνητα μέσα αφού προηγουμένως διαπιστώσει ότι είναι εφοδιασμένα με την απαιτούμενη ποσότητα καυσίμων.

ι) δεν χρησιμοποιεί άλλο χώρο επί του αιγιαλού πλην του παραχωρηθέντος και αναγραφόμενου στην άδεια εκμίσθωσης.

ια) παραμένει καθ' όλη τη διάρκεια εκμίσθωσης στη θέση (πόστο) του. Σε περίπτωση απουσίας του η εκμίσθωση των θαλάσσιων μέσων αναψυχής απαγορεύεται. Εφόσον συντρέχουν λόγοι ανώτερης βίας, προσηκόντως συνεκτιμώμενοι από τη Λιμενική Αρχή, επιτρέπεται η αναπλήρωση του εκμισθωτή από άλλο προσοντούχο άτομο για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Το άτομο αυτό κατά το χρονικό διάστημα αναπλήρωσης έχει όλες τις υποχρεώσεις του εκμισθωτή.

2. Απαγορεύεται η αναγραφή στο χώρο εγκατάστασης ή πλησίον αυτής της λέξης "ΣΧΟΛΗ".

3. Η χρησιμοποίηση της πλωτής εξέδρας ή του ναύδου (ρεμέντζου) ή του πλοιού είναι δυνατή και από πλειονές του ενός εκμισθωτές, εφόσον υπάρχει έγγραφη συγκατάθεση του ιδιοκτήτη και αποφασίσει θετικά η Επιτροπή του άρθρου 35. Επικυρωμένο αντίγραφο της συγκατάθεσης υποβάλλεται στη Λιμενική Αρχή.

ΜΕΡΟΣ Ε

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 24

Εκταση πλώων

1. Απαγορεύεται, εκτός αν άλλως ορίζεται στις επιμέρους διατάξεις, η απομάκρυνση από την ακτογραμμή: α) των μη μηχανοκίνητων θαλάσσιων μέσων αναψυχής πέραν του ενός (1) ναυτ. μιλίου. β) των εκμισθούμενων μηχανοκίνητων θαλάσσιων μέσων αναψυχής (συμπεριλαμβανομένων και των θαλάσσιων μοτοποδηλάτων) καθώς και αυτών που χρησιμοποιούνται από τον εκμισθωτή κατά τη διενέργεια θαλάσσιου σκι ή θαλάσσιου αλεξίπτωτου ή θαλάσσιου έλκηθρου ή θαλάσσιου δακτυλιδιού, ή άλλου μέσου προσομοιάζοντος προς αυτά, πέραν του ενός (1) ναυτ. μιλίου. γ) των εκμισθούμενων ταχύπλοων σκαφών και των εκμισθούμενων μηχανοκίνητων λέμβων, πέραν του ορίου που καθορίζεται στις άδειες εκτέλεσης πλώων.

2. Οι αναφερόμενες στην παραγρ. 1 του παρόντος άρθρου αποστάσεις μπορούν να αυξημειώνονται με απόφαση του Προϊστάμενου του αρμόδιου κατά περίπτωση Κεντρικού Λιμεναρχείου, Λιμεναρχείου ή Υπολιμεναρχείου, ανάλογα με τις ιδιομορφίες και ιδιαιτερότητες της περιοχής.

3. Εφόσον συντρέχει περίπτωση ρύθμισης σύμφωνα με τα οριζόμενα στην προηγούμενη παράγραφο, σχετική

παρατήρηση καταχωρίζεται και στις άδειες εκμίσθωσης των θαλάσσιων μέσων αναψυχής.

4. Απαγορεύεται η εκτέλεση πλου από ταχύπλοο σκάφος ή θαλάσσιο μοτοποδήλατο και γενικά μηχανοκίνητο θαλάσσιο μέσο αναψυχής πριν διαπιστωθεί από το χειριστή του ότι δύναται να πλεύσει ασφαλώς και ότι είναι εφοδιασμένο με την αναγκαία για την ασφαλή εκτέλεση του πλου ποσότητα καυσίμων.

Άρθρο 25

Ειδική απαγόρευση χειρισμού θαλάσσιων μέσων αναψυχής

Απαγορεύεται ο χειρισμός των ταχύπλων σκαφών, και γενικά των μηχανοκίνητων ή μη θαλάσσιων μέσων αναψυχής που διέπονται από τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού από άτομα που βρίσκονται υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών. Έλεγχος για τη διαπίστωση της μέθης του χειριστή γίνεται υποχρεωτικά σε περίπτωση θανατηφόρου ατυχήματος και σε κάθε άλλη περίπτωση αν υπάρχουν ενδείξεις χρήσης οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών. Για τη διαπίστωση της χρήσης οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών καθώς και του ποσοστού οινοπνεύματος στον οργανισμό, για να θεωρηθεί ότι ο ελεγχόμενος βρίσκεται υπό την επίδραση αυτών, εφαρμόζονται οι εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις για την εξέταση των οδηγών των οδικών οχημάτων.

Άρθρο 26

Τοποθέτηση σημαντήρων σε λουτρικές εγκαταστάσεις

Οι υπεύθυνοι των λουτρικών εγκαταστάσεων είναι υποχρεωμένοι να επισημαίνουν τα όρια, μέχρι τα οποία φθάνουν συνήθως κολυμπώντας οι λουόμενοι με την τοποθέτηση, κατά τις υποδείξεις της Λιμενικής Αρχής, σειράς ευδιάκριτων πλωτών σημαντήρων χρώματος κίτρινου, σχήματος σφαιρικού.

Άρθρο 27

Οριοθέτηση δίαυλου

1. Για την προστασία των λουόμενων οι εκμισθωτές των μηχανοκίνητων θαλάσσιων μέσων αναψυχής είναι υποχρεωμένοι να οριοθετούν δίαυλο (διάδρομο) πλάτους επτά (7) μέχρι δεκαπέντε (15) μέτρων και μήκους σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες και ιδιομορφίες κάθε περιοχής κατά την κρίση της Επιτροπής του άρθρου 35.

2. Τα όρια του δίαυλου σημαίνονται με την τοποθέτηση κατάλληλων ευδιάκριτων πλωτών σημαντήρων χρώματος κίτρινου, κωνικού σχήματος δεξιά και κυλινδρικού σχήματος αριστερά για τον εισερχόμενο στο δίαυλο από την ανοικτή θάλασσα, οι οποίοι τοποθετούνται σε απόσταση τριών (3) μέτρων ο ένας απ' τον άλλον.

3. Εφόσον η απόσταση μεταξύ των θέσεων (πόστων) δύο (2) συνεχόμενων εκμισθωτών είναι μικρότερη των τριακοσίων (300) μέτρων, είναι δυνατό να οριοθετείται ένας και μόνο δίαυλος στη μέση, κατά το δυνατό, της απόστασης και σε ακριβή θέση που αποφασίζει η Επιτροπή του άρθρου 35, τον οποίον χρησιμοποιούν υποχρεωτικά οι συγκεκριμένοι εκμισθωτές.

Άρθρο 28

Αγκυροβολία πλωτής εξέδρας

1. Για την έγκριση αγκυροβολίας πλωτής εξέδρας για τη χρησιμοποίησή της από εκμισθωτή, ως σημείου εκκίνησης

στης μηχανοκίνητων θαλάσσιων μέσων αναψυχής απαιτείται η υποβολή:

α) αποσπάσματος ναυτικού χάρτη, επί του οποίου σημειώνεται το ακριβές αιτούμενο στίγμα (θέση) αγκυροβολίας της πλωτής εξέδρας

β) απόφασης επιβολής περιβαλλοντικών όρων της αρμόδιας κατά τις ισχύουσες διατάξεις Υπηρεσίας για την αγκυροβολία της πλωτής εξέδρας προκειμένου να μην προκαλείται δυσμενής επίδραση στο περιβάλλον και στο θαλάσσιο οικοσύστημα της περιοχής και

γ) αναλυτικής περιγραφής της πλωτής εξέδρας (ακριβείς διαστάσεις, τρόπος και υλικά κατασκευής, τρόπος ασφαλούς αγκυροβολίας κ.λπ) υπογεγραμμένη από διπλωματούχο ναυπηγό - μηχανικό. Τα ανωτέρω δικαιολογητικά υποβάλλονται σε τέσσερα (4) αντίγραφα.

2. Η Επιτροπή του άρθρου 35, υπόψη της οποίας τίθενται η αίτηση και τα επισυναπτόμενα σε αυτή δικαιολογητικά, αφού λάβει υπόψη της, την ενδεχόμενη δημιουργία προβλημάτων στο θαλάσσιο οικοσύστημα και στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τη δυνατότητα συνύπαρξης της πλωτής εξέδρας με την κατά προορισμό χρήση του ευρύτερου θαλάσσιου χώρου και λοιπούς κατά την αιτιολογημένη κρίση της ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες και ιδιομορφίες κάθε περιοχής, λόγους, μεταξύ των οποίων και την αποφυγή ενδεχόμενων προστριβών μεταξύ των εκμισθωτών από τη γειννίαση της πλωτής εξέδρας με άλλη(ες) πλωτή(ες) εξέδρα(ες) καθώς και τη δημιουργία λειτουργικών προβλημάτων από την παράλληλη ή και ταυτόχρονη εκμίσθωση/χρησιμοποίηση (κυκλοφορία) όμοιων ή άλλων ειδών θαλάσσιων μέσων αναψυχής στη συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή, κρίνει αιτιολογημένα αν θα πρέπει να ικανοποιηθεί το αίτημα, προσδιορίζοντας, σε θετική περίπτωση, και το ακριβές στίγμα (θέση) αγκυροβολίας της.

3. Εφόσον η κρίση της Επιτροπής είναι ομόφωνα θετική για τον αιτούντα, η Λιμενική Αρχή διαβιβάζει ένα αντίγραφο των δικαιολογητικών που προβλέπονται από παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου καθώς και επικυρωμένο φωτοφω του πρακτικού της Επιτροπής στο Γενικό Επιτελείο Ναυτικού (ΓΕΝ) για την παροχή της σύμφωνης γνώμης του, η οποία είναι απαραίτητη για την οριστική έγκριση αγκυροβολίας της εξέδρας.

4. Πριν από την αγκυροβολία της πλωτής εξέδρας, εφόσον έχει παρασχεθεί η οριστική έγκριση, υποβάλλονται συμπληρωματικά, με αίτηση στη Λιμενική Αρχή:

α) πιστοποιητικό αναγνωρισμένου, από την Ευρωπαϊκή Ένωση, Οργανισμού Επιθεώρησης (Νηογνώμονα) ή έκθεση του Τοπικού Κλιμακίου Επιθεώρησης Πλοίων (Τ.Κ.Ε.Π.) για την ασφαλή πλευστότητα, αντοχή και αγκυροβολία της πλωτής εξέδρας. Στο πιστοποιητικό ή στην έκθεση, αντίστοιχα, αναγράφεται και ο μέγιστος αριθμός των ατόμων που επιτρέπεται να ανέρχονται επ' αυτής και

β) γνωμάτευση του Γενικού Χημείου του Κράτους ή άλλου αρμόδιου φορέα, από την οποία να προκύπτει ότι τα υλικά κατασκευής δεν είναι τοξικά και γενικά δεν επιδρούν δυσμενώς στο θαλάσσιο περιβάλλον.

5. Για τη φωτοσήμανση της εξέδρας, αν απαιτείται, ακολουθούνται οι οδηγίες της Υπηρεσίας Φάρων.

6. Σε έκτακτες περιπτώσεις, ο Προϊστάμενος της Λιμενικής Αρχής, μετά έγκριση της Διεύθυνσης Λιμενικής Αστυνομίας του ΥΕΝ, μπορεί, με αιτιολογημένη απόφασή του, να ανακαλέσει προσωρινά την ήδη εκδοθείσα άδεια αν από την αγκυροβολία της πλωτής εξέδρας προκαλού-

νται προβλήματα στην ασφαλή ναυσιπλοία ιδιαίτερα στην περίπτωση που μεταβλήθηκαν οι συνθήκες που επικρατούσαν κατά την παροχή της οριστικής έγκρισης αγκυροβολίας της.

7. Ο ιδιοκτήτης της εξέδρας ενημερώνει αυθημερόν εγγράφως με τηλεομοιοτύπωμα (FAX) την Υδρογραφική Υπηρεσία και τη Λιμενική Αρχή τόσο για την αγκυροβολία όσο και για την απομάκρυνση της πλωτής εξέδρας. Μετά την 15η Νοεμβρίου κάθε έτους η πλωτή εξέδρα αποσύρεται εκτός αν αποδεδειγμένα εξακολουθεί να χρησιμοποιείται από τις σχολές της παραγρ. 1 του άρθρου 32 του παρόντος Κανονισμού. Αποσύρεται επίσης η πλωτή εξέδρα εφόσον δεν είναι σε ισχύ το πιστοποιητικό του νηογώμονα ή η έκθεση του Τ.Κ.Ε.Π.

8. Η πλωτή εξέδρα φέρει ανπολιοθητικό τάπητα, έχει εμβαδόν επιφάνειας μέχρι 40 τ.μ. και είναι αγκυροβολημένη σε κατάλληλο, ανάλογο με τη μορφολογία του βυθού, βάθος και σε απόσταση διακοσίων (200) τουλάχιστον μέτρων από την ακτογραμμή, κατά τις υποδείξεις της Λιμενικής Αρχής. Εφόσον η πλωτή εξέδρα χρησιμοποιείται για την ανύψωση αλεξίπτωτου, το εμβαδόν επιφάνειάς της ορίζεται από σαράντα (40) μέχρι εκατό (100) τ.μ.

Άρθρο 29

Τοποθέτηση ναύδου

1. Η τοποθέτηση ειδικού μπλονιού - ναύδου (ρεμέντζου) για τη χρησιμοποίησή του από εκμισθωτές ως μέσου εκκίνησης μηχανοκίνητων μέσων αναψυχής επιτρέπεται εφόσον το αίτημα του εκμισθωτή κριθεί θετικά και ως προς το ακριβές στίγμα τοποθέτησής του από την Επιτροπή του άρθρου 35.

2. Το ναύδετο είναι χρώματος πορτοκαλί, ελαφράς κατασκευής, τοποθετείται σε απόσταση διακοσίων (200) τουλάχιστον μέτρων από την ακτογραμμή και αποσύρεται στην ξηρά πριν τη δύση του ηλίου.

Άρθρο 30

Αγκυροβολία πλοίου

Η αγκυροβολία ιδιόκτητου ή ναυλωμένου πλοίου, για τη χρησιμοποίησή του από εκμισθωτές ως σημείου εκκίνησης μηχανοκίνητων μέσων αναψυχής, γίνεται σε εγκεκριμένο από την Επιτροπή του άρθρου 35 στίγμα (θέση) της θάλασσας έμπροσθεν, κατά το δυνατό της, επί της ξηράς, θέσης (πόστου) εκμίσθωσης σε απόσταση διακοσίων (200) μέτρων τουλάχιστον από την ακτογραμμή. Για την καταλληλότητα του πλοίου για τη συγκεκριμένη χρήση απαιτείται πιστοποιητικό αναγνωρισμένου από την Ευρωπαϊκή Ένωση Οργανισμού Επιθεώρησης (Νηογώμονα) ή έκθεση του ΤΚΕΠ αντίστοιχα. Το πλοίο απομακρύνεται πριν τη δύση του ηλίου ενώ κατά τη διάρκεια της ημέρας φέρει αναρτημένα τα προβλεπόμενα από τον Διεθνή Κανονισμό προς αποφυγή Συγκρούσεων στη θάλασσα (ΔΚΑΣ) σχήματα αγκυροβολίας.

Άρθρο 31

Εκκίνηση/επιστροφή ιδιωτικών μηχανοκίνητων θαλάσσιων μέσων αναψυχής.

1. Η εκκίνηση/επιστροφή των ιδιωτικών ταχύπλων ή μηχανοκίνητων γενικά θαλάσσιων μέσων αναψυχής, που διέπονται από τις διατάξεις του παρόντος Γενικού Κανονισμού με τη χρήση κινητήρα (μηχανής) επιτρέπεται στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) από/προς τους χώρους ελλιμενισμού τους (λιμένες, μαρίνες, καταφύγια),

β) από/προς τον αιγιαλό εφόσον σε απόσταση εκατό (100) μέτρων εκατέρωθεν αυτής δεν υπάρχουν λουόμενοι.

γ) από/προς κεκλιμένα επίπεδα (γλίστρες), που έχουν κατασκευασθεί για την ανέλκυση και καθέλκυσή τους, εφόσον σε απόσταση πενήντα (50) μέτρων εκατέρωθεν αυτής δεν υπάρχουν λουόμενοι, ή κινούνται εντός οριοθετημένου δίαυλου.

2. Τα ιδιωτικά ταχύπλοα ή μηχανοκίνητα γενικά θαλάσσια μέσα αναψυχής, μέχρι να εξέλθουν από τα όρια μέσα στα οποία απαγορεύεται η κυκλοφορία τους, τηρούν πορεία (κατεύθυνση) προς την ανοικτή θάλασσα και ταχύτητα μέχρι πέντε (5) κόμβους.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ

ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 32

Εκπαιδευτές χειριστών

1. Για την ίδρυση σχολής εκμάθησης PARA SAILING, WIND SURFING και θαλάσσιου ΣΚΙ απαιτείται άδεια της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού, για τη χορήγηση της οποίας απαραίτητη είναι η γνώμη της Λιμενικής Αρχής για τους όρους ασφαλούς ναυσιπλοίας και ασφαλούς διεξαγωγής παράλληλης ή άλλης χρήσης του συγκεκριμένου θαλάσσιου χώρου με βάση τις ιδιομορφίες και ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής.

2. Για την εκπαίδευση υποψήφιων χειριστών ταχύπλων σκαφών και θαλάσσιων μοτοποδηλάτων απαιτείται άδεια της Λιμενικής Αρχής. Για την έκδοση της άδειας ακολουθείται η διαδικασία που προβλέπεται από το άρθρο 22 για την έκδοση των αδειών εκμίσθωσης.

3. Εκτός από τις προϋποθέσεις του άρθρου 22 πρέπει ο ενδιαφερόμενος να:

α) είναι απόφοιτος τουλάχιστον Λυκείου ή παλαιού εξετάξιου Γυμνασίου ή άλλης ισότιμης αναγνωρισμένης σχολής εσωτερικού ή εξωτερικού.

β) είναι κάτοχος επί πενταετία τουλάχιστον άδειας χειριστή ταχύπλου σκάφους και

γ) γνωρίζει καλά κολύμβηση, να καταδύεται και να αναδύεται με ευχέρεια και να καλύπτει γρήγορα απόσταση μέχρι 1/4 του μιλίου. Η απόδειξη των παραπάνω προϋποθέσεων γίνεται με την προσκόμιση επικυρωμένων φωτοαντιγράφων του απολυτηρίου και της άδειας χειριστή ο δε έλεγχος των γνώσεων της κολύμβησης γίνεται από την Επιτροπή της παραγράφου 7 του παρόντος άρθρου.

4. Διατίθεται επίσης ο ακόλουθος εξοπλισμός: α) Κατάλληλη κπριακή εγκατάσταση εντός ή εκτός δικαιοδοσίας της Λιμενικής Αρχής. β) Ναυτικά βοηθήματα - εφόδια και συγκεκριμένα ναυτικούς χάρτες, διπαράλληλο, διαβίτη (κουμπάσο), πυξίδα, σωσίβια ζώνες, κυκλικά σωσίβια με φωτισμό, καπνογόνα, κοινή και πλωτή άγκυρα, φωτοβολίδες αλεξίπτωτου, ρουκέτες ερυθρού αστέρος, βεγγαλικά χεριού και πυροσβεστήρες. γ) Ταχύπλοο σκάφος μήκους τουλάχιστον 4,5 μέτρων βαμμένο εξωτερικά με χρώμα πορτοκαλί.

Προκειμένου για εκπαίδευση υποψήφιων χειριστών θαλάσσιων μοτοποδηλάτων, αντί του ταχύπλου σκάφους διατίθεται θαλάσσιο μοτοποδηλάτο, δύο (2) θέσεων επι-

βαινόντων, βαμμένο εξωτερικά με χρώμα πορτοκαλί.

Σε αμφότερες τις πλευρές των παραπάνω σκαφών φέρονται οι ενδείξεις "ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ-TRAINING BOAT".

δ) Βιβλίο γραμμογραφημένο κατά τις οδηγίες της Λιμενικής Αρχής σελιδομετρημένο και θεωρημένο από αυτή, στο οποίο γράφονται τα στοιχεία των εκπαιδευόμενων που λαμβάνονται από το Δελτίο της Αστυνομικής τους ταυτότητας.

5. Η ύλη που διδάσκεται στους εκπαιδευόμενους είναι η ίδια στην οποία εξετάζονται οι υποψήφιοι για απόκτηση άδειας χειριστή ταχύπλου σκάφους.

6. Η προηγούμενη εκπαίδευση υποψήφιου για απόκτηση άδειας χειριστή δεν είναι υποχρεωτική.

7. Τριμελής επιτροπή οριζόμενη με απόφαση του Λιμενάρχη και αποτελούμενη από Αξιωματικό ΛΣ ως Πρόεδρο και τον Πλοίαρχο και Μηχανικό του ΤΚΕΠ ως μέλη, προβαίνει σε έλεγχο των γνώσεων του ενδιαφερόμενου σε θέματα ναυτικής εμπειρίας και ικανότητας κολύμβησης στα πλαίσια του παρόντος άρθρου καθώς και σε επιθεώρηση του εξοπλισμού και συντάσσει πρακτικό στο οποίο γνωμοδοτεί αιτιολογημένα για τη χορήγηση ή όχι της άδειας.

8. Οι εκπαιδευτές ή οι βοηθοί τους έχουν όλες τις υποχρεώσεις των χειριστών και ιδιοκτητών των ταχύπλων σκαφών, ή θαλάσσιων μοτοποδηλάτων, ανάλογα, όπως αυτές αναφέρονται στον παρόντα Κανονισμό. Οι ανωτέρω απαγορεύεται εξάλλου να:

α) παρεμβαίνουν με οποιοδήποτε τρόπο στη διάρκεια της εξέτασης του υποψήφιου χειριστή ταχύπλου σκάφους ή θαλάσσιου μοτοποδηλάτου ή μετά την εξέταση, μεταξύ εξετάζοντος και εξεταζόμενου.

β) διευκολύνουν με συνθήματα ή με οποιοδήποτε άλλο τρόπο τον εξεταζόμενο στην εκτέλεση διαφόρων χειρισμών, κατά την πρακτική εξέταση.

γ) περιφέρονται στους χώρους της Λιμενικής Αρχής ή των εξετάσεων με σκοπό την εξεύρεση πελατών.

9. Οι εκπαιδευτές διαμορφώνουν ελεύθερα τα τιμολόγια τους για την ανά ώρα εκπαίδευση των υποψηφίων και υποχρεούνται κάθε χρόνο να τα υποβάλλουν στην οικεία Λιμενική Αρχή αναλυτικά, τηρώντας αυτά αμετάβλητα για διάστημα τουλάχιστον δώδεκα (12) μηνών από την υποβολή τους.

10. Ατομα που προσλαμβάνονται με σκοπό να παρέχουν ενεργά υπηρεσίες (εκπαιδύουν) στους υποψήφιους είναι κάτοχοι των προσόντων και προϋποθέσεων της παραγρ. 3 του παρόντος άρθρου.

11. Η αξία της χορηγούμενης ή ανανεούμενης από τη Λιμενική Αρχή άδειας καθορίζεται σε εκατόν πενήντα χιλιάδες (150.000) δραχμές.

Άρθρο 33

Χορήγηση αδειών σε αλλοδαπούς

1. Οι διατάξεις του παρόντος σε συνδυασμό με τις διατάξεις του Π.Δ. 530/91 (Α 205) έχουν ανάλογη εφαρμογή και για τα αλλοδαπά πρόσωπα των χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ενωσης και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών, πλην Ελβετίας (Ν. 2155/93) που επιθυμούν να ασκήσουν το επάγγελμα του εκμισθωτή θαλάσσιων μέσων αναψυχής ή εκπαιδευτή χειριστών ταχύπλων σκαφών ή θαλάσσιων μοτοποδηλάτων.

2. Άδειες προπονητών που έχουν εκδοθεί στο εξωτερικό, γίνονται δεκτές, εφόσον αναγνωρίζονται ως ισότιμες

από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού. Πτυχία αντίστοιχων ΤΕΦΑΑ εξωτερικού, με ειδικότητα στο θαλάσσιο σκι, γίνονται δεκτά, εφόσον αναγνωρισθούν ως ισότιμα από το Διαπανεπιστημιακό Κέντρο Αναγνώρισης Τίτλων Σπουδών Αλλοδαπής (ΔΙΚΑΤΣΑ).

3. Επιπλέον των προσόντων και προϋποθέσεων που προβλέπονται από τον Κανονισμό αυτό οι αλλοδαποί εκμισθωτές ή εκπαιδευτές θαλάσσιων μέσων αναψυχής πρέπει να γνωρίζουν την Ελληνική γλώσσα. Η πιστοποίηση της ελληνομάθειας γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 του Ν. 2413/96 (ΦΕΚ 124 Α), όπως εκάστοτε ισχύει, και αποδεικνύεται με την προσκόμιση πιστοποιητικού επιτυχούς συμμετοχής στις εξετάσεις.

Άρθρο 34

Τιμολόγια εκμίσθωσης

Το ύψος του μισθώματος, για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, για την εκμίσθωση των μέσων αναψυχής που περιλαμβάνονται στον Κανονισμό αυτό, καθορίζεται ελεύθερα από τον εκμισθωτή, ο οποίος υποβάλλει για θεώρηση στην οικεία Λιμενική Αρχή πίνακα με τις τιμές πριν την έναρξη της δραστηριότητάς του, εφαρμοζομένων κατά τα λοιπά των διατάξεων της παραγρ. 1στ του άρθρου 23. Οι εκμισθωτές εκδίδουν αποδείξεις παροχής υπηρεσιών και τηρούν εν γένει τις φορολογικές τους υποχρεώσεις όπως αυτές κάθε φορά καθορίζονται από το Υπουργείο Οικονομικών.

Άρθρο 35

Συγκρότηση Επιτροπής - Αρμοδιότητες

1. Με απόφαση του προϊσταμένου της Λιμενικής Αρχής συγκροτείται, μόνιμη ή κατά περίπτωση, Επιτροπή αποτελούμενη από τον ίδιο, ως πρόεδρο, από έναν (1) εκπρόσωπο της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και από έναν (1) εκπρόσωπο του Οργανισμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α) ή του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (ΕΟΤ) ή του Λιμενικού Ταμείου ή Λιμενικού Οργανισμού, κατά περίπτωση, που ορίζονται, με τους αντικαταστάτες τους, από τους Οργανισμούς αυτούς. Προκειμένου περί Κεντρικού Λιμεναρχείου αντί του Προϊσταμένου μπορεί να ορίζεται από τον ίδιο για να συμμετέχει στην Επιτροπή, ως πρόεδρος, άλλος ανώτερος Αξιωματικός Λ.Σ.

2. Η Επιτροπή είναι αρμόδια να κρίνει για:

α) το χαρακτηρισμό χώρου ως πολυσύχναστου ή μη για να θεωρηθεί ή όχι ως λουτρική εγκατάσταση κατά τις διατάξεις της παραγρ. 2 του άρθρου 2.

β) τη δυνατότητα ανύψωσης/καθόδου του αλεξίπτωτου από/σε πλωτή εξέδρα πλησίον της ακτής κατά τις διατάξεις της παραγρ. 18γ του άρθρου 7.

γ) τον καθορισμό των ορίων των κατοικημένων περιοχών κατά τις διατάξεις της υποπαραγρ. 2η του άρθρου 10.

δ) τα είδη των θαλάσσιων μέσων αναψυχής και το μέγιστο αριθμό τους (μονάδες) ανά είδος, κατά εκμισθωτή, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγρ. 1 του άρθρου 22.

ε) τη θέση του διαλουου κατά τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 3 του άρθρου 27.

στ) την ικανοποίηση ή όχι απήγατος κατά τις διατάξεις της παραγρ. 1 του άρθρου 22 και των άρθρων 28, 29 και 30 κατά περίπτωση.

ζ) την ικανοποίηση ή όχι απήγατος κατά τις διατάξεις της παραγρ. 3 του άρθρου 23.

η) τη δυνατότητα μείωσης της απόστασης από την α-κτογραμμή κατά τις διατάξεις των παραγράφων 5α και 5γ του άρθρου 6, 17α και 17γ του άρθρου 7, 12α και 12γ του άρθρου 8, 12α και 12γ του άρθρου 9 και 4α και 4γ του άρθρου 20.

θ) κάθε άλλη περίπτωση που προβλέπεται από τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού.

3. Η κρίση των μελών της Επιτροπής, η οποία πρέπει να είναι πλήρως αιτιολογημένη, καταγράφεται σε ειδικό πρακτικό που συντάσσεται προς τούτο.

4. Για την ικανοποίηση αιτημάτων απαιτείται, εκτός αν διαφορετικά ορίζεται σε επιμέρους διατάξεις του Κανονισμού αυτού, τλειοψηφία των μελών της Επιτροπής και σε κάθε περίπτωση η σύμφωνη γνώμη του Προϊσταμένου της Λιμενικής Αρχής.

Άρθρο 36

Καινοφανή μέσα αναψυχής

Για χορήγηση άδειας εκμίσθωσης καινοφανών μέσων αναψυχής, που δεν ρυθμίζονται από τις διατάξεις του παρόντος, απαιτείται ειδική έγκριση της Διεύθυνσης Λιμενικής Αστυνομίας του ΥΕΝ. Στην έγκριση καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις της κίνησης και κυκλοφορίας τους, η τήρηση των οποίων είναι υποχρεωτική. Η ίδια διαδικασία έχει εφαρμογή και για τους τυχόν ιδιοκτήτες μεμονωμένων καινοφανών μέσων που χρησιμοποιούνται για ατομική αναψυχή.

ΜΕΡΟΣ Ζ

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 37

Ισχύς παλαιών αδειών

1. Άδειες εκμίσθωσης θαλάσσιων μέσων αναψυχής, που έχουν εκδοθεί κατ' εφαρμογή των διατάξεων του προϊσχύσαντος Γενικού Κανονισμού, θεωρούνται εφάπαξ μέχρι την ημερομηνία λήξης της πενταετούς ισχύος τους. Άδειες πενταετούς ισχύος, η ισχύς των οποίων λήγει πριν την 31η Δεκεμβρίου του έτους 2000, θεωρούνται και ανανεώνονται μέχρι την ημερομηνία αυτή. Απαραίτητη προϋπόθεση για τη θεώρηση/ανανέωση των αδειών αυτών είναι η υποβολή στη Λιμενική Αρχή που έχει εκδώσει την άδεια, εκ μέρους των αδειούχων, αίτησης μέσα σε ανατρεπτική προθεσμία τριών (3) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος Κανονισμού.

2. Για τη θεώρηση/ανανέωση υποβάλλονται με την αίτηση της προηγούμενης παραγράφου τα δικαιολογητικά των υποπαραγράφων β και θ της παραγράφου 2 καθώς και τα δικαιολογητικά των υποπαραγράφων β και δ της παραγράφου 4 του άρθρου 22 και καταβάλλονται τα τέλη της παραγράφου 13 του ίδιου άρθρου, ανάλογα με τα έτη ισχύος της θεώρησης/ανανέωσης. Αντίγραφο της, σύμφωνα με τα ανωτέρω, θεωρούμενης/ανανεούμενης άδειας κοινοποιείται με απόδειξη στο φορέα που έχει την οικονομική εκμετάλλευση του χώρου (πόστο) επί του αιγιαλού.

3. Η διάταξη της παραγράφου 6 του άρθρου 22 δεν έχει εφαρμογή για τους ήδη κατόχους αδειών εκμίσθωσης θαλάσσιων μέσων αναψυχής, εφόσον οι άδειες αυτές είχαν εκδοθεί σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του προϊσχύσαντος Γενικού Κανονισμού μέχρι την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος και δεν είχαν ανακληθεί μέχρι την

ημερομηνία αυτή. Εάν όμως για οποιοδήποτε λόγο, ο ενδιαφερόμενος δεν υποβάλλει έγκαιρα αίτηση για τη θεώρηση/ανανέωση της άδειας για το συγκεκριμένο χώρο, η άδεια παύει να ισχύει.

4. Μετά τη λήξη του χρόνου θεώρησης/ανανέωσης της άδειας των προηγούμενων παραγράφων, αυτή παύει να ισχύει και για τη συνέχιση άσκησης της δραστηριότητας εκμίσθωσης θαλάσσιων μέσων αναψυχής απαιτείται η έκδοση νέας άδειας κατά τη διαδικασία του άρθρου 22 του παρόντος Κανονισμού.

5. Αιτήσεις για αρχική χορήγηση αδειών εκμίσθωσης θαλάσσιων μέσων αναψυχής ή αιτήσεις θεώρησης/ανανέωσης παλαιών αδειών, οι οποίες εκκρεμούν στις Λιμενικές Αρχές, κρίνονται κατά τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού.

6. Οι διατάξεις του άρθρου αυτού εφαρμόζονται και για τους εκπαιδευτές υποψήφιων χειριστών ταχύπλοων σκαφών ή θαλάσσιων μοτοποδηλάτων.

Άρθρο 38

Άλλες διατάξεις

1. Οι εκμεταλλεόμενοι με οποιοδήποτε τρόπο λουτρικές εγκαταστάσεις υπό την έννοια του άρθρου 2 παράγρ.2 του παρόντος Κανονισμού καθώς και όσοι εκμεταλλεύονται ή μισθώνουν χώρο για οποιαδήποτε δραστηριότητα (θαλάσσια μέσα αναψυχής, ομπρέλες, καθίσματα κ.λπ) ή παρακείμενα του αιγιαλού ξενοδοχειακές μονάδες και παραθαλάσσια κέντρα παραθερισμού (κάμπινγκς) υποχρεούνται στη λήψη πρόσθετων μέτρων που έχουν σχέση με την ασφάλεια και την προστασία των λουομένων καθώς και την εμφάνιση και καθαριότητα των χώρων και της έμπροσθεν αυτών θάλασσας όπως κάθε φορά τα μέτρα αυτά καθορίζονται με απόφαση του Λιμενάρχη ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες και επικρατούσες συνθήκες στην περιοχή.

2. Συνεχόμενες ή μη με τον αιγιαλό πλωτές εξέδρες που έχουν τοποθετηθεί από εκμισθωτές θαλάσσιων μέσων αναψυχής και χρησιμοποιούνται για την εξυπηρέτηση/αναψυχή του κοινού και τις ανάγκες εκμίσθωσης των θαλάσσιων μέσων αναψυχής, παραμένουν εφόσον για την τοποθέτησή τους έχει τηρηθεί η προβλεπόμενη διαδικασία και υποβληθεί στη Λιμενική Αρχή απόφαση επιβολής περιβαλλοντικών όρων για την παραμονή τους, της αρμόδιας κατά τις ισχύουσες διατάξεις Υπηρεσίας, η τήρηση των οποίων είναι υποχρεωτική.

Άρθρο 39

Κυρώσεις

1. Οι παραβάτες του παρόντος Γενικού Κανονισμού, ανεξάρτητα από τις συντρέχουσες αστικές και ποινικές ευθύνες, κατά την ισχύουσα νομοθεσία, υπόκεινται και στις κυρώσεις του άρθρου 157 του Ν.Δ. 187/73 (Α 261), το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του οποίου τροποποιήθηκε μεταγενέστερα και ισχύει σύμφωνα με το άρθρο 2 του Π.Δ. 381/95 (Α 214).

2. Στους εκμισθωτές και στους εκπαιδευτές υποψήφιων χειριστών των θαλάσσιων μέσων αναψυχής που ορίζει ο Κανονισμός αυτός, επιβάλλεται, σε περίπτωση υποτροπής (παράβαση της ίδιας διάταξης του παρόντος Κανονισμού) ως παρεπόμενη ποινή και η προσωρινή αφαίρεση της άδειας εκμίσθωσης ή ίδρυσης σχολής, κατά περίπτωση, ως ακολούθως: α. για την πρώτη εντός δώδεκα μηνών

καθ' υποτροπή παράβαση μέχρι πέντε (5) ημέρες β. για τη δεύτερη εντός δώδεκα μηνών καθ' υποτροπή παράβαση από έξι (6) ημέρες μέχρι και ένα (1) μήνα γ. για την τρίτη εντός δώδεκα μηνών καθ' υποτροπή παράβαση από ένα (1) μέχρι και δώδεκα (12) μήνες.

Ο χρόνος αφαίρεσης της άδειας αρχίζει να ισχύει από τη νομότυπη κοινοποίηση της απόφασης της Λιμενικής Αρχής. Επίσης η άδεια αφαιρείται οριστικά εάν οι ανωτέρω, ανεξάρτητα από το βαθμό συμμετοχής και υπαιτιότητας τους σε περίπτωση ατυχήματος, δεν προσέφεραν κάθε δυνατή συνδρομή στους παθόντες.

3. Στους χειριστές ταχύπλοων σκαφών και θαλάσσιων μοτοποδήλατων σε περίπτωση υποτροπής για παραβάσεις του παρόντος Κανονισμού επιβάλλεται ως παρεπόμενη ποινή και προσωρινή αφαίρεση της άδειας χειριστή από ένα (1) μέχρι δώδεκα (12) μήνες.

Άρθρο 40

Καταργούμενες διατάξεις

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος Γενικού Κανο-

νισμού παύει να ισχύει ο αριθ. 4 Γενικός Κανονισμός Λιμένα (B 579), όπως είχε τροποποιηθεί με τους Γενικούς Κανονισμούς αριθ. 12 (B 598) και αριθ. 15 (B 615).

2. Επίσης καταργείται κάθε άλλη διάταξη που έρχεται σε αντίθεση με τις διατάξεις του Κανονισμού αυτού και που αναφέρεται σε θέματα που ρυθμίζονται απ' αυτόν.

Πειραιάς 5 Απριλίου 1999

Ο Αρχηγός Λ.Σ

Αντναύαρχος Λ.Σ. Θ. ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

β) Η εφαρμογή του Κανονισμού αυτού αρχίζει μετά δέκα (10) ημέρες από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως εκτός αν άλλως ορίζεται στις επί μέρους διατάξεις του.

γ) Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πειραιάς 6 Απριλίου 1999

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΡ. ΣΟΥΜΑΚΗΣ



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 9

13 Ιανουαρίου 2000

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ**

- Τροποποίηση απόφασης της 190785/9.7.98 απόφαση του Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων 1
Εγκριση του Γενικού Κανονισμού Λιμένα με αριθ. 22
"Αντικατάσταση και συμπλήρωση των διατάξεων 2
αριθ.20 Γενικού Κανονισμού Λιμένα".....
- Τροποποίηση του Οργανισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας του Δήμου Δάφνης. 3
- Σύσταση ίδιου Νομικού Προσώπου στο Δήμο Γέρας Ν. Λέσβου με την επωνυμία "ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΔΗΜΟΥ ΓΕΡΑΣ". 4
- Σύσταση στον Δήμο Λαγανά, Νομικού προσώπου με την επωνυμία "Δημοτικός Οργανισμός Κοινωνικών, Πολιτιστικών και Αθλητικών Δραστηριοτήτων Λαγανά"... 5
- Χορήγηση άδειας άσκησης επαγγέλματος Φυσικού Νοσοκομείων Ακτινοφυσικού Ιατρικής στον Γεώργιο Καγκάδη. 6
- Χορήγηση άδειας άσκησης επαγγέλματος Κοινωνικού Λειτουργού στη Θεανώ Τσιούφη του Κλεομένη. 7
- Χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας ακτινολογικού εργαστηρίου κατηγ. (χ-2) του Γιακουσκλίδη Παναγιώτη..... 8
- Χορήγηση άδειας λειτουργίας εργαστηρίου Ραδιοϊσοτόπων κατηγ. (Α-2) του πυρηνικού γιατρού Ιωαννίδη Χρήστου. 9
- Εγκριση κανονισμού και άδεια σύστασης του αμοιβαίου κεφαλαίου "ALICO ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ"... 10

β) Του ΝΔ 212/69 "Περί οργανώσεως & διοικήσεως του ΟΑΕΔ

γ) Του άρθρου 2 του Π.Δ/τος 359/7 (ΦΕΚ 240/Α/28.11.97) που αφορά τις προϋποθέσεις χορήγησης της Κάρτας Παραμονής περιορισμένης χρονικής διάρκειας σε αλλοδαπούς.

2. Το αριθ. 95439/14.12.99 έγγραφο της Δ/σης Διοικητικού του Υπουργείου μας.

3. Την αριθμ. 190785/9.7.98 απόφαση του υπουργού Εργασίας και (Κοινωνικών Ασφαλίσεων με την οποία συγκροτήθηκε η Επιτροπή για τη χορήγηση Κάρτας Παραμονής περιορισμένης χρονικής διάρκειας σε αλλοδαπούς (Π.Δ.359/97) της Νομαρχίας Ευβοίας, όπως τροποποιήθηκε με την αριθ. 191897/98 όμοια, αποφασίζουμε:

Τροποποιούμε την αριθ. 190785/9.7.98 απόφαση του υπουργού Εργασίας και (Κοινωνικών Ασφαλίσεων με την οποία συγκροτήθηκε η Επιτροπή Ν. Ευβοίας για τη χορήγηση Κάρτας Παραμονής περιορισμένης χρονικής διάρκειας σε αλλοδαπούς κατά το μέρος που αφορά την εκπρόσωπο της Κοινωνικής Επιθεώρησης και ορίζουμε την Μπαζιώτη Ελένη, σε αντικατάσταση της Παλαιολόγου Μαρίας, λόγω συνταξιοδότησης αυτής.

Κατά τα λοιπά ισχύει η αριθ. 190785/98 απόφασή μας, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την αριθ. 191897/98 όμοια.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως

Αθήνα, 24 Δεκεμβρίου 1999

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΜΙΑΤ. ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- Αριθ. Οικ. 192474 (1)
Τροποποίηση απόφασης της 190785/9.7.98 απόφαση του Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ**ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ**

Έχοντας υπόψη
Τις διατάξεις:

- α) Του Ν. 1558/85 "Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα"

Αριθ. 3131.1/19/99 (2)

Εγκριση του Γενικού Κανονισμού Λιμένα με αριθ. 22 "Αντικατάσταση και συμπλήρωση των διατάξεων αριθ.20 Γενικού Κανονισμού Λιμένα".

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Σύμφωνα με:

α) Το άρθρο 156 του Ν.Δ. 187/1973 (Α 261) "περί Κ.Δ.Ν.Δ." όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 10 Ν. 1940/91 (Α 40) "Μονάδα Ειδικών Αποστολών Λιμενικού Σώματος (ΜΕΑ/ΛΣ) και άλλες διατάξεις περί αυτού".

β) Το Γενικό Κανονισμό Λιμένα με αριθ.22 που εκδόθηκε από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος με τις διατάξεις του οποίου ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την κίνηση των μικρών σκαφών και την τάξη στην περιοχή δικαιοδοσίας των Λιμενικών Αρχών.

γ) Το άρθρο 29 Α του Ν. 1558/85 (Α 137), όπως προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α 154) και το άρθρο 1 του Ν. 2469/97 (Α 38).

δ) Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο μόνο

α) Εγκρίνουμε τον πιο κάτω Γενικό Κανονισμό Λιμένα με αριθ. 22

ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ με αριθ 22 "

Αντικατάσταση και συμπλήρωση διατάξεων αριθ.20 Γενικού Κανονισμού Λιμένα"

Ο ΑΡΧΗΓΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ

Έχοντας υπόψη:

α) τις διατάξεις του δια του από 9/22 Ιουνίου 1948 β.δ. Κωδικοποιηθέντος Νόμου 499/1947 "περί πειθαρχικής εξουσίας των προϊσταμένων των Λιμενικών Αρχών" (Α 162), συνδυαζόμενες με τα άρθρα 141-157 του ν.δ. 187/73 με το οποίο κυρώθηκε ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Α 261).

β) τις διατάξεις του ν.δ. 444/70 "περί αρμοδιοτήτων Λιμενικού Σώματος και σχέσεων προς τας αρμοδιότητες των Σωμάτων Ασφαλείας"(Α 39).

γ) το άρθρο 156 του ν.δ. 187/1973 (Α 261) "περί Κ.Δ.Ν.Δ." όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 10 του ν. 1940/91. (Α 40) "Μονάδα Ειδικών Αποστολών Λιμενικού Σώματος (ΜΕΑ/ΛΣ) και άλλες διατάξεις περί αυτού". (Α 40)

δ) το άρθρο 29 Α του ν. 1558/85 (Α 137) όπως προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α 154) και το άρθρο 1 του ν. 2469/97 (Α 38).

ε) το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, εκδίδουμε τον ακόλουθο Κανονισμό:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΟΡΙΑ ΙΣΧΥΟΣ - ΟΡΙΣΜΟΙ

Άρθρο 1

Όρια ισχύος

Ο παρών Γενικός Κανονισμός ισχύει στους λιμένες, στους όρμους και στη θαλάσσια έκταση της περιοχής δικαιοδοσίας κάθε Λιμενικής Αρχής της χώρας.

Άρθρο 2

Τροποποίηση διατάξεων αριθ.20 Γενικού Κανονισμού Λιμένα

1-Η παράγραφος 1 του άρθρου 2 του αριθ. 20 Γενικού Κανονισμού Λιμένα (Β 444/99) αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«1. "ΤΑΧΥΠΛΟΟ ΣΚΑΦΟΣ": Κάθε μηχανοκίνητο σκάφος αναψυχής το οποίο είναι ιδιωτικής χρήσης ή εκμισθώνεται ή χρησιμοποιείται από τον εκμισθωτή και

α) ανεξάρτητα από τον τύπο ή και το υλικό κατασκευής του φέρει

-εξωλέμβια μηχανή μέγιστης συνεχούς ιπποδύναμης πάνω από 30 HP ή

-εσω/εξωλέμβια μηχανή ή εσωλέμβια βενζινομηχανή μέγιστης συνεχούς ιπποδύναμης πάνω από 40 HP ή

- εσωλέμβια πετρελαιομηχανή πάνω από 70 HP ή

β) είναι πνευστού τύπου (φουσκωτό) στο σύνολό του ή σε μέρος αυτού ή ανεξάρτητα από το υλικό κατασκευής είναι διπλής ή πολλαπλής γάστρας ή γάστρας τύπου V και φέρει

-εξωλέμβια μηχανή μέγιστης συνεχούς ιπποδύναμης πάνω από 15 HP ή

-εσω/εξωλέμβια μηχανή ή εσωλέμβια βενζινομηχανή μέγιστης συνεχούς ιπποδύναμης πάνω από 30 HP ή

-εσωλέμβια πετρελαιομηχανή μέγιστης συνεχούς ιπποδύναμης πάνω από 50 HP ή

γ) ανεξάρτητα από τον τύπο ή το υλικό κατασκευής του φέρει μηχανή μέγιστης συνεχούς ιπποδύναμης πάνω από 15 HP και έχει σύστημα πρόωσης με υδραυλική αντίδραση (water jet). Ταχύπλοο επίσης θεωρείται το θαλάσσιο μοτοποδήλατο και το HOVER CRAFT, η έννοια των οποίων δίνεται στον παρόντα Γενικό Κανονισμό Λιμένα.

Δεν θεωρείται ταχύπλοο το ξύλινο σκάφος, που φέρει εσωλέμβια μηχανή, τύπων παραδοσιακών όπως των τύπων: "τσερνίκι", "βαρκαλάς", "πέραμα", "τρεχαντήρι", "λίμπερτυ", "κούντουλα", "υδραϊκό" και όποιο άλλο σκάφος συναφούς-συγγενούς τύπου εγκρίνεται από τη Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας».

2. Στο άρθρο 2 του αριθ. 20 Γενικού Κανονισμού Λιμένα (Β 444/99) προστίθεται νέα παράγραφος με αριθμό 24 ως ακολούθως:

«24. "ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΥΝΕΧΗΣ ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗ": Η ιπποδύναμη που καθορίζεται στους επίσημους καταλόγους του κατασκευαστή ή προκύπτει από βεβαίωση αυτού. Τη γνησιότητα του αντιγράφου της βεβαίωσης ή του αποσπάσματος ή αντιγράφου των καταλόγων του κατασκευαστή μπορεί να βεβαιώσει και ο πωλητής. Η ιπποδύναμη προσδιορίζεται με βάση το πρότυπο ISO 3046-1 (παράγραφος 3.3.8) και εφόσον δεν έχει προσδιορισθεί με βάση το πρότυπο αυτό γίνεται δεκτός ο προσδιορισμός με βάση το πρότυπο DIN 6270 Β' (χωρίς υπερφόρτωση). Για τις εξωλέμβιες βενζινομηχανές, όταν δεν είναι διαθέσιμος ο προσδιορισμός σύμφωνα με τα παραπάνω πρότυπα, μπορεί να γίνεται δεκτή η μέγιστη ισχύς της μηχανής. Δεν παρέχεται δυνατότητα προσδιορισμού μικρότερης ισχύος λόγω ειδικής ρύθμισης ή ειδικής κατασκευής της μηχανής. Για τα σκάφη που θα έχουν λεμβολογηθεί μέχρι και την 13 Ιανουαρίου του έτους 2000, μέγιστη συνεχής ιπποδύναμη της μηχανής θεωρείται αυτή που έχει καταχωρισθεί στο λεμβολόγιο και στην άδεια εκτέλεσης πλόων. Προκειμένου περί μεταχειρισμένης μηχανής, για την οποία δεν είναι διαθέσιμοι ούτε οι επίσημοι κατάλογοι ούτε η βεβαίωση του κατασκευαστή, μπορεί να γίνει δεκτή βεβαίωση μέτρησης της μέγιστης συνεχούς ιπποδύναμης της συγκεκριμένης μηχανής από αναγνωρισμένο νηογνώμονα ή εργαστήριο ανώτατου εκπαιδευτικού ιδρύματος».

Άρθρο 3

Εναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από την 14η Ιανουαρίου του έτους 2000.

Πειραιάς, 23 Δεκεμβρίου 1999

Ο ΑΡΧΗΓΟΣ Λ.Σ.

Αντιναύαρχος ΛΣ ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ Θ.

Η παρούσα να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πειραιάς 30 Δεκεμβρίου 1999

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΡ. ΣΟΥΜΑΚΗΣ

Αριθμ. 53819

(3)

Τροποποίηση του Οργανισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας του Δήμου Δάφνης.

Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Έχοντας υπόψη:

1) Τις διατάξεις του άρθρου 12 του Ν. 1188/81 όπως τροποποιήθηκαν με τις όμοιες του άρθρου 8 παρ. 5 του Ν. 2307/95.

2) Την 142/99 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Δάφνης περί τροποποίησης του Οργανισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας του Δήμου αυτού.

3) Τη σύμφωνη γνωμοδότηση του Υπηρεσιακού Συμβουλίου που διατυπώθηκε στο 5/30-9-99 πρακτικό του, αποφασίζουμε:

Εγκρίνουμε την 142/99 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Δάφνης περί τροποποίησης του Οργανισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας αυτού ως εξής:

1) ΑΡΘΡΟ 1

α) Μετά την περίπτωση Β' της παρ. 1 του άρθρου 1 του Κεφαλαίου Α' του ΟΕΥ προστίθενται τα εξής:

" Γ' Τμήμα Ταμιακής Υπηρεσίας "

β) Η παρ. Γ' της παρ. 1 του άρθρου 1 μετανομάζεται σε περίπτωση Δ' ως εξής:

" Δ' Τμήμα Υπηρεσιών Κοινού και Διοικητικής Υποστήριξης "

2) ΑΡΘΡΟ 2

Στο άρθρο 2 του ΟΕΥ και μετά το τέλος της περίπτωσης 2.3.2ε προστίθενται τα παρακάτω με αντικατάσταση της επομένης περίπτωσης από 2.4 σε 2.5 ως εξής

2.5 Αντικείμενο αρμοδιότητας Τμήματος Υπηρεσιών Κοινού και Διοικητικής Υποστήριξης.

2.4 Αντικείμενο και αρμοδιότητες Ταμιακής Υπηρεσίας (Λειτουργία Ταμείου, Εσοδα, Εξόδα)

2.4.1 Αντικείμενο Τμήματος

Το Τμήμα έχει συνολικά την ευθύνη

α) Της λειτουργίας του Ταμείου

β) Της είσπραξης των Εσόδων του Δήμου

γ) Του ελέγχου πληρωμής των εκδιδόμενων χρηματικών ενταλμάτων

2.4.2 Αρμοδιότητες Τμήματος

2.4.2α Αρμοδιότητες Τμήματος στον Τομέα Λειτουργίας Ταμείου (Προϊστάμενος - Δημοτικός Ταμίας)

Το Ταμείο διεξάγει την ταμιακή υπηρεσία υπο την διεύθυνση και προσωπική ευθύνη του Προϊσταμένου -

Δημοτικού Ταμιά και με τα ειδικά οριζόμενα για την υπηρεσία αυτή εισπρακτικά και διαχειριστικά όργανα, σύμφωνα με όσα ορίζονται από τις διατάξεις του Δ.Κ.Κ. και Β.Δ της 17.5/15-6-1959 "περί οικονομικής διοικήσεως του λογιστικού Δήμων και Κοινοτήτων".

Στις οργανικές θέσεις του Ταμείου προϊστάται ο Δημοτικός Ταμίας που ορίζεται με απόφαση του Δημάρχου, του οποίου οι αρμοδιότητες ορίζονται ως εξής.

α) Προϊστάται, επιβλέπει και κατευθύνει τους τομείς του Τμήματός του.

Μεριμνά και είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για την σύννομη, ορθή και ταχεία διεκπεραίωση των υποθέσεων της αρμοδιότητας του και την τήρηση των σχετικών διατάξεων περί "ταμιακής υπηρεσίας" του Δ.Κ.Κ. και του Β.Δ "Περί οικονομικής διοικήσεως και λογιστικού των Δήμων και Κοινοτήτων" με τις τροποποιήσεις και συμπληρώσεις του.

β) Εισηγείται τα θέματα αρμοδιότητος του στον άμεσο Προϊστάμενό του, Δ/ντή Οικον.Υπηρεσιών. Παραλαμβάνει από τον Δ/ντή την αλληλογραφία του τμήματος του και στη συνέχεια την διανέμει στους οικείους τομείς για ενέργεια.

γ) Εισπράττει ο ίδιος δια των εισπρακτικών οργάνων τα έσοδα του Δήμου όπως αυτά προσδιορίζονται με τον ετήσιο προϋπολογισμό ή με ειδικές αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου, καθώς και όλα τα έσοδα των προηγούμενων ετών, που για οποιαδήποτε λόγο δεν εισπράχθηκαν.

Ενεργεί επίσης την είσπραξη κάθε άλλου για λογαριασμό του Δήμου εσόδου και τα για λογαριασμό τρίτων έσοδα, αν η είσπραξη ήθελε ανατεθεί νόμιμα στο Δήμο.

δ) Εξοφλεί τα χρηματικά εντάλματα μέσα στα όρια των πιστώσεων που ορίζουν ο προϋπολογισμός ή ειδικές αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του Δ.Κ.Κ.

ε) Ασκεί ή διατάσσει τη λήψη όλων των από τους νόμους περί εισπράξεως δημοσίων εσόδων, επιτρεπομένων αναγκαστικών μέτρων εναντίον οφειλετών του Δήμου από οποιαδήποτε αιτία.

στ) Ασκεί την ποινική δίωξη κατά των οργάνων που είναι επιφορτισμένα με την εκτέλεση των ενταλμάτων προσωπικής κρατήσεως, αν τυχόν επιδείξουν αμέλεια.

ζ) Εποπτεύει την υπηρεσία της εισπράξεως και μεριμνά να γίνεται η είσπραξη των δημοτικών και λοιπών εσόδων, καθώς και άλλη για το σκοπό αυτό ενέργεια να συντελείται μέσα στις νόμιμες προθεσμίες.

η) Προσδιορίζει εγγράφως στους εισπράκτορες τα έσοδα που τους αναθέτει να εισπράξουν, καθώς και την προθεσμία είσπραξης και αποφαίνεται επί της χρηματικής διαχείρισεως αυτών.

θ) Υποβάλλει κατά μήνα στον Δήμαρχο και τη Δημορχιακή Επιτροπή λογαριασμό εσόδων και εξόδων, που ελέγχεται από τα όργανα αυτά.

Στους μηνιαίους λογαριασμούς πρέπει να εμφανίζονται κατά είδος εσόδου τα βεβαιωθέντα έσοδα, οι πραγματοποιηθείσες εισπράξεις και τα υπόλοιπα που απομένουν γιά είσπραξη, καθώς και οι ενταλθείσες και ενεργηθείσες πληρωμές κατ' είδος εξόδου, τα υπόλοιπα πληρωτέα και το χρηματικό υπόλοιπο που απομένουν του Ταμείου.

ι) Λογοδοτεί γιά τον εαυτό του και τα εισπρακτικά και διαχειριστικά όργανα στο Ελεγκτικό Συνέδριο, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του Δ.Κ.Κ.

κ) Ο Δημοτικός Ταμίας υπέχει έναντι του Δήμου τις ευ-

θύνες τις οποίες υπέχει ο Δημόσιος Ταμίας έναντι του Δημοσίου. Ο Δημοτικός Ταμίας δεν δικαιούται να κρατεί στο Ταμείο περισσότερα χρήματα από όσα ορίζουν κάθε φορά οι σχετικές διατάξεις. Τα υπόλοιπα χρήματα καταθέτονται έντοκα και σε λογαριασμό όψεως στην Τράπεζα της Ελλάδος ή στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων.

2.4.2β Αρμοδιότητες Τμήματος στον Τομέα Εσόδων

α) Επιμελείται της εξέλιξης των αποστελλομένων από την αρμόδια υπηρεσία χρηματικών καταλόγων ή τίτλων εισπρακτέων εσόδων με την κοινοποίηση ατομικών ή ειδικών προσκλήσεων προς τους οφειλότες και τη βεβαίωση των οίκοθεν βεβαιουμένων εσόδων του Δήμου και εκδίδει μέσα στη νόμιμη προθεσμία τα αποδεικτικά παραλαβής "εισπρακτέων" σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις "περι οικονομικής διοίκησης και λογιστικού Δήμων και Κοινοτήτων".

β) Εκκαθαρίζει τις οφειλές των υπόχρεων και εκδίδει τα σχετικά σημειώματα για την εντός του Δημοτικού Καταστήματος είσπραξη των διαφόρων τελών και δικαιωμάτων, λαμβάνει δε τα νόμιμα μέτρα κατά των οφειλετών του Δήμου και γενικά κάθε μέτρο προς προστασία των συμφερόντων του Δήμου.

γ) Παραδίδει έγκαιρα στα εισπρακτικά όργανα αντίγραφα των χρηματικών καταλόγων για να επιμεληθούν την αντίστοιχη είσπραξη.

δ) Κατανέμει "κατ' είδος εσόδου" τους εισπρακτέους χρηματικούς τίτλους, παρακολουθεί την είσπραξή τους και ενεργεί τις πιστώσεις στους πιο πάνω τίτλους των πληρωθέντων ποσών.

ε) Ενεργεί τον έλεγχο των κάθε μορφής εισπράξεων, τακτοποιεί λογιστικά τις εισπράξεις που πραγματοποιούνται από τα οικεία όργανα, εκδίδει χωριστά για κάθε παραλαβή χρημάτων στα οικεία γραμμάτια παραλαβή με χρηματικό λογαριασμό "τακτοποιητές εισπράξεις" σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις "περί οικονομικής διοίκησης και λογιστικού των Δήμων" και παραδίδει αυτά στον οικείο τομέα για την εισαγωγή των εισπράξεων στο Δημοτικό Ταμείο.

2.4.2γ Αρμοδιότητες Τμήματος στον Τομέα Εξόδων

α) Ενεργεί τον έλεγχο της πληρωμής των εκδιδομένων χρηματικών ενταλμάτων των αποδοχών του πάσης φύσεως προσωπικού του Δήμου (τακτικού - έκτακτου) σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις "περί οικονομικής διοίκησης και λογιστικού των Δήμων και Κοινοτήτων" και στη συνέχεια να προβαίνει στην εξόφλησή τους.

β) Συγκεντρώνει και καταχωρεί στα οικεία λογιστικά βιβλία τις εισπράξεις και τις πληρωμές του Δήμου σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις "περί οικονομικής διοίκησης και λογιστικού των Δήμων και Κοινοτήτων".

γ) Καταρτίζει τις μηνιαίες, τριμηνιαίες και ετήσιες απολογιστικές καταστάσεις εισπραχθέντων και εισπρακτέων υπολοίπων κατά λογαριασμούς εσόδων, καθώς και των πληρωθέντων χρηματικών ενταλμάτων κατά κωδικό αριθμό εξόδων προϋπολογισμού, στο τέλος δε κάθε έτους καταρτίζει τον απολογισμό των εν γένει εσόδων και εξόδων του Δήμου.

2.3.2δ Αρμοδιότητες Τμήματος στον Τομέα Προμηθειών

Στο τέλος του παρόντος άρθρου προστίθεται εδάφιο που έχει ως εξής:

"Για τη κάλυψη των αναγκών εκπόνησης διαφόρων μελετών που απαντάται για την λειτουργία του Τομέα Προμηθειών, στην αρχή κάθε έτους, με απόφαση Δημάρχου ορίζεται ένας εκ των υπηρετούντων τεχνικών υπαλλήλων του Δήμου κατά περίπτωση ειδικότητας για να

συνδυάσει τις τεχνικές προδιαγραφές και εν γένει τις μελέτες του Τομέα Προμηθειών.

Ο ως άνω τεχνικός υπάλληλος θα ορίζεται ανεξάρτητα από την συμμετοχή τεχνικού υπαλλήλου σε Επιτροπή Παραλαβής ή αξιολόγησης Προμηθειών.

Πλέον των ανωτέρω ορίζεται ότι εντός του α' 3μήνου κάθε έτους ο ως άνω τεχνικός υπάλληλος συντάσει τη πλήρη μελέτη (τεχν.προδιαγραφές, τιμολόγια-προϋπολογισμούς, συγγραφές υποχρεώσεων κλπ) για τη προμήθεια των μέσων προστασίας του προσωπικού.

3) ΑΡΘΡΟ 4

Διορθώνεται ο τίτλος " Αντικείμενο και αρμοδιότητες Αυτοτελούς Τμήματος Γραμματείας Δημοτικής Αρχής και Δημοσίων Σχέσεων" σε " Αντικείμενο και αρμοδιότητες Αυτοτελούς Γραφείου Γραμματείας Δημοτικής Αρχής και Δημοσίων Σχέσεων "

4) Αντικαθίσταται ως εξής:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' ΣΤΕΛΕΧΩΣΗ ΔΗΜΟΥ ΑΡΘΡΟ 6

" Διάρθρωση υπηρεσιακών μονάδων Δήμου "

Α. ΕΙΔΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ

- Μία (1) θέση Γενικού Γραμματέα
- Δύο (2) θέσεις Ειδικού Συνεργάτη
- Μία (1) θέση Ιδιαίτερου Γραμματέα Δημάρχου
- Μία (1) θέση Δικηγόρου με έμμισθη εντολή

Β. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ - ΚΛΑΔΟΙ - ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ

ΘΕΣΕΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

- ΠΕ 1 Διοικητικού 6
- ΠΕ 3 Πολιτικοί Μηχανικοί 1
- ΠΕ 3 Πολιτικοί Μηχανικοί 1 προσωρινή
- ΠΕ 4 Αρχιτέκτονες - Μηχανικοί 2
- ΠΕ 5 Μηχανολόγ. - Ηλεκτρολόγ. Μηχανικοί 1
- ΠΕ 5 Μηχανολόγ.-Ηλεκτρολόγ.-Μηχανικοί 1 Προσωρινή
- ΠΕ 9 Γεωπόνοι 1
- ΠΕ 15 Ιατρών α) Παιδιάτρων,β) Παιδοψυχολόγων 2
- ΤΕ 9 Βρεφονηπιοκόμων 1
- ΤΕ 2 Κοινωνικοί Λειτουργοί 1
- ΤΕ 3 Τεχνολόγοι Πολιτικοί Μηχανικοί 3
- ΤΕ 13 Τεχνολόγοι Γεωπονίας 1
- ΤΕ 17 Διοικητικών - Λογιστών
- ΤΕ 17 Διοικητικών - Λογιστών 2 Προσωρινές
- ΤΕ 4 Τεχνολόγων Μηχανολόγων 1 Προσωρινή
- ΔΕ 1 Διοικητικοί 17
- ΔΕ 1 Διοικητικοί 3 Προσωρινές
- ΔΕ 38 Προγραμματιστών Η/Υ 1 Προσωρινή
- ΔΕ 8 Βοηθοί Βρεφοκόμοι-Παιδοκόμοι 2
- ΔΕ 32 Μάγειροι 1
- ΔΕ 15 Εισπράκτορες 1 Προσωρινή
- ΔΕ 14 Ελεγκτές Εσόδων- Εξόδων 2 Προσωρινές
- ΔΕ 23 Ειδική Υπηρεσία (Δημοτ. Αστυνομία) 4
- ΔΕ 24 Ηλεκτρολόγοι 1
- ΔΕ 26 Μηχανοτεχνίτες 1
- ΔΕ 28 Χειριστές Μηχανημάτων 1
- ΔΕ 29 Οδηγοί 7
- ΔΕ 29 Οδηγοί 2 Προσωρινές
- ΔΕ 35 Δενδροανθοκηπουροί 5
- ΔΕ 30 Τεχνίτες (σύνολο) 3
- Υδραυλικοί 1 - Δομικοί 2
- ΥΕ 1 Κλητήρες - Θυρωροί 2

- ΥΕ 2 Επιστάτες Καθαριότητας 2
 - ΥΕ 14 Τραπεζοκόμοι 1
 - ΥΕ 16 Εργάτες Γενικών Καθηκόντων 2
 - ΥΕ 16 Προσωπικό Καθαριότητας (Σύνολο) 45
 - Εργάτες Καθαριότητας Εξωτ. Χώρων 31
 - Εργάτες Πρασίνου 9
 - Εργάτες Δημοτ. Κοιμητηρίου 3
 - Εργάτες Καθαριότητας Εσωτ. Χώρων 2
 - ΥΕ 16 Εργάτες Καθαριότητας Εξωτ. Χώρων 3 Προσωρινές
- Οι ανωτέρω Προσωρινές θέσεις μόλις κενωθούν καταργούνται.

Γ. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ
ΑΟΡΙΣΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΘΕΣΕΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Προσωρινών - Προσωποπαγών θέσεων των Ν. 1476/84, 1735/87, 1874/90, 2508/97.

- Οδηγοί 3 θέσεις
- Εργάτες Καθαριότητας εξωτ. χώρων 10 θέσεις
- Δενδροκηπουροί 2 θέσεις
- Εργάτες Καθαριότητας εσωτ. χώρων 1 θέση
- Εργάτες Δημοτ. Κοιμητηρίου 1 θέση
- Τεχνίτες 1 θέση

Οι ανωτέρω θέσεις μόλις κενωθούν με οποιοδήποτε τρόπο καταργούνται.

Δ. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ
ΟΡΙΣΜΕΝΟΥ ΧΡΟΝΟΥ άρθρ. 21 Ν. 2190/94 διαφόρων ειδικοτήτων ανάλογα με τις εκάστοτε εμφανιζόμενες ανάγκες.

Συνολικός αριθμός θέσεων 25

ΑΡΘΡΟ 7

"Θέσεις Προισταμένων Υπηρεσιών Μονάδων του Δήμου"

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

- α) Διεύθυνση Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών ΠΕ 1 ή ΤΕ 17 ή ΔΕ 1 ή ΔΕ 38
 - β) Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών και Υπηρεσιών Περιβάλλοντος ΠΕ 3 ή ΠΕ 4 ή ΠΕ 5 ή ΤΕ 3
- ΤΜΗΜΑΤΑ**

- α) Τμήμα Διοικητικό ΠΕ 1 ή ΤΕ 17 ή ΔΕ 1 ή ΔΕ 38
 - β) Τμήμα Οικονομικό ΠΕ 1 ή ΤΕ 17 ή ΔΕ 1 ή ΔΕ 38
 - γ) Τμήμα Ταμιακής Υπηρεσίας ΠΕ 1 ή ΤΕ 17
 - δ) Τμήμα Υπηρεσιών Κοινού, Διοικητικής Υποστήριξης ΠΕ 1 ή ΤΕ 17 ή ΔΕ 1 ή ΔΕ 38
 - ε) Τμήμα Τεχνικό ΠΕ 3 ή ΠΕ 4 ή ΠΕ 5 ή ΤΕ 3
 - στ) Τμήμα Περιβάλλοντος ΠΕ 3 ή ΠΕ 4 ή ΤΕ 3 ή ΤΕ 13
- 5) ΑΡΘΡΟ 10**

Αντικαθίσταται ως εξής :

Από την απόφαση αυτή προκαλείται δαπάνη σε βάρος του προϋπολογισμού του Δήμου η οποία ανέρχεται για το έτος 1999 σε 25.000.000.- περίπου. Για το έτος 2000 και επόμενα δεν μπορεί να υπολογισθεί.

Η παρούσα να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 24 Δεκεμβρίου 1999

Με εντολή Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας Αττικής
Η Δ/ντρια
ΕΜΜΑΝΟΥΕΛΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Αριθ. 9948

(4)

Σύσταση ίδιου Νομικού Προσώπου στο Δήμο Γέρας Ν. Λέσβου με την επωνυμία "ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΔΗΜΟΥ ΓΕΡΑΣ".

Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ
ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

Έχοντας υπόψη:

- 1) Τις διατάξεις του άρθρου 203 του Π.Δ. 410/95
- 2) Τις διατάξεις του Ν. 2503/97

3) Την αριθμ. 195/99 απόφαση του Δ.Σ. Γέρας του Ν. Λέσβου, με την οποία συστήνεται, ίδιο Νομικό Πρόσωπο με την ονομασία "ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΔΗΜΟΥ ΓΕΡΑΣ", αποφασίζουμε:

Συνιστάται ίδιο Νομικό Πρόσωπο στο Δήμο Γέρας με την επωνυμία "ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΔΗΜΟΥ ΓΕΡΑΣ"

2) Σκοπός του ανωτέρω Οργανισμού είναι:

α) Η παροχή υπηρεσιών στους δημότες του Δ. Γέρας και της ευρύτερης περιοχής σε θέματα κοινωνικών αναγκών και η κοινωνική παρέμβαση της Δημοτικής Αρχής στα κοινωνικά προβλήματα που υπάρχουν.

β) Η υλοποίηση Εθνικών και Κοινοτικών Προγραμμάτων με παρεμφερές αντικείμενο, δηλαδή προγραμμάτων που απευθύνονται σε ομάδες κοινωνικού αποκλεισμού, ανέργους, άτομα με ειδικές ανάγκες, τρίτη ηλικία κλπ.

Έδρα του Οργανισμού είναι η Γέρα.

3) Πόροι και περιουσία είναι, η ετήσια επιχορήγηση από το Δ. Γέρας, η οποία ανέρχεται στο ποσό των 700.000 δρχ., οι εισπράξεις από προσφερόμενες υπηρεσίες, κάθε είδους επιχορηγήσεις, εισφορές, δωρεές, κληρονομίες, συνδρομές από προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και από Εθνικά που θα υλοποιούνται από τον Οργανισμό για λογαριασμό του Δ. Γέρας, επιχορηγήσεις από τα Υπουργεία Αιγαίου, Εργασίας, Υγείας - Πρόνοιας, το Κρατικό Λαχείο, τις εκκλησίες κλπ.

4) Το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού είναι 9μελές η θητεία του οποίου ακολουθεί αυτήν του Δημοτικού Συμβουλίου Γέρας και θα απαρτίζεται από:

- α) Το Δήμαρχο ως Πρόεδρο
- β) Τρεις (3) δημοτικούς συμβούλους με τους αναπληρωματικούς τους που ορίζονται από το δημοτικό συμβούλιο
- γ) Πέντε (5) πολίτες με ειδική επιστημονική εμπειρία σε θέματα κοινωνικής πολιτικής που ορίζονται από το δημοτικό συμβούλιο.

Με την παρούσα απόφαση προκαλείται, δαπάνη ύψους 200.000 δρχ. σε βάρος του προϋπολογισμού του Δ. Γέρας για κάθε έτος, η οποία θα προβλέπεται στον αντίστοιχο κωδικό αριθμό του προϋπ/σμού.

Η παρούσα να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Μυτιλήνη, 7 Δεκεμβρίου 1999

Ο Γενικός Γραμματέας Περιφέρειας
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΡΟΥΝΤΖΟΣ

Αριθ. 4545

(5)

Σύσταση στον Δήμο Λαγανά, Νομικού προσώπου με την επωνυμία "Δημοτικός Οργανισμός Κοινωνικών, Πολιτιστικών και Αθλητικών Δραστηριοτήτων Λαγανά".

Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1) Τις διατάξεις των άρθρων 198, 199, 200 & 203 του Π.Δ. 410/95 "Δημοτικός & Κοινοτικός Κώδικας".

2) Την αρ. 130/5-11 -99 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Λαγανά για σύσταση Νομικού προσώπου.

3) Την αριθμ. 3553/29-8-97 απόφαση του Γεν. Γραμ. της Περ. Ιονίων Νησιών σχετικά με την ανάθεση άσκησης αρμοδιοτήτων & εξουσιοδότησης υπογραφής, αποφασίζουμε:

1. Συνιστούμε στον Δήμο Λαγανά, Δημοτικό Νομικό πρόσωπο σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 203 Δ. Κ. Κ. με την επωνυμία "Δημοτικός Οργανισμός Κοινωνικών πολιτιστικών & Αθλητικών Δραστηριοτήτων.

2. Σκοπός του Νομικού προσώπου είναι:

α) Για τον Τομέα των Κοινωνικών Δραστηριοτήτων

α1) Η υποβοήθηση, εξυπηρέτηση και στήριξη των εργαζομένων Γονέων και των οικογενειών σε κάθε οικισμό του Δήμου για την αγωγή, ψυχαγωγία, κοινωνικοποίηση και προετοιμασία των παιδιών προσχολικής σχολικής ηλικίας.

α2) Η δημιουργία, διαχείριση και εύρυθμη ασφαλή λειτουργία Παιδικών χαρών, χώρων Πρασίνου, Παιδικών Σταθμών, χώρων και Κέντρων Δημιουργικής έκφρασης & Επικοινωνίας για τα παιδιά, Κέντρου Γραφείου Συμβουλευτικής Γονέων κ.λπ.

α3) Η υποστήριξη της Τρίτης Ηλικίας στο Τομέα της Υγείας και του Ελεύθερου χρόνου με ειδικά προγράμματα (εκδρομές, ψυχαγωγία, υποστήριξη, σεμινάρια, εκδηλώσεις, κ.λπ.) και η επανένταξη ηλικιωμένων στην καθημερινή κοινοτική & δημοτική ζωή με σχετικά κατά περίπτωση προγράμματα & πρωτοβουλίες.

α4) Η δημιουργία, διαχείριση και λειτουργία Κέντρων Ανοικτής Προστασίας Ηλικιωμένων.

α5) Η προώθηση προγραμμάτων - πρωτοβουλιών κοινωνικής και επαγγελματικής ένταξης για άτομα με ειδικές Ανάγκες.

α6) Η ανάληψη πρωτοβουλιών διασφάλισης των δικαιωμάτων των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες και η εισήγηση σχετικών μέτρων προς κάθε δημόσιο ή ιδιωτικό νομικό πρόσωπο.

α7) Η προώθηση και εφαρμογή προγραμμάτων ενημέρωσης, πληροφόρησης της νεολαίας σχετικά με τους κινδύνους από τη χρήση ναρκωτικών και ψυχοτρόπων εν γένει ουσιών και παρασκευασμάτων.

α8) Η προώθηση μέτρων κοινωνικής υποστήριξης και ιατρικής παρέμβασης τοξικομανών και εξαρτημένων ατόμων από ψυχοτρόπες ουσίες.

α9) Η δημιουργία Κέντρου Ενημέρωσης Νέων αξιοποιώντας τα προγράμματα της Γενικής Γραμματείας Νέας Γενιάς.

α10) Η διάδοση και υποστήριξη του εθελοντισμού προς όφελος του κοινωνικού συνόλου.

α11) Η υποστήριξη και προώθηση προγραμμάτων ανταλλαγής εμπειριών διαφόρων ηλικιακών και κοινωνι-

κών ομάδων στο κοινωνικό, πνευματικό, πολιτιστικό, εκπαιδευτικό, αθλητικό, παραγωγικό, αγροτικό, επιχειρηματικό, τουριστικό τομέα σε συνεργασία και με άλλους τοπικούς, περιφερειακούς, εθνικούς & υπεθνικούς φορείς και οργανισμούς.

α12) Η προώθηση μέτρων κοινωνικής συμπαράστασης οικονομικών μεταναστών για τη καλύτερη έστω και προσωρινή ένταξή τους στη κοινοτική και δημοτική καθημερινή ζωή.

α13) Η οργάνωση και διαχείριση κοινωνικών και ψυχαγωγικών εκδηλώσεων.

β. Για τον τομέα των Πολιτιστικών Δραστηριοτήτων.

β1) Η ανάδειξη της Πολιτισμικής Παράδοσης, Ιστορικότητας και Ταυτότητας του Δήμου με ενέργειες μορφωτικού, δημιουργικού, εκπαιδευτικού και πνευματικού χαρακτήρα.

β2) Ο προγραμματισμός, οργάνωση, διαχείριση πολιτιστικών εκδηλώσεων.

β3) Η ανάπτυξη πολιτιστικών δρώμενων σε υπαίθριες ή κλειστές εγκαταστάσεις.

β4) Η προώθηση προγραμμάτων, έργων και ενεργειών αξιοποίησης των παλιών οικιστικών πυρήνων των χωριών του Δήμου για την διοργάνωση μουσικών, θεατρικών, χορευτικών, εικαστικών εκδηλώσεων.

β5) Η προώθηση προγραμμάτων, έργων και ενεργειών διατήρησης, αξιοποίησης, προβολής της ιστορικής συλλογικής μνήμης και πολιτισμικής ταυτότητας της περιοχής του Δήμου και του Νησιού εν γένει.

β6) Η διαχείριση, λειτουργία δομών διατήρησης, αξιοποίησης και προβολής της ταυτότητας της περιοχής του Δήμου.

β7) Η συνεργασία με τους Πολιτιστικούς Συλλόγους και Φορείς του Δήμου και ενίσχυση του έργου των.

β8) Η συνεργασία με όλους τους Πολιτιστικούς Φορείς του Νομού.

β9) Η δημιουργία Δημοτικής Φιλαρμονικής Λαγανά για τη μουσική ψυχαγωγία των δημοτών με την οργάνωση μουσικών εορτών και συναυλιών καθώς και τη διδασκαλία των μουσικών οργάνων και διάδοση της μουσικής φιλαρμονικής παιδείας.

γ. Πα τον Τομέα των Αθλητικών Δραστηριοτήτων.

γ1) Η δημιουργία, λειτουργία και διαχείριση αθλητικών κέντρων και γυμναστηρίων, χώρων αθλοπαιδιών και γυμναστικής, για τη κάλυψη των αναγκών για άθληση των δημοτών όλων των ηλικιών.

γ2) Η δημιουργία, λειτουργία και διαχείριση αθλητικών γηπέδων (ποδοσφαίρου, καλαθοσφαίρισης, τένις, βόλεϊ κ.λπ.)

γ3) Η συντήρηση και αναβάθμιση όλων των αθλητικών υποδομών (υπαρχόντων & δημιουργούμενων).

γ4) Η διοργάνωση αθλητικών εκδηλώσεων και η συμμετοχή σε εκδηλώσεις μαζικού αθλητισμού.

γ5) Η ανάπτυξη μαζικού αθλητισμού για όλες τις ηλικίες και τα ενδιαφέροντα.

γ6) Η καλλιέργεια και διάδοση του αθλητικού πνεύματος σε όλους τους δημότες.

γ7) Η συνεργασία με όλους τους αθλητικούς φορείς για την ανάπτυξη και πρόοδο του αθλητισμού στο Δήμο.

3. Οι πόροι του οργανισμού θα προέρχονται:

α) Από τις τακτικές και έκτακτες επιχορηγήσεις του Δή-

μου Λαγανά. β) Από προγραμματικές Συμβάσεις με τα αντίστοιχα ανά αντικείμενο Υπουργεία & Φορείς του Δημοσίου.

γ) Από χρηματοδοτήσεις & επιχορηγήσεις από οποιοδήποτε Ν.Π.Δ.Δ. ή Ν.Π.Ι.Δ.

δ) Από επιχορηγήσεις Κρατικών Οργανισμών (π.χ. ΟΠΑΠ).

ε) Από Δωρεές.

στ) Από διαφημίσεις, χορηγίες κ.λπ.

ζ) Από τα έσοδα διαχείρισης εκδηλώσεων, κέντρων, χώρων κλπ διοργάνωσης εκδηλώσεων, παροχή υπηρεσιών.

η) Από ανταποδοτικά δημοτικά τέλη.

θ) Από Περιφερειακά, Εθνικά, Κοινωνικά Προγράμματα κ.λπ.

ι) Από την αξιοποίηση κινητής & ακίνητης περιουσίας του Οργανισμού. 4. Διοίκηση.

Το Νομικό πρόσωπο διοικείται από εννεαμελές διοικητικό Συμβούλιο, το οποίο ορίζεται από το Δημοτικό Συμβούλιο. Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου είναι ο Δήμαρχος ή άλλο μέλος, αιρετό ή μη που ορίζεται από αυτόν.

Μέλη του Δ. Σ. μπορούν είναι Δημοτικοί Σύμβουλοι και Δημότες ή κάτοικοι που έχουν ανάλογη επαγγελματική ή κοινωνική δράση ή ειδικές γνώσεις σε σχέση με το σκοπό του Οργανισμού.

5. Θητεία: Η θητεία του Διοικητικού Συμβουλίου είναι τετραετής και λήγει πάντοτε με την εγκατάσταση του νέου Δ. Σ.

Από την απόφαση αυτή δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αλλά σε βάρος του Προϋπολογισμού του Δ. Λαγανά.

Η παρούσα να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Ζάκυνθος, 21 Δεκεμβρίου 1999

Με εντολή Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας

Ο Διευθυντής

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Σ. ΤΣΟΥΚΑΛΑΣ

(6)

Χορήγηση άδειας άσκησης επαγγέλματος Φυσικού Νοσοκομείων Ακτινοφυσικού Ιατρικής στον Γεώργιο Καγκάδη.

Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΑΙΤΩΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ

Με την 9838/8.12.1999 απόφαση του Νομάρχη Αιτωλίας και Ακαρνανίας που εκδόθηκε σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις χορηγήθηκε στον Γεώργιο Καγκάδη του Χρήστου άδεια άσκησης επαγγέλματος Φυσικού Νοσοκομείων Ακτινοφυσικού Ιατρικής.

Ο Νομάρχης

Δ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ

(7)

Χορήγηση άδειας άσκησης επαγγέλματος Κοινωνικού Λειτουργού στη Θεανώ Τσιούφη του Κλεομένη.

Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΑΙΤΩΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ

Με την ΔΠΒ/3760/7.12.1999 απόφαση του Νομάρχη Αι-

τωλοακαρνανίας έχει χορηγηθεί στη Θεανώ Τσιούφη του Κλεομένη, άδεια άσκησης επαγγέλματος Κοινωνικού Λειτουργού.

Με εντολή Νομάρχη

Η Διευθύντρια

ΕΥΣΤΑΘΙΑ ΚΑΛΥΒΑ

(8)

Χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας ακτινολογικού εργαστηρίου κατηγ. (χ-2) του Γιαγκουσκίδη Παναγιώτη.

Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Με την Γ1/61055/17.12.1999 Απόφαση του Νομάρχη Θεσσαλονίκης που εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.Δ. 181/74 άρθρο 4, Π.Δ. 470/83 και Υπ. Απόφαση 14632 (φορ) 1416/19.7.91 χορηγήθηκε άδεια ίδρυσης και λειτουργίας εργαστηρίου ακτινοβολιών κατηγ. (χ-2) στον Γιαγκουσκίδη Παναγιώτη. Το εργαστήριο στεγάζεται στην οδό 28ης Οκτωβρίου 20 στη Θεσσαλονίκη.

Η άδεια λήγει 23.11.2004.

Ο Νομάρχης κ.α.α.

ΑΒΡΑΑΜ ΚΑΛΤΑΒΕΡΙΔΗΣ

(9)

Χορήγηση άδειας λειτουργίας εργαστηρίου Ραδιοϊσοτόπων κατηγ. (Α-2) του πυρηνικού γιατρού Ιωαννίδη Χρήστου.

Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Με την Γ1/62444/17.12.1999 Απόφαση του Νομάρχη Θεσσαλονίκης που εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.Δ. 181/74, Π.Δ. 470/83 και το Β2/2637/23.11.1999 έγγραφο του Υ.Υ.Π., χορηγήθηκε άδεια λειτουργίας εργαστηρίου πυρηνικής ιατρικής κατηγ. (Α-2) στον πυρηνικό γιατρό Ιωαννίδη Χρήστο.

Η άδεια ισχύει μέχρι 12.2.2001.

Ο Νομάρχης κ.α.α.

ΑΒΡΑΑΜ ΚΑΛΤΑΒΕΡΙΔΗΣ

Αριθ. 11947

(10)

Έγκριση κανονισμού και άδεια σύστασης του αμοιβαίου κεφαλαίου "ALICO ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ".

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΕΦΑΛΑΙΑΓΟΡΑΣ

(Συνεδρίαση 157/23.12.1999, θέμα 6ο)

Αφού έλαβε υπόψη:

1. Τις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 17^ο του ν. 1969/1991 (ΦΕΚ Α 167) «Εταιρίες επενδύσεων χαρτοφυλακίου, αμοιβαία κεφάλαια, διατάξεις εκσυγχρονισμού και εξυγιάνσεως της κεφαλαιαγοράς και άλλες διατάξεις», όπως τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν με τις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 2 του Π.Δ. 433/1993 (ΦΕΚ 183).

2. Την απόφαση 71/2.4.1996 θέμα 1^ο του Διοικητικού Συμβουλίου της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς, με την οποία εξουσιοδοτεί την Εκτελεστική Επιτροπή για τη λήψη αποφάσεων, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 78

του ν. 1969/1991 (ΦΕΚ Α 167) «Εταιρίες επενδύσεων χαρτοφυλακίου, αμοιβαία κεφάλαια, διατάξεις εκσυγχρονισμού και εξυγιάνσεως της κεφαλαιαγοράς και άλλες διατάξεις», όπως ισχύει.

3. Την από 16.12.1999 αίτηση της διαχειρίστριας εταιρίας "ALICO-EUROBANK ΑΕΔΑΚ" με το υποβληθέν σχέδιο κανονισμού του εν λόγω αμοιβαίου κεφαλαίου και την από 16.12.1999 επιστολή της θεματοφύλακα "ΤΡΑΠΕΖΑ ΕFG EUROBANK Α.Ε.".

4. Σχετική εισήγηση του Γεωργίου Γκότση, αποφασίζει ομόφωνα:

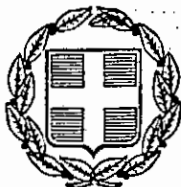
Εγκρίνει τον κανονισμό του αμοιβαίου κεφαλαίου "ALICO ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ" και παρέχει την άδεια της για τη σύσταση του εν λόγω αμοιβαίου κεφαλαίου, το οποίο θα διαχειρίζεται η εταιρία "ALICO-EUROBANK ΑΕΔΑΚ" και του οποίου θεματοφύλακας θα είναι η "ΤΡΑΠΕΖΑ ΕFG EUROBANK Α.Ε.".

Η παρούσα να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως

Ο Πρόεδρος
ΣΤΑΥΡΟΣ Β. ΘΩΜΑΔΑΚΗΣ



02007942506010008



11605

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 794

25 Ιουνίου 2001

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ**

- Διόρθωση Αποφάσεων Πολιτογράφησης 1
- Διεύρυνση της ομάδας εργασίας που συστάθηκε με την 2/16968/0022 κοινή απόφαση Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, καθορισμός αμοιβής των νέων μελών και παράταση λειτουργίας. 2
- Καθορισμός δικαιολογητικών πληρωμής δαπανών υπηρεσιακών δημοσιευμάτων ή ανακοινώσεων του Δημοσίου και των Ν.Π.Δ.Δ. που καταχωρούνται στον ημερήσιο και περιοδικό τύπο 3
- Καθορισμός δικαιολογητικών καταβολής στο Ι.Κ.Α. του εφάπαξ χρηματικού ποσού για την εξέταση από τις Α.Υ.Ε. των προσώπων της περ. β' του άρθρου 1 του Ν. 2643/98. 4
- Καθορισμός δικαιολογητικών πληρωμής δαπανών Δημοσίων Σχέσεων Υπουργείων. 5
- Έγκριση νυκτερινής και ημεραργιακής απασχόλησης του μόνιμου προσωπικού του Εθνικού Κέντρου Έρευνας Φυσικών Επιστημών «Δημόκριτος» (ΕΚΕ-ΦΕ «Δ») για το Β' εξάμηνο 2001. 6
- Σύσταση Ομάδων Διοίκησης Έργου (ΟΔΕ) και Γραμματειακής Υποστήριξης αυτών, για το Πρόγραμμα «ΠΟΛΙΤΕΙΑ» του Υπουργείου Οικονομικών. 7
- Συμπλήρωση της 80083/9.9.1999 απόφαση Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με «Μεταβίβαση αρμοδιοτήτων και εξουσίας υπογραφής του Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων στον Ειδικό Γραμματέα του ΣΕΠΕ κ.λ.π.» 8
- Έγκριση του Γενικού Κανονισμού Λιμένα με αριθ. 27 «Συμπλήρωση των διατάξεων του αριθ. 20 Γενικού Κανονισμού Λιμένα» 9
- Σύσταση Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου στο Δήμο Φλώρινας με την επωνυμία «Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο Φλώρινας» 10
- Τροποποίηση της 1652/4.7.2000 απόφασης της Γενικής Γραμματέας Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας 11
- Δικαιολογητικά για επιστροφή εισφορών για εξαγωγές φαρμάκων από φαρμακαποθηκαρίου 12

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Διόρθωση Αποφάσεων Πολιτογράφησης. (1)

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ**ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ**

1. Με την Φ.58431/18384/14.6.2001 απόφαση του Υφυπουργού Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης διορθώνεται η Φ.58431/5786/6.4.2001 απόφαση που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 477/25.4.2001 (τεύχος Β') ως προς τα ονοματεπωνυμικά στοιχεία από το εσφαλμένο «ΧΟΥΣΣΕΪΝ ΣΟΥΛΕΪΜΑΝ του ΑΜΖΑΝΤ» στο ορθό «ΧΟΥΣΣΕΪΝ ΣΛΕΪΜΑΝ του ΑΧΜΑΝΤ».

2. Με την Φ.56659/16346/14.6.2001 απόφαση του Υφυπουργού Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης διορθώνεται η Φ.56659/15296/119.2000 απόφαση που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 1192/28.9.2000 (τεύχος Β') ως προς το πατρώνυμο από το εσφαλμένο «ΒΑΛΕΡΙΟΥ» στο ορθό «ΒΑΛΕΡΙΟ - ΕΛΒΕΤΣΙΟ».

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
Κ. ΚΑΪΣΕΡΛΗΣ

Αριθ. 2/30665/0022 (2)

Διεύρυνση της ομάδας εργασίας που συστάθηκε με την 2/16968/0022 κοινή απόφαση Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, καθορισμός αμοιβής των νέων μελών και παράταση λειτουργίας.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ**ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

1.1. Του Νόμου 1558/1985, «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα», άρθρο 29Α (ΦΕΚ 137/Α/26.7.1985), το οποίο προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 (ΦΕΚ 154/Α/10.9.1992)

1.2. Του Ν. 1673/1986, «Κύρωση της συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Προγράμματος Ανάπτυξης των Ηνωμένων (Π.Α.Η.Ε.) και ρύθμιση θεμάτων τεχνικής και επιστημονικής συνεργασίας» (ΦΕΚ 207/Α/29.12.1986).

1.3. Του Ν. 2020/1992, άρθρο 19, «Διαρρυθμίσεις στον ενιαίο ειδικό φόρο κατανάλωσης των πετρελαιοειδών προϊόντων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 34/Α/28.2.1992).

1.4. Του Ν. 2127/1993, άρθρο 73, «Εναρμόνιση προς το κοινοτικό δίκαιο του φορολογικού καθεστώτος των πετρελαιοειδών προϊόντων, αλκοόλης και αλκοολούχων ποτών και βιομηχανοποιημένων καπνών και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 48/Α/6.4.1993).

1.5. Του Ν. 2297/1995, άρθρο 7, «Οργάνωση και λειτουργία των Γραφείων Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ/50/Α/8.3.1995).

1.6. Του Π.Δ. 178/2000 «Οργανισμός του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας» (ΦΕΚ 165/Α/14.7.2000)

1.7. Του Π.Δ. 284/1988 «Οργανισμός του Υπουργείου Οικονομικών» (ΦΕΚ 128/Α/14.6.1988), ως ισχύει σήμερα.

1.8. Του Νόμου 2362/1995 «Περί Δημοσίου Λογιστικού, ελέγχου των δαπανών του Κράτους και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 247/Α/27.11.1995).

1.9. Του Π.Δ. 138/1998 «Ανάληψη υποχρεώσεων από τους Διατάκτες» (ΦΕΚ 107/Α/20.05.1998).

1.10. Του Νόμου 2731/1999 «Ρύθμιση Θεμάτων Διμερούς Κρατικής Αναπτυξιακής Συνεργασίας και Βοήθειας, ρύθμιση θεμάτων Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 138/Α./5.7.1999).

1.11. Του Ν. 2515/1997, άρθρο 4, «Ασκήση επαγγέλματος Φοροτεχνικού, λειτουργία ΣΟΕ και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 154/Α/25.7.1997).

1.12. Το άρθρο 40 του Ν. 849/78 όπως συμπληρώθηκε με το άρθρο 8 του Ν. 2129/93.

2. Την υπ' αριθμό 27081/ΔΙΟΕ/540/27.7.2000 Απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας «Καθορισμός αρμοδιοτήτων των Υφυπουργών Εθνικής Οικονομίας» (ΦΕΚ 970/Β/3.8.2000).

3. Την υπ' αριθμό 1039386/441/0006/21.4.2000 Απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Οικονομικών «Καθορισμός αρμοδιοτήτων των Υφυπουργών Οικονομικών» (ΦΕΚ 571/Β/20.4.2000).

4. Την υπ' αρ. πρωτ. 2/16968/0022 από 21.2.2001 Κοινή Απόφαση των Υφυπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών.

5. Το γεγονός ότι το προς εξέταση αντικείμενο της ομάδας εργασίας που συγκροτήθηκε με την αριθ. 2/19668/0022/21.2.2001 Κ.Υ.Α. είναι πολύπλοκο και απαιτείται η ενίσχυση αυτής με επιπλέον μέλη, αποφασίζουμε:

1. Διευρύνουμε την ομάδα εργασίας που συγκροτήθηκε με την αριθ. 2/16968/0022/23.2.01 Κοινή Απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών με τρία (3) ακόμη μέλη και καθορίζουμε την συνολική για τον καθένα εξ' αυτών, αμοιβή ως εξής:

1. Παπαρσένος Αλέξανδρος, Διδάκτωρ Οικονομολόγος, υπάλληλος ΕΤΕΒΑ, το ποσόν των 200.000 δρχ.

2. Γεροντούκος Γεώργιος, Προϊστάμενος του Τμ. Πιστωτικής Πολιτικής της Δ/νσης Πίστωσης της ALPHA BANK, το ποσόν των 200.000 δρχ.

3. Μωυσιδής Παρασκευάς, Δ/ντής Υπ/τος Θεσσαλονίκης ΟΑΕΠ, το ποσόν των 200.000 δρχ.

Το σύνολο της δαπάνης ανέρχεται στο ποσόν των εξακοσίων χιλιάδων (600.000) δρχ.

II. Παρατείνεται η προθεσμία περάτωσης του έργου της ομάδας εργασίας μέχρι 30 Απριλίου 2001.

IV. Κατά τα λοιπά ισχύει πλήρως η ανωτέρω αναφερόμενη ΚΥΑ 2/16968/0022/23.2.2001.

Η παρούσα απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 15 Ιουνίου 2001

ΟΙ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΓΙΑΝΝΗΣ Γ. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ

Αριθ. 2/36281/0026 (3)
Καθορισμός δικαιολογητικών πληρωμής δαπανών υπηρεσιακών δημοσιευμάτων ή ανακοινώσεων του Δημοσίου και των Ν.Π.Δ.Δ. που καταχωρούνται στον ημερήσιο και περιοδικό τύπο.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις των άρθρων 26 παρ. 1 και 22 παρ. 5 του Ν. 2362/95 (ΦΕΚ 247 Α') «Περί Δημοσίου Λογιστικού, ελέγχου των δαπανών του Κράτους και άλλες διατάξεις».

2. Την αριθμ. 2/69382/0020/99 (ΦΕΚ 1847/Β') κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης «περί καθορισμού της τιμής των καταχωρουμένων στον τύπο υπηρεσιακών δημοσιεύσεων του Δημοσίου και των Ν.Π.Δ.Δ.».

3. Το άρθρο 29Α του Ν. 1558/85 (ΦΕΚ 137 Α') όπως προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (ΦΕΚ 154 Α') και αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 παρ. 2α του Ν. 2469/97 (ΦΕΚ 38Α).

4. Την αριθ. 1039386/441/006Α/00 (ΦΕΚ 571 Β') απόφαση του Πρωθυπουργού και Υπουργού Οικονομικών «Ανάθεση αρμοδιοτήτων του Υπουργού Οικονομικών στους Υφυπουργούς Οικονομικών».

5. Το γεγονός ότι από την απόφαση αυτή δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Καθορίζουμε τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για την πληρωμή των αναφερομένων στο θέμα δαπανών ως ακολούθως:

1. Κατάσταση δαπάνης σε δύο αντίγραφα, θεωρημένη από το αρμόδιο όργανο, στην οποία θα αναγράφονται επωνυμία του δικαιούχου, αριθμός χλιοστομέτρων του δημοσιευόμενου κειμένου, τιμή χλιοστομέτρου, συνολικό ποσό, κρατήσεις και καθαρό πληρωτέο.

2. Επικυρωμένο αντίγραφο του εγγράφου παραγγελίας της ενδιαφερόμενης Υπηρεσίας προς την εφημερίδα ή το περιοδικό για την δημοσίευση του κειμένου, το οποίο και θα επισυνάπτεται.

3. Το Φύλλο της εφημερίδας ή του περιοδικού στο οποίο είναι καταχωρημένο το σχετικό κείμενο.

4. Τιμολόγιο ή δελτίο παροχής υπηρεσιών της εφημερίδας ή του περιοδικού.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 15 Ιουνίου 2001

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ

Αριθ. 2/36152/0026

(4)

Καθορισμός δικαιολογητικών καταβολής στο Ι.Κ.Α. του εφάπαξ χρηματικού ποσού για την εξέταση από τις Α.Υ.Ε. των προσώπων της περ. β' του άρθρου 1 του Ν. 2643/98.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 26 του Ν. 2362/95 (ΦΕΚ 247/Α) «Περί Δημοσίου Λογιστικού, ελέγχου των δαπανών του Κράτους και άλλες διατάξεις».

2. Τις διατάξεις του Β.Δ. 665/62 (ΦΕΚ 167/Α) «Περί της υγειονομικής περιθαλψής των τακτικών δημοσίων πολιτικών υπαλλήλων, των πολιτικών και στρατιωτικών συνταξιούχων, των μελών των οικογενειών αυτών κ.λπ»

3. Τις διατάξεις της περ. η' της παρ. 1 του άρθρου 7 του Ν. 2643/98 (ΦΕΚ 220/Α') «Μέριμνα για την απασχόληση προσώπων ειδικών κατηγοριών και άλλες διατάξεις», όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 18 του Ν. 2736/99 (ΦΕΚ 172/Α').

4. Την με αρ. πρωτ. Π/51/44/19.10.2000 εγκύκλιο με αρ. 69 του ΙΚΑ και θέμα «Εξέταση ατόμων με ειδικές ανάγκες από τις Α'/θμίες Υγ/κές Επιτροπές του «ΚΑ».

5. Το άρθρο 29 Α' του Ν. 1558/1995 (ΦΕΚ 137 Α') όπως προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 (ΦΕΚ 154 Α') και αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 παρ. 2α του Ν. 2469/1997 (ΦΕΚ 38 Α').

6. Την κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Οικονομικών αρ. 1039386/441/0006 Α/21.4.2000 (ΦΕΚ 571 Β') «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Οικονομικών».

7. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

1. Καθορίζουμε τα δικαιολογητικά για την καταβολή στο ΙΚΑ του εφάπαξ χρηματικού ποσού που προβλέπεται από το άρθρο 18 παρ. 2 του Ν. 2736/99 για τις περιπτώσεις που τα κρινόμενα πρόσωπα είναι ασφαλισμένοι του Δημοσίου, ως ακολούθως:

α. Διαβιβαστικό έγγραφο της Γραμματείας των Α'/θμιών Υγειονομικών Επιτροπών Εξέτασης ατόμων με ειδικές ανάγκες.

β. Φωτοτυπία της α' σελίδας του βιβλιαρίου ασθενείας του εξετασθέντος ασφαλισμένου του Δημοσίου, καθώς και του εγγυητικού σήματος.

γ. Αναλυτική κατάσταση σε διπλούν με τα ονόματα των οριστικών εξετασθέντων, τους αριθμούς μητρώου τους, τους κωδικούς αριθμούς που δείχνουν την ιδιότητα του μέλους, το συνολικό αριθμό εξετασθέντων και το ποσό.

δ) Γραμμάτιο είσπραξης της μονάδας ή υποκαταστήματος του ΙΚΑ.

2. Τα ανωτέρω δικαιολογητικά που θα υποβάλλονται στις Δ/σεις Υγείας των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, θα διαβιβάζονται στη συνέχεια στις οικείες ΥΔΕ, συνοδευόμενα από διαβιβαστικό έγγραφο της Ν.Α. επί του οποίου θα έχει γίνει η Αναγνώριση και η έγκριση της δαπάνης:

3. Το γραμμάτιο είσπραξης δύναται να προσκομίζεται και κατά την εξόφληση του χρηματικού εντάλματος.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 18 Ιουνίου 2001

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ

Αριθ. 2/36191/0026

(5)

Καθορισμός δικαιολογητικών πληρωμής δαπανών Δημοσίων Σχέσεων Υπουργείων.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις των άρθρων 26 παρ. 1 και 22 παρ. 4 του Ν. 2362/95 (ΦΕΚ 247 Α) «Περί Δημοσίου Λογιστικού, ελέγχου των δαπανών του Κράτους και άλλες διατάξεις».

2. Την αριθμ.2020800/27.3.96 (ΦΕΚ 230/Β) απόφαση Υπουργού Οικονομικών «Δαπάνες Δημοσίων Σχέσεων Υπουργείων».

3. Το άρθρο 29Α του Ν. 1558/85 (ΦΕΚ 137 Α') όπως προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (ΦΕΚ 154 Α') και αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 παρ. 2α του Ν. 2469/97 (ΦΕΚ 38Α).

4. Την αριθ. 1039386/441/006Α/00 (ΦΕΚ 571 Β') απόφαση του Πρωθυπουργού και Υπουργού Οικονομικών «Ανάθεση αρμοδιοτήτων του Υπουργού Οικονομικών στους Υφυπουργούς Οικονομικών».

5. Το γεγονός ότι από την απόφαση αυτή δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Καθορίζουμε τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για την πληρωμή των αναφερομένων στο θέμα δαπανών ως ακολούθως:

1. Κατάσταση δαπάνης σε δύο αντίγραφα, θεωρημένη από το αρμόδιο όργανο, στην οποία θα αναγράφονται το ονοματεπώνυμο του δικαιούχου, ποσό, κρατήσεις και καθαρό πληρωτέο.

2. Έγκριση του αρμοδίου Τμήματος Δημ. Σχέσεων ή του αρμοδίου για το σκοπό αυτό οργάνου στην οποία θα αναφέρεται πλήρης αναλυτικός προϋπολογισμός της σχετικής δαπάνης, καθώς και αιτιολόγηση της ανάγκης πραγματοποίησης αυτής.

3. Τιμολόγιο ή δελτίο παροχής υπηρεσιών.

4. Πρωτόκολλο παραλαβής υλικών ή βεβαίωση παροχής υπηρεσιών παρά του αρμοδίου οργάνου.

Εκτός των προαναφερομένων βασικών δικαιολογητικών, ανάλογα με το ύψος της δαπάνης, θα υποβάλλονται και τα κατά περίπτωση προβλεπόμενα με την αριθμ. 2024709/601/0026/8.4.98 (ΦΕΚ 431 Β') απόφασή μας «Περί καθορισμού των δικαιολογητικών των δαπανών του Δημοσίου για προμήθειες και εργασίες», δικαιολογητικά καθώς και κάθε άλλο δικαιολογητικό που κρίνεται απαραίτητο από την εκκαθαρίζουσα υπηρεσία για τις δαπάνες αυτές.

Η παρούσα απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 15 Ιουνίου 2001

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ

Αριθ. 2/32706/0022

(6)

Έγκριση νυκτερινής και ημεραργιακής απασχόλησης του μονίμου προσωπικού του Εθνικού Κέντρου Έρευνας Φυσικών Επιστημών «Δημόκριτος» (ΕΚΕΦΕ «Δ») για το Β' εξάμηνο 2001.

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ - ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τον Ν. 1514/85 «Ανάπτυξη της επιστημονικής και τεχνολογικής έρευνας» (ΦΕΚ 13/Α/85).

2. Τον Ν. 2362/95 «Περί Δημοσίου, ελέγχου των δαπανών του Κράτους και άλλες διατάξεις.

3. Το Π.Δ. 71/87 (ΦΕΚ 43/Α/87).

4. Τις διατάξεις του άρθρου 15 του Ν. 2592/98 για υπερωριακή εργασία.

5. Τις με α.π. 2022941/2297/0022/7.4.98 και 2/8803/0022/8.2.99 εγκυκλίου του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους.

6. Την αριθμ. 1039386/441/Α006/21.4.2000 απόφαση Πρωθυπουργού και Υπουργού Οικονομικών «Ανάθεση αρμοδιοτήτων Υπουργού Οικονομικών στους Υφυπουργούς Οικονομικών» (ΦΕΚ 571/τ.Β').

7. Την αριθμ. 2/80345/0004/8.11.99 Κοινή Υπουργική Απόφαση «Μεταβίβαση εξουσίας υπογραφής σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ. 1 του Ν. 1943/91».

8. Το έγγραφο του ΕΚΕΦΕ «Δ» με α.π. 110/481/1.23/9.5.2001.

9. Το γεγονός ότι η προκαλούμενη δαπάνη συνολικού ύψους 5.000.000 δρχ. περίπου βαρύνει τον Π/Υ του ΕΚΕΦΕ ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ στον οποίο έχει εγγραφεί πίστωση, αποφασίζουμε:

Εγκρίνουμε την υπερωριακή, νυκτερινή και ημεραργιακή απασχόληση του μόνιμου προσωπικού του Εθνικού Κέντρου Έρευνας Φυσικών Επιστημών «Δημόκριτος» (ΕΚΕΦΕ «Δ») για το Β' εξάμηνο του 2001.

Για 20 μόνιμους υπαλλήλους 2.256 ώρες το Β' εξάμηνο για υπερωριακή απασχόληση, συνολικής δαπάνης 2.850.000 δρχ.

Για 17 μόνιμους υπαλλήλους 2.676 ώρες το Β' εξάμηνο για νυκτερινή και ημεραργιακή απασχόληση, συνολικής δαπάνης 2.150.000 δρχ.

Οι υπηρεσιακές ανάγκες που επιβάλλουν την υπερωριακή εργασία αφορούν:

α) Την διακίνηση βραχύβιων ραδιοφαρμακευτικών προϊόντων, την επίβλεψη και συντήρηση εργαστηριακών συσκευών, αποκατάσταση εκτάκτων βλαβών στις ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις, συντήρηση και επισκευή συστήματος ελέγχου και ασφάλειας Πυρηνικού Αντιδραστήρα και των ηλεκτρολογικών - ηλεκτρονικών εγκαταστάσεων καθώς και την διακίνηση Ερευνητικών συνεργείων σε ύπαιθρο.

β) Την επίβλεψη και συντήρηση εργαστηριακών συσκευών, αποκατάσταση εκτάκτων βλαβών στις ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις, συντήρηση και επισκευή των ηλεκτρολογικών - ηλεκτρονικών εγκαταστάσεων.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 12 Ιουνίου 2001

Οι Γενικοί Γραμματείες

Δημοσιονομικής Πολιτικής Έρευνας και Τεχνολογίας
Υπουργείου Οικονομικών Υπουργείου Ανάπτυξης
ΙΩΑΝ. ΚΟΥΣΟΥΛΑΚΟΣ Δ. ΔΕΝΙΟΖΟΣ

Αριθ. 1058892/726/Α0006

(7)

Σύσταση Ομάδων Διοίκησης Έργου (ΟΔΕ) και Γραμματειακής Υποστήριξης αυτών, για το Πρόγραμμα «ΠΟΛΙΤΕΙΑ» του Υπουργείου Οικονομικών.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Της παρ.2 του άρθρου 1 του Ν. 2880/2001 (ΦΕΚ Α' 9),

«Πρόγραμμα ΠΟΛΙΤΕΙΑ για τη μεταρρύθμιση και τον εκσυγχρονισμό της Δημόσιας Διοίκησης και άλλες διατάξεις».

β) Του άρθρου 19 του Ν. 1599/1986 (ΦΕΚ Α' 75) «Σχέσεις Κράτους-Πολίτη, καθιέρωση νέου τύπου δελτίου ταυτότητας και άλλες διατάξεις», όπως τροποποιήθηκε και κωδικοποιήθηκε με τις διατάξεις του Ν. 2690/1999 (ΦΕΚ Α' 45) «Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις».

γ) Της παρ. 18 του άρθρου 18 του Ν. 2503/1997 (ΦΕΚ Α' 107) «Διοίκηση, οργάνωση, στελέχωση της Περιφέρειας, ρύθμιση θεμάτων για την Τοπική Αυτοδιοίκηση και άλλες διατάξεις».

δ) Της παρ. 22 του άρθρου 5 του Ν. 2343/1995 (ΦΕΚ Α' 211) «Αναδιοργάνωση Υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών και άλλες διατάξεις».

ε) Της παρ. 16 του άρθρου 4 του Ν. 2390/1996 (ΦΕΚ Α' 54) «Μεταρρυθμίσεις στο αντικειμενικό σύστημα φορολογίας εισοδήματος και άλλες διατάξεις».

στ) Του άρθρου 34 του Ν. 1914/1990 «Εκσυγχρονισμός και ανάπτυξη του δημόσιου τομέα και της κεφαλαιαγοράς, φορολογικές ρυθμίσεις και άλλες διατάξεις», όπως αυτό αποσαφηνίστηκε με το άρθρο 13 του Ν. 2346/1995 (ΦΕΚ Α' 220).

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της απόφασης αυτής προκαλείται δαπάνη για την αμοιβή των μελών των Ομάδων Διοίκησης Έργου και των μελών των Γραμματειών αυτών, και η οποία θα καθορισθεί με άλλη απόφαση μας, κατά τις διατάξεις της παρ. 18 του άρθρου 18 του Ν. 2503/1997 (ΦΕΚ Α' 107).

3. Την αριθμ. 1042108/473/Α0006/5.5.2000 απόφαση του Υπουργού Οικονομικών (ΦΕΚ Β' 595), με την οποία μεταβιβάστηκε η εξουσία, στο Γενικό Γραμματέα, στους Γενικούς Διευθυντές κλπ. να υπογράφουν «Με εντολή Υπουργού», αποφασίζουμε:

1. Συνιστούμε στο Υπουργείο Οικονομικών, για τη μεταρρύθμιση και τον εκσυγχρονισμό αυτού, τις παρακάτω Ομάδες Διοίκησης Έργου (ΟΔΕ), ανά Υποπρόγραμμα του Προγράμματος «ΠΟΛΙΤΕΙΑ»:

α) Α' Ομάδα Διοίκησης Έργου (ΟΔΕ) του Υποπρογράμματος για τη βελτίωση και την αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού.

β) Β' Ομάδα Διοίκησης Έργου (ΟΔΕ) του Υποπρογράμματος για την επέκταση της χρήσης νέων τεχνολογιών και τη βελτίωση των υποδομών.

γ) Γ' Ομάδα Διοίκησης Έργου (ΟΔΕ) του Υποπρογράμματος για την αναπροσαρμογή και βελτίωση των διοικητικών λειτουργιών και μεθόδων.

δ) Δ' Ομάδα Διοίκησης Έργου (ΟΔΕ) του Υποπρογράμματος για τη βελτίωση των σχέσεων της Διοίκησης με τον Πολίτη.

ε) Ε' Ομάδα Διοίκησης Έργου (ΟΔΕ) του Υποπρογράμματος για την παροχή τεχνικής βοήθειας στους φορείς πραγματοποίησης των έργων και των ενεργειών.

2. Έργο κάθε Ομάδας Διοίκησης Έργου (ΟΔΕ) είναι να:

α) Υποστηρίζει την Επιτροπή Παρακολούθησης του Προγράμματος «ΠΟΛΙΤΕΙΑ» του Υπουργείου Οικονομικών, για την κατάρτιση του Επιχειρησιακού Προγράμματος «ΠΟΛΙΤΕΙΑ» του Υπουργείου Οικονομικών και

β) Συνεργάζεται και υποστηρίζει τις αρμόδιες Υπηρεσίες και όργανα του Υπουργείου Οικονομικών, καθώς και τους εποπτευόμενους από αυτό φορείς, για την εκτέλεση του Επιχειρησιακού Προγράμματος «ΠΟΛΙΤΕΙΑ» του Υπουργείου Οικονομικών.

3. Στο πλαίσιο των παραπάνω αρμοδιοτήτων τους, κάθε Ομάδα Διοίκησης Έργου θα προβεί στις παρακάτω ενέργειες:

α) Θα καταρτίσει σε συνεργασία με τις αρμόδιες Υπηρεσίες και εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Οικονομικών και θα υποβάλει στην Επιτροπή Παρακολούθησης του Προγράμματος «ΠΟΛΙΤΕΙΑ» του Υπουργείου Οικονομικών, Έκθεση για την υφιστάμενη κατάσταση στους βασικούς τομείς δράσης, που αφορά το αντίστοιχο Υποπρόγραμμα του Προγράμματος «ΠΟΛΙΤΕΙΑ», αρμοδιότητας της Ομάδας, καθώς και για τις δυνατότητες βελτίωσης της κατάστασης αυτής, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην αριθμ. 1/2001 εγκύκλιο (ΔΙΔΙΜ/Φ.5/10276/10.5.2001) του ΥΠΕΣΔΔΑ και τις σχετικές οδηγίες και κατευθύνσεις της παραπάνω Επιτροπής Παρακολούθησης.

β) Με βάση την παραπάνω ανάλυση της διοικητικής πραγματικότητας (υφιστάμενης κατάστασης) στον τομέα του Υπόπρογράμματος αρμοδιότητας της Ομάδας, σε συνδυασμό με την εθνική πολιτική και δράση στα θέματα αυτά, καθώς και τις σχετικές οδηγίες και κατευθύνσεις της παραπάνω Επιτροπής Παρακολούθησης, θα καταρτίσει και θα υποβάλει στην Επιτροπή Παρακολούθησης του Προγράμματος «ΠΟΛΙΤΕΙΑ» του Υπουργείου Οικονομικών, ύστερα από σχετική συνεργασία με τις αρμόδιες Υπηρεσίες και εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Οικονομικών, εισήγηση για τα μέτρα που προτείνει να ενταχθούν στο αντίστοιχο Υποπρόγραμμα της αρμοδιότητας της, με συγκεκριμένο προϋπολογισμό, χρονοδιάγραμμα, στόχους και δείκτες μέτρησης κάθε στόχου.

γ) Συνεργάζεται και υποστηρίζει τις αρμόδιες Υπηρεσίες και όργανα του Υπουργείου Οικονομικών, καθώς και τους εποπτευόμενους από αυτό φορείς, σε θέματα του τομέα αρμοδιοτήτων της Ομάδας, για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων του Επιχειρησιακού Προγράμματος «ΠΟΛΙΤΕΙΑ» του Υπουργείου Οικονομικών.

δ) Καταρτίζει και υποβάλλει κάθε μήνα στην Επιτροπή Παρακολούθησης του Προγράμματος «ΠΟΛΙΤΕΙΑ» του Υπουργείου Οικονομικών έκθεση προόδου του έργου της Ομάδας.

4. Κάθε Ομάδα Διοίκησης Έργου υποστηρίζεται στο έργο της από αντίστοιχη Γραμματεία, αποτελούμενη από τρεις (3) υπαλλήλους του Υπουργείου Οικονομικών, διαφόρων κλάδων και ειδικοτήτων αυτού.

5. Η διάρκεια λειτουργίας των παραπάνω Ομάδων Διοίκησης Έργου και της Γραμματείας Υποστήριξης αυτών, ορίζεται μέχρι την ολοκλήρωση του έργου της.

6. Η αμοιβή των μελών κάθε Ομάδας Διοίκησης Έργου, και της Γραμματείας αυτής, θα καθορισθεί με άλλη απόφαση μας, κατά τις διατάξεις της παρ. 18 του άρθρου 18 του Ν. 2503/1997 (ΦΕΚ Α' 107).

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 20 Ιουνίου 2001
Με εντολή Υπουργού
Ο Γενικός Διευθυντής
Διοικητικής Υποστήριξης
ΝΙΚΟΣ ΣΤΑΥΡΙΑΝΑΚΗΣ

Αριθ. 80041

(8)

Συμπλήρωση της 80083/9.9.1999 απόφαση Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με «Μεταβίβαση αρμοδιοτήτων και εξουσίας υπογραφής του Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων στον Ειδικό Γραμματέα του ΣΕΠΕ κ.λ.π.».

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 29 του Ν. 1558/85 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (137/Α).

2. Τις διατάξεις του Ν.2639/1998 (205/Α) «Ρύθμιση εργασιακών σχέσεων, σύσταση Σώματος Επιθεώρησης Εργασίας κλπ».

3. Τις διατάξεις του Π.Δ.136/1999 «Οργάνωση Υπηρεσιών Σώματος Επιθεώρησης Εργασίας (ΣΕΠΕ)» (134/Α).

4. Τις διατάξεις του άρθρου 27 του Ν.2081/1992 (154/Α) με το οποίο προστέθηκε το άρθρο 29Α του Ν.1558/1985.

5. Τις διατάξεις του κεφαλαίου Γ, άρθρου 19 παράγρ. 1 και 4 του Ν. 1767/1988 (63/Α) «Συμβούλια εργαζομένων και άλλες εργατικές διατάξεις - Κύρωση της 135 διεθνούς σύμβασης εργασίας «

6. Την αριθμ. 80083/9.9.99 απόφαση μας (ΦΕΚ 1818/Β), όπως τροποποιήθηκε με την αριθμ. 80115/8.12.1999 όμοια, (ΦΕΚ 2191/Β).

7. Την αριθμ. 2015/Φ.1943/14.12.2000, ατομική γνωμοδότηση 684/2000 του Γραφείου Νομικού Συμβούλου του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων.

8. Το γεγονός ότι από την παρούσα απόφαση δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Συμπληρώνουμε την αριθμ. 80083/9.9.1999 απόφαση μας, όπως τροποποιήθηκε με την αριθμ. 800115/8.12.1999 όμοια, αναφορικά με «Μεταβίβαση αρμοδιοτήτων και εξουσίας υπογραφής του Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων στον Ειδικό Γραμματέα του ΣΕΠΕ κ.λ.π.», ως ακολούθως:

Στην παράγραφο Α, εδάφιο 1 προστίθεται περίπτωση (ιγ) ως εξής :

Στον Ειδικό Γραμματέα του Σώματος Επιθεώρησης Εργασίας ΣΕΠΕ, μεταβιβάζουμε την αρμοδιότητα συγκρότησης και την εξουσία να υπογράψει τις αποφάσεις συγκρότησης των μικτών επιτροπών ελέγχου των συνθηκών υγιεινής και ασφάλειας της εργασίας, για τις οικοδομές και τα εργοταξιακά έργα.

Κατά τα λοιπά, ισχύουν οι αριθμ. 80083/9-9-99 και 80115/8.12.99 αποφάσεις μας.

Η απόφαση αυτή, να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και ισχύει από της δημοσίευσής της.

Αθήνα, 18 Ιουνίου 2001

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΙΤΣΗΣ

Αριθ. 2122/41/2001

(9)

Έγκριση του Γενικού Κανονισμού Λιμένα με αριθ. 27 «Συμπλήρωση των διατάξεων του αριθ. 20 Γενικού Κανονισμού Λιμένα».

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Σύμφωνα με :

1. Το άρθρο 156 του Ν.Δ. 187/73 (Α 261) «περί Κ.Δ.Ν.Δ.».

όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 10 του Ν. 1940/91 «Μονάδα Ειδικών Αποστολών Λιμενικού Σώματος (ΜΕΑ/ΛΣ) και άλλες διατάξεις περί αυτού» (Α 40).

2. Τις διατάξεις του άρθρου 37α του Ν.Δ. 187/73 «περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (Α 261), που προστέθηκε με το άρθρο 9 του Ν. 2329/95 «Ρύθμιση θεμάτων προσωπικού του Λιμενικού Σώματος και διατάξεις» (Α 172).

3. Το Γενικό Κανονισμό Λιμένα με αριθμ. 27 που εκδόθηκε από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος με τις διατάξεις του οποίου ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τα ταχύπλοα (ταχυκίνητα) σκάφη και λοιπά θαλάσσια μέσα αναψυχής.

4. Το άρθρο 29 Α του Ν. 1558/85 (Α 137), όπως προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α 154) και το άρθρο 1 του Ν. 2469/97 (Α 38).

5. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο μόνο

(α) Εγκρίνουμε τον πιο κάτω γενικό Κανονισμό Λιμένα με αριθ. 27

ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ με αριθ. 27
«Συμπλήρωση των διατάξεων του αριθ. 20
Γενικού Κανονισμού Λιμένα»

Ο ΑΡΧΗΓΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του δια του από 9/22 Ιουνίου 1948 Β.Δ. Κωδικοποιηθέντος Νόμου 499/1947 «περί πειθαρχικής εξουσίας των προϊσταμένων των Λιμενικών Αρχών» (Α 162, συνδυαζόμενες με τα άρθρα 141 - 157 του Ν.Δ. 187/73 με το οποίο κυρώθηκε ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Α 261).

2. Τις διατάξεις του Ν.Δ. 444/70 «Περί αρμοδιοτήτων Λιμενικού Σώματος και σχέσεων προς τας αρμοδιότητες των Σωμάτων Ασφαλείας» (Α 39).

3. Το άρθρο 156 του Ν.Δ. 187/73 (Α 261) «περί Κ.Δ.Ν.Δ.» όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 10 του Ν. 1940/91 «Μονάδα Ειδικών Αποστολών Λιμενικού Σώματος (ΜΕΑ/ΛΣ) και άλλες διατάξεις περί αυτού» (Α 40).

4. Το άρθρο 29 Α του Ν. 1558/85 (Α 137), όπως προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α 154) και το άρθρο 1 του Ν. 2469/97 (Α 38).

5. Το Γενικό Κανονισμό Λιμένα αριθ. 20 «Ταχύπλοα (ταχυκίνητα) σκάφη και λοιπά θαλάσσια μέσα αναψυχής» (Β 444/26.4.1999), όπως τροποποιήθηκε με το Γενικό Κανονισμό Λιμένα αριθμ. 22 (Β 9/13.1.2000).

6. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, εκδίδουμε τον ακόλουθο Κανονισμό:

ΟΡΙΑ ΙΣΧΥΟΣ - ΟΡΙΣΜΟΙ

Άρθρο 1

Όρια ισχύος

Ο παρών Γενικός Κανονισμός Λιμένα ισχύει στους λιμένες, στους όρμους και στη θαλάσσια έκταση της περιοχής δικαιοδοσίας κάθε Λιμενικής Αρχής της Χώρας.

Άρθρο 2

Συμπλήρωση διατάξεων αριθ. 20
Γενικού Κανονισμού Λιμένα,

όπως τροποποιήθηκε με το Γενικό Κανονισμό Λιμένα αριθμ. 22

Η παράγραφος 4 του άρθρου 37 συμπληρώνεται ως ακολούθως:

«Στην περίπτωση αυτή η διάταξη της πργ. 6 του άρθρου 22 δεν έχει εφαρμογή για τους ήδη κατόχους αδειών εκμίσθωσης θαλάσσιων μέσων αναψυχής, εφόσον οι άδειες αυτές είχαν εκδοθεί σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του ισχύοντος μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος Κανονισμού και δεν είχαν ανακληθεί μέχρι την ημερομηνία αυτή είτε δεν έχουν ανακληθεί μέχρι τις ημερομηνίες λήξης του χρόνου θεώρησης/ ανανέωσης τους κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στην πργ. 1 του άρθρου 37».

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από την ημερομηνία δημοσίευσής του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πειραιάς 20 Ιουνίου 2001

Ο Αρχηγός ΛΣ
Αντιναύαρχος ΛΣ ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΥΡΙΓΟΣ

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πειραιάς, 20 Ιουνίου 2001

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ

Αριθ. 3067 (οικ.)

(10)

Σύσταση Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου στο Δήμο Φλώρινας με την επωνυμία «Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο Φλώρινας».

Η ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 203 του Π.Δ/τος 410/95 «Δημοτικός και Κοινοτικός Κώδικας».

2. Τις διατάξεις του άρθρου 27 του Ν. 2081/82, που ρυθμίζουν τον έλεγχο των δαπανών που προκαλούν οι κανονιστικές διοικητικές πράξεις.

3. Τις διατάξεις του άρθρου 14 του Ν. 2880/2001 «Πρόγραμμα Πολιτεία για τη μεταρρύθμιση και τον εκσυγχρονισμό της Δημόσιας Διοίκησης και άλλες διατάξεις».

4. Την αριθμ. 8401/4/8.3.2001 εγκύκλιο του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημ. Δ/σης και Αποκ/σης και το γεγονός ότι το Δημοτικό Συμβούλιο Φλώρινας δεν πήρε την απόφαση που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 14 παρ. 1 του Ν. 2880/2001, αποφασίζουμε:

Συστήνουμε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου στον Δήμο Φλώρινας με την επωνυμία «Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο Φλώρινας» του οποίου ο σκοπός και οι πόροι είναι οι εξής:

Σκοπός του Νομικού Προσώπου είναι η υποστήριξη του Αθλητισμού.

Πόροι:

- α) Ετήσια επιχορήγηση του Κράτους.
- β) Ετήσια επιχορήγηση του Δήμου Φλώρινας.
- γ) Κάθε είδους εισφορές, δωρεές, κληρονομίες, κληροδοσίες.
- δ) Εισπράξεις από το αντίτιμο των παρεχομένων υπηρεσιών
- ε) Πρόσοδοι από την περιουσία του.

Η διάρκεια του Νομικού Προσώπου είναι αόριστη.

Το Νομικό πρόσωπο διοικείται από διοικητικό συμβούλιο του οποίου η σύνθεση προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 203 παρ. 3 του Π. Δ/τος 410/95.

Το Νομικό Πρόσωπο θα εκπροσωπείται στα δικαστήρια και σε κάθε δημόσια αρχή από τον Πρόεδρο του Δ.Σ. και όταν αυτός απουσιάζει ή κωλύεται από τον Αντιπρόεδρο.

Από τις διατάξεις της απόφασης αυτής προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπ/σμού και του προϋπ/σμού του Δήμου Φλώρινας το ύψος της οποίας δεν μπορεί να προσδιορισθεί.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Φλώρινα, 1 Ιουνίου 2001

Η Γενική Γραμματέας Περιφέρειας
ΜΑΡΙΑ ΣΚΡΑΦΝΑΚΗ

Αριθ. 2014

(11)

Τροποποίηση της 1652/4.7.2000 απόφασης της Γενικής Γραμματέως Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας.

Η ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 2 παρ. 3 του Ν. 2685/99 όπως συμπληρώθηκαν με την παρ. 6 του άρθρου 25 του Ν. 2738/99.

2. Το αριθμ. 2/54865/0022/20.7.99 έγγραφο του Υπουργείου Οικονομικών.

3. Την αριθμ. 1652/4.7.2000 απόφασή μας για καθορισμό ημερών εκτός έδρας των υπαλλήλων του Δήμου Πρεσπών (ΦΕΚ 899/19.7.2000).

4. Το αριθμ. 3273/27.11.2000 έγγραφο του Δήμου Πρεσπών, αποφασίζουμε:

Τροποποιούμε την αριθμ. 1652/4.7.2000 απόφασή μας και καθορίζουμε τον αριθμό των επιτρεπόμενων κατά υπάλληλο ημερών εκτός έδρας των υπαλλήλων του Δήμου Πρεσπών κλάδων ΠΕ 9 Γεωπόνων και ΤΕ και Τεχνολόγων Ηλεκτρολόγων σε 120 κατ' έτος και 10 κατά μήνα.

Από τις διατάξεις της απόφασης αυτής προκαλείται δαπάνη σε βάρος του προϋπολογισμού του Δήμου Πρεσπών το ύψος της οποίας δεν μπορεί να προσδιορισθεί επακριβώς.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Φλώρινα, 14 Ιουνίου 2001

Η Γενική Γραμματέας Περιφέρειας
ΜΑΡΙΑ ΣΚΡΑΦΝΑΚΗ

Δικαιολογητικά για επιστροφή εισφορών για εξαγωγές φαρμάκων από φαρμακαποθηκαρείους.

(Απόφαση 15.11.2000 του Δ.Σ.)

ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΦΑΡΜΑΚΕΥΤΙΚΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ:

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις:

α. Της υπ' αριθμό Α6δ/2041/24.2.1987 Υπουργικής Απόφασεως «Ορισμός πόρου Πανελληνίου Φαρμακευτικού Συλλόγου» (ΦΕΚ Β 154/87) με την οποία ορίζεται ο πόρος του Πανελληνίου Φαρμακευτικού Συλλόγου σε ποσοστό επί των τιμολογίων των πωλουμένων αποκλειστικώς στα μέλη των ανά το Κράτος Φαρμακευτικών Συλλόγων από τις Φαρμακευτικές Βιομηχανίες, τους αντιπροσώπους Φαρμακευτικών Οίκων του Εξωτερικού και τους φαρμακαποθηκαρείους.

β. Του άρθρου 152 του Ν. 2071/1992 «Εκσυγχρονισμός και οργάνωση Συστήματος Υγείας» (ΦΕΚ Α 125) με το οποίο ορίζεται ότι εκ του εισπραττόμενου πόρου του ΠΦΣ το 80% διατίθεται υπέρ του ΚΑΕΦ και το υπόλοιπο για την κάλυψη των λειτουργικών αναγκών του ΠΦΣ.

γ. Της υπό αριθμό. 40/1990 Αγορανομικής Διατάξεως (Α3/4623/απόφαση) με την οποία προσετέθη στο άρθρο 445 της υπό αριθμό 14/89 Α.Δ. παρ. 9 στο 4ο εδάφιο της οποίας ορίζεται ότι «Για εξαγωγές φαρμάκων από φαρμακαποθήκες» το ποσό της εισφοράς που αντιστοιχεί σε αυτές (και το οποίο έχει παρακρατηθεί ήδη από τις Φαρμακευτικές Επιχειρήσεις) θα επιστρέφεται στις φαρμακαποθήκες με την ίδια διαδικασία επιστρέφονται οι λοιπές υπέρ τρίτων κρατήσεις σε ανάλογες περιπτώσεις.

δ. Τις Υπουργικές αποφάσεις:

α) Α6/4094/14.5.86 (ΦΕΚ Β 351/86) όπως κυρώθηκε με το άρθρο 13 του Ν. 1745/87.

β) 1079647/8451-25/0016/17.9.92 (ΦΕΚ Β. 607/92, άρθρ. 5 και

γ. 1136285/10380-25/0016/21.12.1994, ως και το άρθρο 45 του ν. 1759/88 (ΦΕΚ Α 50).

ε. Την υπό αριθμό 4040/1999 απόφαση του Διοικ. Πρωτ. Αθηνών.

στ. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού και του Προϋπολογισμού του Πανελληνίου Φαρμακευτικού Συλλόγου, αποφασίζουμε:

Για την επιστροφή της παρακρατηθείσης εισφοράς 4% υπέρ του Πανελληνίου Φαρμακευτικού Συλλόγου και ιδιαίτερα του αναλογούντος ποσοστού που περιέρχεται στον ΠΦΣ (20%) στις φαρμακαποθήκες που πραγματοποιούν εξαγωγές φαρμάκων σύμφωνα με τις διατάξεις της υπό αριθμ 40/17.12.90 Αγορανομικής διάταξης απαιτείται εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) μηνών από την ημερομηνία εξαγωγής, η υποβολή αιτήσεως της ενδιαφερόμενης φαρμακαποθήκης, συνοδευομένη από τα εξής δικαιολογητικά:

(1) - Για παράδοση φαρμάκων σε χώρες εκτός της Ευρωπαϊκής Ενώσεως:

ι. Από αναλυτική κατάσταση στην οποία θα αναγράφονται τα στοιχεία των εξεληθόντων φαρμάκων (που παρασκευάστηκαν στην Ελλάδα και μόνο για αυτά. Δεν θα αναγράφονται στην εν λόγω κατάσταση στοιχεία άλλων κα-

τηγοριών φαρμάκων πχ συσκευαζόμενα, έτοιμα, εισαγόμενα.

ii. Το πρωτότυπο τιμολόγιο αγοράς των (παρασκευαζομένων) φαρμάκων.

iii. Από την διασάφηση εξαγωγής.

iv. Από το τιμολόγιο εξαγωγής, θεωρημένο από την μεσολαβούσα Τράπεζα, στο οποίο θα αναγράφεται ο αριθμός της διασφάλισης εξαγωγής.

v. Από υπεύθυνη δήλωση του Ν. 1599/86, στην οποία εκτός των άλλων στοιχείων θα αναγράφεται ότι, τα εξαχθέντα φάρμακα που αναφέρονται στην συγκεκριμένη διασάφηση εξαγωγής, είναι παρασκευαζόμενα στην Ελλάδα ή εισαγόμενα σε αυτή.

2. Για παράδοση Φαρμάκων προς τις Χώρες της Ευρωπαϊκής Ενώσεως:

i. Τιμολόγιο εξαγωγής (ενδοκοινοτικής παράδοσης) θεωρημένο από την μεσολαβούσα Τράπεζα στο οποίο θα αναγράφονται εκτός των άλλων στοιχείων.

- Ο ΑΦΜ/ΦΠΑ του αγοραστή.
- Ο τόπος εγκατάστασης αυτού.
- Ο τόπος παράδοσης των φαρμάκων
- Η ένδειξη «χωρίς εισφορά 4%»

ii. Αντίγραφο του οικείου παραστατικού της Τράπεζας που μεσολαβεί και από το οποίο θα βεβαιώνεται η δραχμοποίηση της αξίας του συγκεκριμένου τιμολογίου, επικυρωμένο από την Τράπεζα.

iii. Τα οικεία φορτωτικά έγγραφα (φορτωτική μεταφορέα ή τιμολόγιο δια μεταφορέα) από τα οποία θα αποδεικνύεται η μεταφορά ή η αποστολή των φαρμάκων στο άλλο κράτος - μέλος.

iv. Εγγραφή της συγκεκριμένης πράξης στον ανακεφαλαιωτικό πίνακα ενδοκοινοτικών παραδόσεων της οικείας περιόδου, επικυρωμένη από την αρμόδια Εφορία.

v. Υπεύθυνη δήλωση του Ν. 1599/86 υπογεγραμμένη από τον νόμιμο εκπρόσωπο της ενδιαφερομένης επιχεί-

ρησης, με την οποία θα βεβαιώνεται ότι τα εξαχθέντα φάρμακα που αναφέρονται στα συγκεκριμένα τιμολόγια εξαγωγής είναι:

(-παρασκευαζόμενα ή συσκευαζόμενα στην Ελλάδα)

- η επαλήθευση του ΑΦΜ/ΦΠΑ του αγοραστή μέσω του συστήματος VIES

- η μη ακύρωση μερικά ή ολικά της συγκεκριμένης συναλλαγής

vi. Το τιμολόγιο αγοράς των (παρασκευαζομένων ή συσκευαζομένων) φαρμάκων.

vii. Αναλυτική κατάσταση στην οποία θα αναγράφονται τα στοιχεία των εξαχθέντων φαρμάκων που (παρασκευάσθηκαν ή συσκευάσθηκαν) στην Ελλάδα και μόνο για αυτά. (Δεν θα αναγράφονται στοιχεία άλλων κατηγοριών φαρμάκων π.χ έτοιμα εισαγόμενα).

Προκειμένου να κριθεί το εμπρόθεσμο των αιτήσεων για επιστροφή του 4% ως αφετηρία θα λαμβάνεται η ημερομηνία που αναφέρεται στα φορτωτικά έγγραφα, τα οποία αποδεικνύουν την αποστολή των φαρμάκων στο άλλο κράτος - μέλος.

Τα υποβλητέα δικαιολογητικά θα είναι τα πρωτότυπα αυτών, ή επικυρωμένα αντίγραφα τούτων, επικυρωμένα από την εκδούσα αρχή, από οποιαδήποτε Διοικητική Αρχή, δικηγόρο ή συμβολαιογράφο (άρθρο 11 παρ. 2 Ν. 2690/99).

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 20 Ιουνίου 2001

Ο Πρόεδρος
ΔΗΜ. ΒΑΓΙΩΝΑΣ



02016160512010008



22123

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 1616

5 Δεκεμβρίου 2001

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Πολιτογράφηση Αλλογενών Αλλοδαπών	1
Αναπροσαρμογή των ανωτάτων εγγυημένων τεχνικών επιτοκίων για τις μακροπρόθεσμες εγγυημένες ασφαλίσεις ζωής.....	2
Ίδρυση Ανδρώας Ιεράς Μονής Αγίου Γεωργίου στην Ιερά Μητρόπολη Κυθωνίας και Αποκορώνου.....	3
Κήρυξη υποχρεωτικής της από 16 Ιουλίου 2001 ΣΣΕ για τους όρους αμοιβής και εργασίας των εργατοτεχνιτών - τριών Κυτιοποιίας και Χαρτοκιβωτίων όλης της χώρας	4
Κήρυξη υποχρεωτικής της από 5.7.2001 ΣΣΕ για τους όρους αμοιβής και εργασίας των εργαζομένων όλης της χώρας στα Βαφεία - Καθαριστήρια - Μηχανικά και ηλεκτρικά Πλυντήρια, λευκαντήρια - Φινιστήρια, Στεγνωτήρια και σιδερωτήρια Ενδυμάτων.....	5
Εκπόνηση μελέτης και κατασκευή του έργου: «Εκσυγχρονισμός - Βελτίωση κτιριακών εγκαταστάσεων ιδρύματος "Η ΘΕΟΜΗΤΩΡ" Αγιάσος Λέσβου»	6
Τροποποίηση της ΔΥ1δ/4280/6.3.2001 (Φ.Ε.Κ. 295/1.3.2001 τ.Β') απόφασης με θέμα «Σύσταση Ειδικών Υγειονομικών Επιτροπών Θεσσαλονίκης» ...	7
Παύση ισχύος της 25153/18.9.2001 (ΦΕΚ 1217/Β'/18.9.2001) απόφαση του Υφυπουργού Πολιτισμού	8
Έγκριση του Γενικού Κανονισμού Λιμένα με αριθ. 28 «Συμπλήρωση των διατάξεων του αριθ. 20 Γενικού Κανονισμού Λιμένα».....	9
Τροποποίηση της συστατικής πράξης της ΔΕΤΟ-Δημοτική Επιχείρηση Τουριστικής - Πολιτιστικής ανάπτυξης και κατασκευών Δήμου Τωρώνης, Ν. Χαλκιδικής.....	10
Χορήγηση άδειας άσκησης επαγγέλματος Κοινωνικού Λειτουργού στην Αραπαντελή Ευθαλία του Νικολάου	11

ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΣΦΑΛΜΑΤΩΝ

Διόρθωση σφάλματος στη 2/63521/0025/1.11.2001 απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών.....	12
Απαλοιφή της Υ4ε/19135/2001 απόφασης Υπουργού Υγείας και Πρόνοιας από το ΦΕΚ 1520/τ.Β'/13.11.2001.....	13

Διόρθωση σφάλματος στη Δ10/Α/42448/2739/10.10.2001 απόφαση του Διοικητή της ΥΠΑ	14
Διόρθωση σφάλματος στην 32697/7.9.2001 απόφαση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας.....	15

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

(1)

Πολιτογράφηση Αλλογενών Αλλοδαπών.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

- Με την Φ. 30179/28507/27.11.2001 απόφαση του Υφυπουργού Εσωτερικών Δημ. Διοικ. & Αποκ/σης, έγινε δεκτή η από 15.2.1993 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΔΑΜΑΛΗ ΚΑΜΕΛΙΑ συζ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ, για την απόκτηση της Ελληνικής Ιθαγένειας.
- Με την Φ. 31906/27761/27.11.2001 απόφαση του Υφυπουργού Εσωτερικών Δημ. Διοικ. & Αποκ/σης, έγινε δεκτή η από 5.4.1993 αίτηση πολιτογράφησης του αλλογενούς αλλοδαπού ΚΑΣΑΠΙΔΗ ΜΙΧΑΗΛ του ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΚΑΡΑΖΟΒ, για την απόκτηση της Ελληνικής Ιθαγένειας.
- Με την Φ39350/31541/27.11.2001 απόφαση του Υφυπουργού Εσωτερικών Δημ. Διοικ. & Αποκ/σης, έγινε δεκτή η από 6.6.1994 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΤΣΙΡΟΥΚΑ ΣΙΜΩΝΑ - ΤΑΤΙΑΝΑ συζ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ, για την απόκτηση της Ελληνικής Ιθαγένειας.
- Με την Φ.44356/31805/27.11.2001 απόφαση του Υφυπουργού Εσωτερικών Δημ. Διοικ. & Αποκ/σης, έγινε δεκτή η από 11.10.1994 αίτηση πολιτογράφησης του αλλογενούς αλλοδαπού ΖΙΟΥΛΙΑΜΠΙΝ ΟΛΕΓΚ του ΓΕΝΝΑΔΙΟΥ, για την απόκτηση της Ελληνικής Ιθαγένειας.
- Με την Φ.50287/20554/27.11.2001 απόφαση του Υφυπουργού Εσωτερικών Δημ. Διοικ. & Αποκ/σης, έγινε δεκτή η από 19.4.1996 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΑΝΤΖΕΪΤΣΙΚ - ΚΑΠΑΤΟΥ ΜΑΓΚΝΤΑΛΕΝΑ - ΕΥΑ του ΧΕΝΡΙΚ, για την απόκτηση της Ελληνικής Ιθαγένειας.
- Με την Φ. 50399/29982/27.11.2001 απόφαση του Υφυπουργού Εσωτερικών Δημ. Διοικ. & Αποκ/σης, έγινε δεκτή η από 1.4.1996 αίτηση πολιτογράφησης του αλλογενούς αλ-

λοδαπού ΑΡΟΥΤΙΟΥΝΙΑΝ ΜΠΟΡΙΣ του ΠΑΣΣΟ, για την απόκτηση της Ελληνικής Ιθαγένειας.

7. Με την Φ. 63442/27500/27.11.2001 απόφαση του Υφυπουργού Εσωτερικών Δημ. Διοικ. & Αποκ/σης, έγινε δεκτή η από 28.5.1998 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ ΣΤΟΪΝΑ συζ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ, για την απόκτηση της Ελληνικής Ιθαγένειας.

8. Με την Φ. 64234/31535/27.11.2001 απόφαση του Υφυπουργού Εσωτερικών Δημ. Διοικ. & Αποκ/σης, έγινε δεκτή η από 9.6.1998 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΤΡΙΦΥΛΛΗ ΑΟΥΡΑ - ΜΙΧΑΕΛΑ συζ. ΙΩΑΝΝΗ, για την απόκτηση της Ελληνικής Ιθαγένειας.

9. Με την Φ.69303/24419/ 27.11.2001 απόφαση του Υφυπουργού Εσωτερικών Δημ. Διοικ. & Αποκ/σης, α) έγινε δεκτή η από 17.8.1998 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΚΑΡΑΖΙ ΜΑΡΙΑΣ -ΚΑΝΑΜΑ του ΜΟΥΚΟΣΑΗ -ΜΟΥΣΙΝΤΙ, για την απόκτηση της Ελληνικής Ιθαγένειας και β) εγκρίθηκε η αλλαγή του κυρίου ονόματός της από «ΜΑΡΙΑ - ΚΑΝΑΜΑ» σε «ΜΑΡΙΑ».

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
Α. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ

Αριθ. Κ3/9124

(2)

Αναπροσαρμογή των ανωτάτων εγγυημένων τεχνικών επιτοκίων για τις μακροπρόθεσμες εγγυημένες ασφαλίσεις ζωής.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Του άρθρου 15 [παραγ. 6 (εδάφ. β)] του Ν.Δ. 400/1970 «Περί ιδιωτικής επιχειρήσεως ασφαλίσεως», όπως ισχύει τροποποιημένο με το άρθρο 17 του Π.Δ. 252/1996 (ΦΕΚ 186 Α) «Συμμόρφωση προς τις διατάξεις των 2ων και 3ων οδηγιών της ΕΕ κ.λπ.».

β) Της Απόφασης της Υφυπουργού Ανάπτυξης Κ3-4382/7.6.2001 (ΦΕΚ 847/4.7.2001, τεύχος Β) «Κωδικοποίηση και συμπλήρωση της Απόφασης Κ3-3974/11.10.1999 (ΦΕΚ 8334/18.10.1999, τεύχος ΑΕ και ΕΠΕ), όπως ισχύει, σχετικά με την ρύθμιση θεμάτων ασφαλίσεων ζωής».

γ) Της Κοινής Απόφασης 485/31.10.2001 (ΦΕΚ 1484 Β) του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Ανάπτυξης «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Ανάπτυξης».

2. Την από 2.10.2001 αίτηση της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος.

3. Το γεγονός ότι από την παρούσα απόφαση δεν προκαλείται δαπάνη εις βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

1. Τροποποιούμε την Απόφασή μας Κ3-4382/7.6.2001 (ΦΕΚ 847/4.7.2001, τεύχος Β) «Κωδικοποίηση και συμπλήρωση της Απόφασης Κ3-3974/11.10.1999 (ΦΕΚ 8334/18.10.1999, τεύχος ΑΕ και ΕΠΕ), όπως ισχύει, σχετικά με την ρύθμιση θεμάτων ασφαλίσεων ζωής», ως εξής:

Τα σημεία β2 έως και β5, του εδαφίου β της υποπαραγράφου Α της παραγράφου 1 του άρθρου 6 της απόφασης Κ3-4382/7.6.2001, αντικαθίστανται ως εξής:

«β2) 3,3 %, όταν το μαθηματικό απόθεμα και οι αντίστοιχες παροχές είναι απαιτητές σε νομίματα χωρών της ΕΕ και του ΕΟΧ (εκτός Ευρωζώνης), εκτός εάν στις χώρες αυ-

τές ισχύει νομοθετημένο διαφορετικό ανώτατο εγγυημένο τεχνικό επιτόκιο οπότε ισχύει το νομοθετημένο.

β3) 3,3%, όταν το μαθηματικό απόθεμα και οι αντίστοιχες παροχές είναι απαιτητές σε νομίματα τρίτων χωρών, εκτός εάν στις χώρες αυτές ισχύει νομοθετημένο χαμηλότερο ανώτατο τεχνικό επιτόκιο οπότε ισχύει το χαμηλότερο νομοθετημένο.

β4) 3,35%, όταν το μαθηματικό απόθεμα και οι αντίστοιχες παροχές είναι απαιτητές σε ΕΥΡΩ.

β5) Σε περίπτωση ασφαλίσεων με εφάπαξ ασφάλιστρο και διάρκεια μέχρι και επτά (7) έτη, ως ανώτατο εγγυημένο τεχνικό επιτόκιο λαμβάνεται η απόδοση των δεκαετών ομολόγων του Ελληνικού Δημοσίου ή των κεντρικών διοικήσεων των άλλων κρατών - μελών (ΕΕ και ΕΟΧ) ή των διεθνών οργανισμών, στους οποίους είναι μέλος ένα ή περισσότερα κράτη - μέλη, ή των κεντρικών διοικήσεων τρίτων χωρών που είναι εισηγμένα σε χρηματιστήρια της ΕΕ και του ΕΟΧ, ή η απόδοση δεκαετών εταιρικών ομολόγων εισηγμένων σε χρηματιστήρια της ΕΕ και του ΕΟΧ, ανάλογα με το νόμισμα που είναι απαιτητό το μαθηματικό απόθεμα και οι παροχές, με την προϋπόθεση ότι τα αντίστοιχα μαθηματικά αποθέματα επενδύονται σε τέτοια ομόλογα.»

2. Για την εφαρμογή των νέων εγγυημένων τεχνικών επιτοκίων, λαμβάνοντας υπόψη και τις διατάξεις της απόφασης Κ3-4382/7.6.2001 (ΦΕΚ 847 Β), όπως ίσχυε πριν την τροποποίησή της με την παραγ. 1 ανωτέρω, ισχύουν τα εξής:

α) Μέχρι και την 1.3.2002, οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις πρέπει να κυκλοφορήσουν τα νέα τιμολόγια ζωής σύμφωνα με τα νέα εγγυημένα τεχνικά επιτόκια. Από την ημερομηνία κυκλοφορίας των νέων τιμολογίων, η οποία αναγγέλλεται, μαζί με τα νέα εγγυημένα τεχνικά επιτόκια, στη Δνση Ασφαλιστικών Επιχειρήσεων και Αναλογιστικής του Υπουργείου Ανάπτυξης, παύει να ισχύει η κυκλοφορία των παλαιότερων τιμολογίων, τα δε αντίστοιχα ασφαλιστήρια συμβόλαια θα εξακολουθήσουν να είναι διαχειριζόμενα με τις τεχνικές βάσεις (τεχνικό επιτόκιο, πίνακας θνησιμότητας, έξοδα διαχείρισης - πρόσκτησης) με βάση τις οποίες είχαν εκδοθεί και κυκλοφορήσει.

β) Παρά το εδάφιο α ανωτέρω, οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις, στην περίπτωση που έχουν εκδόσει και κυκλοφορήσει ασφαλιστήρια συμβόλαια με βάση εγγυημένο τεχνικό επιτόκιο μικρότερο των οριζόμενων στην παραγ. 1 ανωτέρω, μπορούν να τα μετατρέψουν, όταν αποκτήσουν αξία εξαγοράς, με βάση τα νέα εγγυημένα τεχνικά επιτόκια και την αξία εξαγοράς χωρίς την ποινή εξαγοράς (f). Επίσης ισχύει κατ' αναλογία ως προς το χρόνο ανανέωσης και το άρθρο 6 (παραγ. ΣΤ, εδάφιο ε) της απόφασης Κ3/ 4382/7.6.2001.

γ) Απαγορεύεται εκ των προτέρων η παροχή επιπλέον εγγύησης, έστω και για μικρότερο διάστημα από την διάρκεια των ασφαλιστηρίων συμβολαίων, πέραν αυτής που ορίζεται από το χρησιμοποιημένο τεχνικό επιτόκιο.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 30 Νοεμβρίου 2001

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

Χ. ΘΕΟΔΩΡΟΥ

Αριθ. Α1/293/13 (3)
Ίδρυση Ανδρώας Ιεράς Μονής Αγίου Γεωργίου στην
Ιερά Μητρόπολη Κυδωνίας και Αποκορώνου.

**Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ**

Έχοντας υπόψη:

1) Τις διατάξεις του άρθρου 89 παρ. 2 του Ν. 4149/1961 (ΦΕΚ 41 τ.Α) «περί Καταστατικού Χάρτου της εν Κρήτη Ορθοδόξου Εκκλησίας και άλλων τινών διατάξεων».

2) Το άρθρο 29 Α' του Ν. 1558/1985 (ΦΕΚ 137 τ.Α) το οποίο προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 (ΦΕΚ 154 τ.Α) και τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 παρ 2α του Ν. 2469/1997 (ΦΕΚ 38 τ.Α).

3) Την υπ' αριθμ. 47/8.10.2001 πράξη του Σεβ. Μητροπολίτη της Ιεράς Μητροπόλεως Κυδωνίας και Αποκορώνου.

4) Την από 18.10.2001 απόφαση της Ιεράς Επαρχιακής Συνόδου της Εκκλησίας της Κρήτης.

5) Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσης δεν προκαλείται δαπάνη εις βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Εγκρίνουμε την ίδρυση Ανδρώας Ιεράς Μονής Αγίου Γεωργίου Χορωδίας Κυδωνίας, της Ιεράς Μητροπόλεως Κυδωνίας και Αποκορώνου.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 27 Νοεμβρίου 2001

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΠΕΤΡΟΣ Δ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ

Αριθ. 13848 (4)
Κήρυξη υποχρεωτικής της από 16 Ιουλίου 2001 ΣΣΕ για τους όρους αμοιβής και εργασίας των εργατοτεχνιτών - τριών Κυτιοποιίας και Χαρτοκιβωτίων όλης της χώρας.

**Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 11 του Ν. 1876/90.

2. Την αριθ. 80088/31.10.2001 απόφαση ανάθεσης αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων (Φ.Ε.Κ. 1485/Β/31.10.2001).

3. Τη γνώμη που εξέφρασε το Ανώτατο Συμβούλιο Εργασίας κατά τη συνεδρίασή του της 12ης Νοεμβρίου 2001.

4. Τα στοιχεία του φακέλου από τα οποία προκύπτει ότι συντρέχουν οι αριθμητικές προϋποθέσεις για την κήρυξη υποχρεωτικής της πιο πάνω Σ.Σ.Ε., δηλαδή ότι οι δεσμευόμενοι εργοδότες απασχολούν το 51% των εργαζομένων του κλάδου, αποφασίζουμε:

1. Κηρύσσουμε υποχρεωτική την από 16 Ιουλίου 2001 ΣΣΕ για τους όρους αμοιβής και εργασίας των εργατοτεχνιτών - τριών Κυτιοποιίας και Χαρτοκιβωτίων όλης της χώρας για όλους τους εργοδότες και εργαζόμενους του κλάδου που αφορά αυτή.

2. Η ισχύς της απόφασης αυτής αρχίζει από 27.7.2001.

3. Από τις διατάξεις της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 21 Νοεμβρίου 2001

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΤΖΙΟΛΑΣ

Αριθ. 13847 (5)
Κήρυξη υποχρεωτικής της από 5.7.2001 ΣΣΕ για τους όρους αμοιβής και εργασίας των εργαζομένων όλης της χώρας, στα Βαφεία - Καθαριστήρια - Μηχανικά και ηλεκτρικά Πλυντήρια, λευκαντήρια - Φινιστήρια, Στεγνωτήρια και σιδερωτήρια Ενδυμάτων.

**Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 11 του Ν. 1876/90.

2. Την αριθ. 80088/31.10.2001 απόφαση ανάθεσης αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων (Φ.Ε.Κ. 1485/Β/31.10.2001).

3. Τη γνώμη που εξέφρασε το Ανώτατο Συμβούλιο Εργασίας κατά τη συνεδρίασή του της 12ης Νοεμβρίου 2001.

4. Τα στοιχεία του φακέλου από τα οποία προκύπτει ότι συντρέχουν οι αριθμητικές προϋποθέσεις για την κήρυξη υποχρεωτικής της πιο πάνω Σ.Σ.Ε., δηλαδή ότι οι δεσμευόμενοι εργοδότες απασχολούν το 51% των εργαζομένων του κλάδου, αποφασίζουμε:

1. Κηρύσσουμε υποχρεωτική την από 5.7.2001 ΣΣΕ για τους όρους αμοιβής και εργασίας των εργαζομένων όλης της χώρας στα Βαφεία - Καθαριστήρια - Μηχανικά και ηλεκτρικά Πλυντήρια, λευκαντήρια - Φινιστήρια, Στεγνωτήρια και σιδερωτήρια Ενδυμάτων για όλους τους εργοδότες και εργαζόμενους του κλάδου που αφορά αυτή.

2. Η ισχύς της απόφασης αυτής αρχίζει από 10.7.2001.

3. Από τις διατάξεις της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 21 Νοεμβρίου 2001

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΤΖΙΟΛΑΣ

Αριθ. ΔΥ8α/Γ.Π.οικ.38649 (6)
Εκπόνηση μελέτης και κατασκευή του έργου: «Εκσυγχρονισμός - Βελτίωση κτιριακών εγκαταστάσεων Ιδρύματος "Η ΘΕΟΜΗΤΩΡ" Αγιάσος Λέσβου».

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ - ΥΓΕΙΑΣ & ΠΡΟΝΟΙΑΣ**

Έχοντας υπ' όψη:

1. Τις διατάξεις του Ν. 1418/1984 «Δημόσια Έργα και ρυθμίσεις συναφών θεμάτων» του εκτελεστικού Π.Δ. 609/1985 «Κατασκευή Δημόσιων Έργων» και του Π.Δ. 334/2000, που αντικατέστησε το Π.Δ. 23/93.

2. Τις διατάξεις του Ν. 2229/1984 «Τροποποίηση και συμπλήρωση του Ν. 1418/1984 και άλλες διατάξεις».
3. Τις διατάξεις του άρθρου 4, παρ. 2 του Π.Δ. 574/82 (ΦΕΚ 104Α/1982) «περί ανακατανομής των αρμοδιοτήτων των Υπουργείων».
4. Τις διατάξεις του Π.Δ. 811/1980 (ΦΕΚ 198 Α) «Περί τροποποιήσεως, συμπληρώσεως και διαμορφώσεως εις ενιαίο κείμενο της περί ΔΕΠΟΣ υφισταμένης νομοθεσίας».
5. Τις διατάξεις του Π.Δ. 158/1997 (ΦΕΚ 134Α/1997) «Μετατροπή της Δημόσιας Επιχείρησης Πολεοδομίας και Στέγασης (ΔΕΠΟΣ) σε Ανώνυμη Εταιρεία και έγκριση του καταστατικού αυτής».
6. Την νομοθεσία που δίδει το Υπουργείο Υγείας - Πρόνοιας και ιδιαίτερα το Π.Δ. 102/87 όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε αργότερα με το Π.Δ. 103/1997, ως και το Π.Δ. 95/2000 (ΦΕΚ 7Β/10.3.2000 «περί Οργανισμού του Υπουργείου».
7. Τη νομοθεσία για τις μελέτες του Δημόσιου Τομέα (Ν. 716/77, Π.Δ. 696/74, Π.Δ. 615/89).
8. Το γεγονός ότι για την υλοποίηση του παραπάνω προγράμματος και προκειμένου να τηρηθεί το χρονοδιάγραμμα κατασκευής και λειτουργίας του, επιβάλλεται η συνεργασία των Υπηρεσιών του Υπουργείου Υγείας - Πρόνοιας και της ΔΕΠΟΣ Α.Ε.
9. Το γεγονός ότι, για την υλοποίηση του παραπάνω έργου και προκειμένου να τηρηθεί το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης του έργου, επιβάλλεται η συνεργασία των Υπηρεσιών του Υπουργείου Υγείας - Πρόνοιας και ΥΠΕΧΩΔΕ.
10. Το ότι το αντικείμενο του ανωτέρω αναφερόμενου θέματος αποτελεί ειδικό έργο, επειδή προγραμματίζεται η ανέγερση κτιρίων που επηρεάζουν τον πολεοδομικό χαρακτήρα της περιοχής.
11. Την με αρ. Π3α/Φ.ΠΔΕ/2048/5.7.2001 Απόφαση του Υπουργού Υγείας και Πρόνοιας περί «Έγκρισης σκοπιμότητας Εκσυγχρονισμού και Βελτίωσης Εγκαταστάσεων - ανακατασκευές - διαρρυθμίσεις και προσθήκη κτιρίου του Ιδρύματος Κοινωνικής Πρόνοιας Αγιάσου Λέσβου «Η ΘΕΟΜΗΤΩΡ».
12. Το γεγονός ότι το έργο θα ενταχθεί και θα χρηματοδοτηθεί από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Ο Προϋπολογισμός ανέρχεται στο ποσό του 1.500.000.000 δρχ. ή 4.402.054,29 ΕΥΡΩ.
13. Την με αριθμό 11/25.5.2001 απόφαση του Δ.Σ. του Ιδρύματος «Η ΘΕΟΜΗΤΩΡ» με την οποία το Ίδρυμα συναινεί για την εκτέλεση του εν θέματι έργου από τις Υπηρεσίες της ΔΕΠΟΣ Α.Ε. που εποπτεύεται από το ΥΠΕΧΩΔΕ.
14. Τις διατάξεις του άρθρου 29Α' παρ. 3 του Ν. 1558/85 «Περί Κυβέρνησης και Κυβερνητικών Οργάνων», όπως συμπληρώθηκε με τα άρθρα 27, του Ν. 2081/1992 (ΦΕΚ 154Α) και το γεγονός ότι, από τις διατάξεις της Απόφασης αυτής προκαλείται δαπάνη που θα καλυφθεί και από πιστώσεις του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.
15. Την με αρ. 6459/31.10.2001 (ΦΕΚ 1480 Β/2001 κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υγείας και Πρόνοιας για την ανάθεση αρμοδιοτήτων στους υπευργούς Υγείας και Πρόνοιας.
16. Την με αρ. Υ6/31.10.2001 (ΦΕΚ 1484 Β') κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και της Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων σχετικά με την ανάθεση αρμοδιοτήτων στην Υφυπουργό ΠΕΧΩΔΕ Ροδούλα Ζήση, αποφασίζουμε:
1. Την εκπόνηση μελέτης και κατασκευή του έργου «Εκσυγχρονισμός και Βελτίωση κτιριακών εγκαταστάσεων ιδρύματος «Η ΘΕΟΜΗΤΩΡ» στην Αγιάσο Λέσβου, προϋπολογισμού δαπάνης 1.500.000.000 δρχ. συμπεριλαμβανομένης δαπάνης εκπόνησης μελέτης, κατασκευής έργων και Φ.Π.Α.
- Το ανωτέρω έργο θα γίνει από τις υπηρεσίες της ΔΕΠΟΣ Α.Ε., που εποπτεύονται από το ΥΠΕΧΩΔΕ, σε συνεργασία με τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Υγείας - Πρόνοιας, το οποίο εποπτεύει το Ίδρυμα.
2. Κύριος του έργου είναι το Ίδρυμα Κοινωνικής Πρόνοιας «Η ΘΕΟΜΗΤΩΡ», εκπρόσωπος του οποίου θα ενημερώνεται από τη Διευθύνουσα Υπηρεσία και την Προϊσταμένη Αρχή για την πορεία του έργου και ο οποίος θα συντάσσει έκθεση που θα απευθύνει στο Δ.Σ. του ιδρύματος (άρθρο 4, Π.Δ. 102/87).
3. Η ΔΕΠΟΣ Α.Ε. είναι ο Φορέας Κατασκευής των έργων του Προγράμματος.
- Τα έργα αυτά είναι:
- Σύνταξη των προμελετών, των μελετών εφαρμογής και των τευχών δημοπράτησης του έργου.
 - Δημοπράτηση - έλεγχος και κατασκευή (ανακατασκευή - διαρρύθμιση - προσθήκη των κτιριακών εγκαταστάσεων, με τους προβλεπόμενους από τη μελέτη χώρους).
 - Προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού Λεβητοστασίου - Ηλεκτροστασίου Η/Ζ, Δεξαμενών, Μηχανοστασίου τοπικών μονάδων κλιματισμού, καθώς και ο σταθερός εξοπλισμός του χειρουργείου, του φυσικοθεραπευτηρίου, του μαγειρείου και των χώρων πλυντηρίων - σιδερωτήριων (θα αξιοποιηθεί ο υπάρχων εξοπλισμός όπου κριθεί κατάλληλος).
 - Έλεγχος, πιθανή επισκευή, βελτίωση και λειτουργία του υφιστάμενου βιολογικού καθαρισμού προκειμένου να εξυπηρετεί 200 άτομα.
4. Η εκτέλεση των έργων του προγράμματος, θα γίνει από τις αρμόδιες Υπηρεσίες της ΔΕΠΟΣ Α.Ε., οι οποίες ασκούν τις αρμοδιότητες της Προϊσταμένης Αρχής και Διευθύνουσας Υπηρεσίας, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις περί εκπόνησεως μελετών και εκτελέσεως των Δημοσίων Έργων.
- Αρμόδιο Τεχνικό Συμβούλιο είναι το Τεχνικό Συμβούλιο της ΔΕΠΟΣ Α.Ε.
5. Για τη σύνταξη των απαιτούμενων προμελετών και προδιαγραφών, την κατάρτιση του σχετικού χρονοδιαγράμματος εκτέλεσης των έργων και γενικά όλων των λοιπών αναγκών κατά την πορεία εκτέλεσης των έργων του Προγράμματος η ΔΕΠΟΣ Α.Ε., θα συνεργάζεται με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Υγείας - Πρόνοιας.
6. Τα έργα του Προγράμματος θα δημοπρατηθούν από τη ΔΕΠΟΣ Α.Ε. μετά τη σύνταξη των μελετών εφαρμογής, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις της Νομοθεσίας Δημοσίων Έργων.
7. Οι σχετικές πιστώσεις για την πληρωμή των δαπανών μελέτης και κατασκευής, θα μεταβιβάζονται από το Υπουργείο Υγείας - Πρόνοιας στη ΔΕΠΟΣ Α.Ε., ανάλογα με την πορεία εξέλιξης των έργων όπως παρακάτω, παράρ. 8, 10 και 11 της παρούσας Απόφασης.
8. Με την υπογραφή της παρούσης και εφόσον έχει εγκριθεί η σχετική ΣΑΕ θα χρηματοδοτηθεί η ΔΕΠΟΣ Α.Ε. από το Υπουργείο Υγείας - Πρόνοιας μέσω του ΠΔΕ με το ποσό των 70.000.000 δρχ. για τη σύνταξη των μελετών. Από αυτά 60.000.000 δρχ. θα δοθούν ως προκαταβολή

και τα υπόλοιπα 10.000.000 δρχ. με την έγκριση των μελετών εφαρμογής και των τευχών δημοπράτησης και εντός προθεσμίας 50 ημερολογιακών ημερών από την έγκριση της προμελέτης.

9. Η προμελέτη αρχιτεκτονικών που θα εκπονηθεί από τη ΔΕΠΟΣ Α.Ε. θα υποβληθεί στο Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας (Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών) για θεώρηση. Η προμελέτη αυτή θα πρέπει να υποβληθεί παράλληλα και στη Δ/νση Πολεοδομίας και Περιβάλλοντος στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λέσβου για: Επιβεβαίωση των όρων δόμησης.

10. Η ΔΕΠΟΣ Α.Ε. υποχρεούται να εξασφαλίσει την έκδοση της αναγκαίας Οικοδομικής Αδείας από το αρμόδιο Πολεοδομικό Γραφείο έργου.

Η διαδικασία μεταβίβασης πιστώσεων από το Υπουργείο προς τη ΔΕΠΟΣ Α.Ε. για τις ανάγκες του εκτελούμενου έργου θα γίνεται κατόπιν γραπτού αιτήματος προς την αρμόδια Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, το οποίο θα κοινοποιείται στις Δ/νσεις Οικονομικού και Προστασίας Α.Μ.Ε.Α. και ανάλογα με την πρόοδο του έργου.

Κατά την πορεία εξέλιξης του έργου η ΔΕΠΟΣ Α.Ε. θα υποβάλει στο τέλος κάθε διμήνου, απολογισμό δαπανών και εκτελεσθεισών εργασιών κατά το διαρρέυσαν διμήνου και ταυτόχρονα προϋπολογισμό δαπανών και πρόβλεψη εργασιών που πρόκειται να εκτελεσθούν κατά το επόμενο διμήνο.

Η μεταβίβαση των πιστώσεων θα γίνεται μετά τον έλεγχο των στοιχείων του Προϋπολογισμού ή απολογισμού και διαβίβαση σχετικής πρότασης της Δ/νσης Τεχνικών Υπηρεσιών προς τη Δ/νση Οικονομικού και κοινοποίηση στις συναρμόδιες Δ/νσεις του Υπουργείου.

11. Με την έναρξη του κατασκευαστικού έργου θα χρηματοδοτηθεί η ΔΕΠΟΣ Α.Ε. με ποσό ανάλογο του εγκριμένου διμηνιαίου προγραμματισμού, που θα ανανεώνεται σύμφωνα με τον διμηνιαίο απολογισμό και προγραμματισμό του έργου.

12. Η ολοκλήρωση των μελετών εφαρμογής θα γίνει εντός πενήντα (50) ημερολογιακών ημερών από τη θεώρηση της αρχιτεκτονικής προμελέτης από το Υπουργείο. Η δημοπράτηση του έργου θα γίνει εντός εξήντα (60) ημερολογιακών ημερών από την έγκριση της μελέτης εφαρμογής από τη ΔΕΠΟΣ Α.Ε. Το έργο θα ολοκληρωθεί και θα παραδοθεί εντός πεντακοσίων είκοσι (520) ημερολογιακών ημερών από την υπογραφή της σύμβασης μεταξύ ΔΕΠΟΣ Α.Ε. και αναδόχου.

13. Το συνολικό κόστος υπηρεσιών της ΔΕΠΟΣ Α.Ε. για την εκπόνηση τυχόν πρόσθετων μελετών, την επίβλεψη του έργου, τη διαχείριση αυτού, κ.λπ. θα ανέρχεται στο 10% του απολογιστικού κατασκευαστικού κόστους του έργου και θα περιλαμβάνεται στις πιο πάνω χρηματοδοτήσεις. Απολογιστικό κόστος του έργου είναι η τελική δαπάνη της Εργολαβίας, στην οποία περιλαμβάνονται και ο αναλογών φόρος προστιθέμενης αξίας, σύμφωνα με την τελική πιστοποίηση, καθώς και το σύνολο εργασιών που θα γίνουν πέραν από τη Σύμβαση του Αναδόχου με μέριμνα της ΔΕΠΟΣ Α.Ε., απολογιστικά και θα αναφέρονται στο Τεχνικό Δελτίο που θα συνταχθεί με μέριμνα της ΔΕΠΟΣ Α.Ε.

14. Η δαπάνη των έργων και μελετών θα καλυφθεί από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας.

15. Η προσφερόμενη έκπτωση του εργολάβου θα αποβεί υπέρ του Δημοσίου.

16. Το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας επιχορηγεί τη ΔΕΠΟΣ Α.Ε. σύμφωνα με το πρόγραμμα εκτέλεσης του έργου. Η ΔΕΠΟΣ Α.Ε. υποβάλλει ανά διμήνο προϋπολογισμό και το Υπουργείο προχωρεί στην ανάλογη επιχορήγηση. Για κάθε πληρωμή υπέρ του έργου η ΔΕΠΟΣ Α.Ε. υποβάλλει οικονομικό απολογισμό.

17. Στην επιτροπή παραλαβής του έργου, η συγκρότηση της οποίας προβλέπεται από τη Νομοθεσία εκτέλεσης Δημοσίων Έργων, θα συμμετέχει εκπρόσωπος που θα ορίσει το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας.

18. Η παρούσα απόφαση καταργεί την προηγούμενη ΔΥ8/3234/10.8.2001 (ΦΕΚ 1104Β'/22.8.2001).

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 30 Νοεμβρίου 2001

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΥΠΟΥΡΓ. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΡΟΔ. ΖΗΣΗ
ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ
ΑΛ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

Αριθ. ΔΥ1δ/Γ.Π.31730

(7)

Τροποποίηση της ΔΥ1δ/4280/6.3.2001 (Φ.Ε.Κ. 295/1.3.2001 τ.Β') απόφασης με θέμα «Σύσταση Ειδικών Υγειονομικών Επιτροπών Θεσσαλονίκης».

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 168 του Ν. 2683/99 (ΦΕΚ. 19/9.2.99 τεύχος Α') «Κύρωση του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. και άλλες διατάξεις»

2. Την ΔΥ1δ/4280/6.3.2001 (Φ.Ε.Κ. 295/21.3.2001 τ. Β') απόφαση μας.

3. Το γεγονός ότι η γραμματέας της Επιτροπής για τη Φυματίωση Αλεξοπούλου Μαρία, συνταξιοδοτήθηκε.

4. Το 38300/15.11.2001 έγγραφο του Π.Γ.Ν. Θεσσαλονίκης «ΠΠΟΚΡΑΤΕΙΟ», αποφασίζουμε:

1. Τροποποιούμε την ανωτέρω (2) σχετική απόφαση μας και διορίζουμε γραμματέα της Ειδικής Υγειονομικής Επιτροπής Θεσσαλονίκης για τη Φυματίωση, την Καρτατζοβάλη Άννα, υπάλληλο του κλάδου Π. Ε. Διοικητικού, που υπηρετεί με απόσπαση στο Π.Γ.Ν. Θεσσαλονίκης «ΠΠΟΚΡΑΤΕΙΟ», σε αντικατάσταση της Αλεξοπούλου Μαρίας, που συνταξιοδοτήθηκε.

2. Κατά τα λοιπά ισχύει η ανωτέρω τροποποιούμενη απόφασή μας.

3. Η θητεία της ανωτέρω διοριζόμενης λήγει μαζί με τη θητεία των υπολοίπων μελών της Επιτροπής.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως:

Αθήνα, 3 Δεκεμβρίου 2001

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΑΛΕΞ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

Αριθμ. 33892

(8)

Παύση ισχύος της 25153/18.9.2001 (ΦΕΚ 1217/Β'/18.9.2001) απόφαση του Υφυπουργού Πολιτισμού.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Του Ν.665/77 (ΦΕΚ 225/Α/77) "περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως της περί εξωσχολικού αθλητισμού και γυμναστηρίων νομοθεσίας και λοιπών συναφών θεμάτων".

β) Των άρθρων 16 (περ.5) , 25 και 29 του Ν. 1558/85 (ΦΕΚ 137/Α/85) "Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα", όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 7 παρ. 8 του Ν. 1943/91 (ΦΕΚ 50/Α/91).

γ) Του Π.Δ. 77/85 (ΦΕΚ 28/Α/86) "Οργανισμός Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού".

δ) Του Ν. 1646/86 (ΦΕΚ 138/Α/86) * Μέτρα πρόληψης και καταστολής της βίας στους αθλητικούς χώρους".

ε) Του Π.Δ. 38α (ΦΕΚ 11/Α/...) " Όργανα που αποφασίζουν ή γνωμοδοτούν και ειδικές ρυθμίσεις σε θέματα έργων που εκτελούνται από τη ΓΓΑ και Ν.Π.Δ.Δ. που εποπτεύονται ή ελέγχονται από αυτήν".

στ) Την υπ' αριθμ. 32741/96 (ΦΕΚ 1120/Β/96) απόφαση περί μεταβίβασης αρμοδιοτήτων Υφυπουργού και δικαιώματος υπογραφής * Με εντολή Υφυπουργού στον Γενικό Γραμματέα Αθλητισμού καθώς και στους λοιπούς υπηρειακούς παράγοντες".

ζ) Την υπ' αριθμ. 25153/18.9.2001 (ΦΕΚ 1217/Β/18.9.2001) απόφαση περί μεταβίβασης αρμοδιοτήτων Υφυπουργού και δικαιώματος υπογραφής *Με εντολή Υφυπουργού * στον Γενικό Διευθυντή Αθλητισμού της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού .

η) Τις διατάξεις του Ν. 2725/99 "Ερασιτεχνικός και επαγγελματικός αθλητισμός".

θ) Την υπ' αριθμ. ΥΠΠΟ/ΔΙΟΙΚ/Α1/8334/30.10.2001 (ΦΕΚ 1479/Β/31.10.2001) κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Πολιτισμού" περί ανάθεσης αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Πολιτισμό" Ιωάννη Κουράκη.

ι) Την αριθμ. 360/16.1.2001 απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Πολιτισμού" περί διορισμού του Γενικού Γραμματέα Αθλητισμού".

ια) Την ανάγκη διασφάλισης και εύρυθμης και αποδοτικής λειτουργίας της ΓΓΑ, καθώς και της ταχείας διεκπεραίωσης των αντικειμένων που ανατίθενται σε αυτήν.

ιβ) Το γεγονός ότι από τις διατάξεις αυτής της απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Από τη δημοσίευση της παρούσας απόφασης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως παύει να ισχύει η υπ' αριθμ. 25153/18.9.2001 (ΦΕΚ 1217/Β/18.9.2001) απόφαση του Υφυπουργού Πολιτισμού.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 4 Δεκεμβρίου 2001

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΗΣ

Αριθμ. 2122/ 67/2001

(9)

Έγκριση του Γενικού Κανονισμού Λιμένα με αριθ. 28 «Συμπλήρωση των διατάξεων του αριθ. 20 Γενικού Κανονισμού Λιμένα».

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

α) Το άρθρο 156 του Ν.Δ. 187/73 (Α 261) «περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου», όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 10 του Ν. 1940/91 (Α 40) «Μονάδα Ειδικών Αποστολών Λιμενικού Σώματος (ΜΕΑ/ΛΣ) και άλλες διατάξεις περί αυτού».

β) Τις διατάξεις του άρθρου 37α του Ν.Δ. 187/73 (Α 261) «περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου», που προστέθηκε με το άρθρο 9 του Ν. 2329/95 (Α 172) «Ρύθμιση θεμάτων προσωπικού του Λιμενικού Σώματος και άλλες διατάξεις».

γ) Το Γενικό Κανονισμό Λιμένα με αριθμ. 28, που εκδόθηκε από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος, με τις διατάξεις του οποίου ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τα ταχύπλοα (ταχυκίνητα) σκάφη κα λοιπά θαλάσσια μέσα αναψυχής.

δ) Το άρθρο 29 Α του Ν. 1558/85 (Α 137), όπως προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α 154) και το άρθρο 1 του Ν. 2469/97 (Α 38).

ε) Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο μόνο

Εγκρίνουμε τον πιο κάτω Γενικό Κανονισμό Λιμένα με αριθ. 28

ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ με αριθ. 28

«Συμπλήρωση των διατάξεων του αριθ. 20 Γενικού Κανονισμού Λιμένα»

Ο ΑΡΧΗΓΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ

Έχοντας υπόψη:

α) Τις διατάξεις του δια του από 9/22 Ιουνίου 1948 Β.Δ. κωδικοποιηθέντος Νόμου 499/1947 (Α 162) «περί πειθαρχικής εξουσίας των Προϊσταμένων των Λιμενικών Αρχών», συνδυαζόμενες με τα άρθρα 141 - 157 του Ν.Δ. 187/73 (Α 261) με το οποίο κυρώθηκε ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

β) Τις διατάξεις του Ν.Δ. 444/70 (Α 39) «Περί αρμοδιοτήτων Λιμενικού Σώματος και σχέσεων προς τας αρμοδιότητας των Σωμάτων Ασφαλείας»

γ) Το άρθρο 156 του Ν.Δ. 187/73 (Α 261) «περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου», όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 10 του Ν. 1940/91 (Α 40).

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

δ) Το άρθρο 29 Α του Ν. 1558/85 (Α 137), όπως προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α 154) και το άρθρο 1 του Ν. 2469/97 (Α 38).

ε) Το Γενικό Κανονισμό Λιμένα αριθ. 20 «Ταχύπλοα (ταχυκίνητα) σκάφη και λοιπά θαλάσσια μέσα αναψυχής» (Β 444/26.4.1999), όπως τροποποιήθηκε/ συμπληρώθηκε με τους αριθμ. 22 (Β 9/13.1.2000) και 27 (Β 794/25.6.2001) όμοιους.

στ) Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, εκδίδουμε τον ακόλουθο Κανονισμό:

Άρθρο 1

Όρια ισχύος

Ο παρών Γενικός Κανονισμός Λιμένα ισχύει στους λιμένες, στους όρμους και στη θαλάσσια έκταση της περιοχής δικαιοδοσίας κάθε Λιμενικής Αρχής της Χώρας.

Άρθρο 2

Συμπλήρωση διατάξεων αριθ. 20

Γενικού Κανονισμού Λιμένα, όπως τροποποιήθηκε/ συμπληρώθηκε με τους αριθμ. 22 και 27 όμοιους

1. Στην παράγραφο 6 του άρθρου 3 του αριθ. 20 Γενικού

Κανονισμού Λιμένα προστίθεται υποπαράγραφος (θ) ως ακολούθως:

«θ) σε ενέργεια ή αποστρατεία Αξιωματικοί Λ.Σ. απόφοιτοι Σχολής Ναυτικών Δοκίμων και οι κάτοχοι πτυχίου Κυβερνήτου περιπολικών σκαφών, που χορηγείται από σχολείο του Λιμενικού Σώματος (ΣΚΥΠΕΡΣ), ανεξάρτητος βαθμού».

2. Η υποπαράγραφος (θ) της παραγράφου 6 του άρθρου 3 του αριθ. 20 Γενικού Κανονισμού Λιμένα αναριθμείται σε (ι) και διαμορφώνεται ως ακολούθως:

«σε ενέργεια ή αποστρατεία Αξιωματικοί ή Ανθυπασπιστές ή Υπαξιωματικοί Λ.Σ. ή Λιμενοφύλακες που υπηρετούν ή υπηρέτησαν ως κυβερνήτες σε περιπολικά σκάφη Λ. Σ. και διαθέτουν συνολική θαλάσσια προϋπηρεσία σε αυτά πάνω από έξι (06) μήνες. Η προϋπηρεσία αυτή αποδεικνύεται με τη χορήγηση βεβαίωσης της αρμόδιας Δ/σης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Άρθρο 3
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από την ημερομηνία δημοσίευσής του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πειραιάς, 12 Νοεμβρίου 2001

Ο Αρχηγός Λ.Σ.

Αντιναύαρχος Λ.Σ. ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΥΡΙΓΟΣ

Η παρούσα απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πειραιάς, 12 Νοεμβρίου 2001

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ

Αριθμ. 17498 (10)
Τροποποίηση της συστατικής πράξης της ΔΕΤΟ-Δημοτική Επιχείρηση Τουριστικής - Πολιτιστικής ανάπτυξης και κατασκευών Δήμου Τορώνης, Ν. Χαλκιδικής.

Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 277 έως και 284 του Π.Δ 410/1994.

2. Την αριθμ. 4510/1999 απόφασή μας, με την οποία συστήθηκε η Δημοτική Επιχείρηση Τουριστικής Πολιτιστικής Ανάπτυξης και κατασκευών Δήμου Τορώνης ΔΕΤΟ.

3. Την αριθμ. 187/2001 απόφαση του Δ.Σ Τορώνης με την οποία τροποποιεί την συστατική πράξη της επιχείρησής.

4. Την αρ. πρ: 5631/11.7.2000 (ΦΕΚ 1339/Β/2000) απόφαση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας «Ορισμός εισιτηγίων και μεταβίβαση εξουσίας υπογραφής-Με εντολή Γενικού Γραμματέα -αποφάσεων, εγγράφων και άλλων πράξεων, στον Γενικό Δ/ντή στους Προϊσταμένους Δ/σεων, Τμημάτων και γραφείων των υπηρεσιών της Περιφέρειας», αποφασίζουμε:

Τροποποιείται η συστατική πράξη της ΔΕΤΟ-Δημοτική Επιχείρηση Τουριστικής - Πολιτιστικής ανάπτυξης και κατασκευών Δήμου Τορώνης ως εξής:

Στους ήδη υφισταμένους σκοπούς της επιχείρησής προστίθεται και ο κάτωθι:

Παροχή κοινωνικών υπηρεσιών, στους Δημότες με τη δημιουργία κοινωνικών δομών και συμμετοχή σε Εθνικά και Κοινοτικά προγράμματα χρηματοδοτήσεων. Με την απόφαση αυτή δεν προκαλείται δαπάνη εις βάρος του προϋπολογισμού του Δήμου.

Η παρούσα απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πολύγυρος, 15 Νοεμβρίου 2001

Με εντολή Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας

Η Διευθύντρια κ.α.α.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΛΟΥΚΑΚΗ

(11)

Χορήγηση άδειας άσκησης επαγγέλματος Κοινωνικού Λειτουργού στην Αραπαντελή Ευθαλία του Νικολάου.

Η ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΑΘΗΝΩΝ

Με την 4624/6.11.2001 απόφαση της Νομάρχου Αθηνών έχει χορηγηθεί στην Αραπαντελή Ευθαλία του Νικολάου, άδεια ασκήσεως επαγγέλματος Κοινωνικού Λειτουργού.

Καλλιθέα, 6 Νοεμβρίου 2001

Η Νομάρχης

Ε. ΜΠΕΣΜΠΕΑ

ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΣΦΑΛΜΑΤΩΝ

(12)

Στη 2/63521/0025/1.11.2001 απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 1511/Β/9.11.2001, αντικαθίσταται στην παράγραφο 4 του σκεπτικού μέρους, στο πρώτο στίχο η εσφαλμένη ημερομηνία 27.11.2001 της απόφασης του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και του Υφυπουργού Οικονομικών με τη σωστή ημερομηνία 27.6.2001.

(Από το Υπουργείο Οικονομικών)

(13)

Απαλείφεται η δημοσίευσή της Υ4ε/19135/2001 Απόφαση του Υπουργού Υγείας και Πρόνοιας που αφορά «Αναγνώριση κέντρων κατάλληλων για εκτέλεση εμβολισμών αρτηριοφλεβωδών δυσπλασιών και ανευρισμάτων στο Κ.Ν.Σ.», η οποία δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 1520/τ.Β/13.11.2001, διότι ομοιά της δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 1502/τ.Β/8.11.2001.

(Από το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας)

(14)

Στη Δ10/Α/42448/2739/10.10.2001 απόφαση του Διοικητή της ΥΠΑ που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 1348/17.10.2001/Β διορθώνεται από το λανθασμένο «1. Ανακατανέμουμε τις θέσεις του κλάδου ΔΕ7 - ΔΕ8 με την αύξηση κατά τρεις (1) των θέσεων του κλάδου αυτού στον Κρατικό Αερολιμένα Θεσσαλονίκης και την αντίστοιχη μείωση των θέσεων του ίδιου κλάδου στην ΥΕΠ.» στο ορθό:

«1. Ανακατανέμουμε τις θέσεις του κλάδου ΔΕ7 - ΔΕ8 με την αύξηση κατά τρεις (3) των θέσεων του κλάδου αυτού

στον Κρατικό Αερολιμένα Θεσσαλονίκης και την αντίστοιχη μείωση των θέσεων του ίδιου κλάδου στην ΥΕΠ.»

(Από την ΥΠΑ)



(15)
Στην 32697/7.9.2001 απόφαση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, που δημοσιεύθηκε

στο ΦΕΚ 1304/9.10.2001 (τ.Β') επιφέρεται η πιο κάτω διόρθωση: Στη σελ. 7, β' στήλη, μετά τον 8ο στίχο, προστίθενται οι εξής στίχοι:

«κλάδος σπερματεγχυτών 60 ημέρες.

κλάδος οδηγών 40 ημέρες».

(Απο το Εθνικό Τυπογραφείο)

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΣΚΙ

- ◆ Οι ασκούμενοι στο θαλάσσιο σκι πρέπει να έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον το 16ο έτος της ηλικίας τους. Άτομα μικρότερης ηλικίας επιτρέπεται να κάνουν θαλάσσιο σκι μόνο με τη συγκατάθεση του νομιμοποιημένου να την παράσχει.
- ◆ Ο σκιέρ για την ασφάλεια του ιδίου αλλά και των υπολοίπων κολυμβητών , πρέπει να γνωρίζει κολύμβηση. Ο χειριστής δε του ταχύπλοου επιβάλλεται να έχει ειδικές γνώσεις και ανάλογη εμπειρία σε έλξεις σκιέρ.
- ◆ Ο σκιέρ θα πρέπει να φορά σωσίβιο κάθε φορά που κάνει σκι, ενώ απαγορεύεται η χρήση φουσκωτών σωσιβίων.
- ◆ Τα σκάφη που χρησιμοποιούνται για θαλάσσιο σκι πρέπει να έχουν αναγκαία ισχύ μηχανής ούτως ώστε να επιτυγχάνουν και να διατηρούν τις απαιτούμενες ταχύτητες.
- ◆ Το σχοινί έλξης δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο από 23 μέτρα, να έχει διατομή τουλάχιστον 8 χιλιοστά και να επιπλέει στο νερό.
- ◆ Το σημείο πρόσδεσης του σχοινού στο σκάφος πρέπει να είναι σε άριστη κατάσταση και τα πέδιλα του σκι ασφαλή και ικανά να επιπλέουν.
- ◆ Στα επαγγελματικά σκάφη πρέπει να επιβαίνουν δύο άτομα ενώ ο εκπαιδευτής θα πρέπει να έχει άδεια χειριστή ταχύπλοου σκάφους.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΟ (PARACHUTING).

- ◆ Η έλξη μονοθέσιου αλεξιπτωτου πρέπει να γίνεται από κατάλληλα ταχύπλοα σκάφη , μήκους τουλάχιστον 5m , βάρους τουλάχιστον 450 κιλών, εφοδιασμένων με μηχανή ορισμένης ιπποδύναμης.
- ◆ Η έλξη ειδικής κατασκευής τύπου Jumbo διθέσιου αλεξιπτωτου πρέπει να γίνεται από κατάλληλα ταχύπλοα σκάφη , μήκους τουλάχιστον 5m και βάρους 600 κιλών , εφοδιασμένων με μηχανή ορισμένης ιπποδύναμης ανάλογα με το είδος.
- ◆ Απαγορεύεται η έλξη αλεξιπτωτων τριών ή περισσότερων θέσεων.
- ◆ Η διάμετρος του σχοινιού πρέπει να είναι τουλάχιστον 12 χιλιοστά για τα μονοθέσια και 14 για τα διθέσια αλεξιπτωτα , ενώ το μήκος του να μην υπερβαίνει τα 80m και να μπορεί να επιπλέει στη θάλασσα.
- ◆ Οι υποχρεώσεις των χειριστών και ιδιοκτητών ταχύπλοων σκαφών έχουν ανάλογη εφαρμογή και στα ταχύπλοα που χρησιμοποιούνται για την έλξη αλεξιπτωτου.
- ◆ Κατά την πτήση ο αλεξιπτωτιστής πρέπει να φέρει υποχρεωτικά σωσίβια ζώνη (life jacket).
- ◆ Η πτήση με αλεξιπτωτο επιτρέπεται σε άτομα που γνωρίζουν κολύμβηση και είναι τουλάχιστον ηλικίας 18 ετών. Για άτομα μικρότερα επιτρέπεται με τη συγκατάθεση του προσώπου που νομιμοποιείται να την παράσχει.
- ◆ Η πτήση απαγορεύεται όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες καθώς και πριν την ανατολή και μετά τη δύση του ήλιου.
- ◆ Στο σκάφος που έλκει το αλεξιπτωτο πρέπει να επιβαίνουν δύο άτομα εκ των οποίων ο χειριστής θα πρέπει να κατέχει τα τυπικά προσόντα. Επίσης , κατά την απογείωση πρέπει

δύο άτομα να κρατούν το αλεξίπτωτο ώστε να γίνεται ευχερής και ακίνδυνη.

♦ Η έλξη του αλεξίπτωτου απαγορεύεται να γίνεται συγχρόνως με τη διενέργεια άλλου θαλάσσιου σπορ, με το ίδιο σκάφος.

♦ Οι εκμισθωτές θαλάσσιων αλεξίπτωτων υποχρεούνται να διαθέτουν στην εξέδρα ή στο χώρο εκκίνησης ανεμόμετρο , τις ενδείξεις του οποίου θα λαμβάνουν υπόψη.

♦ Η ανύψωση του αλεξίπτωτου πρέπει να γίνεται :

α) από πλωτή εξέδρα , αγκυροβολημένη σε κατάλληλο βάθος και σε απόσταση από την ακτή , εντός πλωτού διαδρόμου που θα αρχίζει από την ακτή έως και 300m εντός της θάλασσας

β) από μόνιμη εξέδρα , συνέχεια της ακτής με τήρηση πλωτού διαδρόμου

γ) από κατάλληλο χώρο της ξηράς μακριά από τους λουόμενους

δ) από ταχύπλοο σκάφος που διαθέτει ενσωματωμένη εξέδρα και βίντζι με την τήρηση επίσης πλωτού διαδρόμου στο πόστο.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΔΗΛΑΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΚΑΝΟ (CANOE).

- ◆ Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση θαλάσσιων ποδηλάτων και κανό από άτομα μικρότερα των 14 ετών καθώς και από άτομα που δε γνωρίζουν κολύμβηση.
- ◆ Απαγορεύεται η κυκλοφορία τους όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες καθώς επίσης πριν από την ανατολή του ήλιου και μετά τη δύση του ήλιου.
- ◆ Απαγορεύεται η επιβίβαση σε περισσότερα άτομα από όσα επιτρέπει ο κατασκευαστικός τους τύπος (θαλάσσια ποδήλατα) και σε περισσότερα από ένα άτομα , εκτός και αν είναι ειδικού τύπου και διαθέτουν άδεια για δύο άτομα (canoe).
- ◆ Ο χειριστής τους πρέπει να δείχνει τη δέουσα επιμέλεια ούτως ώστε να αποφεύγεται η παρενόχληση των λουόμενων.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΤΑΔΥΣΗ

♦ Η κατάδυση με κατάλληλο εξοπλισμό επιτρέπεται στις θαλάσσιες περιοχές της Ελλάδος , στις οποίες δεν ισχύει καμία απαγόρευση για την προστασία αρχαιολογικού και πολιτιστικού πλούτου. Κάθε ανακάλυψη αρχαίου αντικείμενου κατά την κατάδυση πρέπει να αναφέρεται αμέσως στην πλησιέστερη Λιμενική Αρχή.

Επίσης , απαγορεύεται η ανέλκυση στην επιφάνεια ή η μετατόπιση αντικειμένων αρχαιολογικής ή άλλης αξίας , που βρίσκονται στο βυθό. Επίσης , απαγορεύεται η υποβρύχια φωτογράφιση – κινηματογράφιση της κατά τόπο αρμόδιας Λιμενικής Αρχής , που χορηγείται μετά από σύμφωνη γνώμη της Εφορίας Εναλίων Αρχαιοτήτων του Υπουργείου Πολιτισμού.

♦ Για να ασχοληθεί κάποιος με την κατάδυση κατάλληλη ηλικία είναι τα 18 , να είναι απολύτως υγιής και να γνωρίζει πολύ καλά κολύμβηση , ή από τα 14 χρόνια μετά από έγγραφη συγκατάθεση του νομιμοποιημένου να την παράσχει. Οι ξένοι αυτοδύτες , προκειμένου να καταδυθούν στην ελληνική θάλασσα , θα πρέπει να διαθέτουν τα επίσημα έγγραφα της χώρας τους που να αποδεικνύουν την εξειδίκευση τους και την προηγούμενη εκπαίδευση τους στην κατάδυση (κάτοχοι πτυχίου αυτοδύτη – κάτοχοι καταδυτικής ταυτότητας).

♦ Τα μηχανήματα της κατάδυσης και οι φιάλες πεπιεσμένου αέρα πρέπει να δηλώνονται από τους αλλοδαπούς επισκέπτες κατά την είσοδο τους στη χώρα. Για τη χρήση αυτών των μηχανημάτων στις περιοχές όπου επιτρέπεται η κατάδυση , θα πρέπει να ζητείται άδεια χρήσης από τις Λιμενικές Αρχές.

♦ Η κατάδυση στις αποδεδειγμένες περιοχές με αναπνευστικές συσκευές , επιτρέπεται από την ανατολή μέχρι και τη δύση του ήλιου , ενώ για τη διενέργεια νυχτερινών καταδύσεων απαιτείται άδεια της τοπικής Λιμενικής Αρχής.

" ΟΔΗΓΙΕΣ ΠΡΟΣ ΛΟΥΟΜΕΝΟΥΣ "

Οι Λιμενικές Αρχές στην επιδίωξη τους να συμβάλουν στον περιορισμό του θλιβερού φαινομένου, που παρατηρείται κάθε καλοκαίρι με την απώλεια πολυάριθμων ανθρωπίνων ζωών από πνιγμούς, συνιστούν στους λουόμενους τα κάτωθι :

- Να μην απομακρύνονται κολυμπώντας από τις ακτές, όταν μάλιστα δε γνωρίζουν καλό κολύμπι.
 - Να υπολογίζουν πάντοτε την επιστροφή, που είναι πιο κουραστική.
 - Να αποφεύγουν να μπαίνουν στη θάλασσα και να κολυμπούν πριν περάσουν ε ώρες μετά το φαγητό. Επειδή όμως ο οργανισμός με τη κολύμβηση κουράζεται καλό είναι πριν μπουν στη θάλασσα να έχουν φάει κάτι πολύ ελαφρύ(π. χ. φρυγανιά).
 - Να αποφεύγουν να κάνουν χρήση οινοπνευματώδη ποτών πριν μπουν για μπάνιο.
 - Να μην κολυμπούν σε περιοχές όπου υπάρχουν πινακίδες για μολυσμένα νερά.
 - Να αποφεύγουν τις βουτιές σε περιοχές που δε γνωρίζουν το βάθος ή τη διαμόρφωση του βυθού. Να έχουν πάντα ανοιχτά τα μάτια τους στο νερό.
 - Να μην αφήνουν μικρά παιδιά στη θάλασσα χωρίς να τα προσέχουν.
- Ιδιαίτερη προσοχή για τα παιδιά που δε γνωρίζουν κολύμπι.
- Κατά τη διάρκεια του μπάνιου να έχουν πάντα υπόψη τα εξής :
 - 1) Αν αισθανθεί κανείς ρίγος ή ζαλάδα να βγει αμέσως από τη θάλασσα.
 - 2) Αν κουραστούν κολυμπώντας να μην πανικοβληθούν, να μείνουν στην επιφάνεια σε οριζόντια θέση. Όταν ξεκουραστούν να κολυμπήσουν και πάλι ήρεμα προς την ακτή.
 - 3) Αν πάθει κανείς κράμπα να μην φοβηθεί. Να χαλαρώσει το μέρος του σώματος που πιάστηκε και με αργές κινήσεις να κολυμπήσει προς την ακτή.

4) Να μη κολυμπούν πιο πέρα από τις σημαδούρες που δείχνουν τα όρια έξω απ' τα οποία επιτρέπεται να κινούνται ταχύπλοα σκάφη(κρις κραφτ).

5) Αν αντιληφθεί κανείς κάποιο κολυμβητή να ζητάει βοήθεια και δε γνωρίζει πώς να τον βοηθήσει, να καλέσει αυτός βοήθεια για να τρέξει κάποιος άλλος που μπορεί να τον βοηθήσει.

Ακόμα, οι Λιμενικές Αρχές κάνουν γνωστά και τα παρακάτω :

- Το υποβρύχιο ψάρεμα, με αυτόνομη καταδυτική συσκευή, καθώς και με τη χρήση υποβρύχιου φωτός απαγορεύεται. Αυτοί που χρησιμοποιούν «ψαροντούφεκο» πρέπει να απομακρύνονται από τις οργανωμένες εγκαταστάσεις (πλαζ) ή άλλες ελεύθερες περιοχές όπου υπάρχουν κολυμβητές.

- Να μη μένουν πολύ ώρα στον ήλιο. Κυρίως στα πρώτα τους μπάνια.

Να μη ξεχνούν τον κίνδυνο για εγκαύματα ή ηλίαση.

Τέλος, θα πρέπει επίσης να παραβλέπεται το γεγονός ότι η θάλασσα γενικά παρέχει πολλές ευχάριστες στιγμές πλην όμως σε κάθε περίπτωση δεν επιτρέπεται η αλόγιστη και απερίσκεπτη αντιμετώπιση της.

ΣΧΟΛΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΣΚΙ & WAKEBOARD ΣΕ ΟΛΗ
ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.



✓ **Lolos “Ναυτικός Όμιλος**
Βουλιαγμένης”,
Βουλιαγμένη,
τηλ. 210-8963400.

✓ **Καράβι**,
Λ. Ποσειδώνος 198, Σχοινιά,
τηλ. 22940-55950.

✓ **Σκούζης**
Καβούρι, Βουλιαγμένη,
τηλ. 8956491.

✓ **DKA Wet Sports Club**,
Hotel Holidays in Evia,
Ερέτρια,
τηλ. 22210-62612.

✓ **Porto Heli Water Sports**,
Πόρτο Χέλι, Αργολίδα,
τηλ. 27540-51357.

✓ **Chalkis Water Ski**
Center,
Καραμουρτζούνη 1, Χαλκίδα,
τηλ. 22210-76552.

✓ **Ververoda Bay Water**
Ski,
Πόρτο Χέλι, Αργολίδα,
τηλ. 27540-51691.

ΟΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΣΧΟΛΕΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ.

✓ **Εθνικό Κέντρο**

Ιστιοπλοΐας Πειραιώς ,

Ακτή Κουμουνδούρου ,

Μικρολίμανο

τηλ. 210-4171618

✓ **Αττικός Ναυτικός**

Όμιλος Ιστιοπλοΐας

Ανοιχτής Θάλασσας ,

Θέμιδος 14 , Παλαιό

Φάληρο

τηλ. 210-9880136

✓ **Ελληνική Ιστιοπλοϊκή**

Ομοσπονδία ,

Ακτή Ποσειδώνος ,

Μοσχάτο

τηλ. 210-9403111



✓ **Όμιλος Ιστιοπλοϊκός**

Πειραιώς ,

Ακτή Κουμουνδούρου

τηλ.210-4110287

✓ **Ομοσπονδία Ιστιοπλοϊκή**

Ελληνική ,

Ακτή Ποσειδώνος ,

Μοσχάτο

τηλ. 2109404828

ΟΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΣΧΟΛΕΣ ΚΑΤΑΔΥΣΗΣ ΣΤΗΝ
ΑΤΤΙΚΗ & ΠΑΤΡΑ.

- ✓ **Σχολή Αυτοδυτών και
Καταδύσεων ,**
*Βασιλέως Παύλου 95,
Πειραιάς*
τηλ. 210-4125376
- ✓ **Ελληνικό Κέντρο
Καταδύσεων ,**
*Παπαναστασίου 151 ,
Καστέλα*
τηλ. 2104121708
- ✓ **Καταδυτικοί Εξοπλισμοί
και Σχολή ,**
Μικρά Ασίας 3 , Πειραιά
τηλ. 210-4825887



- ✓ **Πατραϊκό Κέντρο
Καταδύσεων ,**
Νόρμαν 44 , Πάτρα
τηλ. 2610-435104

GUL

www.gul.co.uk

210

UK Headquarters
Tel. 0044/120672322
Fax 0044/120675218

TECHNOVELA
via Garibaldi, 8 - 24122 Bergamo
Tel. 035223502 - Fax 035224271
e-mail: johigham@t



EL 3301 3X2 ELISE SHORTY



EL 3301 3X2 CHARGE SHORTY



FR 3201 3/2 F. RIDE SHORTY



UV 2201 5mm SHORTY
UV 2201 0.5mm SHORTY



UV 7302
0.5mm UV CHARGE T-SHIRT



UV 7301
0.5mm UV CHARGE T-SHIRT



RV 001
RASH VEST



RV 001
UV RASH VEST



H00303
TI PEAKED CAP



GL 1208
TI WINDSURF
GLOVE



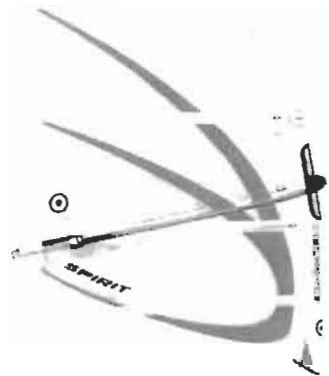
801212
3mm STRAPPED SLIPPER

CH 1202 5.3 CHARGE STEAMER

Autumn Market

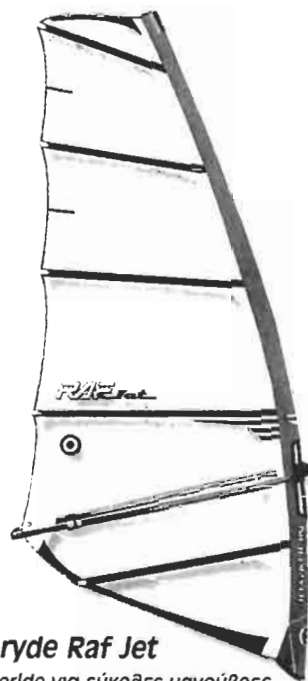
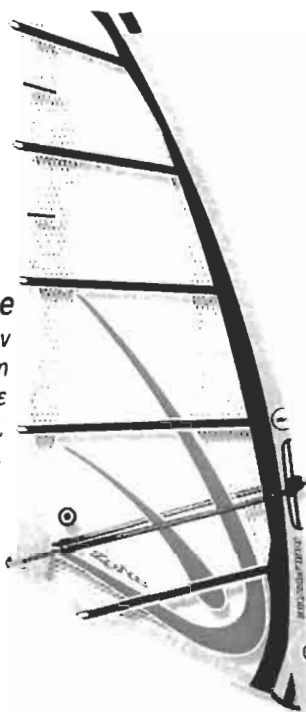
Neil Pryde Spirit

Πανί που απευθύνεται στο windsurfer που ταξιδεύει σε επίπεδο νερό, ελαφρύ και εύκολο στο αρμάτωμα, μοντέλο '02, σε μεγέθη από 5,8 έως 8,8, τιμή 290-320 ευρώ.



Neil Pryde Zone

Το πανί wave που φέρει την υπογραφή του Jason Polakow, μοντέλο '02, σε μεγέθη από 3,7 έως 5,7, τιμή 280-320 ευρώ.

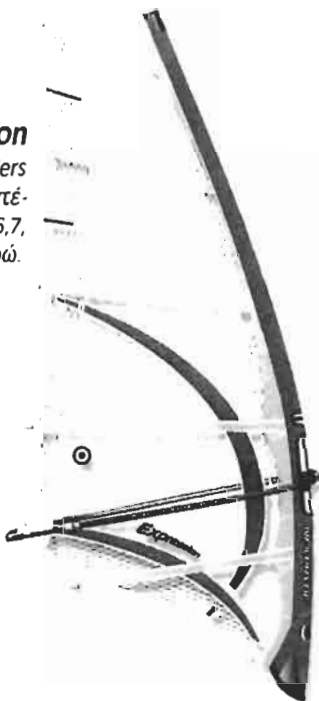


Neil Pryde Raf Jet

Πανί freeride για εύκολες manouβρες και χειρισμό, μοντέλο '02, σε μεγέθη από 5,4 έως 6,9, τιμή 270-290 ευρώ.

Neil Pryde Expression

Πανί της νέας γενιάς windsurfers μεταξύ wave και freestyle, μοντέλο '02, σε μεγέθη από 5,2 έως 6,7, τιμή 270-290 ευρώ.



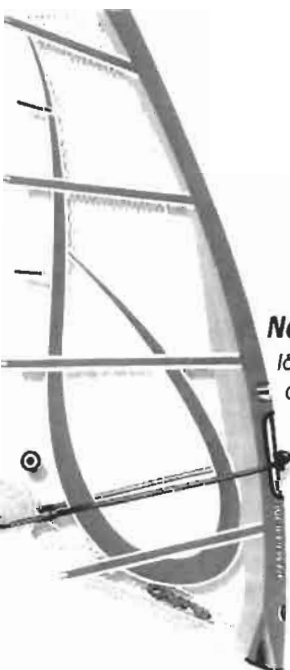
Bic Techno 283

Σε μεγέθη 283/152L, 263/135L, 263/112L, θεωρείται η τέλεια σανίδα της κατηγορίας της, για αρχάριους, μοντέλο '02, σε ειδική τιμή προσφορά 598 ευρώ



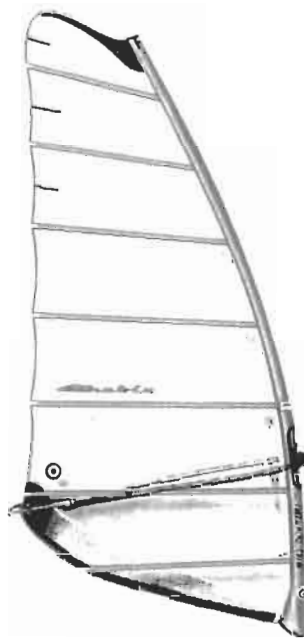
Neil Pryde Core

Ιδανικό πανί wave για ελαφριούς και μέτριου βάρους αναβάτες, μοντέλο '02, σε μεγέθη από 3,7 έως 5,0, τιμή 280-310 ευρώ.



Neil Pryde Diablo

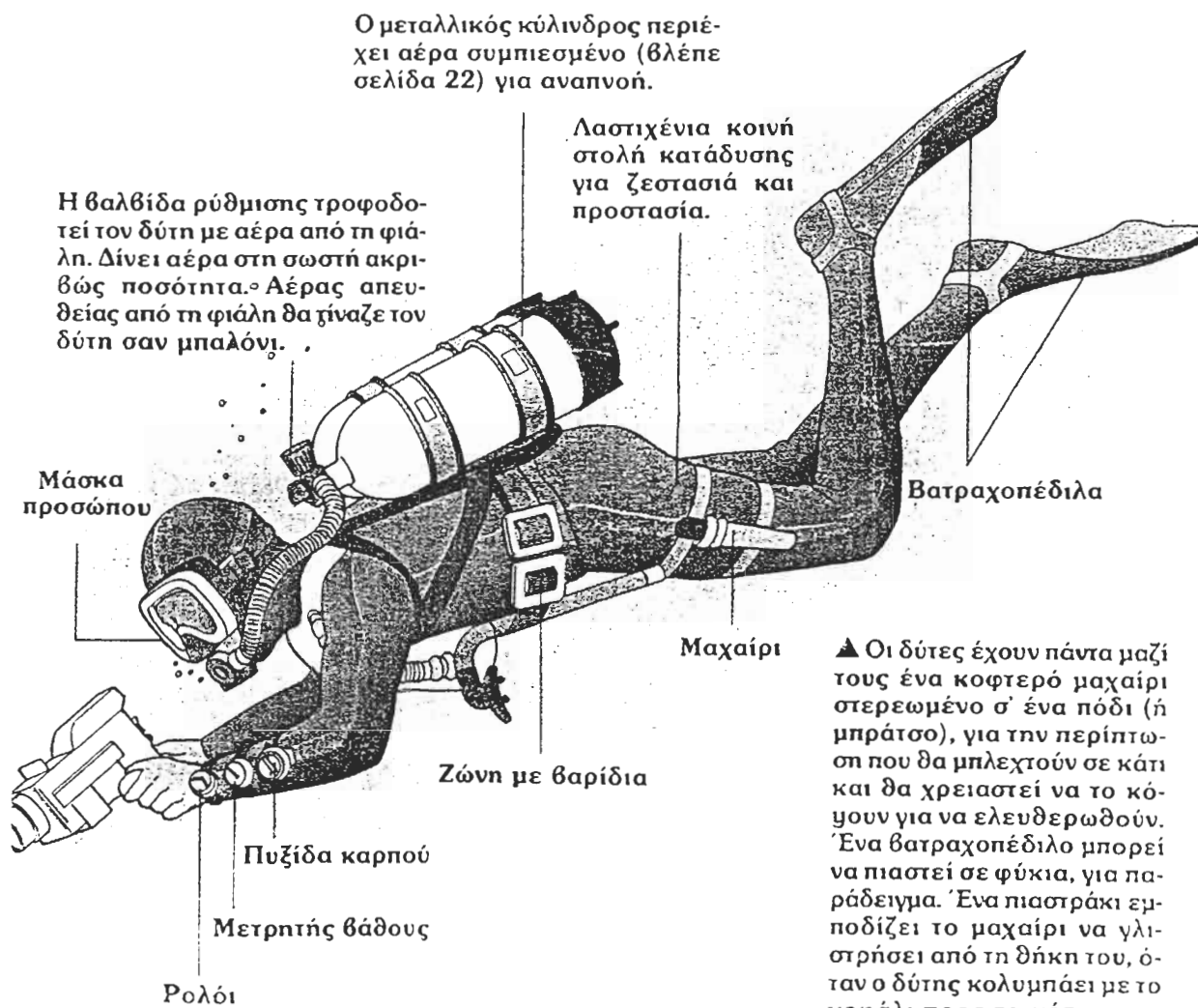
Πανί χωρίς cams για ευκολότερα waterstarts και πόντζες, μοντέλο '02, σε μεγέθη από 6,4 έως 8,9, τιμή 320-360 ευρώ.



Φορητή αναπνευστική συσκευή

Το 1942 οι Γάλλοι Εμίλ Γκανιόν και Ζακ Κουστώ τελειοποίησαν έναν καινούριο τύπο υποβρύχιου εξοπλισμού για αναπνοή. Το ονόμασαν aqualung (= νεροπνεύμονα) και το πιο σπουδαίο χαρακτηριστικό του ήταν ότι είχε μια βαλβίδα που ρύθμιζε τον αέρα που ανέπνεε ο δύτης. Προγενέστερες βαλβίδες είχαν δώσει συνεχή ροή αέρα, η οποία άφηνε το πιο μεγάλο μέρος του να γίνεται φυσαλίδες και να χάνεται. Η καινούρια βαλβίδα το διόρθωσε αυτό, δίνοντας την ακριβή ποσότητα αέρα που χρειάζεται κάθε φορά κατά τη διάρκεια της κατάδυσης.

Οι δύτες πάντα εξερευνούν σε ομάδες ανά δύο. Αυτό γίνεται για ασφάλεια. Ό,τι και να συμβεί, υπάρχει πάντα κάποιος για να βοηθήσει.



Οι πρώτες βουτιές

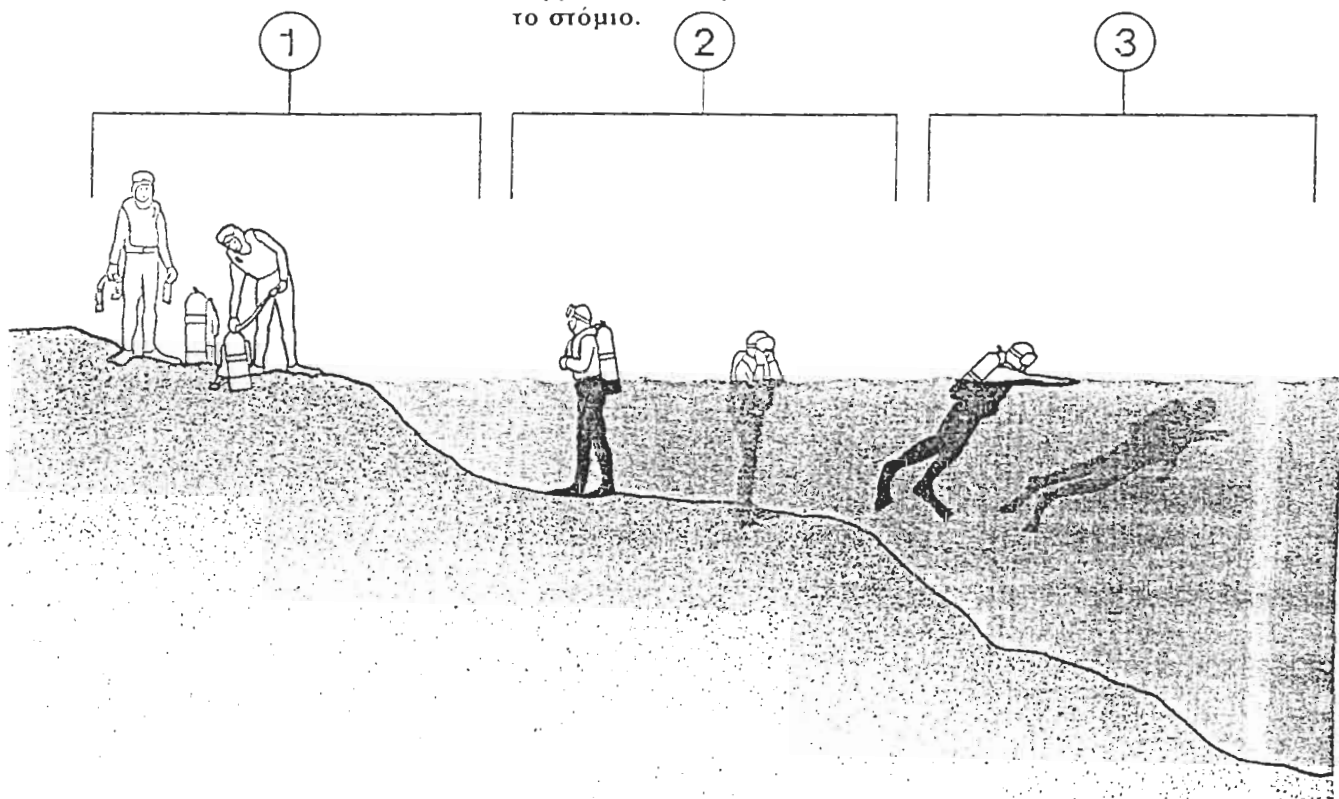
■ Συνήθως οι δύτες κάνουν όλη τη βασική τους εκπαίδευση, ακόμη κι αυτή με την υποβρύχια αναπνευστική συσκευή, μέσα σε πισίνα. Μόνο όταν ο δύτες νιώθει άνετα με τον εξοπλισμό του κι έχει εξοικειωθεί με τους κανόνες της κατάδυσης και της ασφάλειας, είναι ώρα να βγει και στα ανοιχτά νερά. Θα τον συνοδεύει κι άλλος ένας σε κάθε κατάδυση και θα του λέει σύντομα πού και πόσο βαθιά πάνε και πόσων ώρα προγραμματίζεται να διαρκέσει η κατάδυση.

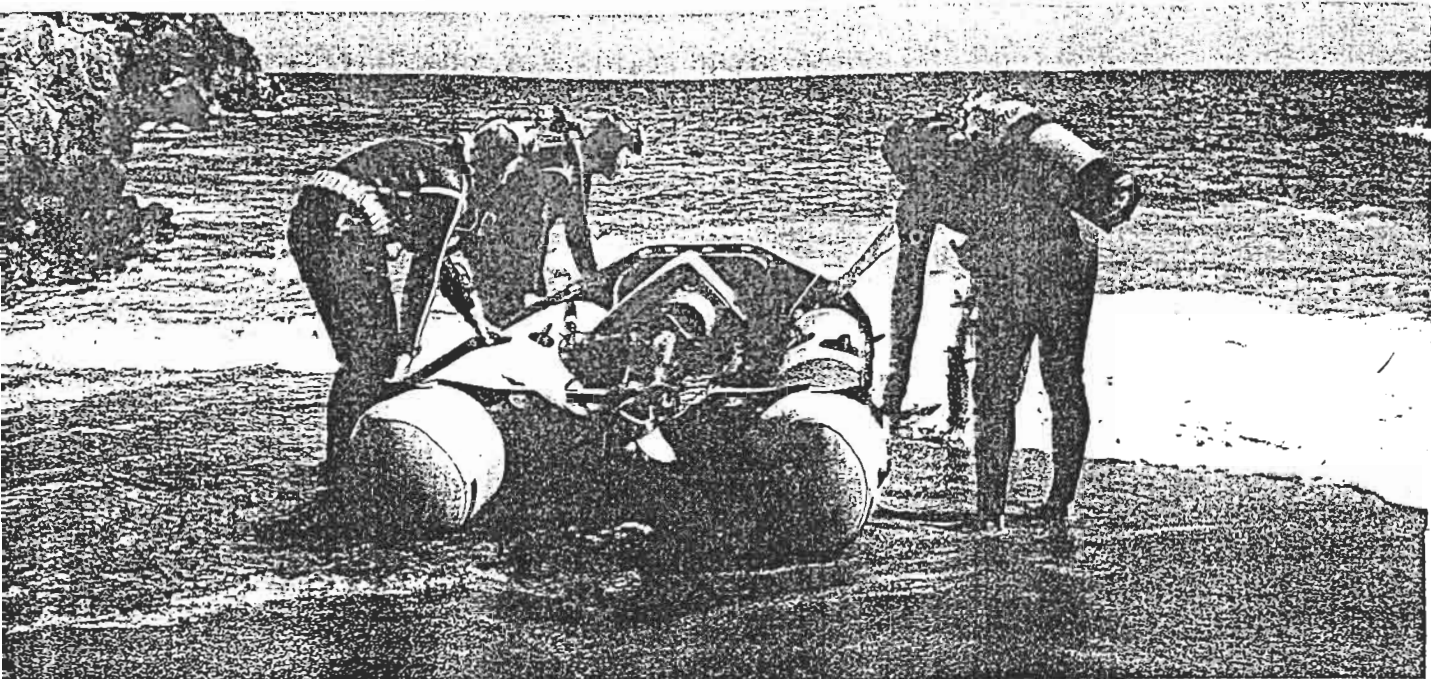
➤ Οι δύτες σπρώχνουν τη φουσκωτή τους βάρκα στην επιφάνεια του νερού. Όταν βουτάς από φουσκωτή βάρκα, είναι φυσιολογικό να κάθεσαι στο πλάι της και να κυλάς μέσα στο νερό με την πλάτη. Κράτα τη μάσκα σου γερά στο πρόσωπό σου.

▼ Πριν βουτήξετε, ο δάσκαλός σου σου λέει με συντομία το σχέδιο κατάδυσης και πώς θα γίνει. Εσύ ελέγχεις τον εξοπλισμό σου: τα έχεις όλα; Δουλεύουν;

▼ Μπες στο νερό πισωπερπατώντας, γιατί, αν δοκιμάσεις να περπατήσεις κανονικά, θα μπερδευτείς στα βατραχοπέδιλά σου. Όταν το νερό σου φτάσει στη μέση, στρίψε και περπάτησε κανονικά. Όταν φτάσει στο ύψος του στήθους σου, προσαρμόσε καλά τη μάσκα σου και το στόμιο.

▼ Γείρε μπροστά κι ανάπνευσε, για να ελέγξεις αν είσαι αρκετά βαρύς για να βυθιστείς. Αν παραείσαι ελαφρύς, ξαναγύρνα στη στεριά και πρόσδεσε περισσότερα βαρίδια στη μέση σου.





▼ Κρατώντας το σκοινί της σημαδούρας (βλέπε σελίδα 29), βυθίσου αργά με τα πόδια πρώτα. Καθάρισε γ'αφτιά σου απαλά καθώς κατεβαίνεις κάτω. Όλα να τα κάνεις προσεχτικά, σιγουρεύοντας ότι γίνονται σωστά.

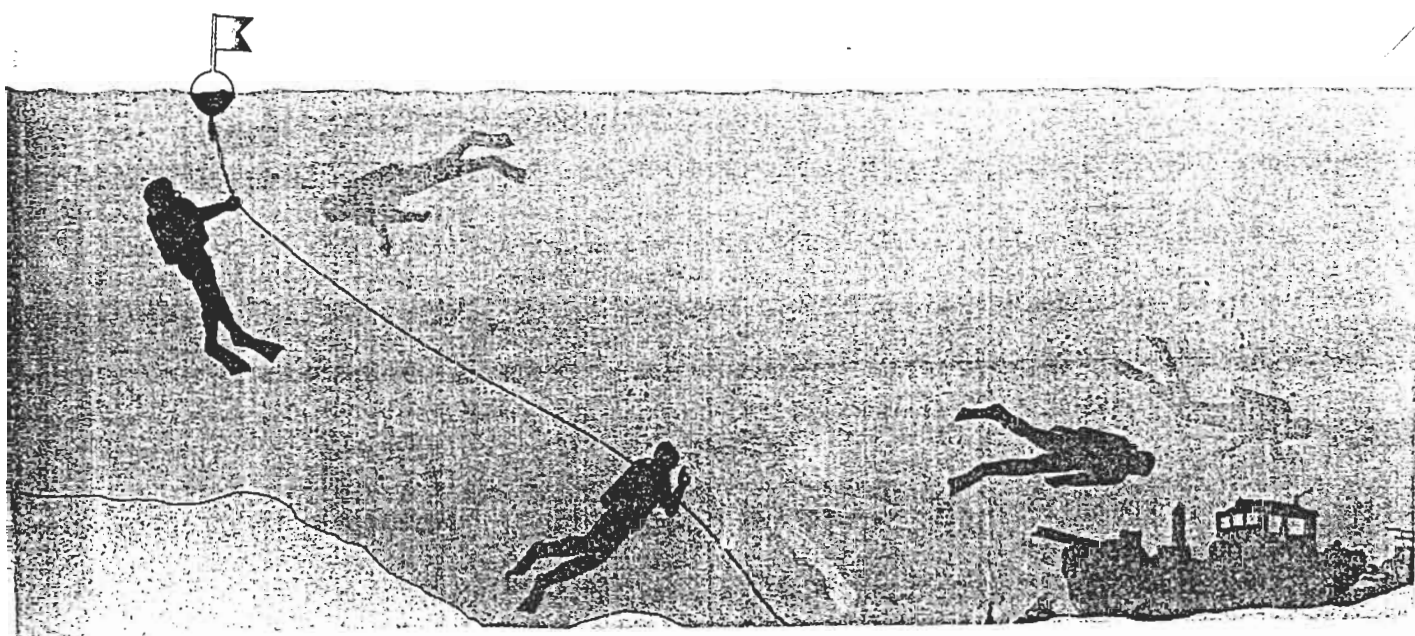
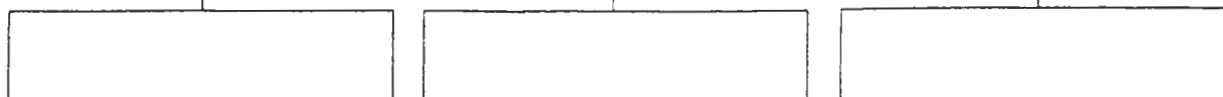
▼ Χρησιμοποιώντας χειρονομίες, ο δάσκαλός σου ελέγχει αν είσαι εντάξει και σου δείχνει την κατεύθυνση που θ'ακολουθήσεις. Μ'ένα χτύπημα των βατραχοπέδιλών σου ξεκινάς την περιπέτεια.

▼ Ακολουθώντας τον δάσκαλό σου από κοντά, βλέπεις μπροστά σου ένα αμυδρό σχήμα. Το νερό σιγά σιγά ξεκαθαρίζει κι εμφανίζεται ένα πλοίο σκεπασμένο με φύκια. Είσαι έτοιμος να εξερευνήσεις το πρώτο σου ναυάγιο!

4

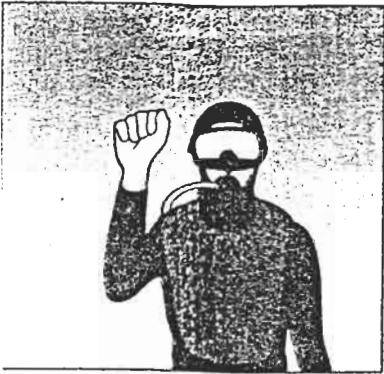
5

6





▲ «Είμαι ξέπνοος». Το να κουνάς τα χέρια μέσα κι έξω από τους πνεύμονες, δείχνει ότι χρειάζεσαι ανάπαυλα.



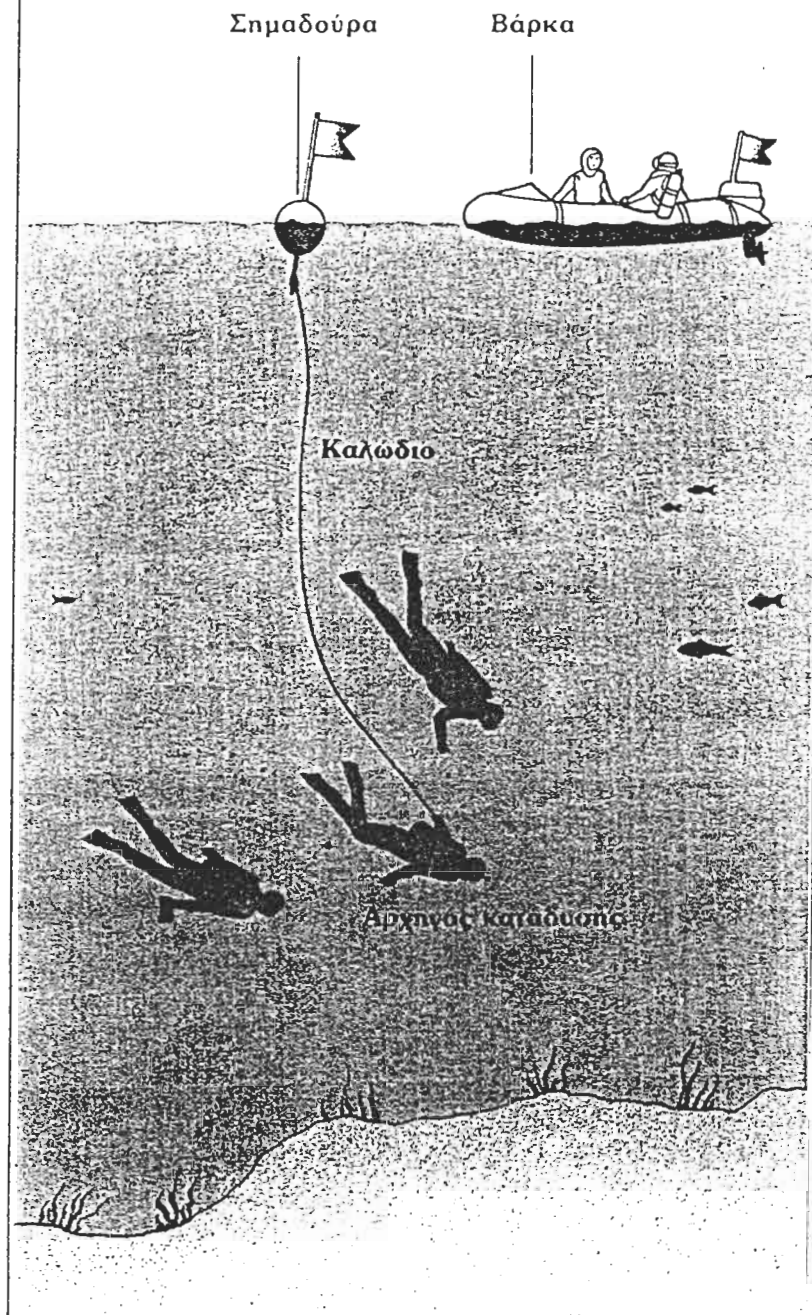
▲ «Είμαι στη ρεζέρβα». Δείχνει ότι το απόθεμα αέρα σου είναι χαμηλό κι είναι ώρα να επιστρέψεις στην επιφάνεια.



▲ «Δεν έχω αέρα». Όταν δουν αυτό το σήμα οι σύντροφοί σου, θα σε πλησιάσουν για να μοιραστούν μαζί σου τον αέρα τους.

Σημαδούρες στην επιφάνεια της θάλασσας

Αυτές οι σημαδούρες, χρησιμοποιούνται για να δείχνουν τη θέση των δυτών κατά τη διάρκεια μιας κατάδυσης. Οι σημαδούρες είναι απαραίτητες, όταν υπάρχουν παλίρροιες ή ρεύματα που θα μπορούσαν να παρασύρουν τους δυτές μακριά από τη βάρκα τους στην επιφάνεια. Ο αρχηγός της κατάδυσης κουβαλάει ένα κουβάρι, που είναι δεμένο σε μια σημαδούρα ζωηρά χρωματισμένη και με μια σημαία στην κορυφή της.



**Water Ski hand signals
recommended by the
American Water Ski
Association**



Turn Right



Turn Left



Faster



Back to Dock



Slower



Faster



OK



Slower



Speed Ok



Fallen Skier—Watch Out



Stop



Το Κέντρο μας
Πτυχιούχοι Δύτες

Καταδύσεις από Σκάφος
Προγράμματα για μη-δύτες

Περιοχές Καταδύσεων
Εκπαίδευση PADI

Διαμονή
Εκπαίδευση CMAS

Επικοινωνία
Τιμοκατάλογος



Καταδυτικά Προγράμματα κι Εκπαίδευση - Τιμοκατάλογος του 2004

Καταδύσεις από σκάφος

1 Κατάδυση από σκάφος -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό/ Με πλήρη εξοπλισμό 27 € / 40 €

Πακέτα για καταδύσεις από σκάφος

2 μέρες / 4 καταδύσεις -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό 103 / 155 €

3 μέρες / 6 καταδύσεις -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό 145 / 223 €

4 μέρες / 8 καταδύσεις -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό 195 / 299 €

5 μέρες / 10 καταδύσεις -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό 230 / 360 €

6 μέρες / 12 καταδύσεις -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό 275 / 431 €

7 μέρες / 14 καταδύσεις -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό 325 / 507 €

8 μέρες / 16 καταδύσεις -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό 345 / 553 €

9 μέρες / 18 καταδύσεις -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό 390 / 624 €

10 μέρες / 20 καταδύσεις -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό 435 / 695 €

6 μέρες / 6 καταδύσεις -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό 155 / 233 €

7 μέρες / 7 καταδύσεις -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό 180 / 271 €

8 μέρες / 8 καταδύσεις -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό 205 / 309 €

9 μέρες / 9 καταδύσεις -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό 230 / 347 €

10 μέρες / 10 καταδύσεις -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό 245 / 375 €

11 μέρες / 11 καταδύσεις -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό 270 / 413 €

12 μέρες / 12 καταδύσεις -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό 290 / 446 €

Ενοικίαση εξοπλισμού ανά καταδυση

Wet Suit 3 €

B.C.D 3 €

Regulator (full Set) 3 €

Πτερύγια 1,50 €

Μπότες 1,50 €

Μάσκα 1 €

Υποβρύχια κάμερα 15 €

Φακός 3 €

Όλες οι παραπάνω τιμές περιλαμβάνουν ΦΠΑ 18%

Προγράμματα

Discover Scuba 45 €

Discover Scuba Diving 60 €

Discover Scuba Diving Plus 90 €

Boat Excursion 40 €

Εκπαίδευση PADI

Scuba Diver -Με πλήρη εξοπλισμό 220 €

Open Water Diver - Με πλήρη εξοπλισμό 350 €

Adventure Open Water Diver -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό 160 / 200 €

Advanced Open Water Diver -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό 240 / 300 €

Rescue Diver -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό	340 / 400 €
Divemaster -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό	550 €
Emergency First Response	90€

Εκπαίδευση NITROX IANTD

EANx Diver	200 €
Advanced EANx Diver	320 €

Εκπαίδευση CMAS

1 Star Diver - Με πλήρη εξοπλισμό	400 €
2 Stars Diver -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό	360 / 460 €
3 Stars Diver -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό	500 / 630 €

Εξειδίκευση PADI

Καταδύτης Νυχτός - Night Diver -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό	140 €
Καταδύτης Βάθους - Deep Diver -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό	180 €
Αναζήτηση & Ανάκτηση - Search and Recovery -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό	170 €
Υποβρύχιος Πλοηγός- U/W Navigator -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό	140 €
Υποβρύχιος Φωτογράφος - U/W Photographer -Με βάρη και φιάλη / Με πλήρη εξοπλισμό	150 €
Ειδικός Εξοπλισμού (χωρίς καταδύσεις)	140 €

Ολες οι παραπάνω τιμές περιλαμβάνουν ΦΠΑ 18%

DIVER'S CLUB

Ξενοδοχείο Capsis Beach - Αγία Πελαγία, 71202, Ηράκλειο, Κρήτη
Τηλ. 281 0811-755, Φαξ: 281 0371651, Κινητό: 6944- 565-462



Το Κέντρο μας	Καταδύσεις από Σκάφος	Περιοχές Καταδύσεων	Διαμονή	Επικοινωνία
Πτυχιούχοι Δύτες	Προγράμματα για μη-δύτες	Εκπαίδευση PADI	Εκπαίδευση CMAS	Τιμοκατάλογος

Email: info@diversclub-crete.gr

Το site αυτό έχει σχεδιαστεί για ανάλυση οθόνης 800*600 pixels.
Σχεδιάστηκε και φιλοξενείται από την Ehost.gr



Ανοίγει τους ορίζοντες για την παροχή νέων τύπων τουριστικών προϊόντων το θεσμικό πλαίσιο για τον καταδυτικό τουρισμό, που πρόσφατα έδωσε στη δημοσιότητα η ηγεσία του υπουργείου

Εμπορικής Ναυτιλίας μετά την ολοκλήρωση του διαλόγου που διεξήχθη με τους συναρμόδιους φορείς. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτης παρουσιάζοντας το τελικό σχέδιο σημείωσε ότι με το σχέδιο νόμου «Καταδύσεις αναψυχής», αντιμετωπίζονται τα θέματα του Οργανισμού της εκπαίδευσης των αυτοδύτων, των διαδικασιών αναγνώρισης από το ΥΕΝ, των διαδικασιών αναγνώρισης των εκπαιδευτικών συστημάτων καταδύσεως και φυσικά όλα τα θέματα που έχουν σχέση με το μπρώο των προμηθευτών δηλαδή των εκπαιδευτών, τα πτυχία τους. Πιπετεύουμε, πρόσθεσε, ότι το σχέδιο νόμου αυτό αποτελεί την αναγκαία βάση για τον σημαντικό κλάδο του καταδυτικού τουρισμού, για τον οποίο μόνο στην Ευρώπη υπάρχουν 4.000.000 εγγεγραμμένα μέλη τα οποία δαπανούν 3 δισ. ευρώ ετησίως. Η χώρα μας, είπε, μπορεί να γίνει μέσα από τη θεσμική θωράκιση της και τις δυνατότητες που δίνουμε τώρα μια από τις χώρες καταδυτικού ενδιαφέροντος με καταδυτικά πάρκα, βυθισμένα πλοία και ιστορικούς τόπους.

Το σχέδιο νόμου, τόνισε ο υπουργός, δεν θίγει καθόλου τις διατάξεις που ισχύουν για την πολιτιστική μας κληρονομιά, διατάξεις οι οποίες θα εξακολουθούν φυσικά να ισχύουν, λόγω της ιδιαιτερότητας της χώρας μας. Ο υπουργός αποκάλυψε ότι ήδη υπάρχουν 137 απελευθερωμένοι χώροι στην Ελλάδα για καταδύσεις, για να σημειώσει ότι αν υπάρχουν οργανωμένοι καταδυτικοί οργανισμοί, θα μπορέσουν πραγματικά να αλληλοπαραστήσουν αυτοί οι χώροι είτε στα θαλάσσια καταδυτικά πάρκα είτε σε χώρους που έχουν σχέση με το θαλάσσιο περιβάλλον.

Το πλαίσιο έρχεται να καλύψει το κενό που υπήρχε αλλά και να δώσει έλεος στην αλληλοκάλυψη υπηρεσιών των συναρμόδιων υπουργείων Ανάπτυξης, Αμυνας, Ναυτιλίας και Πολιτισμού.

Με το σχέδιο νόμου «Καταδύσεις αναψυχής», το οποίο επί τρίμηνο ετέ-

θη σε δημόσιο διάλογο με όλους τους συναρμόδιους φορείς, καθορίζονται τα θέματα:

- του οργανισμού εκπαίδευσης αυτοδύτων και των αρμοδιοτήτων τους
 - των διαδικασιών αναγνώρισης του Οργανισμού από το ΥΕΝ
 - των διαδικασιών αναγνώρισης εκπαιδευτικών συστημάτων καταδύσεων
 - των προμηθευτών καταδυτικών υπηρεσιών
 - τα θέματα άδειών επαγγελματικής δραστηριότητας προμηθευτών
 - την καθιέρωση Μπρώου προμηθευτών
 - τα πτυχία εκπαιδευτών και ερασιτεχνών αυτοδύτων
 - τις γενικές απαγορεύσεις και υποχρεώσεις των αυτοδύτων
 - τα θαλάσσια καταδυτικά πάρκα και
 - η ίδρυση τμημάτων υπερβαρικής Ιατρικής σε Περιφερειακά Νοσοκομεία.
- Όπως δήλωσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτης, «το σχέδιο νόμου δίνει τη δυνατότητα στη χώρα μας να αναπτύξει έναν πολύ δημοφιλή κλάδο του εναλλακτικού τουρισμού, "τον καταδυτικό τουρισμό", δημιουργώντας ένα οργανωμένο θεσμικό πλαίσιο με σεβασμό στην ανθρώπινη ζωή, το περιβάλλον και την πολιτιστική μας κληρονομιά. Πρόκειται για δραστηριότητα που εκδηλώνεται κυρίως μέσα από διεθνείς καταδυτικούς οργανισμούς, ομοσπονδίες, λέσχες και ιδρύματα, τα μέλη των οποίων στον ευρωπαϊκό και μόνο χώρο αριθμούν, περισσότερα από 4.000.000 άτομα που δαπανούν περί τα 3 δισ. ευρώ ετησίως. Στους αυτοδύτες αυτούς θα δίνεται η δυνατότητα να επισκέπτονται τα καταδυτικά πάρκα που δημιουργούνται, καθώς και βυθισμένα πλοία για τα οποία έχει ήδη κατατεθεί σχετική διάταξη. Η δημιουργία μάλιστα των καταδυτικών πάρκων, εκτός από την προσέλκυση τουριστών αυτοδύτων, θα συντελέσει στην αναβάθμιση του υποθαλάσσιου περιβάλλοντος της χώρας μας, στην αύξηση των ιχθυοπληθυσμών και θα έχει ευεργετικές επιδράσεις και σε άλλους τομείς της οικονομίας όπως η αλιεία».

Το πλήρες κείμενο του τελικού σχεδίου νόμου έχει ως εξής:

«Καταδύσεις αναψυχής»

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής - Εποπτεία

Άσκηση κάθε υποβρύχιας δραστηριότητας στη θάλασσα με αναπνευστικές συσκευές ή άλλα υποθαλάσσια μέσα, χάριν αναψυχής, η εκπαίδευση εκπαιδευτών αυτοδύτων και ερασιτεχνών αυτοδύτων, γίνεται σύμ-

φωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού και υπόκειται στην εποπτεία και στον έλεγχο του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ).

Άρθρο 2

Οργανισμός εκπαίδευσης αυτοδύτων-αρμοδιότητες

1. Οργανισμός εκπαίδευσης αυτοδύτων (Οργανισμός) είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που διαθέτει σύστημα θεωρητικής και πρακτικής εκ-

- παίδευσης διενέργειας καταδύσεων και έχει αναγνωρισθεί από το ΥΕΝ.
2. Ο Οργανισμός ασκεί αποκλειστικά τις ακόλουθες δραστηριότητες
 - α. Παρέχει πρόγραμμα εκπαίδευσης στους προμηθευτές καταδυτικών υπηρεσιών (προμηθευτές).
 - β. Πιστοποιεί εγγράφως την ορθή εφαρμογή του εκπαιδευτικού του προγράμματος από τους προμηθευτές που το εφαρμόζουν.
 - γ. Εξουσιοδοτεί τους προμηθευτές να χορηγούν στους εκπαιδευτές και στους ερασιτέχνες αυτοδύτες που αποφοιτούν τα πτυχία που προβλέπονται αντίστοιχα στο πρόγραμμά του.
 3. Στους Οργανισμούς περιλαμβάνονται και οι ομοσπονδίες που έχουν ως αντικείμενο την εκπαίδευση στις καταδύσεις.

Άρθρο 3

Αναγνώριση Οργανισμού

1. Αίτηση για αναγνώριση Οργανισμού υποβάλλει στην αρμόδια Υπηρεσία του ΥΕΝ όποιος
 - α. Είναι πολίτης κράτους-μέλους του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) ή πολίτης άλλου κράτους και έχει δικαίωμα παραμονής και εργασίας στην Ελλάδα.
 - β. Δεν έχει στερηθεί των πολιτικών του δικαιωμάτων, δεν έχει κηρυχθεί σε κατάσταση πτώχευσης ή στερητικής ή επικουρικής δικαστικής συμπαράστασης, δεν έχει καταδικαστεί για οποιοδήποτε αδίκημα, που αποτελεί κώλυμα για διορισμό σε δημόσια θέση και δεν είναι φυγόποινος ή φυγόδικος για τέτοιο αδίκημα.
 - γ. Δεν ασκεί δραστηριότητες προμηθευτή, δεν κατασκευάζει, εκμισθώνει ή πωλεί εξοπλισμό, ούτε συμμετέχει σε νομικό πρόσωπο που ασκεί τέτοιες δραστηριότητες.
 - δ. Διαθέτει επαγγελματική στέγη στην Ελλάδα για τη λειτουργία του Οργανισμού.
 - ε. Πληροί τις προϋποθέσεις της παραγράφου 1 του προηγούμενου άρθρου.

Μαζί με την αίτηση, υποβάλλονται τα δικαιολογητικά που καθορίζονται με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και αποδεικνύουν τη συνδρομή των παραπάνω προϋποθέσεων και την πιστοποίηση του Οργανισμού για την ποιοτική λειτουργία του καθώς και αναλυτικό εκπαιδευτικό πρόγραμμα στην ελληνική γλώσσα για κάθε βαθμίδα εκπαίδευσης.
2. Αίτηση για αναγνώριση υποβάλλει και νομικό πρόσωπο με τις προϋποθέσεις της προηγούμενης παραγράφου, εφόσον στο καταστατικό του προβλέπεται ως σκοπός η άσκηση των δραστηριοτήτων της παραγράφου 2 του άρθρου 2. Η συνδρομή των προϋποθέσεων α, β και γ της προηγούμενης παραγράφου πρέπει να συντρέχει στο πρόσωπο του νόμιμου εκπροσώπου του.
3. Με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας συγκροτείται επι-

τροπή, έργο της οποίας είναι η εξέταση των δικαιολογητικών, των αναλυτικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων, καθώς και των όρων και προϋποθέσεων, με τις οποίες ο Οργανισμός θα πιστοποιεί κάθε κατηγορία προμηθευτών καταδυτικών υπηρεσιών.

Με όμοια απόφαση ρυθμίζονται τα θέματα της απαρτίας και της λειτουργίας της επιτροπής.

Εφόσον από τα έγγραφα και στοιχεία που υποβάλλονται για την αναγνώριση προκύπτει ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις του νόμου αυτού και αυτά είναι σύμφωνα με τα Ευρωπαϊκά Πρότυπα Καταδύσεων Αναψυχής (ΕΠΚΑ), η επιτροπή συντάσσει πρακτικό με το οποίο εισηγείται προς τον αρχηγό του Λιμενικού Σώματος (Λ.Σ.), την αποδοχή της αίτησης ή σε αντίθετη περίπτωση την απόρριψή της. Η επιτροπή μπορεί να ζητήσει τη συμπλήρωση των στοιχείων που υποβλήθηκαν σ' αυτήν, τάσσοντας εύλογη προθεσμία για την προσκόμισή των συμπληρωματικών στοιχείων.

Η επιτροπή σε περίπτωση θετικής εισήγησης περιλαμβάνει στο πρακτικό της αναφορά με την αντιστοίχια των πτυχίων που χορηγεί ο Οργανισμός στις βαθμίδες εκπαίδευσης του άρθρου 8.

Στον πρόεδρο, στα μέλη και στο γραμματέα της επιτροπής καταβάλλεται αποζημίωση για την εκτός του κανονικού ωραρίου απασχόλησή τους σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, που βαρύνει τους Ειδικούς Λογαριασμούς Κεφαλαίου Λιμενικής Αστυνομίας.

4. Για την αποδοχή ή απόρριψη της αίτησης αναγνώρισης του Οργανισμού εκδίδεται πράξη του αρχηγού του Λ.Σ. Κατά της απορριπτικής πράξης επιτρέπεται προσφυγή ενώπιον του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία ασκείται μέσα σε αποκλειστική προθεσμία δύο μηνών από την κοινοποίησή της.
5. Οργανισμός που έχει αναγνωρισθεί από άλλο κράτος - μέλος του ΕΟΧ, έχει δικαίωμα να αναπτύξει τις δραστηριότητες της παραγράφου 2 του άρθρου 2 στην Ελλάδα, εφόσον αναγνωρισθεί από το ΥΕΝ, μετά από εισήγηση της επιτροπής της παραγράφου 3, μόνο για την ισοδυναμία των ουσιαστικών προϋποθέσεων αναγνώρισης, που θέτει η ελληνική νομοθεσία, με τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την αναγνώρισή του από το κράτος που τον έχει αναγνωρίσει. Κατά τα λοιπά για τον Οργανισμό εφαρμόζονται οι διατάξεις του νόμου αυτού.
6. Η παύση ή το κώλυμα λειτουργίας Οργανισμού δηλώνεται αμέσως και εγγράφως στη Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας του ΥΕΝ.
7. Η πράξη αναγνώρισης ανακαλείται με αιτιολογημένη απόφαση του αρχηγού του Λ.Σ.:

- α) Αν εκλείψει οποιαδήποτε από τις προϋποθέσεις χορήγησής της
- β) Στην περίπτωση της παραγράφου 2 του επόμενου άρθρου.

Κατά της απόφασης αφαίξεσης της πράξης αναγνώρισης επιτρέπεται προσφυγή ενώπιον του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία ασκείται μέσα σε αποκλειστική προθεσμία δύο μηνών από την κοινοποίησή της.

Άρθρο 4 Υποχρεώσεις Οργανισμού

1. Ο Οργανισμός υποχρεούται να:
 - α. Τηρεί τις διατάξεις του νόμου αυτού και των κανονιστικών διατάξεων που εκδίδονται με την εξουσιοδότησή του.
 - β. Ελέγχει δύο φορές τουλάχιστον κάθε έτος την εφαρμογή του εκπαιδευτικού του συστήματος από τους προμηθευτές που το εφαρμόζουν και τηρεί επί μία τρίτη στη διάθεση του ΥΕΝ και κάθε άλλης αρμόδιας αρχής τα στοιχεία των ελέγχων αυτών.
 - γ. Υποβάλλει τον μήνα Ιανουάριο κάθε έτους στην αρμόδια Υπηρεσία του ΥΕΝ, κατάσταση των προμηθευτών που εφαρμόζουν το εκπαιδευτικό του σύστημα και δημοσιεύει την κατάσταση αυτή σε μία τουλάχιστον ημερήσια εφημερίδα των Αθηνών.
 - δ. Διαθέτει εκπαιδευτή αυτοδύτη του ανώτερου επιπέδου σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8, ως ελεγκτή των προμηθευτών που παρακολουθεί και δηλώνει εγγράφως τα στοιχεία του στην αρμόδια Υπηρεσία του ΥΕΝ.
 - ε. Παρέχει στο ΥΕΝ όταν ζητηθεί, κάθε στοιχείο και πληροφορία που ελέγχεται ή διαχειρίζεται κατά τις διατάξεις του νόμου αυτού.
2. Αν σε προμηθευτή που παρακολουθείται από Οργανισμό διαπιστωθούν από τη λιμενική αρχή ελλείψεις ή αντικανονικότητες στους τομείς που ελέγχονται από αυτόν για την πιστοποίηση του προμηθευτή, αυτή παραπέμπει την υπόθεση στην επιτροπή της παραγράφου 3 του άρθρου 3 με το ερώτημα της ανάκλησης της πράξης αναγνώρισης του Οργανισμού. Η επιτροπή εισηγείται αιτιολογημένα επί του ερωτήματος στον αρχηγό του Λ.Σ., ο οποίος αποφασίζει για την άρση ή όχι της πράξης αναγνώρισης του Οργανισμού. Κατά της απόφασης άρσης της πράξης αναγνώρισης, επιτρέπεται προσφυγή ενώπιον του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία ασκείται μέσα σε αποκλειστική προθεσμία δύο μηνών από την κοινοποίησή της.
3. Με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται το περιεχόμενο, η διαδικασία, ο τρόπος άσκησης της εποπτείας και του ελέγχου επί των Οργανισμών, τα στοιχεία των ελέγχων που τηρούν οι Οργανισμοί σύμφωνα με την περίπτωση β της παραγράφου 1 και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 5 Προμηθευτής καταδυτικών υπηρεσιών

1. Προμηθευτής καταδυτικών υπηρεσιών (προμηθευτής), είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο, το οποίο παρέχει:
 - α. Εκπαίδευση αυτοδύτων και χορηγεί τα πτυχία που προβλέπονται στο εκπαιδευτικό σύστημα του Οργανισμού που εφαρμόζει ή στο πρόγραμμα της παραγράφου 3 του επόμενου άρθρου.
 - β. Οργανωμένες ή και καθοδηγούμενες καταδύσεις.

2. Οργανωμένη κατάδυση, είναι η υπηρεσία μεταφοράς, επιτήρησης και υποστήριξης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης που προσφέρεται από προμηθευτή σε αυτοδύτες που κατέχουν προσόντα και εμπειρία επιπέδου ανάλογου προς την καταδυτική δραστηριότητα. Καθοδηγούμενη κατάδυση είναι η οργανωμένη κατάδυση κατά την οποία οι αυτοδύτες συνοδεύονται από άτομο που ορίζει ο προμηθευτής, το οποίο έχει τα προσόντα που προβλέπονται κατά περίπτωση από τα ΕΠΚΑ.

Άρθρο 6 Αδειες επαγγελματικής δραστηριότητας προμηθευτών

1. Οι υπηρεσίες του προηγούμενου άρθρου παρέχονται ύστερα από άδεια της αρμόδιας λιμενικής αρχής και ασκούνται στην περιοχική αρμοδιότητάς της.
2. Τα πλοία και τα πλωτά μέσα, το επίπεδο ασφαλείας τους, ο υλικοτεχνικός εξοπλισμός, τα προσόντα του προσωπικού που απασχολείται, τα καθήκοντα και οι υποχρεώσεις του προμηθευτή και του προσωπικού του, το περιεχόμενο της ιατρικής δήλωσης για κάθε επίπεδο εκπαίδευσης ερασιτεχνικών και εκπαιδευτών αυτοδύτων καθώς και για τις οργανωμένες και καθοδηγούμενες καταδύσεις είναι αυτά που προβλέπονται από τα ΕΠΚΑ και, αν δεν υπάρχουν τέτοια, αυτά που ορίζονται με αποφάσεις του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Με όμοια απόφαση ορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις χορήγησης των αδειών του άρθρου αυτού, οι διαδικασίες ελέγχου από τη λιμενική αρχή, οι ειδικές απαγορεύσεις και περιορισμοί άσκησης της δραστηριότητας, τα δικαιολογητικά που υποβάλλονται για την έκδοση της άδειας και για την απόδειξη συνδρομής των προϋποθέσεων ισχύος αυτής, τα θέματα ανανέωσης της άδειας, και κάθε άλλο σχετικό θέμα.
3. Αν ο προμηθευτής δεν επιθυμεί να ακολουθεί εκπαιδευτικό σύστημα Οργανισμού, μπορεί ν' ακολουθεί πρόγραμμα που εγκρίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 3.
4. Ο προμηθευτής μπορεί να ασκεί τη δραστηριότητά του σε περιοχική αρμοδιότητα και άλλων λιμενικών αρχών, ύστερα από προηγούμενη έγκρισή τους.
5. Η λιμενική αρχή μπορεί να μη χορηγήσει ή να μην ανανεώσει άδεια προμηθευτή, αν υπάρχουν λόγοι ασφάλειας ναυσιπλοΐας, προστασίας των εκπαιδευόμενων ή άλλοι λόγοι δημόσιου συμφέροντος που αιτιολογούνται επαρκώς. Η λιμενική αρχή μπορεί, για λόγους προστασίας των εκπαιδευόμενων, ασφάλειας των λουόμενων, ή για λόγους ίσης μεταχείρισης με άλλους προμηθευτές, με αιτιολογημένη απόφασή της, να επιβάλει τοπικούς ή και χρονικούς περιορισμούς και απαγορεύσεις σε κάτοχους άδειας προμηθευτή.
6. Η άδεια ισχύει για δύο χρόνια και ανανεώνεται για ίσο χρονικό διάστημα αν κατά το τελευταίο τρίμηνο πριν από τη λήξη της υποβληθεί σχετική αίτηση. Εφόσον πρόκειται για προμηθευτή υπηρεσίας εκπαίδευσης αυτοδύτων, η άδεια ισχύει για το ίδιο χρονικό διάστημα, με την

προϋπόθεση ότι ισχύει η πιστοποίηση του εκπαιδευτικού του προγράμματος.

Η άδεια ανακαλείται:

Προσωρινά για χρονικό διάστημα είκοσι ημερών μέχρι δύο μηνών, αν επιβληθούν οι κυρώσεις του άρθρου 16 για τη διάπραξη μέσα σε ένα χρόνο από την πρώτη και δεύτερη παράβασης διατάξεων του νόμου αυτού ή των κανονιστικών διατάξεων που εκδίδονται με την εξουσιοδότησή του.

Οριστικά αν:

1. Εκλείψουν οποιεσδήποτε από τις προϋποθέσεις χορήγησής της.

2. Παρέλθουν έξι μήνες από την ανάκληση της αναγνώρισης ή την παύση της λειτουργίας του Οργανισμού του οποίου το εκπαιδευτικό σύστημα εφαρμόζει ο προμηθευτής και αυτός δεν υποβάλλει στη λιμενική αρχή πιστοποίηση άλλου Οργανισμού ή την έγκριση που προβλέπεται στην παράγραφο 3.

Ο προμηθευτής, σε περίπτωση στυχήματος, ανεξάρτητα από τον βαθμό συμμετοχής και υπαιτιότητάς του, δεν προσέφερε κάθε δυνατή βοήθεια στους παθόντες.

Επιβληθούν κυρώσεις για τη διάπραξη περισσότερων από δύο παραβάσεων του νόμου αυτού ή των κανονιστικών διατάξεων που εκδίδονται με την εξουσιοδότησή του, μέσα σε ένα χρόνο από την πρώτη παράβαση. Αν η άδεια ανακληθεί, σε εφαρμογή των διατάξεων των περιπτώσεων 3 και 4, δεν χορηγείται νέα στο όνομα του υπαίτιου (φυσικού ή νομικού προσώπου, ούτε σε νομικό πρόσωπο που εκπροσωπείται από τον υπαίτιο.

Χειριστές επιβατηγών πλοίων ή μικρών σκαφών ολικού μήκους μέχρι εννέα μέτρων, εφόσον αυτά μεταφέρουν αυτοδύτες και δεν απομακρύνονται από τις ακτές πάνω από έξι ναυτικά μίλια, μπορεί να είναι και κάτοχοι άδειας χειριστή τεχνίτη σκάφους, επί δύο τουλάχιστον χρόνια.

Άρθρο 7

Μητρώο προμηθευτών

Τα αρμόδια Υπηρεσία του ΥΕΝ, τηρείται μητρώο, στο οποίο καταχωρίζονται και λαμβάνουν αύξοντα αριθμό, οι προμηθευτές καταδυτικών υπηρεσιών. Ο αύξων αριθμός μητρώου καταχωρίζεται στο έντυπο της εις. Κάθε αριθμός χορηγείται αποκλειστικά σε έναν προμηθευτή καταδυτικών υπηρεσιών και παραμένει δεσμευμένος ακόμη και αν ο συγκεκριμένος προμηθευτής διακόψει τις δραστηριότητές του ή ανακληθεί οριστικά η άδεια που του έχει χορηγηθεί.

Άρθρο 8

Πτυχία εκπαιδευτών και ερασιτεχνών αυτοδύτων

Τα πτυχία των αυτοδύτων διακρίνονται σε δύο κατηγορίες: Των εκπαιδευτών και

β. Των ερασιτεχνών.

2. Τα επίπεδα των πτυχίων κάθε κατηγορίας, η θεωρητική εκπαίδευση και η πρακτική εξάσκηση των αυτοδύτων για την απόκτησή τους, είναι αυτά που προβλέπονται από τα ΕΠΚΑ και αν δεν υπάρχουν τέτοια, αυτά που ορίζονται με αποφάσεις του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

3. Πτυχία εκπαιδευτών αυτοδύτων, που εκδόθηκαν ή εκδίδονται σύμφωνα με το εκπαιδευτικό πρόγραμμα Οργανισμού που έχει αναγνωρισθεί από άλλο κράτος μέλος του ΕΟΧ, αναγνωρίζονται με βάση τις διατάξεις που ισχύουν για το δεύτερο γενικό σύστημα αναγνώρισης της επαγγελματικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα, σύμφωνα με την Οδηγία 92/51/ΕΟΚ (Επίσημη εφημερίδα των Ε.Κ. L 209/24-7-1992) από την επιτροπή της παραγράφου 3 του άρθρου 3.

Η επιτροπή εξετάζει μόνο την ισοδυναμία των ουσιαστικών προϋποθέσεων αναγνώρισης που θέτει η ελληνική νομοθεσία, με τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την αναγνώριση του Οργανισμού από το κράτος που τον έχει αναγνωρίσει. Με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ορίζεται η διαδικασία και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται για την αναγνώριση και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

4. Με την απόφαση της προηγούμενης παραγράφου, καθορίζονται επίσης οι προϋποθέσεις και η διαδικασία αναγνώρισης των πτυχίων εκπαιδευτών αυτοδύτων που έχουν εκδοθεί από Οργανισμούς που δεν έχουν αναγνωρισθεί από κράτος-μέλος του ΕΟΧ και εντάσσονται στις βαθμίδες των πτυχίων του άρθρου αυτού τα πτυχία του προσωπικού των Ενόπλων Δυνάμεων και του Λιμενικού Σώματος, με ειδικότητα υποβρύχιου καταστροφέα ή υποβρύχιων αποστολών καθώς και των αποφοίτων της Σχολής Δυτών Καλύμνου.

5. Η επιτροπή της παραγράφου 3 του άρθρου 3 μπορεί να καθορίζει την ισοτιμία των πτυχίων εκπαιδευτών, που έχουν χορηγηθεί από μη αναγνωρισμένους οργανισμούς, με τα αντίστοιχα επίπεδα των πτυχίων του άρθρου αυτού, εφόσον τα εκπαιδευτικά προγράμματα των οργανισμών αυτών είναι σύμφωνα με τα ΕΠΚΑ και να καταρτίζει σχετικούς πίνακες.

Άρθρο 9

Εκπαίδευση ερασιτεχνών αυτοδύτων

Όσοι εκπαιδεύονται για να αποκτήσουν πτυχίο ερασιτέχνη αυτοδύτη πρέπει να έχουν συμπληρώσει το δεκάτο έτος της ηλικίας τους. Πρόσωπα μικρότερης ηλικίας εκπαιδεύονται μόνο μετά από έγγραφη συναίνεση εκείνου που έχει την επιμέλειά τους. Το πρόσωπο αυτό συμπληρώνει και την ιατρική δήλωση που προβλέπεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 6.

Άρθρο 10

Λοιπές διατάξεις

1. Καταδυτικά κέντρα και κέντρα εκμάθησης υποβρύχιας κολύμβησης, η λειτουργία των οποίων διέπεται από τις διατάξεις του με αριθμό 5 Γενικού Κανονισμού Λιμένα (B 858/1994), που κατά τη δημοσίευσή του νόμου αυτού έχουν άδεια σε ισχύ, εφόσον οι κάτοχοι των αδειών το επιθυμούν, συνεχίζουν να λειτουργούν και να ανανεώνουν την άδειά τους σύμφωνα με τους όρους και διαδικασίες του ίδιου Κανονισμού μέχρι την 31 Δεκεμβρίου του έτους 2005. Αν καθορισθούν νέα πρότυπα που αφορούν τους όρους άσκησης της δραστηριότητας, στις προδιαγραφές του εξοπλισμού, στα εκπαιδευτικά προγράμματα, στη χορήγηση πτυχίων και σε κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εκπαίδευση αυτοδύτων και την οργάνωση καταδύσεων, οι παραπάνω κάτοχοι αδειών συμμορφώνονται προς αυτά μέσα σε ένα εξάμηνο από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος τους, άλλως η άδειά τους παύει να ισχύει αυτοδικαίως.
2. Σχολές ή με οποιαδήποτε ονομασία ή τίτλο κέντρα εκπαίδευσης αυτοδύτων, που έχουν ιδρυθεί και λειτουργούν με ή χωρίς άδεια άλλων αρχών κατ' εφαρμογή άλλων διατάξεων καθώς και πρόσωπα που παρέχουν μία ή περισσότερες υπηρεσίες προμηθευτή, ή μέρος των υπηρεσιών αυτών, δεν μπορούν να χρησιμοποιούν θαλάσσιο χώρο για τις δραστηριότητες αυτές, εκτός αν εφοδιασθούν με τις προβλεπόμενες από το νόμο αυτό, άδειες.

Άρθρο 11

Γενικές απαγορεύσεις – Υποχρεώσεις.

1. Οι καταδύσεις χάριν αναψυχής με αυτόνομη καταδυτική συσκευή, απαγορεύονται σε περιοχές:
 - α. Διέλευσης ή αγκυροβολίας πλοίων.
 - β. Γυμνασίων ή άλλων δραστηριοτήτων πολεμικών πλοίων ή προσωπικού των Ενόπλων Δυνάμεων.
 - γ. Διενέργειας πλόων εκμισθούμενων μηχανοκίνητων θαλάσσιων μέσων αναψυχής.
 - δ. Ενόπιων αρχαιολογικών χώρων, εκτός αν υπάρχει άδεια της αρμόδιας αρχαιολογικής υπηρεσίας.
 - ε. Που υπάρχουν υποβρύχια καλώδια ή εγκατεστημένα συστήματα οργανισμών κοινής ωφέλειας.
 - στ. Που η λιμενική αρχή, με αιτιολογημένη απόφασή της, επιβάλλει απαγορεύσεις για λόγους ασφαλείας πλοίων, προσώπων.
 - ζ. Που επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες ή συνθήκες κακής υποβρύχιας ορατότητας.
- Οι παραπάνω καταδύσεις απαγορεύονται κατά τη διάρκεια της νύκτας, εκτός αν υπάρχει έγγραφη άδεια της αρμόδιας λιμενικής αρχής. Ως νύκτα θεωρείται το χρονικό διάστημα μια ώρα μετά τη δύση μέχρι και

μία ώρα πριν από την ανατολή του Ηλίου. Απαγορεύονται επίσης οι καταδύσεις σε άτομα που δεν είναι εφοδιασμένα με αναγνωρισμένο πτυχίο καταδύσεων.

2. Στους αυτοδύτες με αυτόνομη καταδυτική συσκευή, απαγορεύεται π: α. Αλιεία με ψαροτούφεκο ή με οποιοδήποτε άλλο μέσο, καθώς και η συλλογή ζωικού ή φυτικού οργανισμού.
 - β. Υπαρξη στο πλοίο, ή στο πλωτό μέσο που τους συνοδεύει οποιοδήποτε αλιευτικό εργαλείο.
 - γ. Ανέλκυση ή μετακίνηση ή φωτογράφιση αντικειμένων αρχαιολογικής ή άλλης αξίας, που βρίσκονται στον βυθό.
 - δ. Φωτογράφιση και κινηματογράφηση σε περιοχές που απαγορεύονται οι καταδύσεις, εκτός αν υπάρχει έγγραφη άδεια της αρμόδιας Υπηρεσίας.
 - ε. Κατάδυση χωρίς τη συνοδεία και άλλου αυτοδύτη.
3. Κάθε αυτοδύτης έχει υποχρέωση να ενημερώνει αμέσως και με κάθε πρόσφορο μέσο την αρμόδια λιμενική αρχή, αν εντοπίσει αντικείμενα αρχαιολογικού ή αστυνομικού ενδιαφέροντος ή ναυάγια.
4. Σε ειδικό ιστό του πλοίου που συνοδεύει αυτοδύτες, επαιρείται το ειδικό σήμα που ορίζεται στο Κεφάλαιο XI του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων 1969, δηλαδή μια σημαία του γράμματος «Α», αν είναι δυνατόν άκαμπτη, που σημαίνει «έχω δύτη υπό την επιφάνεια της θάλασσας να τηρείτε μεγάλη απόσταση από εμένα, πλέοντας αργά».
5. Αυτοδύτες που απομακρύνονται σε οριζόντιο απόσταση, μεγαλύτερη από πενήντα μέτρα από το πλοίο που τους συνοδεύει, ή διενεργούν καταδύσεις χωρίς τη συνοδεία πλοίου, φέρουν στην επιφάνεια της θάλασσας πλωτήρα χρώματος πορτοκαλί με το ειδικό σήμα της προηγούμενης παραγράφου.
6. Όλα τα πλοία και σκάφη, οφείλουν να πλέουν σε απόσταση μεγαλύτερη των εκατό μέτρων από το σημείο που βρίσκεται η σημαία των παραγράφων 4 και 5.
7. Με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ρυθμίζονται τα τεχνικά και λεπτομερειακά θέματα που ανακύπτουν κατά την εφαρμογή του άρθρου αυτού.

Άρθρο 12

Ασφάλιση

Ο προμηθευτής καλύπτει ασφαλιστικά την αστική του ευθύνη, καθώς και αυτή των εκπαιδευτών και των προστεθέντων αυτού έναντι των προσώπων στα οποία παρέχει υπηρεσίες και τρίτων για θάνατο ή σωματικές βλάβες αυτών.

Το ασφαλιστικό ποσό είναι τουλάχιστον ίσο με αυτό που καθορίζεται κάθε φορά με αποφάσεις του υπουργού Ανάπτυξης κατά τις διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου 6 του Κ.Ν. 489/1979 «Περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως της εξέστραχημάτων αυτοκινήτων αστικής ευθύνης» (Α 331).

Άρθρο 13
Θαλάσσια καταδυτικά πάρκα

1. Θαλάσσια περιοχή που συνδυάζει καταλληλότητα για καταδύσεις με αξιολογικά γεωμορφολογικά, αισθητικά ή επιστημονικού ενδιαφέροντος φυσικά ή τεχνητά στοιχεία, μπορεί να χαρακτηρίζεται ως καταδυτικό πάρκο. Ο χαρακτηρισμός γίνεται με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης, Γεωργίας, Πολιτισμού και Εμπορικής Ναυτιλίας, μετά από σύμφωνη γνώμη του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού. Ο καθορισμός της θαλάσσιας περιοχής του καταδυτικού πάρκου, αλλά και πιθανής θαλάσσιας ζώνης προστασίας γύρω από αυτήν, γίνεται με συντεταγμένες σε ναυτικό χάρτη, ο οποίος προσαρτάται στο προεδρικό διάταγμα.
2. Με το ίδιο προεδρικό διάταγμα καθορίζονται επίσης οι προϋποθέσεις για τη λειτουργία του καταδυτικού πάρκου, οι απαγορεύσεις και οι περιορισμοί άσκησης άλλων δραστηριοτήτων μέσα σε αυτό και στη ζώνη προστασίας γύρω από αυτό, ώστε να διασφαλίζεται η βιώσιμη ανάπτυξη και η περιβαλλοντική προστασία τους, οι τρόποι και οι όροι διαχείρισής του, ο συνδυασμός με άλλες εκδηλώσεις ψυχαγωγίας σε αυτό και κάθε άλλο σχετικό θέμα.
3. Με κοινή απόφαση των υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης, Πολιτισμού και Εμπορικής Ναυτιλίας, μπορεί να ανατίθεται η οργάνωση και διαχείριση χαρακτηρισμένου καταδυτικού πάρκου σε Οργανισμούς Νομαρχιακής και Τοπικής Αυτοδιοίκησης, στην παραθαλάσσια περιοχή των οποίων οργανώνονται, καθώς και σε νομικά πρόσωπα που εποπτεύονται από το κράτος και σε ναυαγελιτικά σωματεία ή συλλόγους που εποπτεύονται από την Γενική Γραμματεία Αθλητισμού (ΓΓΑ), μετά από αίτησή τους.
4. Ο χαρακτηρισμός θαλάσσιας περιοχής ως καταδυτικού πάρκου, της οποίας η χρήση και εκμετάλλευση ανήκει σε φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, προϋποθέτει τη σύμφωνη γνώμη του φορέα αυτού.

Άρθρο 14
Ίδρυση τμημάτων υπερβαρικής ιατρικής

1. Με κοινές αποφάσεις των υπουργών Υγείας, Πρόνοιας και Εμπορικής Ναυτιλίας, ορίζονται τα Περιφερειακά και τα Γενικά Νομαρχιακά Νοσοκομεία της χώρας, στα οποία ιδρύονται τμήματα υπερβαρικής ιατρικής για την αντιμετώπιση κρουσμάτων προσβολής από τη νόσο των δυτών.
2. Με απόφαση του υπουργού Υγείας και Πρόνοιας, ρυθμίζονται τα θέματα που σχετίζονται με τον εφοδιασμό των τμημάτων της προηγούμενης παραγράφου, με τους θαλάσσιους αποσπασματικούς, τον απαραίτητο υλικοτεχνικό εξοπλισμό, τη στελεχώνηση και εκπαίδευση του απαραίτητου ιατρικού και νοσηλευτικού προσωπικού καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 15
Κάλυψη δαπανών

1. Οι δαπάνες που προκαλούνται για τη λειτουργία της επιτροπής της παραγράφου 3 του άρθρου 3, καθώς και για τη χορήγηση των αδειών που προβλέπονται στο νόμο αυτό, βαρύνουν τους κατά περίπτωση αιτούντες, οι οποίοι καταβάλουν υπέρ του Ειδικού Λογαριασμού Κεφαλαίου Λιμενικής Αστυνομίας, τα ακόλουθα ποσά:
 - α. Τρεις χιλιάδες ευρώ για την αναγνώριση του Οργανισμού σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 3.
 - β. Χίλια ευρώ για τη χορήγηση της άδειας της παραγράφου 1 του άρθρου 6 και πεντακοσίω ευρώ για την ανανέωσή της.
 - γ. Χίλια ευρώ για την έγκριση του συστήματος της παραγράφου 3 του άρθρου 6.
 - δ. Τριακόσια ευρώ για την αναγνώριση του πτυχίου των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 8.
2. Τα ποσά των περιπτώσεων α, γ και δ της προηγούμενης παραγράφου εισπράττονται από τη λιμενική αρχή Πειραιά με έγγραφο σημείωμα του προέδρου της επιτροπής και αυτά της περίπτωσης β από τις λιμενικές αρχές που χορηγούν και ανανεώνουν τις άδειες.
3. Με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, γίνεται η αναπροσαρμογή των ποσών του άρθρου αυτού.

Άρθρο 16
Κυρώσεις

Στους οργανισμούς, προμηθευτές και αυτοδύτες που παραβαίνουν τις διατάξεις των προηγούμενων άρθρων ή των κανονιστικών διατάξεών που εκδίδονται με την εξουσιοδότηση αυτών, ανεξάρτητα από άλλες κυρώσεις, επιβάλλονται και οι διοικητικές κυρώσεις του άρθρου 157 του Κώδικα Διοικητικού Ναιτικού Δικαίου με τη διαδικασία που προβλέπεται σε αυτό.

Άρθρο 17
Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού παύουν να ισχύουν οι Γενικοί Κανονισμοί Λιμένα που ρυθμίζουν τα θέματα των καταδύσεων αναδυτικής, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στο νόμο αυτό.

Άρθρο 18
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει μετά την παρέλευση ενός μηνός από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν σε επί μέρους διατάξεις του ορίζεται διαφορετικός χρόνος έναρξης της ισχύος του.

ROYAL OLYMPIA CRUISES AN OFFICIAL HOST OF THE ATHENS 2004 OLYMPIC GAMES



Three Royal Olympia vessels will be used as hotels during the 2004 Summer Olympics in Athens, Greece: Olympia Voyager, Olympia Explorer and Olympia Countess. All three vessels are members of the "Official Network of Hospitality and Lodging Athens 2004 Olympics" and for the duration of the Games will be docked in Piraeus, within the official hospitality area of the port, enjoying the full security of the Olympic Games and free shuttle service transportation to ticketed Olympic events (for those with tickets) of the Athens 2004 Olympic Games. Check cabin categories on the deck plans of our 3 vessels.

These rates are on Full Board Basis and there will be a full daily program on board with nightly entertainment just like on a cruise. For those passengers not returning to the vessel for lunch, a lunch basket will be available, if ordered 24 hours in advance.

Availability, Cabins, Categories and Rates per cabin (two people), per day:

I. OLYMPIA COUNTESS AVAILABILITY

A. August 12-21, 2004 (9 Days)

SB 6 Suites	\$950
SC 1 Suite	\$830
TB 4 Staterooms	\$620
A 44 Cabins	\$590
B 24 Cabins	\$570
C 7 Cabins	\$560
DA 17 Cabins	\$550
D 55 Cabins	\$520
F 19 Cabins	\$460

B.1. August 21-30, 2004 (9 Days)

B.2. August 12-30, 2004 (18 Days)

SB 6 Suites	\$950
SC 1 Suite	\$830
TB 4 Staterooms	\$620
C 1 Cabin	\$560
DA 17 Cabins	\$550
D 38 Cabins	\$520
F 17 Cabins	\$460

II. OLYMPIA VOYAGER AVAILABILITY

A. August 12-21, 2004 (9 Days)

SA 1 Suite	\$1770
SB 1 Suite	\$1560
SC 5 Suites	\$1300
TA 27 Staterooms	\$1040
TB 6 Staterooms	\$950
A 4 Cabins	\$850
DA 2 Cabins	\$760

B.1. August 21-30, 2004 (9 Days)

B.2. August 12-30, 2004 (18 Days)

SA 1 Suite	\$1770
SB 1 Suite	\$1560
SC 5 Suites	\$1300
TA 27 Staterooms	\$1040
TB 6 Staterooms	\$950
A 4 Cabins	\$850
DA 2 Cabins	\$760

F 12 Cabins \$640

F 12 Cabins \$640

III. OLYMPIA EXPLORER AVAILABILITY

B. August 12-21, 2004 (9 Days)

SA 6 Suites	\$1770
SB 6 Suites	\$1560
SC 13 Suites	\$1300
TA 1 Stateroom	\$1040
TB 1 Stateroom	\$950
TC 30 Staterooms	\$900
D 13 Cabins	\$690
F 3 Cabins	\$640

C.1. August 21-30, 2004 (9 Days)

C.2. August 12-30, 2004 (18 Days)

SA 6 Suites	\$1770
SB 6 Suites	\$1560
SC 13 Suites	\$1300
TA 1 Stateroom	\$1040
TB 1 Stateroom	\$950
TC 30 Staterooms	\$900
D 13 Cabins	\$690
F 3 Cabins	\$640

II. OLYMPIA EXPLORER AVAILABILITY

A. August 09-12, 2004 (3 Days) VERY SPECIAL PRE-OLYMPIC RATES

SA 6 Suites	\$1330
SB 6 Suites	\$1170
SC 13 Suites	\$975
TA 1 Stateroom	\$780
TB 1 Stateroom	\$715
TC 30 Staterooms	\$675
D 13 Cabins	\$518
F 3 Cabins	\$480

Some triples and quads for adults and children are also available in some categories. Rates on request.

Additional Charges:

Port fees: USD 10 per person/stay.

Gratuities for the crew & staff: suggested at USD 9 per person/day.

Deposits & Payments (DEPOSITS & PAYMENTS ARE FINAL AND NON-REFUNDABLE):

5% on confirmation; 25% on Jan. 15, '04; 25% on Apr. 15, '04; Balance in Full on Jul. 01, '04

Please contact ROC at opezas@roc.gr

[Click here!](#) to find Special Winter 2003/2004 Early Booking Savings and Extra Value Amenities

Displacement: 25,000 tons
Length: 590 ft.
Beam: 84 ft.
Draught: 24 ft.
Maximum Speed: 28 knots
Stabilizers: Conditioning throughout
Deck Space: 30,000 sq. ft.
Deck Area: 7,500 sq. ft.

Swimming pool: 1
Lounge: 380 seats
Dining Room: 470 seats
Garden Lounge (inside): 210 seats
Garden Lounge (outside): 110 seats
Sky Lounge Disco: 138 seats
Cardroom: 30 seats

Piano Bar: 104 seats
Deluxe Staterooms and Suites: 268
Standard Staterooms: 150
Passenger Decks: 6
Passenger Capacity: 836
Number of Crew: 360



Decks

Description	# of Cabins
Deluxe Sky Suites (Oceanview) with balcony, living room area, private bath tub/shower, 24 hour butler service. Helios Deck - View layout of SA cabin	12
Deluxe Suites (Oceanview) with balcony, living room area, private bath tub/shower. Selene Deck - View Layout of SB cabin	12
Deluxe Junior Suites (Oceanview) picture window, private bath with shower. Selene, Venus, & Dionysus Decks - View layout of SC cabin	28
Deluxe Oceanview Staterooms, picture window, private bath with shower. Selene & Venus Decks - View layout of TA cabin	98
Deluxe Oceanview Staterooms, picture window, private bath with shower. Selene Deck - View layout of TB cabin	22
Deluxe Oceanview Staterooms, picture window, private bath with shower. Dionysus Deck - View layout of TC cabin	96
Superior Oceanview Staterooms, large portholes, private bath with shower. Neptune Deck - View layout of A cabin	28
Special Inside Staterooms, private bath with shower. Selene Deck	4
Superior Inside Staterooms, private bath with shower. Venus Deck	52
Standard Inside Staterooms, private bath with shower. Dionysus Deck	57
Inside Staterooms, private bath with shower. Neptune Deck	9

View Deck Plans



Olympia Explorer Spa



Olympia Explorer Garden Lounge

Age: 25,000 tons
Height: 590 ft.
Length: 84 ft.
Beam: 24 ft.
Cruising Speed: 28 knots **Stabilizers**
Conditioning throughout
Deck Space: 30,000 sq. ft.

Pool Area: 7,500 sq. ft.
Swimming pool: 1
Lounge: 380 seats
Dining Room: 470 seats
Sky Lounge Disco: 138 seats
Garden Lounge (inside): 210 seats
Garden Lounge (outside): 110 seats
Sky Lounge Disco: 138 seats

Cardroom: 30 seats
Piano Bar: 104 seats
Deluxe Staterooms and Suites: 264
Standard Staterooms: 154
Passenger Capacity (basis double): 836
Number of Crew: 360



Decks

Description	# of Cabins
Deluxe Sky Suites (Oceanview) with balcony, living room area, private bath with tub/shower, 24 hour butler service.	12
Helios Deck New layout of SA cabin	
Deluxe Bay Window Suites (Oceanview), living room area, private bath with tub/shower.	16
Selene Deck New layout of SB cabin	
Deluxe Junior Suites (Oceanview) picture window, private bath with shower.	24
Zeus & Dionysus Decks New layout of SC cabin	
Deluxe Oceanview Staterooms, picture window, private bath with shower.	98
Athena & Venus Decks New layout of TA cabin	
Deluxe Oceanview Staterooms, picture window, private bath with shower.	22
Selene Deck New layout of TB cabin	
Deluxe Oceanview Staterooms, picture window, private bath with shower.	92
Dionysus Deck New layout of TC cabin	
Superior Oceanview Staterooms, large portholes, private bath with shower.	28
Fortune Deck New layout of A cabin	
Special Inside Staterooms, private bath with shower.	13
Selene Deck Superior Inside Staterooms, private bath with shower.	51
Zeus Deck Standard Inside Staterooms, private bath with shower.	51
Dionysus Deck Deluxe Staterooms, private bath with shower.	11
Fortune Deck	

View Deck Plans



Olympia Voyager Garden Lounge



Olympia Voyager Bay Window Suite

Age: 18,000 tons
Height: 537 ft.
Length: 75 ft.
Beam: 19 ft.
Cruising Speed: 18.5 Knots
Stabilizers:
Air Conditioning: Throughout

Deck Space: 23,454 sq. ft.
Pool Area: 2,890 sq. ft.
Swimming pool: 1
Whirlpools: 2
Lounge: 326 seats
Dining Room: 487 seats

Cinema-Theatre: 112 seats
Deluxe Staterooms: 99
Standard Staterooms: 308
Passenger Capacity (basis double): 814
Number of Crew: 350

Decks

Description

of Cabins

View Deck Plans

Deluxe Suites (Oceanview), 2 bed, or double, private bath with tub/shower, TV.	2
Apollo Deck New layout of SA cabin	
Deluxe Suites (Oceanview), 2 bed, private bath with tub/shower, TV.	20
Apollo Deck New layout of SB cabin	
Deluxe Suites (Oceanview) 2 bed, private bath with tub/shower,	4
Apollo Deck New layout of SC cabin	
Deluxe Oceanview Staterooms, 2 bed, private bath with shower.	32
Dionysus Deck	
Deluxe Oceanview Staterooms, 2 bed, private bath with shower.	41
Dionysus Deck	
Superior Oceanview Staterooms, 2 bed, private bath with shower.	103
Dionysus & Dionysos Decks New layout of A cabin	
Standard Oceanview Staterooms, 2 bed, private bath with shower.	59
Dionysos & Poseidon Decks	
Standard Oceanview Stateroom, 1 lower bed, 1 upper bed, private bath with shower.	10
Dionysos & Poseidon Decks	
Special Inside Staterooms, 2 lower, 1 or 2 upper beds, private bath with shower.	24
Hera & Apollo Decks	
Superior Inside Staterooms, 2 bed, private bath with shower.	79
Dionysus & Dionysos Decks	
Standard Inside Staterooms, 2 lower, 2 upper bed, private bath with shower.	30
Dionysus, Dionysos, & Poseidon Decks	
Deluxe Stateroom, 1 lower, 1 upper bed, private bath with shower.	3
Poseidon Deck	



Deluxe Suite
Hera and Apollo Decks (with windows)
Average square footage 215



Superior Stateroom
Venus Deck (with windows)
Dionysos Deck (with portholes)

Age: 12,000 tons
Height: 483 ft.
Width: 61 ft.
Draft: 22 ft.
Cruising Speed: 17 Knots **Stabilizers**
Conditioning Throughout

Deck Space: 27,750 sq. ft.
Pool Area: 5,200 sq. ft.
Swimming pool: 1
Lounge: 290 seats
Dining Room: 208 seats

Deluxe Staterooms and Suites: 122
Standard Staterooms: 102
Passenger Capacity
(basis double): 448
Number of Crew: 200

Decks

Description	# of Cabins
Deluxe Suites (Oceanview), 2 bed, private bath with porthole/shower.	4
Apollo Deck View layout of SA cabin	
Deluxe Suites (Oceanview), 2 bed, private bath with porthole/shower.	12
Venus Decks View layout of SC cabin	
Deluxe Oceanview Staterooms, 2 bed, private bath with porthole/shower.	52
Dionysos & Venus Decks View layout of TA cabin	
Deluxe Oceanview Staterooms, 2 bed, private bath with porthole/shower.	54
Hera, Apollo, & Venus Decks View layout of TC cabin	
Superior Oceanview Staterooms, 2 bed, private bath with porthole/shower.	49
Hera, Dionysos, & Poseidon Decks View layout of A cabin	
Standard Oceanview Staterooms, 1 lower, 1 upper beds, private bath with shower.	10
Hera, Apollo, & Poseidon Decks	
Special Inside Staterooms, 2 lower, 1 or 2 upper beds, private bath with shower.	38
Apollo, Dionysos, & Poseidon Decks	
Inside Stateroom, 1 lower, 1 upper bed, private bath with porthole/shower.	5
Poseidon Deck	

View Deck Plans



Deluxe Suite (Oceanview)
 Venus Deck (with portholes)
 Average square footage 204



Deluxe Staterooms (Oceanview)
 Hera and Apollo Decks (with windows)
 Dionysos, Venus and Poseidon Decks

Displacement: 12,000 tons
Length: 492 ft.
Height: 69 ft.
Beam: 23 ft.
Max Speed: 16 Knots **Stabilizers**
Conditioning Throughout

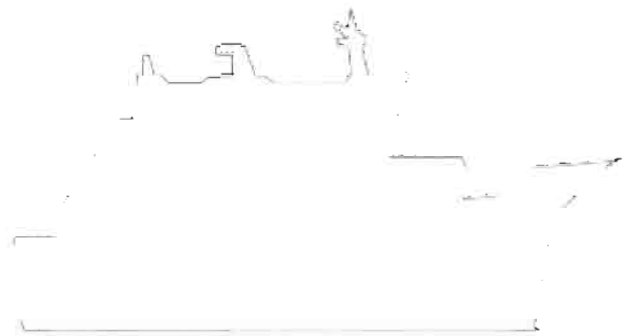
Deck Space: 27,000 sq. ft.
Pool Area: 10,845 sq. ft.
Swimming pool: 2
Lounge: 362 seats
Dining Room: 300 seats

Cinema-Theatre: 110 seats
Deluxe Staterooms: 47
Standard Staterooms: 190
Passenger Capacity (basis double): 47
Number of Crew: 230

Decks

Description	# of Cabins
Deluxe Suites (Oceanview), double bed, private bath with shower; TV.	5
Jupiter & Venus Decks New layout of SA cabin	
Deluxe Suites (Oceanview) 2 beds or double, private bath with shower; TV.	10
Apollo & Venus Decks Deluxe Oceanview Staterooms, 2 beds, private bath with shower.	18
Apollo & Venus Decks New layout of TA cabin	
Deluxe Oceanview Staterooms, 2 lower beds, 1 upper bed, private bath with shower.	14
Apollo & Venus Decks New layout of TB cabin	
Superior Oceanview Staterooms, 2 lower beds, 1 upper bed, private bath with shower.	105
Apollo, Venus, Dionysos, & Poseidon Deck Standard Oceanview Staterooms, 2 lower beds, 1 upper bed, private bath with shower.	13
Jupiter, Dionysos & Poseidon Decks Oceanview Stateroom, 1 lower bed, 1 upper bed, private bath with shower.	13
Dionysos & Poseidon Decks Superior Inside Staterooms, 2 lower beds, 1 upper bed, private bath with shower.	36
Apollo, Venus, Dionysos & Poseidon Decks Standard Inside Staterooms, 2 lower beds, 1 upper bed, private bath with shower.	9
Venus Deck Deluxe Stateroom, 1 lower, 1 upper bed, private bath with shower.	14
Jupiter & Nereus Deck	

View Deck Plans



Deluxe Stateroom (oceanview)
Hera and Venus Decks (with windows)
Average square footage 275



Superior Stateroom (oceanview)

Olympia Explorer

Olympia Countess World Renaissance

Triton

Displacement: 14,000 tons
Length: 486 ft.
Beam: 71 ft.
Draft: 11 ft.
Cruising Speed: 22 Knots
Passengers: 2,400
Conditioning: Throughout

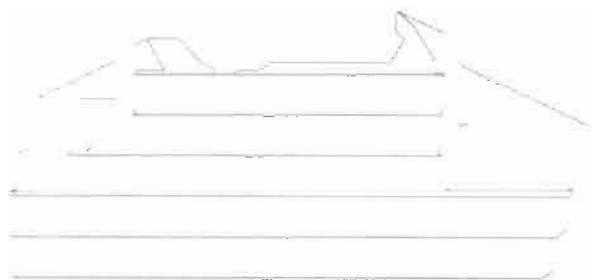
Deck Space: 23,000 sq. ft.
Pool Area: 3,900 sq. ft.
Swimming pool: 1
Lounge: 380 seats
Dining Room: 380 seats
Cinema-Theatre: 100 seats

Cafe Brazil: 100 seats
Deluxe Staterooms: 96
Standard Staterooms: 242
Passenger Capacity (basis double): 676
Number of Crew: 300

Decks

Description	# of Cabins
Deluxe Suites (Oceanview), double bed, private bath with shower.	16
Apollo Deck New layout of SB cabin	10
Deluxe Suites (Oceanview), 2 beds or double, private bath with shower.	66
Apollo & Venus Decks New layout of SC cabin	4
Deluxe Oceanview Staterooms 2 beds or double, private bath with shower.	88
Zeus Decks Deluxe Oceanview Staterooms, 2 beds or double, 1 upper bed, private bath with tub/shower.	44
Dionysos Deck Superior Oceanview Staterooms, 2 lower, 1 or 2 upper beds, private bath with shower.	49
Zeus & Dionysos Deck New layout of A cabin	46
Standard Oceanview Staterooms, 2 lower, 1 or 2 upper beds, private bath with shower.	13
Poseidon Deck Special Inside Staterooms, 2 lower, 1 upper bed, private bath with shower.	2
Apollo & Venus Deck Superior Inside Staterooms, 2 lower, 1 upper bed, private bath with shower.	
Zeus Deck Standard Inside Staterooms, 2 lower, 1 upper bed, private bath with shower.	
Poseidon Deck Deluxe Staterooms (Upper/Lower), 1 lower, 1 upper bed, private bath with shower.	
Poseidon Deck	

View Deck Plans



- [Hera](#)
- [Zeus](#)
- [Ouranos](#)
- [Apollo](#)
- [Venus](#)
- [Dionysos](#)
- [Poseidon](#)



Deluxe Suite (Oceanview)
Average square footage 219



Superior Stateroom (Oceanview)
Venus Deck (with windows or portholes)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ◆ *Περιοδικό Τουρισμός & Οικονομία* , Τεύχος 291 , 292.
- ◆ *Περιοδικό Τουριστική Αγορά* , Τεύχος 165 , 166.
- ◆ *Περιοδικό Επιθεώρηση Οικονομική* , Τεύχος 800, Τόμος 71.
- ◆ *Πτυχ. Εργασία Νο.2832, “Θαλάσσιος Τουρισμός και προοπτικές ανάπτυξης”* , Δουλγεράκη Ειρήνης, Καλαμάρη Μαρίας, Καραμολέγκου Θεοφανής.
- ◆ *Περιοδικό Επιλογή* , Νο.402.
- ◆ *Κολύμπι & Καταδύσεις* , Εκδόσεις Παπαδόπουλος – Δημοτική Βιβλιοθήκη Πατρών.
- ◆ *Πηγές INTERNET :*
www.sportnet.gr
www.sports.gr
www.athens2004.com
www.royalolympiacruises.com
- ◆ *Πληροφορίες από την Hellas Trekking.*
- ◆ *Περιοδικό BOARDS* , Αύγουστος 2003.
- ◆ *Περιοδικό WINDSURF* , Οκτώβριος 2003
- ◆ *Περιοδικό 3S (Surf, Ski & Lifestyle)* , Αύγουστος & Δεκέμβριος 2003.
- ◆ *Περιοδικό ΞΝΤΡΟΦΙΑ* , *le voyage.*
- ◆ *Diving Sports Club* , “ΠΥΞΙΔΑ” , Τριών Ναυάρχων 32 και Ρ.Φεραίου, Πάτρα, τηλ. 2610-316124.
- ◆ *Royal Olympia Cruises* ,
Ακτή Μιαούλη 87, Πειραιάς, τηλ. 210-4597000.

