

A.E.ΔΙ.Κ
ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ
ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ
ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ & ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

A.E.DI.K
CORINTH CANAL S.A
CORINTH CANAL MANAGEMENT

REGULATION
OF NAVIGATION & TONNAGE

ΑΝΑΤΥΠΩΣΗ 2010 / REPRINT 2010

Επιτροπή εκπονήσεως του Κανονισμού Ναυσιπλοΐας
& Χωρητικότητας

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ	τ. Πρύτανης & Ομότιμος Καθηγητής Ε.Μ.Π. – Υποναύαρχος (Τ) ε.α.	Πρόεδρος
ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΚΑΡΡΕΡ	Μηχανολόγος – Ηλεκτρολόγος	Αντιπρόεδρος
ΑΝΑΣΤ. ΠΟΛΙΤΟΠΟΥΛΟΣ	Αντιπλοίαρχος Π.Ν.	Μέλος
ΑΝΤ. ΧΑΤΖΗΚΩΣΤΑΣ	Αντιπλοίαρχος Π.Ν. (Τ)	»
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΙΑΛΙΡΑΚΗΣ	Πλωτάρχης Π.Ν. (Τ)	»
ΑΡΙΣΤ. ΚΑΡΑΜΗΤΡΟΣ	Αντιπλοίαρχος Λ.Σ.	»
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΖΑΒΑΡΑΣ	Αντιπλοίαρχος Λ.Σ.	»
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ	Πλωτάρχης Λ.Σ.	»
ΠΑΝΤ. ΠΡΩΤΟΝΟΤΑΡΙΟΣ	Πλωτάρχης Λ.Σ.	»
ΗΛΙΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗΣ	Υποστράτηγος ε.α. Δ/ντής Εκμεταλ. Ισθμίας	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΤΣΑΓΚΟΥΛΗ	Υπ. Εταιρ. Διώρ. Κορίνθου	Γραμματεύς
ΛΕΩΝ. ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ	Υπ. Εταιρ. Διώρ. Κορίνθου	Γραμματεύς

Διοικητικόν Συμβούλιον παρά του οποίου ενεκρίθη ο
Κανονισμός Ναυσιπλοΐας και Χωρητικότητας

ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΙΩΑΝ. ΧΑΤΖΗΓΙΑΝΝΗΣ	Πρόεδρος
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ ΙΩΑΝ. ΝΥΔΡΙΩΤΗΣ	Αντιπρόεδρος
ΙΠΠΟΚΡΑΤΗΣ ΣΠ. ΒΡΥΩΝΗΣ	Σύμβουλος
ΜΙΧΑΗΛ ΝΕΟΦ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΔΗΣ	»
ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΓΕΩΡ. ΚΑΡΡΕΡ	»
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΑΝΔΡ. ΛΟΪΖΟΣ	»
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Γ. ΠΑΠΑΘΑΝΟΥ	»
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΡ. ΤΟΤΣΗΣ	»
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΩΑΝ. ΧΡΥΣΑΦΙΔΗΣ	»
ΣΤΑΥΡΟΣ ΙΩΑΝ. ΧΡΥΣΟΥΛΗΣ	»
ΑΝΑΣΤ. Β. ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ	Εκπρόσωπος Υπ. Δημ.σ. Έργων
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΝΙΚ. ΣΠΕΓΓΟΣ	Εκπρόσωπος Υπ. Οικονομικών

NEW COMPANY OF THE CORINTH CANAL (N.C.C.C.)

We notify the present REGULATION OF NAVIGATION AND TONNAGE OF THE CORINTH CANAL, that has been:

1. Elaborated:

By a committee of experts, presided by ex Dean and Peer Professor of the Technical University of Athens, Rear* Admiral (Ret.) Mr Basilios Frangoulis.

2. Approved:

- a) By the Board of Directors of N. C. C. C, (session No. 915/23.11.1971).
- b) By the Prefect of Corinthia, (No. 7448/72 authorisation), as Supplement to the Port of Isthmia Regulations, and

3. Published :

In the Government Gazette Paper (No. 436/19.6.72, PartB).

THE PRESIDENT THE GENERAL DIRECTOR
HARILAOS I. S. HADZIYANNIS JOHN E. TRAKAS

ΝΕΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ

Κοινοποιούμεν τον παρόντα ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΝ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ και ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ της Διώρυγος της Κορίνθου,

1) εκπονηθέντα:

παρ' Επιτροπής εξ ειδικών, υπό την προεδρίαν του τέως Πρυτάνεως και Ομοτίμου Καθηγητού του Ε.Μ.Π. Υποναυάρχου (Τ) ε.α., κ. Βασιλείου Φραγκούλη,

2) εγκριθέντα:

α) υπό του Διοικητικού Συμβουλίου της ΝΑΕΔΚ κατά την υπ' αριθ. 915/23.11.1971 συνεδρίασιν αυτού, και

β) υπό του κ. Νομάρχου Κορινθίας, δια της υπ' αριθ. 7448/72 αποφάσεώς του, ως Παραρτήματος του Κανονισμού Λιμένος Ισθμίας, και

3) δημοσιευθέντα:

εις το υπ' αριθ. 436/19.6.1972 Φύλλον της Εφημερίδος της Κυβερνήσεως (Τεύχος Β').

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Δ.Σ.
ΧΑΡΙΛΑΟΣ Ι. Σ. ΧΑΤΖΗΓΙΑΝΝΗΣ

Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ Ε. ΤΡΑΚΑΣ

MINISTERIAL RESOLUTIONS AND SANCTIONS

No. 7448.

Re : Approval of Supplement no. 17/72 to the Port of Isthmia Regulations, as also of the New Company of the Corinth canal S. A. (hereafter called the N.C.C.C.)

THE PREFECT OF CORINTHIA

In consideration of :

1. The provisions of the Royal Decree (R.D.) of 9.6.1948 re the codification of the provisions pertaining to the ((disciplinary powers of Port Authority Masters?, and the provisions of article 12 of Legislative Decree (L.D.) 3260/56 re the ((modification and completion of the provisions pertaining to administrative decentralization?.

3. The draft of Supplement 17/72 to the Port of Isthmia Regulations ?re the N.C.C.C.'s suggestions for the Regulation of Navigation and Tonnage? as also ?re the Regulations of the said N.C.C.C.?, submitted to us by document 1782/12.4. 1972, of the Isthmia Harbour Office.

We hereby approve the above mentioned Supplement no. 17/1972 to the Port of Isthmia Regulations ?re the N.C.C.C.'s suggestions for the Regulation of Navigation and Tonnage? as also the Regulations of the said N.C.C.C.

Corinth, April 22nd, 1972.

The Prefect,

ELI AS KYTTARIS.

ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΙΣ

Αριθ. 7448

(1)

Περί εγκρίσεως του υπ' αριθ. 17/72 Παραρτήματος
Κανονισμού Λιμένος Ισθμίας, ως του Κανονισμού της Ν.Α.Ε.Δ.
Κορίνθου

Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ

Έχοντες υπ όψιν:

1. Τας διατάξεις του από 9.6.48 Β. Δ/τος «περί κωδικοποίησης διατάξεων «περί πειθαρχικής εξουσίας των Προϊσταμένων των Λιμενικών Αρχών» και τας τοιαύτας του άρθρου 12 του Ν/ Δ/τος 3620/56 «περί τροποποίησης και συμπλήρωσης των διατάξεως περί διοικητικής αποκεντρώσεως».

2. Το δια του υπ' αριθμ. 1782/12.4.72 εγγράφου του Υπολιμεναρχείου Ισθμίας υποβληθέν ημίν σχέδιον του υπ' αριθ. 17/72 παραρτήματος Κανονισμού Λιμένος Ισθμίας «περί Κανονισμού Ναυσιπλοΐας και χωρητικότητος Ν.Α.Ε.Δ. Κορίνθου», ως και τον Κανονισμόν της Ν.Α.Ε.Δ.Κ., αποφασίζομεν:

Εγκρίνομεν το ως είρηται υπ' αριθμ. 17/1972 Παράρτημα Κανονισμού Λιμένος Ισθμίας «περί Κανονισμού Ναυσιπλοΐας και χωρητικότητος Ν.Α.Ε.Δ. Κορίνθου», ως και τον Κανονισμόν της Ν.Α.Ε.Δ.Κ.

Εν Κορίνθω τη 22 Απριλίου 1972

Ο Νομάρχης
ΗΛΙΑΣ ΚΥΤΤΑΡΗΣ

SUPPLEMENT TO THE PORT OF ISTHMIA REGULATIONS

(reference number 17)

Re : The N.C.C.G.'s Regulation of Navigation and Tonnage. In consideration of:

- a) The provisions of Law 449/1947, ratified by R.D. of June 9th, 1948, re the 'disciplinary powers of Port Authority Masters' in conjunction with the provisions of article 11 and 12 of the ' R.D. of 4.1.1834, having statutory authority, re 'Port Authorities'
- b) The provisions of L.D. 444/1970 re the 'extent of jurisdiction of the Harbour Corps and the relationship with the extent of jurisdiction of the Security Corps?.
- c) The provisions of articles 12, paragraph 4 of the L. D. 3620/1956 re the '.... modification and completion of the provisions pertaining to Administrative Decentralization (Government Issue 279, Part One, 1956), and
- d) The Authorisation no, 7448/1972 by the Prefecture of Corinthia, We hereby ordain :

Article 1.

We ratify the Navigation and Tonnage Regulations of the Corinth Canal drawn up by the above mentioned Company in 1971

Article 2

That as from the coming into force of these presents, which dates from their publication, article 2 of the Isthmia Port Regulations is rescinded only as far as concerns the validity of the former Navigation Regulations of the canal.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΙΣΘΜΙΑΣ
υπ' αριθ. 17

Περί Κανονισμού Ναυσιπλοΐας και Χωρητικότητας Ν.Α.Ε.Δ.
Κορίνθου

Έχοντες υπ' όψιν:

α) Τας διατάξεις του δια του από 9 Ιουνίου 1948 Β.Δ. κωδικοποιηθέντος Νόμου 499/1947 «περί πειθαρχικής εξουσίας των Προϊσταμένων Λιμενικών Αρχών», εν συνδυασμῷ προς τας διατάξεις των άρθρων 11 και 12 του ισχύοντος Νόμου έχοντος Β.Δ. της 4.1.1834 «περί Λιμενικών Αρχών».

β) Τας διατάξεις του Ν.Δ. 444/1970 «περί αρμοδιότητος του Λ.Σ. και σχέσεων προς τας αρμοδιότητας των Σωμάτων Ασφαλείας».

γ) Τας διατάξεις του άρθρου 12 παράγ. 4 του Ν.Δ. 3620/1956 «περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως των διατάξεων περί Διοικητικής Αποκεντρώσεως» (ΦΕΚ 279 Α'/1956) και

δ) Την υπ' αριθ. 7448/1972 εγκριτικήν απόφασιν Νομάρχου Κορινθίας, διατάσσομεν:

Άρθρον 1.

Κυρούμεν τον εκπονηθέντα υπό της ίδιας Εταιρείας εν έτει 1971 Κανονισμόν Ναυσιπλοΐας και Χωρητικότητος διώρυγος Κορίνθου.

Άρθρον 2.

Από της ισχύος του παρόντος, ήτις άρχεται από της δημοσιεύσεώς του, καταργείται το άρθρον 2 του Κανονισμού Λιμένος Ισθμίας, μόνον ως προς την κύρωσιν του παλαιού Κανονισμού Ναυσιπλοΐας διώρυγος.

Article 3.

Violators of these presents, effective as from the date of their publication in the Government Gazette, will be prosecuted in accordance with the provisions of Law 499/1947. The execution of legal proceedings is entrusted to Harbour Officials under our Command without apart from the coincidence of civil and penal liabilities under existing legislation.

Lt. VAS. LAMBRINIDIS, (Harbour Corps)
Harbour Master.

Isthmia, January 13th, 1972.

Άρθρον 3.

Παραβάται του παρόντος, ούτινος η ισχύς άρχεται από της δημοσιεύσεως εις την Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, η δε εκτέλεσις ανατίθεται εις τα υφ' ημάς Λιμενικά όργανα, ανεξαρτήσεως των κατά την κειμένην νομοθεσίαν συντρεχουσών αστικών και ποινικών ευθυνών, διώκονται και κατά τας διατάξεις του Κ.Ν. 499/1947.

Εν Ισθμία τη 13 Ιανουαρίου 1972

Ο Λιμενάρχης
Ανθυποπλοίαρχος (Λ.Σ.)
ΒΑΣΙΛ. ΛΑΜΠΡΙΝΙΔΗΣ

INTRODUCTION.

a) The Corinth Canal constitutes a junction of International sea communications and serves ships of all Nationalities. It provides the shortest and safest Sea - Lane for ships coming from sea ports of the Ionian sea, the Adriatic, Southern Italy, and those passing through the Straits of Messina en route to Eastern Mediterranean ports and on to the Black Sea and vice versa.

Comparative table of distances of sea routes through the canal and circumnavigating the Peloponnese .(Distances in nautical miles). Routes

	Via the Canal	Via the Peloponnese	Amount of reduction
From the Straits of Messina to Piraeus.	403	477	74
From Venice to Piraeus.	721	851	130
Brindizi/Piraeus.	333	464	131
Corfu/Piraeus.	237	370	133
Patras/Piraeus.	100	295	195
From the Straits of Messina			
Venice/Cape Sounion.	745	837	92
Brindizi/Cape Sounion.	358	450	92
Corfu/Cape Sounion.	262	355	93

- b) The opening of the Canal was finally completed in 1893, when it began to function regularly. It only ceased operations from 1944 to 1949, as a result of war damage.
- c) The bearing of the Canal is 131,5 degrees, or 311,5 degrees and it intersects the Isthmus of Corinth, forming a straight line through it. It cuts through the uneven landmass of the Isthmus which reaches a maximum height of 79 metres above sea level.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

α) Η Διώρυξη Κορίνθου αποτελεί διεθνή κόμβον θαλασσίων συγκοινωνιών και εξυπηρετεί τα πάσης Εθνικότητας πλοία. Συνιστά την συντομωτέραν και ασφαλεστέραν θαλασσίαν οδόν δια τα πλοία τα προερχόμενα εκ λιμένων του Ιονίου Πελάγους, της Αδριατικής Θαλάσσης, της Νοτίου Ιταλίας και τα διερχόμενα τον Πορθμόν Μεσσήνης και κατευθυνόμενα προς Λιμένας της Ανατολικής Μεσογείου μέχρις Ευξείνου Πόντου και τανάπαλιν.

Συγκριτικός πίναξ αποστάσεων μεταξύ των θαλασσίων οδών δια της διώρυγος και του περιήλου Πελοποννήσου.

Δρομολόγια	Αποστάσεις εις Ναυτικά μίλια		
	Δια της διώρυγος Κορίνθου	Δια του περιήλου Πελοποννήσου	Διαφορά επί ελάττων
Εκ του Πορθμού Μεσσήνης εις Πειραιά	403	477	74
Εκ Βενετίας εις Πειραιά	721	851	130
Εκ Βρινδήσιου εις Πειραιά	333	464	131
Εκ Κερκύρας εις Πειραιά	237	370	133
Εκ Πατρών εις Πειραιά	100	295	195
Εκ του Πορθμού Μεσσήνης εις Σούνιον	428	463	35
Εκ Βενετίας εις Σούνιον	745	837	92
Εκ Βρινδήσιου εις Σούνιον	358	450	92
Εκ Κερκύρας εις Σούνιον	262	355	93

β) Η διάνοιξις της Διώρυγος επερατώθη κατά το έτος 1893 οπότε και ήρχισεν η κανονική λειτουργία αυτής διακοπείσα μόνον κατά τα έτη 1944/1949 λόγω των εκ του πολέμου καταστροφών.

γ) Η Διώρυξη έχει διεύθυνσιν $131,5^{\circ} - 311,5^{\circ}$ και διατέμνει κατ' ευθείαν γραμμήν τον Ισθμόν της Κορίνθου, τέμνουσα το ανώμαλον έδαφος αυτού, μέχρι μεγίστου ύψους 79 μέτρων άνω της επιφανείας της θαλάσσης.

The total length of the Canal amounts to 6.343 metres, 540 metres of which are taken up by the ports of Poseidonia and Isthmia at either mouth of the Canal.

The measurement of the Canal is located on the Canal's axis, from a point fixed at 83 metres from the Poseidonia jetty, ending at a point on the axis fixed at 40 metres off the Isthmia jetty.

The maximum width of the Canal that is safe for navigation is 24.60 metres at Sea level and at mean low water level, and 21.00 metres on the bottom. The depth of the Canal on the axis is 8.00 metres from mean Low water level.

For the greater part of its length, the Canal is revetted with masonry from the bottom to a height of 2.00 metres above the sea - level.

At certain points the Canal has widened as a result of landslides caused by earthquakes, Hostilities, soil erosion etc.

d) The prevailing winds in the canal are North - Western. The next most prevalent are Eastern and Southern winds. Occasionally, there are North winds of a high and rapidly variable intensity (gusting), requiring as a result a special attention on the part of ships sailing into and out of Poseidonia.

Sea currents in the Canal usually change every six hours.

The usual rate of stream approaches 2½ knots and seldom exceeds 3 knots.

During the change in the direction of the stream, the period of slack is of appreciable duration, while the speed of the adverse flow increases gradually.

Το ολικόν μήκος της Διώρυγος ανέρχεται εις 6.343 μέτρα εκ των οποίων τα 540 καταλαμβάνουν οι προλιμένες Ποσειδωνίας και Ισθμίας.

Η αφετηρία μετρήσεως ευρίσκεται επί του άξονος της Διώρυγος, εις σημείον λαμβανόμενον 83 μέτρα έξωθι των λιμενοβραχιόνων Ποσειδωνίας και το πέρας αυτής εις σημείον του άξονος 40 μέτρα έξωθι του λιμενοβραχίονος Ισθμίας.

Το μέγιστον ασφαλές δια την ναυσιπλοΐαν πλάτος της Διώρυγος είναι εις την επιφάνειαν της θαλάσσης και εις μέσην ρηχίαν 24,60 μέτρα και εις τον βυθόν 21 μέτρα. Το βάθος της Διώρυγος είναι κατά τον άξονα 8,00 μέτρα από της μέσης ρηχίας των υδάτων.

Κατά το μεγαλύτερον μήκος αυτής, η Διώρυξ είναι επενδεδυμένη δια λιθοδομής από του βυθού αυτής και μέχρις ύψους 2 μέτρων υπέρ την επιφάνειαν της θαλάσσης.

Εις τινας θέσεις η Διώρυξ διευρύνεται συνεπεία καταπτώσεων προκληθεισών εκ διαφόρων αιτιών (σεισμών, πολεμικών γεγονότων, διαβρώσεως εδάφους κ.λπ.).

δ) Οι επικρατούντες άνεμοι εις την Διώρυγα είναι οι βορειοδυτικοί και ακολουθούν οι ανατολικοί και νότιοι. Ενίοτε πνέουν και βόρειοι άνεμοι υψηλής μεταβαλλόμενης εντάσεως απαιτούντες ως εκ τούτου ιδιαίτερον προσοχήν δια τον είσπλου και έκπλου των πλοίων εις Ποσειδωνίαν.

Τα θαλάσσια ρεύματα εις την Διώρυγα εναλλάσσονται συνήθως ανά εξάωρον.

Η συνήθης ταχύτης των ρευμάτων ανέρχεται εις 2 ½ κόμβους και σπανίως υπερβαίνει τους 3 κόμβους. Κατά την αλλαγίαν της διευθύνσεως των ρευμάτων, η στάσις των υδάτων είναι αισθητής διαρκείας, και η ταχύτης τούτων, κατά την αντίθετον φοράν αυξάνει βαθμιαίως.

Ενίοτε εξωτερικοί παράγοντες, ως παλιρροϊκά φαινόμενα, η επί ημέρας διάρκεια πνοής ανέμων προς σταθεράν κατεύθυνσιν κ.λπ. επιδρούν επί της περιόδου εναλλαγής των ρευμάτων.

Occasionally external factors, such as tidal bores, winds blowing for several days continuously without change of direction etc., influence the current alternation period.

The difference between high and low water level is approximately 60 centimeters.

e) There are two metal bridges over the Canal, one Rail and one Road, which serve to provide communication between Main land Greece and the Peloponnese.

The railway bridge is located at a point 4.150 metres from the Poseidonia measurement point and is 58.50 metres above sea-level. It is 80.30 metres in length and of an overall width of 5.75 metres, 0.55 centimeters of which is taken up by a pedestrian passageway, fitted with a metal parapet. 1.05 metres high.

The road bridge is located 4.370 metres from the same measuring point at a height of 54.00 metres above sea - level. It is 80.00 metres long and has an overall width of 8.10 metres. On the Saronic Gulf side 1.48 metres of the bridges overall width are occupied by a side - walk, while on the Corinthian Gulf side 0.44 metres is likewise occupied. Each of these side - walks has a metal railing 1.05 metres high.

There are also two iron, electrically driven and traction operated, ferry - boats on the Canal, one at Isthmia and the other at Poseidonia, to provide communication between the two banks.

f) The Canal is illuminated at night by electric (sodium vapour) lamps of an amber colour, placed opposite each other in pairs, with a distance of 100 metres between each pair. The purpose of these is to mark out the flanks of the Canal by night. There is also an auxiliary lighting network with ordinary light - bulbs, fitted in the same order as that above.

Η στάθμη των υδάτων εις την Διώρυγα δεν είναι σταθερά, αλλά μεταβαλλόμενη βραδέως άνευ σταθεράς περιόδου

Η διαφορά μεταξύ ανωτάτης στάθμης και κατωτάτης ρηχείας των υδάτων εις την Διώρυγα εγγίζει τα εξήκοντα εκατοστά του μέτρου.

ε) Επί της Διώρυγος δια την εξυπηρέτησιν των συγκοινωνιών μεταξύ Στερεάς Ελλάδος και Πελοποννήσου, υπάρχουν δύο μεταλλικά γέφυραι, μία σιδηροδρομική και μία οδική.

Η σιδηροδρομική γέφυρα ευρίσκεται εις την χιλιομετρικήν θέσιν 4.150 μ. από την αφετηρίαν μετρήσεων Ποσειδωνίας και εις ύψος 58,50 μ. από της επιφανείας της θαλάσσης. Έχει μήκος 80,30 μ., πλάτος ολικόν 5,75 μ. εκ του οποίου 0,55 μ. καταλαμβάνεται υπό πεζοδρομίου μετά μεταλλικού στηθαίου ύψους 1,05 μ.

Η οδική γέφυρα ευρίσκεται εις την χιλιομετρικήν θέσιν 4.370 μ. και εις ύψος 54,00 μ. από της επιφανείας της θαλάσσης. Έχει μήκος 80,00 μ. και πλάτος ολικόν 8,10 μ. εκ του οποίου 1,48 μ. καταλαμβάνει το προς τον Σαρωνικόν πεζοδρόμιον και 0,44 μ. το προς τον Κορινθιακόν κόλπον τοιούτον, μετά μεταλλικού στηθαίου έκαστον ύψους 1,05 μ.

Επίσης λειτουργούν δύο σιδηρά ηλεκτροκινήτως, ελκόμενα από ξηράς, πορθμεία, εν εις Ισθμίαν και έτερον εις Ποσειδωνίαν, δια την εξυπηρέτησιν της μεταξύ των δύο οχθών επικοινωνίας.

στ) Η Διώρυξ φωτίζεται την νύκτα δι' ηλεκτρικού ρεύματος τροφοδοτούντος λαμπτήρας ατμών νατρίου (χρώματος ηλεκτρού) τοποθετημένους έναντι αλλήλων κατά ζεύγη και εις απόστασιν μεταξύ των εκατόν μέτρων δια την σήμανσιν των παρειών της Διώρυγος την νύκτα. Υφίσταται ωσαύτως εφεδρικών ηλεκτρικών δίκτυον φωτισμού δια κοινών λαμπτήρων κατά την αυτήν ως ανωτέρω διάταξιν τοποθετημένων.

The Canal entrances are illuminated by fixed electric port lights of 32 candle power, Green on the right and Red on the left as the ship enters.

Ships making approaches to the Canal during the night are efficiently guided by the Flashing White beacon of the Melangavion lighthouse in the Gulf of Corinth.

This beacon has a 20 mile range. Ships coming from the Saronic Gulf side are directed by the Fixed Red (Flashing as from June 1972) Sousakion Lighthouse, whose beacon has an 18 mile range. Moreover, the Lighthouse system further out into the Saronic and Corinthian Gulfs fully facilitates sailing by night.

g) The vessels that yearly negotiate the Canal amount to over ten thousand and fly the flags of over fifty nations.

Αι είσοδοι της Διώρυγος φωτίζονται δια σταθερών ηλεκτρικών φανών λιμένος, εντάσεως 32 κηρίων, πρασίνου δεξιά και ερυθρού αριστερά τω εισπλέοντι.

Τα κατά την διάρκειαν της νυκτός προς την Διώρυγα πλέοντα πλοία οδηγούνται καλώς, εις μεν τον Κορινθιακόν κόλπον δια του διαλείποντος λευκού Φάρου Μελεγγαβίου εντάσεως 20 μιλίων, εις δε τον Σαρωνικόν δια του σταθερού ερυθρού Φάρου Σουσακίου εντάσεως 18 μιλίων. Προσέτι, το σύστημα Φάρων του Κορινθιακού και Σαρωνικού κόλπου εξασφαλίζει πλήρως εις τα πλοία τον πλουν κατά την νύκτα.

ζ) Εις δέκα χιλιάδας και εις πλέον των πενήκοντα σημαιών ανέρχονται τα πάσης φύσεως πλωτά μέσα, τα διαπλέοντα κατ' έτος την Διώρυγα Κορίνθου.

**CHAPTER A The
Shipping Regulations.**

Article 1. General.

The right to navigate the Canal is granted to all ships, of whatever Nationality, under the condition that they comply with the present regulations. The Company reserves to itself the right to refuse the passage or towing of a ship in such situation where it considers a ship dangerous to the safety of Shipping in the Canal, or judges that such a ship would create irregularities during the passage of other ships, or because the Shipping Company owes the Company dues from passage, towing or pilotage charges.

One day a week, from 06.00 to 20.00 hours, the Canal is closed to shipping for maintenance purpose. This day of the week, which remains the same for considerable spaces of time, is laid down by the Company.

Article 2.

Draughts.

The maximum draught of ships negotiating the Canal, in relation to their width, is defined as below, assuming normal water level and normal weather conditions.

16.00 metres to 16.50metrès Width.	Maximum Draught. Maximum Draught.
16.00 metres to 16.50 metres	6.20 metres
15.50 » » 16.00 »	6.20 »
15.00 » » 15.50 »	6.60 »
14.50 » » 15.00 »	6.80 »
14.00 » » 14.50 »	7.00 »

The maximum draught for boats of less than 14.00 metres width is 7.20 metres. The maximum width must not anyhow exceed 18.30 metres (60 feet).

Special instances will be examined by the Master and the Canal Service in collaboration.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α΄

Κανονισμός Ναυσιπλοΐας

Άρθρον 1.

Γενικά

Ο διάπλους δια της Διώρυγος της Κορίνθου επιτρέπεται εις πάντα τα πλοία, οιασδήποτε Εθνικότητος, υπό τον όρον ότι θα συμμορφούνται προς τον παρόντα κανονισμόν. Η Εταιρεία επιφυλάσσει εις εαυτήν το δικαίωμα, να αρνηθή τον διάπλου ή την ρυμούλκην πλοίου εις ην περίπτωσιν θεωρεί τούτο επικίνδυνον δια την ασφάλειαν της Ναυσιπλοΐας εις την Διώρυγα ή κρίνει ότι δύναται να προκαλέση ανωμαλίαν εις τον διάπλου εν γένει ετέρων σκαφών ή διότι η πλοιοκτήτρια Εταιρεία οφείλει προς την Εταιρείαν δικαιώματα εκ τελών διελεύσεως, ρυμουκλήσεως ή πλοηγήσεως.

Μίαν ημέραν καθ' εβδομάδα και από ώρας 06:00 έως 20:00 η Διώρυξ παραμένει κλειστή εις την ναυσιπλοΐαν δι' εκτέλεσιν εργασιών συντηρήσεως. Η ημέρα αύτη της εβδομάδος παραμένουσα η αυτή επί μακρόν χρονικόν διάστημα καθορίζεται υπό της Εταιρείας.

Άρθρον 2.

Βυθίσματα

Το ανώτατον όριον βυθίσματος των προς διάπλου πλοίων, συναρτήσσει του πλάτους αυτών, ορίζεται ως κάτωθι προϋποτιθεμένης κανονικής στάθμης του ύδατος και καιρικών ομαλών συνθηκών.

Πλάτος 16,00 μέχρι 16,50 μέτρα ανώτατον βύθισμα 6,20 μ.

Πλάτος 15,50 μέχρι 16,00 μέτρα ανώτατον βύθισμα 6,40 μ.

Πλάτος 15,00 μέχρι 15,50 μέτρα ανώτατον βύθισμα 6,60 μ.

Πλάτος 14,50 μέχρι 15,00 μέτρα ανώτατον βύθισμα 6,80 μ.

Πλάτος 14,00 μέχρι 14,50 μέτρα ανώτατον βύθισμα 7,00 μ.

Κάτω των 14,00 μ. πλάτους ανώτατον βύθισμα 7,20 μέτρα.

Εν πάση περιπτώσει το μέγιστον πλάτος δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 18,3 μέτρα (60 Αγγλικούς πόδας).

Ειδικαί περιπτώσεις θα εξετάζωνται εν συνεργασία Πλοιάρχου και της Υπηρεσίας της Διώρυγος.

Article 3.
Speeds.

The speed of a ship navigating the Canal must not exceed 6 knots (Nautical miles per hour). Upon entering and leaving the Canal, however, speed must be reduced to the minimum to avert damage to ships anchored alongside the piers at Isthmia and Po-seidonia.

Article 4.
Towing.

- 1) Towing is compulsory :
 - a) For sailing boats without a propulsive engine or with an engine of inadequate capacity.
 - b) For ships of 800 Net Registered tonnage and over.
 - c) For ships of less than 800 Net Registered tonnage, in cases where the Service deems a passage without towing insecure, on the strength of definite evidence.
 - d) For ships carrying explosives, inflammable and dangerous cargoes in general, as well as for empty Oil tankers.
- 2) The Canal Service is obliged to furnish a tug to ships of less than 800 Net Registered tonnage, if so requested by the Master.
- 3) Towing operations are performed by the tugs provided by the Canal for that purpose.
- 4) While negotiating the Canal, the ships engine must be kept running, granted that the chief function of the tug is to keep the ship on the canal's axis.
- 5) The ship must provide the cables and hawsers required for towing with her engines idle.

Άρθρον 3. Ταχύτητες

Κατά τον πλου εντός της Διώρυγος η ταχύτης του πλοίου δέον να μη υπερβαίνει τους 6 κόμβους (ναυτικά μίλια ανά ώραν). Κατά την είσοδον όμως και την έξοδον δέον να ελαττούται εις το ελάχιστον δυνατόν προς αποφυγήν ζημιών εις τε τα εν Ισθμία και Ποσειδωνία ελλιμενισμένα πλοία και πλωτά μέσα.

Άρθρον 4. Ρυμούλκησις

1. Η ρυμούλκησις είναι υποχρεωτική:
 - α) Δια τα ιστιοφόρα άνευ προωστηρίου μηχανής ή τοιαύτης μη επαρκούς ισχύος.
 - β) Δια τα πλοία 800 και άνω κόρων καθαράς χωρητικότητος.
 - γ) Δια τα πλοία μικρότερα των 800 κόρων εις ην περίπτωσιν η Υπηρεσία της Διώρυγος κρίνει, βάσει συγκεκριμένων στοιχείων, επισφαλή τον διάπλου άνευ ρυμουλκήσεως.
 - δ) Δια πλοία μεταφέρονται εκρηκτικά, εύφλεκτα και εν γένει επικίνδυνα φορτία, ως και δια τα κενά δεξαμενόπλοια πετρελαιοειδών.
2. Η υπηρεσία της Διώρυγος υποχρεούται εις χορήγησιν ρυμουλκού και εις πλοία κάτω των 800 κόρων καθαράς χωρητικότητος κατ' αίτησιν του πλοιάρχου.
3. Η ρυμούλκησις εκτελείται δια των υπό της Διώρυγος διατιθεμένων προς τούτο ρυμουλκών.
4. Το πλοίον κατά τον διάπλου οφείλει να διατηρή τας μηχανάς αυτού εν λειτουργία του ρυμουλκού κυρίως σκοπού έχοντος την διατήρησιν του πλοίου εις τον άξονα της Διώρυγος.
5. Το πλοίον οφείλει να χορηγή, κρατημένον, τους δια την ρυμούλκησιν απαιτουμένους κάλω (κάβους).

Article 5.

The passage of ships not provided with self-propulsion capabilities.

- 1) Ships Not under Command : These are only permitted to make the passage in daytime and when there is an adverse current, provided that two tugs are used, one for ward and one aft, of which at least one must belong to the Canal.
- 2) Auxiliary craft, such as barges, lighters etc., and also floating constructions such as floating cranes, dredgers etc., which sail through the Canal under tow, are not obliged to use a second tug.
- 3) Situations concerning the towing of more than one floating construction Not under Command will be examined according to their merits by the Canal Service by taking into account the size and type of floating construction, as well as the prevailing weather conditions.

Article 6

Preparations by the ship for making the passage.

Ships preparing to negotiate the Canal are obliged to perform the following actions, prior to their entry:

- a) To lash in the rigging and other equipment projecting from the sides, as well as the life - saving equipment.
- b) To have ready on both sides of the ship sufficient fenders for use as buffers.
- c) To have the main anchorage system in readiness and also, if available, to have the back anchor ready for dropping.
- d) To have in readiness the towing ropes and all necessities for mooring.
- e) To keep in readiness for immediate activation an auxiliary motor Generator set, if such a generator is available.
- f) To prepare the Jacob's ladder (pilot ladder) for the embarkation and the disembarkation of the pilot and collector of dues, in accordance with the provisions of SOLAS, and to have posted a ship's officer to supervise the ascent and descent to and from the ship of the pilot and collector.

Άρθρον 5.

Διάπλους σκαφών μη διαθέσιμων δυνατότητα ίδιας προωθήσεως

1. Ακυβέρνητα πλοία: Ο διάπλους επιτρέπεται μόνον εν ημέρα και με ρεύμα αντίθετον, υπό τον όρον χρησιμοποίησεως δύο ρυμουλκών (πρώραθεν και πρύμνηθεν) εξ ων τουλάχιστον το εν της Διώρυγος.
2. Σκάφη βοηθητικά π.χ. φορτηγίδες, σλέπια κ.λπ. ως και πλωτά ναυπηγήματα π.χ. πλωτοί γερανοί, βυθοκόροι κ.λπ. καταπλέοντα ρυμουλκούμενα εις την Διώρυγα δεν υποχρεούνται εις την χρησιμοποίησιν δευτέρου ρυμουλκού.
3. Περιπτώσεις ρυμουλκήσεως πέραν του ενός ακυβερνήτου ρυμουλκούμενου εξετάζονται ιδιαιτέρως υπό της Υπηρεσίας της Διώρυγος συναρτήσκει του μεγέθους και τύπου ρυμουλκούμενου ως και των επικρατουσών συνθηκών.

Άρθρον 6.

Προετοιμασία πλοίου δια τον διάπλου

Τα προς διάπλου πλοία οφείλουν προς της εισόδου των εις την Διώρυγα:

- α) Να εχμάσουν προς τα έσω τα προεξέχοντα των πλευρών είδη εξαρτισμού και σκεύη ως και σωσίβια μέσα.
- β) Να προετοιμάσουν προς έμμεσον χρησιμοποίησιν επαρκή παραβλήματα εις αμφοτέρας τας πλευράς.
- γ) Να έχουν εν ετοιμότητι το σύστημα αγκυροβολίας των κυρίων αγκυρών και ετοιμήν προς πόντισιν ισχάδα (πινέλο).
- δ) Να έχουν εν ετοιμότητι τους κάλω και άπαντα τα μέσα ορμίσεως.
- ε) Να έχουν εν ετοιμότητι προς άμεσον εκκίνησιν εν εισέτι εφεδρικόν ηλεκτροπαραγωγόν ζεύγος, εφ' όσον διατίθεται τοιούτον.
- στ) Να προετοιμάσουν την κλίμακα ανόδου-καθόδου πλοηγού και εισπράκτορος συμφώνως προς τον κανονισμό της ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση (SOLAS) και αξιωματικός του πλοίου να επιβλέπη την άνοδον και κάθοδον τούτων εις το πλοίον.

Article 7.
Signals.

- 1) Permission to pass signals:
 - a) A blue flag by day and a white light by night, show that entrance is permitted.
 - b) A red flag by day two vertical white lights by night show that entrance is not permitted (ENTRY PROHIBITED).
- 2) Current direction signals :
 - a) Two white triangular signals in day - time ,and two vertical lights by night, the upper of which is red and the lower one white, show that the current is favourable to an incoming ship.
 - b) One triangular white signal by day, and by night two vertical red lights show that the current is unfavourable to an incoming ship.
 - c) The absence of any of the above defined signals shows that there is no current at that time in the Canal.
- 3) Pilot's signal:

This has been laid down as follows :
Two long and one short blasts of the ship's whistle or horn denote a request for a pilot.
- 4) Tug-boat signals:

It has been laid down that four long whistle blasts or horn signify a request for a tug.
- 5) Launch signal:

Three long blast denote a request for a launch.
- 6) Readiness and permission to enter signal:

It has been laid down that one long blast will denote the above.
- 7) Alarm signal :

Five or six short blasts, repeated at intervals, show the occurrence on board of an accident or obstacle effecting the security of the ship or impeding her passage.
The visual equivalents of the above signals are illustrated in APPENDIX "A".

Άρθρον 7. Σήματα

1. Σήματα αδείας διελεύσεως:
 - α) Εν ημέρα μία κυανή σημαία και εν νυκτί εις λευκός φανός δεικνύει ότι η είσοδος είναι ελευθέρα.
 - β) Εν ημέρα μία ερυθρά σημαία και εν νυκτί δύο κατακόρυφοι λευκοί φανοί δεικνύουν ότι η είσοδος δεν είναι ελευθέρα **(ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ Ο ΕΙΣΠΛΟΥΣ)**.
2. Σήματα διευθύνσεως ρεύματος:
 - α) Εν ημέρα δύο σήματα τριγωνικά λευκά και εν νυκτί δύο κατακόρυφοι φανοί εξ ων ο άνωθεν ερυθρός ο δε κάτω λευκός, δεικνύουν ρεύμα βοηθητικών τω εισερχομένω.
 - β) Εν ημέρα εν σήμα τριγωνικόν λευκόν και εν νυκτί δύο κατακόρυφοι φανοί ερυθροί δεικνύουν ρεύμα αντίθετον τω εισερχομένω.
 - γ) Η έλλειψις παντός σήματος εκ των ως άνω οριζομένων, δεικνύει ότι δεν υπάρχει ρεύμα κατά την ώραν εκείνην εις την Διώρυγα.
3. Σήματα δια πλοηγόν:
Δι' αίτησιν πλοηγού καθορίζονται δύο μακροί και εις βραχύς συριγμός δια συρίκτρας ή σειρήνος.
4. Σήματα δια ρυμουλκόν:
Δι' αίτησιν ρυμουλκού καθορίζονται τέσσαρες μακροί συριγμοί δια συρίκτρας ή σειρήνος.
5. Σήματα δι' άκατον:
Δι' αίτησιν ακάτου καθορίζονται τρεις μακροί συριγμοί.
6. Σήματα ετοιμότητος και αδείας εισόδου:
Καθορίζεται εις μακρύς συριγμός.
7. Σήματα κινδύνου:
Πέντε έως εξ βραχείς συριγμοί επαναλαμβανόμενοι εις μικρά χρονικά διαστήματα εκπέμπονται υπό του πλοίου εις περίπτωσιν επισυμβάντος ατυχήματος ή κωλύματος επηρεάζοντος την ασφάλειαν του πλοίου ή παρακωλύοντος τον διάπλουον αυτού. Εις ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ «Α» απεικονίζονται τα ανωτέρω οπτικά σήματα.

Article 8.

Precedence of Sailing.

- 1) No ship may enter the Canal unless in receipt of a permit from the Canal Service.
- 2) The precedence of sailing is laid down by the Canal Service, taking into consideration the time of arrival or previous notification regarding a passage. Priority is awarded to passenger craft.
- 3) Priority of navigation is granted to Greek warships, as well as to warships of foreign powers, provided that the latter have secured a special authorisation from the ruling authorities of the Greek Navy.
- 4) In the business of deciding the precedence of passage, the Canal Service lay down as a prerequisite that a ship must preserve a distance of about one nautical mile between any other ship before it.
- 5) The passage of ships carrying dangerous cargoes of any kind is held to represent a special instance of passage, and will be handled according to the judgement of the Canal Service.

Article 9.

Prohibitions.

During the passage itself and while standing to, in attendance for the same, all ships are subject to the following prohibitions:

- a) From sounding blasts on the ship's whistle or horn, except for the audible signals referred to, in article 7, and those provided for under the International code to avert collisions.
- b) Vessels, except for those serving official Authorities and the Canal Service, are forbidden to approach or come alongside a ship.
- c) From stopping the motion of the ship before the ship emerges from the Canal.

**Άρθρον 8.
Σειρά διάπλου**

1. Ουδέν πλοίον δύναται να εισέλθη εις την Διώρυγα ει μη αφού λάβη την άδειαν της Υπηρεσίας της Διώρυγος.
2. Η σειρά διελεύσεως καθορίζεται υπό της Υπηρεσίας της Διώρυγος αναλόγως της ώρας κατάπλου ή προηγηθείσης αναγγελίας περί διελεύσεως, προηγουμένων των επιβατηγών σκαφών.
3. Προτεραιότης δίδεται εις την διέλευσιν των Ελληνικών πολεμικών σκαφών, ως και των πολεμικών ξένων χωρών υπό την προϋπόθεσιν ότι τα τελευταία έτυχον της ειδικής εγκρίσεως των αρμοδίων Υπηρεσιών του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού.
4. Υπό της Υπηρεσίας της Διώρυγος κατά τον καθορισμόν της σειράς διάπλου λαμβάνεται υπ' όψιν ότι η μεταξύ των πλοίων απόστασις πρέπει να κυμαίνεται πέριξ του ενός ναυτικού μιλίου, ην απόστασιν υποχρεούνται και τα διαπλέοντα πλοία να τηρούν.
5. Ειδική περίπτωσις διάπλου καθοριζομένου κατά την κρίσιν της Υπηρεσίας της Διώρυγος θεωρείται η των μεταφερόντων επικίνδυνα εν γένει φορτία σκαφών.

**Άρθρον 9.
Απαγορεύσεις**

Κατά τον διάπλου και αναμονήν προς διάπλου ισχύουν δι' άπαντα τα πλοία οι κάτωθι απαγορεύσεις:

- α) Οι συριγμοί, πλην των εν άρθρω 7 αναφερομένων ηχητικών σημάτων, και των υπό του διεθνούς κανονισμού προς αποφυγήν συγκρούσεως προβλεπομένων.
- β) Η προσέγγισις ή η πλεύρισις εις το πλοίον πλωτών μέσων εκτός των επισήμων Αρχών και της Υπηρεσίας της Διώρυγος.
- γ) Η διακοπή του πλου πριν ή εξέλθη το πλοίον της Διώρυγος.

- d) From jettisoning into the Canal coal dust, ash, or the refuse from any other objects whatsoever.
- e) From pumping out the contents of holds and double bottoms, in particular if they are liquid residues from fuel or lubricants.
- f) From polluting the sea in any way whatsoever. g) From picking up any floating object, h) From letting off firearms from on board ship, as from using any sort of explosive materials.

Article 10.

Accidents.

1) In the case of immobilisation of the ship as a result of accident, the alarm signals referred to in article 7, paragraph 7 are to be used in order to attract the attention of other imminently approaching ships, and of the Canal Service. In addition, during the night an additional red light is to be fitted aft.

2) In the case of a ship's running aground or of an accident occurring which impedes the free use of the Canal, the Canal Service has the right to take all the proper measures indicated for salvaging the ship and removing the same from the Canal by all and any means at the Canal Service's disposal, the expenses being the ship's liability. Such expenses must be settled prior to the commencement of salvage operations, on the basis of an invoice issued by the Canal Service.

Article 11.

Piloting.

- 1) Piloting through the Canal is compulsory for all towed ships. For ships not under tow, piloting is optional, unless the Canal Service deems it indispensable. Piloting during the hours of night is compulsory for all ships over 100 Net registered tonnage.

- δ) Η απόρριψις εντός της Διώρυγος κόνεως ανθράκων τέφρας, απορριμμάτων οιονδήποτε άλλων αντικειμένων.
- ε) Η εξάντλησις κυτών και διπυθμένων και ιδιαίτερος καταλοίπων υγρών καυσίμων και λιπαντικών.
- στ) Η καθ' οιονδήποτε τρόπον ρύπανσις της θαλασσίας περιοχής.
- ζ) Η περισυλλογή οιονδήποτε επιπλέοντος αντικειμένου.
- η) Η εκ του πλοίου χρήσις πυροβόλων όπλων ως και πάσης φύσεως εκρηκτικών υλών.

Άρθρον 10. Ατυχήματα

1. Εις περίπτωσιν ακινητοποιήσεως του πλοίου λόγω ατυχήματος ίνα επιστηθή η προσοχή επερχομένου πλοίου και της Υπηρεσίας της Διώρυγος εκπέμπονται τα εν άρθρω 7 παράγραφος 7 σήματα κινδύνου, επιπροσθέτως δε κατά την νύκτα τοποθετείται πρόσθετος ερυθρός φανός εις την πρύμνην.
2. Εις περίπτωσιν προσαράξεως ή ατυχήματος παρακλύοντος την ελευθέραν χρήσιν της Διώρυγος η Υπηρεσία της Διώρυγος έχει το δικαίωμα να λάβη άπαντα τα ενδεικνυόμενα μέτρα προς ανέλκυσιν του πλοίου και απομάκρυνσιν αυτού δια παντός μέσου ή τρόπου, εκτός της Διώρυγος, δαπάναις του πλοίου. Αι δαπάναι δέον να διακανονισθούν προς της εκτελέσεως των εργασιών βάσει τιμολογίου εκδιδόμενου υπό της εταιρείας.

Άρθρον 11 Πλοήγησις

1. Η πλοήγησις δια της Διώρυγος είναι υποχρεωτική δι' άπαντα τα ρυμουλκούμενα πλοία.
Δια τα μη ρυμουλκούμενα πλοία, η πλοήγησις είναι προαιρετική εκτός εάν κατά την κρίσιν της Υπηρεσίας της Διώρυγος θεωρηθή αύτη ως επιβαλλομένη. Κατά την νύκτα η πλοήγησις είναι υποχρεωτική δι' άπαντα τα πλοία άνω των 100 κόρων καθαράς χωρητικότητος.

- 2) To prevent accidents during the passage through the Canal, the pilots must check whether the rudder functions regularly. If any damage or abnormality of function is thus ascertained, it must at once be reported to the Canal Service, for the purpose of prohibiting the ship's passage.
- 3) The pilots set their experience and knowledge of the conditions in the Canal at the disposal of the ship's Masters, and offer their advice to the Masters, who take that advice into consideration. The Masters are the only responsible agents for any accident in which their ship is involved, that occurs on board ship, amongst the crew and/or to the property of the Canal, arising from whatever cause.
- 4) In a situation where the execution of a very rapid manoeuvre is necessary, the Master may allow the pilot to issue directly the orders required for the steering of the ship. The Master is not, however, thereby relieved of his responsibilities.
- 5) Masters of ships are obliged to come to stand - still and in such a way as to allow the mooring of the pilot boat on the leeward side, for the safe boarding and dropping of the pilot and the employees of the Company assigned to the boat.
- 6) Masters of ships are obliged to provide the pilot and delegated Company employees with all information and attestations necessary under these present regulations.
- 7) The pilots are members of the pilot station personnel and are assigned to a ship on each particular occasion by the Canal Service. At the request of the Master, more than one pilot may be placed at the disposal of a ship.
- 8) The pilots are entitled to no additional fee, bonus, or consideration whatsoever.

Article 12.

Master's Obligations.

- 1) The Master of any ship intending to negotiate the Canal is obliged to deliver to the Company employees to the task, the following information by filling out the appropriate form :

2. Δια την πρόληψιν ατυχημάτων κατά τον πλου εντός της Διώρυγος, οι πλοηγοί δέον προ του είσπλου του πλοίου να ελέγχουν την κανονικήν λειτουργίαν του συστήματος πηδαλίου. Διαπιστούμεναι ανωμαλίας ή βλάβαι αναφέρονται πάραυτα εις την Υπηρεσίαν της Διώρυγος δια την απαγόρευσιν της διελεύσεως του πλοίου.
3. Οι πλοηγοί θέτουν εις την διάθεσιν των πλοιάρχων την πείραν και την γνώσιν των περί των συνθηκών της Διώρυγος, παρέχοντες τας συμβουλάς των προς τους πλοιάρχους, οι οποίοι λαμβάνουν υπ' όψιν τας υποδείξεις των. Οι πλοίαρχοι είναι οι μόνοι υπεύθυνοι τυχόν ατυχημάτων του σκάφους, του πληρώματος και της περιουσίας της Διώρυγος οποθενδήποτε προερχομένων και αφορώντων εις το πλοίον των.
4. Εις περίπτωσιν ανάγκης εκτελέσεως ταχυτάτου χειρισμού δύναται ο πλοίαρχος να επιτρέψη εις τον πλοηγόν να δίδη απ' ευθείας τας απαραίτητους διαταγάς δια την διακυβέρνησιν του πλοίου, μη απαλασσόμενος όμως των ευθυνών του.
5. Οι πλοίαρχοι οφείλουν να κρατήσουν το πλοίον εγκαίρως και κατά τρόπον ώστε να διευκολυνθή η πλευρίσις της πλοηγίδος εκ της υπηνέμου πλευράς τούτου δια την ασφαλή άνοδον και κάθοδον του πλοηγού και των εντεταλμένων υπαλλήλων της Εταιρείας εις το πλοίον.
6. Οι πλοίαρχοι οφείλουν να παρέχουν εις τον πλοηγόν και εις τους εντεταλμένους υπαλλήλους της Εταιρείας τας κατά τον παρόντα κανονισμόν πληροφορίας και βεβαιώσεις.
7. Οι πλοηγοί ανήκουν εις το προσωπικόν του πλοηγικού σταθμού της Διώρυγος και ορίζονται δι' εκάστην περίπτωσιν υπό της Υπηρεσίας της Διώρυγος. Κατ' αίτησιν του πλοιάρχου διατίθενται πλείονες του ενός πλοηγοί.
8. Οι πλοηγοί ουδεμίας προσθέτου αμοιβής ή φιλοδωρήματος ή αντιπαροχής δικαιούνται.

**Άρθρον 12.
Υποχρεώσεις πλοιάρχων**

1. Ο πλοίαρχος παντός πλοίου μέλλοντος να διαπλεύση την Διώρυγα υποχρεούται όπως παρέξη εις τον εντεταλμένον υπάλληλον εγγράφως, συμπληρώνων το σχετικόν έντυπον, τας κάτωθι πληροφορίας:

- a) The name and nationality of the ship.
 - b) The port and number of registration.
 - c) The kind of ship.
 - d) The full name of the Master.
 - e) The title and address of the shipowner.
 - f) The port of initial provenance.
 - g) The port of final destination.
 - h) The ships maximum length and width.
 - i) The ship's maximum forward, and aft draughts.
 - j) The number of crew members.
 - k) The number of passengers.
- 1) The quantity and nature of cargo or of ballast.
 - m) The Net Tonnage of the ship, in accordance with the definition of that term in chapter 2 of these presents.
 - 2) While navigating the Canal, Masters are under the following obligations.
 - a) To command their ship personally. The ship must fly the flag or ensign of the country to which they belong, before, during and after the passage.
 - b) To maintain an emergency watch in the fore-castle, to be composed of at least one officer and two hands.
 - c) To keep the ship's projector - lights in constant readiness during the night for ignition at the pilot's request.
 - 3) Before and after the passage through the Canal, Masters must keep their ships at a distance at least half a mile up to two miles away from the respective outer port piers and off the axis of the Canal.
 - 4) Masters are obliged to comply absolutely with the provisions of the present code of regulations and to offer their assistance in the observation of the same, in order to secure normal navigation for all concerned.

- α) Το όνομα και την εθνικότητα του πλοίου.
 - β) Τον λιμένα και τον αριθμόν νηολογίου.
 - γ) Το είδος του πλοίου.
 - δ) Το ονοματεπώνυμον του πλοιάρχου.
 - ε) Τον τίτλον και την διεύθυνσιν της πλοιοκτησίας.
 - στ) Τον λιμένα αρχικής προελεύσεως.
 - ζ) Τον λιμένα τελικού προορισμού.
 - η) Το μέγιστον μήκος και πλάτος του πλοίου.
 - θ) Τα βυθίσματα πλώρας, πρύμνης και μέγιστον.
 - ι) Τον αριθμόν των μελών του πληρώματος.
 - ια) Τον αριθμόν των επιβατών.
 - ιβ) Την ποσότητα και το είδος του φορτίου ή και του έρματος.
 - ιγ) Την καθαρά χωρητικότητα του πλοίου συμφώνως προς τα εν Κεφάλαιω Β΄ του παρόντος οριζόμενα.
2. Οι πλοίαρχοι υποχρεούνται όπως κατά τον διάπλου της Διώρυγος:
- α) Κυβερνούν αυτοπροσώπως τα πλοία των άτινα δέον να φέρουν επηρμένην την σημαίαν του κράτους εις ο ανήκουν προ, κατά και μετά τον διάπλου.
 - β) Διατηρούν εις το πρόστεγον φυλακήν ετοιμότητος εξ ενός αξιωματικού και δύο ανδρών κατ' ελάχιστον όριον.
 - γ) Εν καιρώ νυκτός τηρούν εις διαρκή ετοιμότητα τους προβολείς του πλοίου, προς αφήν κατ' αίτησιν του πλοηγού.
3. Οι πλοίαρχοι δέον όπως κρατήσουν τα πλοία των επικειμένου του είσπλου ή μετά τον έκπλου εις απόστασιν τουλάχιστον ημίσεως και μέχρι δύο μιλίων από των αντιστοίχων λιμενοβραχίωνων των προλιμένων και εκτός του άξονος της Διώρυγος.
4. Οι πλοίαρχοι οφείλουν να συμμορφούνται απολύτως προς τα διατάξεις του παρόντος κανονισμού και να παρέχουν την συνδρομήν των προς τήρησιν τούτου δια τον ομαλόν εν γένει διάπλου της Διώρυγος.

CHAPTER B.
Tonnage and Dues.

Article 13.

Dues.

- 1) The General heading "Navigation Dues" is divided into three categories, passage dues, tonnage dues and pilotage. These dues are arrived at on the basis of the invoices valid in each particular case.
- 2) All ships and vessels are subject to the payment of passage dues, should they navigate the Canal, with the exception of Greek warships and Greek boats of a net tonnage less than, and up to, 3 tons.
- 3) All ships and vessels making use of the Company's tugs while passing through the Canal, are subject to the payment of towage dues.
- 4) All ships and vessels making use of a pilot of the Canal Company while passing through the Canal, are subject to the payment of Pilotage.
- 5) Expenses incurred as a result of other services provided by the Company to ships passing through the Canal, are dealt with and paid separately.

Article 14.

The Basis on which Dues are determined.

- 1) The Net Tonnage of the ship, recorded on the actual and Original certificate of Measurement, is taken as a basis for the computation of navigation dues. This certificate of Measurement must have been issued by the official Authorities of the State whose the flag the ship flies.
- 2) An exception is made in the case of navigation dues for Tugs and Salvage Ships, when the figure of 70% of their Gross Tonnage is taken as the basis of computation.
- 3) In the case of warships, a figure of 70% of their Full Load is used as the basis for the calculation of the navigation dues.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β΄
Χωρητικότης και τέλη

Άρθρον 13.
Τέλη

1. Τα εν γένει τέλη διάπλου της Διώρυγος διακρίνονται εις τέλη διελεύσεως, τέλη ρυμουλκήσεως και τέλη πλοηγήσεως. Ταύτα καθορίζονται επί τη βάσει των εκάστοτε ισχυόντων τιμολογίων.
2. Εις την πληρωμήν τελών διελεύσεως υπόκεινται άπαντα τα πλοία και πλωτά ναυπηγήματα, τα οποία διαπλέουν την Διώρυγα, εξαιρέσει των ελληνικών πολεμικών, ως και των ελληνικών πλοιαρίων καθαράς χωρητικότητος μέχρι 3 κόρων.
3. Εις πληρωμήν τελών ρυμουλκήσεως υπόκεινται άπαντα τα πλοία και πλωτά ναυπηγήματα τα οποία κατά την διέλευσίν των χρησιμοποιούν ρυμουλκά της Εταιρείας της Διώρυγος.
4. Εις πληρωμήν τελών πλοηγήσεως υπόκεινται άπαντα τα πλοία και πλωτά ναυπηγήματα, τα οποία κατά την διέλευσίν των χρησιμοποιούν πλοηγούς της Εταιρείας της Διώρυγος.
5. Δαπάναι αφορώσαι εις παροχήν υπό της Εταιρείας της Διώρυγος ετέρων υπηρεσιών προς τα διερχόμενα πλοία, καταβάλλονται ιδιαίτέρως.

Άρθρον 14.
Βάσις καθορισμού τελών

1. Ως βάσις υπολογισμού των εν γένει τελών διάπλου της Διώρυγος, λαμβάνεται η καθαρά χωρητικότης του πλοίου η αναγραφομένη επί του πρωτοτύπου πιστοποιητικού καταμετρήσεως αυτού, του εκδοθέντος υπό της αρμοδίας Αρχής του Κράτους, του οποίου το πλοίον φέρει την σημαίαν.
2. Κατ' εξαίρεσιν, δια τον υπολογισμόν των τελών διάπλου των ρυμουλκών και ναυαγοσωστικών πλοίων λαμβάνεται ποσοστόν εβδομήκοντα τοις εκατόν (70%) της ολικής χωρητικότητος αυτών.
3. Ως βάσις υπολογισμού των τελών διάπλου των πολεμικών πλοίων λαμβάνεται ποσοστόν εβδομήκοντα τοις εκατόν (70%) του κανονικού (Full Load) εκτοπίσματος αυτών.

Article 15.

Absence of Certificate of Measurement.

- 1) In situations where the actual and original certificate of measurement is not available, dues are computed provisionally on the basis of the net tonnage recorded on any copy of such a certificate of measurement as happens to be available, or on basis of the net tonnage deriving from other of the ship's papers, or from an official edition of an accredited shipping register. Should a difference in figures be established, as a matter of course, the larger net tonnage will be taken as the basis of computation.
- 2) In such cases, the Canal Company is entitled to demand the deposit of a bond equivalent to 50% of the dues computed as above. This bond will remain in the Company's keeping until a final settlement of navigation dues is reached on the basis of the original certificate of measurement produced for that purpose.

Article 16.

Differences in measurement.

- 1) If it is evidenced from proven data that the Net tonnage of a foreign ship is clearly less than that obtained in accordance with Greek measurement regulations, in a comparable case, and always providing no bilateral agreement or pact exists that would mutually recognize the national certificates of measurement of Greece and of the foreign state whose flag the ship flies, the Canal Company is then entitled to demand an official certificate of measurement from the ship, that will show the Net tonnage in accordance with the measurement regulations effective in Greece.
- 2) Provisionally, and until such time as a certificate such as the above is produced for the purpose of computing the navigation dues, the net tonnage of the ship will be taken at the figure of 80% of the Gross tonnage of that ship, recorded on the foreign certificate of measurement.

With the production of the certificate demanded as above, the provisionally imposed charges will be definitely settled on the basis of that certificate.

Άρθρον 15.

Έλλειψις Πιστοποιητικού καταμετρήσεως

1. Εις περίπτωσιν ελλείψεως του πρωτοτύπου πιστοποιητικού καταμετρήσεως, τα τέλη υπολογίζονται προσωρινώς επί τη βάσει της καθαρής χωρητικότητος της αναγραφομένης επί τυχόν υπάρχοντος αντιγράφου του πιστοποιητικού καταμετρήσεως ή της προκυπτούσης εξ ετέρων ναυπλιακών εγγράφων του πλοίου ή επισήμου εκδόσεως ανεγνωρισμένου νηογνώμονος. Εφ' όσον διαπιστωθή η ύπαρξις διαφορών, λαμβάνεται οπωσδήποτε η μεγαλύτερα καθαρά χωρητικότης.
2. Εις την περίπτωσιν ταύτην, η Εταιρεία της Διώρυγος δικαιούται να απαιτήση την κατάθεσιν χρηματικής εγγυήσεως ίσης προς το ποσοστόν των πενήκοντα τοις εκατόν (50%) των ως άνω υπολογιζομένων τελών. Η εγγύησις αύτη παραμένει εις την Εταιρείαν της Διώρυγος μέχρι οριστικού διακανονισμού των τελών διάπλου επί τη βάσει του προσκομισθησόμενου πρωτοτύπου πιστοποιητικού καταμετρήσεως του πλοίου.

Άρθρον 16.

Διαφοραί εις καταμέτρησιν

1. Εάν εξ αποδεδειγμένων στοιχείων προκύπη ότι η καθαρά χωρητικότης αλλοδαπού πλοίου υπολείπεται σαφώς της κατά τους Ελληνικούς κανονισμούς καταμετρήσεως αντιστοίχου τοιαύτης και υπό την προϋπόθεσιν ότι δεν υφίσταται διμερής συμφωνία ή σύμβασις περί αμοιβαίας αναγνωρίσεως των εθνικών πιστοποιητικών καταμετρήσεως μεταξύ της Ελλάδος και του αλλοδαπού κράτους του οποίου την σημαίαν φέρει το πλοίον η Εταιρεία της Διώρυγος δικαιούται να απαιτήση την υπό του πλοίου προσκόμισιν επισήμου πιστοποιητικού εμφανίντος την καθαράν χωρητικότητα τούτου κατά τους εν Ελλάδι ισχύοντα κανονισμούς καταμετρήσεως.
2. Προσωρινώς και μέχρι προσκομίσεως του ως άνω πιστοποιητικού δια τον υπολογισμόν των τελών διάπλου, ως καθαρά χωρητικότης του πλοίου λαμβάνεται ποσοστόν ογδοήκοντα τοις εκατόν (80%) της ολικής χωρητικότητος αυτού, της αναγραφομένης επί του αλλοδαπού πιστοποιητικού καταμετρήσεως.
Άμα τη προσκομίσει του κατά τα ανωτέρω αιτηθέντος πιστοποιητικού διακανονίζονται, επί τη βάσει τούτου, οριστικώς τα προσωρινώς καταβληθέντα τέλη.

Article 17.

Ships with shelter decks.

- 1) On ships with an open shelter deck, described as such in an official issue of an accredited shipping register, and equipped with only one certificate of measurement, the net tonnage recorded in such certificates will be taken as the basis for the computation of navigation dues.
- 2) On ships with an open/closed shelter deck, described as such in an official issue of an accredited shipping register, and equipped with two certificates of measurement (That is to say, on ships of variable tonnage) the net tonnage that corresponds to the state of the ship when the shelter deck is closed is taken as the basis for computing navigation dues. That is to say, the net tonnage from the larger tonnage pair is used.

Article 18.

Ships with tonnage Marks.

- 1) On ships having the tonnage Mark marked on their sides and furnished with a certificate of measurement recording only one tonnage pair, the net tonnage recorded in such certificates is taken as the basis for computation of navigation dues.
- 2) On ships having the tonnage mark marked on their sides and furnished with a certificate of measurement recording two tonnage pairs (i.e. on ships with variable tonnage) the net tonnage of the larger tonnage pair is taken as the basis for computing navigation dues.

Άρθρον 17.

Πλοία μετά προστατευτικού καταστρώματος

1. Εις πλοία μετ' ανοικτού προστατευτικού καταστρώματος (open shelter deck), χαρακτηριζόμενα ως τοιαύτα εις επίσημον έκδοσιν ανεγνωρισμένου νηογνώμονος, τα οποία είναι εφωδιασμένα δι' ενός μοναδικού πιστοποιητικού καταμετρήσεως, ως βάσις υπολογισμού των τελών διάπλου λαμβάνεται η εν τω πιστοποιητικώ τούτω αναγραφόμενη καθαρά χωρητικότης.

2. Εις πλοία μετ' ανοικτού κλειστού/προστατευτικού καταστρώματος (open closed shelter deck) χαρακτηριζόμενα ως τοιαύτα εις επίσημον έκδοσιν ανεγνωρισμένου νηογνώμονος, τα οποία είναι εφωδιασμένα δια δύο πιστοποιητικών καταμετρήσεως, ήτοι εις πλοία μετ' εναλλακτικής χωρητικότητος, ως βάσις υπολογισμού των τελών διάπλου λαμβάνεται η καθαρά χωρητικότης η αντιστοιχούσα εις την κατάστασιν του πλοίου ως closed shelter deck, ήτοι η καθαρά χωρητικότης του μεγαλύτερου ζεύγους χωρητικοτήτων.

Άρθρον 18.

Πλοία μετά γραμμής χωρητικότητος

1. Εις πλοία έχοντα κεχαραγμένην εις τας πλευράς των «Γραμμήν χωρητικότητος» (tonnage mark) τα οποία είναι εφωδιασμένα δια πιστοποιητικού καταμετρήσεως αναγράφοντος εν μοναδικόν ζεύγος χωρητικοτήτων, ως βάσις υπολογισμού των τελών διάπλου λαμβάνεται η εν τω πιστοποιητικώ τούτω αναγραφόμενη καθαρά χωρητικότης.

2. Εις πλοία έχοντα κεχαραγμένην εις τας πλευράς των «Γραμμήν χωρητικότητος» (tonnage mark), τα οποία είναι εφωδιασμένα δια πιστοποιητικού καταμετρήσεως αναγράφοντος δύο ζεύγη χωρητικοτήτων, ήτοι εις πλοία μετ' εναλλακτικής χωρητικότητος, ως βάσις υπολογισμού των τελών διάπλου λαμβάνεται η καθαρά χωρητικότης του μεγαλύτερου ζεύγους χωρητικοτήτων.

Article 19.

The method and timing of the collection of dues.

- 1) Any and all dues owed to the Company for passing through the Canal, will be collected prior to the ship's passage, or at any other time the Company sees fit so to do, by a delegated official of the Canal Company, in return for a receipt.
- 2) The payment of dues in drachmas or in foreign currency will conform to the provisions stipulated by the Greek Government Authorities effective at the time of any given transaction.

Article 20.

Tariffs.

- a) The tariffs made effective by the Canal Company at any given time for the payment to them of various dues are held to be an integral part of the present Code of Regulations, without need of any further procedure for their authorisation of publication, other than their authorisation by the board of Directors of the Company.
- b) The Canal tolls are computed on the basis of the net tonnage of the ships navigating the Canal. They will not, in any event, be higher than those collected by the Suez Canal Service.

Article 21.

The Consequences of violation of the present Regulations.

The violation of any of the provisions referred to in these presents entitles the Company to indemnity analogous to the act committed by a Master and with reference to its significance as to the financial interests of the Company.

Article 22.

Knowledge of Regulations.

The act of claiming the right to sail through the canal is in itself taken as evidence that the Master is in full possession of the contents of this Code of Regulations.

Άρθρον 19.

Τρόπος και χρόνος εισπράξεως τελών

1. Τα πάσης φύσεως δικαιώματα της Εταιρείας δια την διέλευσιν, εισπράττονται επί αποδείξει υπό εντεταλμένου της Εταιρείας της Διώρυγος, προς της διελεύσεως του πλοίου ή εις άλλον χρόνον κατά την κρίσιν της Εταιρείας.
2. Η πληρωμή των τελών εις δραχμάς ή συνάλλαγμα ρυθμίζεται συμφώνως προς τας εκάστοτε ισχύουσας περί συναλλάγματος διατάξεις των αρμοδίων ελληνικών κρατικών αρχών.

Άρθρον 20.

Τιμολόγια

- α) Τα υπό της Εταιρείας της Διώρυγος τιθέμενα εκάστοτε εν ισχύι τιμολόγια δια την καταβολήν των διαφόρων τελών προς αυτήν, θεωρούνται αναπόσπαστον παράρτημα του παρόντος κανονισμού άνευ ουδεμίας περαιτέρω διαδικασίας εγκρίσεως ή δημοσιεύσεώς των, πλην της υπό του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας εγκρίσεώς των.
- β) Τα διόδια υπολογίζονται επί τη βάσει της καθαρής χωρητικότητος των διερχομένων πλοίων, πάντως ταύτα δεν θα είναι ανώτερα των εισπραττομένων υπό της Υπηρεσίας της Διώρυγος του Σουέζ τοιούτων.

Άρθρον 21

Συνέπειαι παραβάσεως του παρόντος Κανονισμού

Παράβασις οιασδήποτε διατάξεως του παρόντος Κανονισμού δημιουργεί υπέρ της Εταιρείας δικαίωμα αποζημιώσεως, αναλόγως της υπό του πλοιάρχου διαπραχθείσης πράξεως και της σημασίας αυτής ως προς τα οικονομικά συμφέροντα της Εταιρείας.

Άρθρον 22.

Γνώσις του Κανονισμού

Δια του αναλαμβανομένου υπό του πλοιάρχου δικαιώματος του διάπλου της Διώρυγος τεκμαίρεται ότι ούτος έλαβε γνώσιν του παρόντος Κανονισμού.

CLARIFICATIONS
OF TERMINOLOGY AND OF THE MEANINGS OF THE
SHIPPING REGULATIONS.

1) Tonnage.

- a) Gross tonnage is the capacity of all closed and water - tight spaces in the ship, both below and above deck.
- b) Net tonnage is the capacity resultant on deducting the volume of certain spaces, such as crew quarters, the engine - room, the bridge, the boatswain's supplies compartment, etc., from the Gross tonnage.
- c) The net tonnage of the ship constitutes the amount of usable space at the ship's disposal.
- d) The gross and net tonnage are measured in registered tons (1 registered ton= 100 cubic feet or 2.83 cubic metres).
- e) The ship's gross and net tonnage express the official dimensions of the ship and are recorded in the ship's papers.

2) The ship's weight, or displacement.

The ship's displacement is the weight of a loaded ship (i.e. the weight of the ship plus the Dead weight.)

The ship's weight is divided as follows:

- a) Permanent or standing weight. The permanent or standing weight consists of the weight of her Hull together with the engines and her fittings in general. That is to say, it is the total weight of the individual standing weights of the ship's parts.
- b) Dead Weight (D.W.)
This consists of all the additional and variable weights, and expresses the carrying capacity of the ship in weight.

**ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΕΙΣ
ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΝΝΟΙΩΝ
ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ**

1. Χωρητικότητας Πλοίου:

α) Ολική χωρητικότητας (Gross Tonnage).

Καλείται η χωρητικότης όλων των κλειστών και στεγανών χώρων του πλοίου υπό και υπέρ το κατάστρωμα.

β) Καθαρά χωρητικότης (Net Tonnage).

Καλείται η χωρητικότης η προκύπτουσα εκ της ολικής τοιαύτης δι' εκπτώσεως του όγκου ωρισμένων χώρων, ως είναι οι χώροι ενδιστήσεως του πληρώματος, το μηχανοστάσιον, η γέφυρα, τα διαμερίσματα υλικών ναυκλήρου κ.λπ.

γ) Η καθαρά χωρητικότης πλοίου αποτελεί το μέτρον του διατιθεμένου υπό του πλοίου εκμεταλλευσίμου χώρου.

δ) Η ολική και η καθαρά χωρητικότης των πλοίων μετρούνται εις Κόρους (1 Κόρος – 100 κυβικοί πόδες ή 2,83 κυβικά μέτρα).

ε) Η ολική και η καθαρά χωρητικότης πλοίου εκφράζουν το επίσημον μέγεθος του πλοίου και αναγράφονται εις τα ναυτιλιακά έγγραφα τούτου.

2. Βάρος ή εκτόπισμα πλοίου:

Καλείται το βάρος του εμφόρτου πλοίου (βάρος πλοίου συν νεκρόν βάρος αυτού).

Το βάρος πλοίου υποδιαιρείται εις:

α) Μόνιμον ή ίδιον βάρος:

Αποτελείται εκ του βάρους του σκάφους μετά των μηχανών και του εν γένει εξοπλισμού αυτού. Είναι τουτέστιν το συνολικόν βάρος των επί μέρους μονίμων αυτού βαρών.

β) Νεκρόν ή πρόσθετον βάρος (Dead Weight):

Τούτο αποτελείται εξ όλων των προσθέτων και μεταβλητών βαρών και εκφράζει την εις βάρος μεταφορικήν ικανότητα του πλοίου:

The sum of the ship's variable weights consists of:

- Useful freight of all kinds.
- Fuels.
- Fresh water (for drinking and general purpose).
- The reserve water for feeding the boilers.
- Supplies and provisions.
- The crew and their equipment.
- The passengers and their luggage.

3)The ratio of Dead weight to tonnage.

Though the ship's D.W. is an expression of weight and the Tonnage an expression of volume, without there being between them any natural relationship, it has nevertheless been ascertained by experience that there does exist a numerical relationship between the weight and tonnage- of cargo vessels. According to this ratio, the D.W. is 1.5 times larger than the Gross tonnage and 2.5 to 3 times larger than the Net tonnage (thus a vessel of 7.000 gross tonnage will have a 10.500 ton .DW., approximately speaking).

Note :

For the owner of a cargo vessel it is the ship's D.W. that is of importance. For this measurement is customarily taken as the basic dimension in the purchase and sale of ships. With passenger ships, on the contrary, the ship's displacement is taken as the basic measurement, since it produces comparatively higher figures for the classification of the ship, and thus inspires greater confidence in the passengers.

4) Measurement of ships:

Measurement provides an actual description of a ship's dimensions and precisely defines her tonnage. Moreover, on the basis of the figures thereby arrived at :

Το σύνολο των μεταβλητών βαρών του πλοίου αποτελείται από:

- το ωφέλιμο φορτίο πάσης φύσεως
- τα καύσιμα
- το γλυκύ ύδωρ (πόσιμον και γενικής χρήσεως)
- το εφεδρικό τροφοδοτικό ύδωρ λεβήτων
- τα υλικά και τρόφιμα
- το πλήρωμα μετά των αποσκευών του
- τους επιβάτας μετά των αποσκευών των.

3. Σχέσις Νεκρού βάρους (Dead Weight) και χωρητικότητας (Tonnage) πλοίου

Καίτοι το νεκρόν βάρος πλοίου (D.W.) είναι βάρος και η χωρητικότης αυτού όγκος, μη υφισταμένης μεταξύ των φυσικής σχέσεως, εν τούτοις διεπιστώθη εκ πείρας ότι υφίσταται αριθμητική σχέσις μεταξύ βάρους και χωρητικότητος δια τα φορτηγά σκάφη. Κατ' αυτήν το Νεκρόν Βάρος (D.W.) είναι 1,5 φορές μεγαλύτερον της ολικής χωρητικότητος (ΚΟΧ) και 2,5-3 φορές μεγαλύτερον της καθαρής χωρητικότητος (π.χ. σκάφος με Κ.Ο.Χ. 7.000 θα έχη D.W. 10.500 τόν. περίπου).

Σημείωσις:

Τον πλοιοκτήτην φορτηγού πλοίου ενδιαφέρει το D.W. του πλοίου. Κατά συνήθειαν τούτο λαμβάνεται ως βασικόν μέγεθος κατά τας αγοραπωλησίας πλοίων. Δια τα επιβατηγά πλοία, αντιθέτως, ως βασικόν μέγεθος χρησιμοποιείται το εκτόπισμα, ως δίδον μεγαλύτερους συγκριτικώς αριθμούς χαρακτηρισμού του πλοίου εμπνέον ούτω μεγαλύτεραν εμπιστοσύνην εις τους επιβάτας.

4. Καταμέτρησις πλοίων:

Δια της καταμετρήσεως δίδεται η πραγματική εικών των διαστάσεων του πλοίου και καθορίζεται η χωρητικότης αυτού. Επιπροσθέτως δε βάσει των αποτελεσμάτων αυτής:

- a) It is possible to achieve a distinction between ships and boats and to produce a clearly defined register of shipping.
- b) It is possible to compute the shipping charges and the dues which a ship must pay for the use of ports, canals etc.
- c) It is possible to define the composition of the crew and the rates of pay.

5) Ship's Certificate of Measurement.

This certificate is issued by the Harbour Authorities, or by the Merchant Ships Inspection Administration, after the measuring of the ship. Three copies are issued, one of which is delivered to the shipowner and kept on board the ship as an official paper.'

Apart from measurement certificates issued by the Merchant Ships Inspection Administration, similar certificates issued by the appropriate Authorities of Foreign Powers are also accepted as being valid, by virtue of Bilateral Agreements between the Greek State and such Foreign Powers as are included in those Bilateral Agreements.

- α) Επιτυγχάνεται η διάκριση των πλοίων εκ των πλοιαρίων και καθορίζεται η κλάσις του νηολογίου.
- β) Υπολογίζονται τα ναυτιλιακά τέλη και τα δικαιώματα άτινα καταβάλλει το πλοίο δια την παρ' αυτού χρησιμοποίησιν των λιμένων, Διωρύγων κ.λπ.
- γ) Καθορίζεται η σύνθεσις του πληρώματος και το μισθολόγιον.

5. Πρωτόκολλον Καταμετρήσεως πλοίων (Certificate of Measurement)

Εκδίδεται υπό της Λιμενικής Αρχής ή υπό της ΕΕΠ (Επιθεώρησις Εμπορικών Πλοίων) μετά την καταμέτρησιν του πλοίου. Εκδίδεται εις 3 αντίτυπα. Εκ τούτων το εν παραδίδεται εις τον πλοιοκτήτην και φυλάσσεται επί του πλοίου ως επίσημον ναυτιλιακόν έγγραφον.






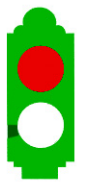

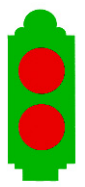
Εκτός των πιστοποιητικών καταμετρήσεων των εκδιδομένων υπό της ΕΕΠ, αναγνωρίζονται ως ισχύοντα και τα Πιστοποιητικά Καταμετρήσεως τα εκδιδόμενα υπό των αρμοδίων Αρχών Ξένων Κρατών, επί τη βάσει Διμερών Συμφωνιών του Ελληνικού Κράτους μετά των υπ' όψιν ξένων Κρατών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α΄

APPENDIX A΄

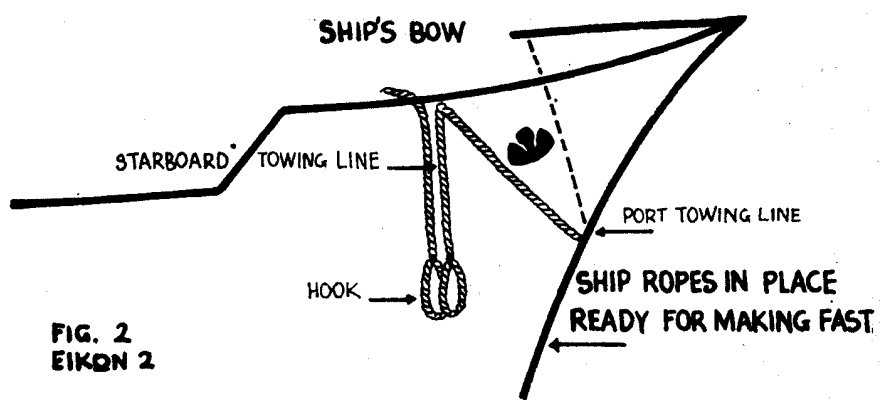
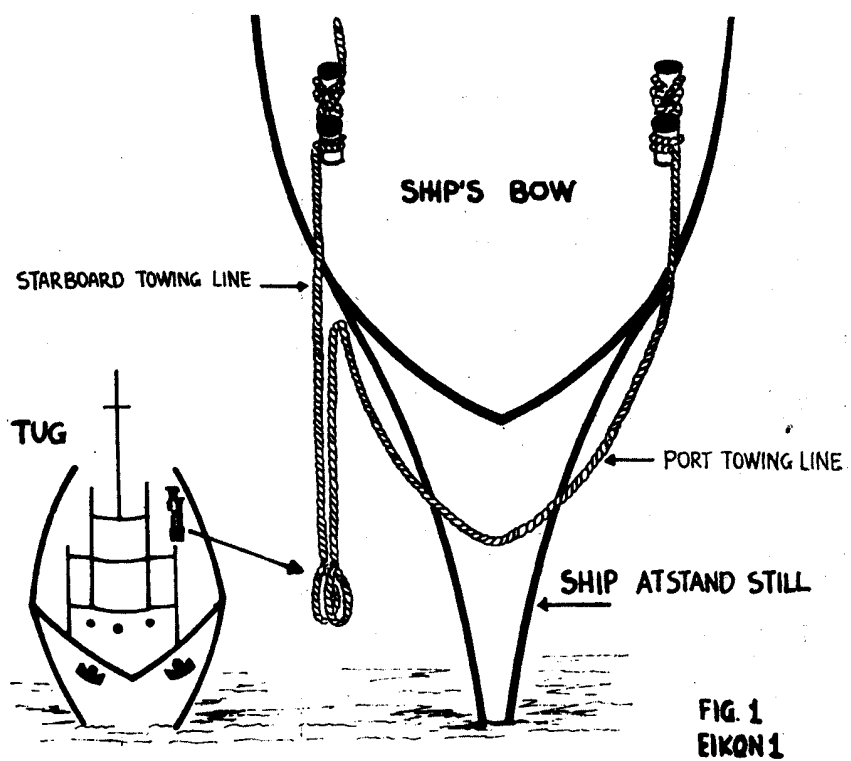
ΣΗΜΑΤΑ SIGNALS



1	ΣΗΜΑΤΑ ΑΔΕΙΑΣ ΔΙΕΥΛΕΥΣΕΩΣ PERMISSION TO PASS SIGNALS		
α	<p>Εν ημέρα μία κυανή σημαία και εν νυκτί εις λευκός φανός δεικνύει ότι η είσοδος είναι ελεύθερα.</p> <p>A blue flag by day and a white light by night show that entrance is permitted.</p>		
β	<p>Εν ημέρα μία ερυθρά σημαία και εν νυκτί δύο κατακόρυφοι λευκοί φανοί δεικνύουν ότι η είσοδος δεν είναι ελεύθερα (ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ Ο ΕΙΣΠΛΟΥΣ)</p> <p>A red flag by day and two vertical white lights by night show that entrance is not permitted (ENTRY PROHIBITED)</p>		
2	ΣΗΜΑΤΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ ΡΕΥΜΑΤΟΣ CURRENT DIRECTION SIGNALS		
α	<p>Εν ημέρα δύο σήματα τριγωνικά λευκά και εν νυκτί δύο κατακόρυφοι φανοί εξ ων ο άνωθεν ερυθρός ο δε κάτω λευκός, δεικνύουν ρεύμα βοηθητικόν τω εισερχομένω.</p> <p>Two white triangular signals in day-time and two vertical lights by night, the upper of which is red and the lower one white, show that the current is favourable to an incoming ship.</p>		
β	<p>Εν ημέρα εν σήμα τριγωνικόν λευκόν και εν νυκτί δύο κατακόρυφοι φανοί ερυθροί δεικνύουν ρεύμα αντίθετον τω εισερχομένω.</p> <p>One triangular white signal by day and by night two vertical red lights show that the current is unfavourable to an incoming ship.</p>		
γ	<p>Η έλλειψις παντός σήματος εκ των ως άνω οριζομένων, δεικνύει ότι δεν υπάρχει ρεύμα κατά την ώραν εκείνην εις την Διώρυγα.</p> <p>The absence of any of the above defined signals shows that there is no current at that time in the Canal.</p>		



3	ΣΗΜΑΤΑ ΔΙΑ ΠΛΟΗΓΩΝ - PILOT'S SIGNALS	
	<p>Δι' αίτησιν πλοηγού καθορίζονται δύο μακροί και εις βραχύς συριγμός δια συρίκτρας ή σειρήνας. This has been laid down as follows: Two long and one short blasts of the ship's whistle or horn denote the request for a pilot.</p>	
4	ΣΗΜΑΤΑ ΔΙΑ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ - TUG-BOAT SIGNALS	
	<p>ι' αίτησιν ρυμουλκού καθορίζονται τέσσαρες μακροί συριγμοί δια συρίκτρας ή σειρήνας. It has been laid down that four long whistle blasts or horn signify a request for a tug.</p>	
5	ΣΗΜΑΤΑ ΔΙ' ΑΚΑΤΩΝ - LAUNCH SIGNALS	
	<p>Δι' αίτησιν ακάτου καθορίζονται τρεις μακροί συριγμοί. Three long blasts denote a request for a launch.</p>	
6	ΣΗΜΑΤΑ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΟΣ & ΑΔΕΙΑΣ ΕΙΣΟΔΟΥ READINESS & PERMISSION TO ENTER SIGNAL	
	<p>Καθορίζεται εις μακρός συριγμός. It has been laid down that one long blast will denote the above.</p>	
7	ΣΗΜΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ - ALARM SIGNAL	
	<p>Πέντε έως έξ βραχείς συριγμοί επαναλαμβανόμενοι εις μικρά χρονικά διαστήματα εκπέμπονται υπό του πλοίου εις περίπτωσιν επισυμβάντος ατυχήματος ή κωλύματος επηρεάζοντος την ασφάλειαν του πλοίου ή παρακωλύοντος τον διάπλουν αυτού. Five or six short blasts, repeated at intervals, show the occurrence on board of an accident or obstacle effecting the security of the ship or impeding her passage.</p>	



NGCC'S TOWING OPERATION

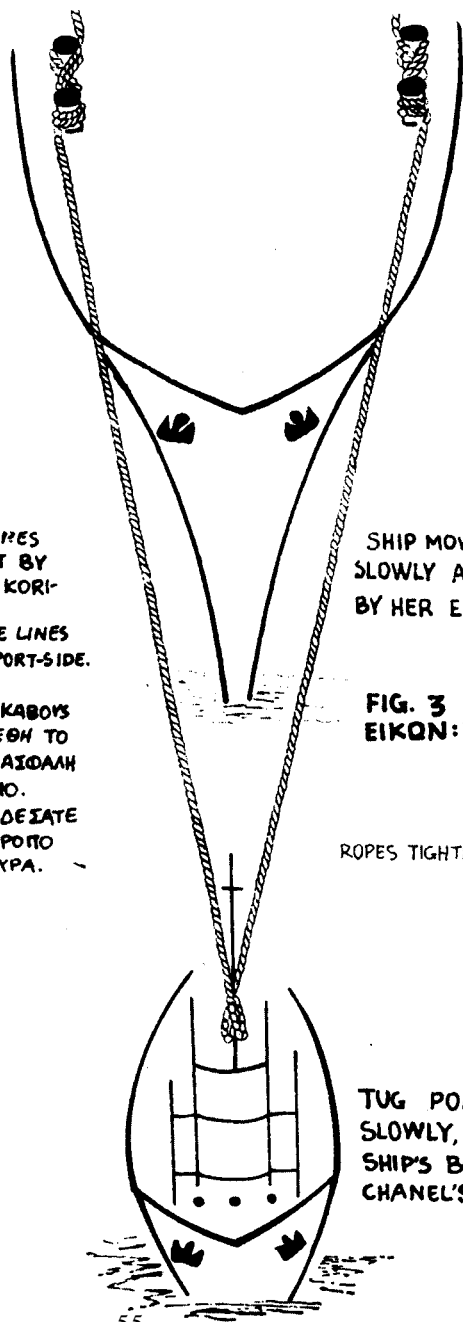
FIG. 1-2 ΕΙΚΟΝ: 1-2

HOW TO PLACE THE TOWING LINES TO MAKE FAST THE TUG BOAT BY A RUIK AND SAFE WAY AT KORINTHIAN GULF.
 AT SARDONIC GULF HOLD THE LINES BY THE SAME WAY BUT ON PORT-SIDE.

ΠΩΣ ΝΑ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΙΕΤΕ ΤΟΥΣ ΚΑΒΟΥΣ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΙΕΣ ΓΙΑ ΝΑ ΠΡΟΣΙΔΕΘΗ ΤΟ ΡΥΜΟΥΛΚΟ Μ' ΕΝΑ ΓΡΗΓΟΡΟ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΗ ΤΡΟΠΟ ΣΤΟΝ ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟ ΚΟΛΠΟ.
 ΣΤΟΝ ΣΑΡΩΝΙΚΟ ΚΟΛΠΟ ΠΡΟΣΙΔΕΣΑΤΕ ΤΟΥΣ ΚΑΒΟΥΣ ΜΕ ΤΟΝ ΙΔΙΟ ΤΡΟΠΟ ΑΛΛΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΠΛΕΥΡΑ.

FIG. 3 ΕΙΚΟΝ: 3

ENTERING THE CANAL
 ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΤΗΝ ΔΙΟΡΥΤΑ



SHIP MOVING SLOWLY AHEAD BY HER ENGINES

FIG. 3 ΕΙΚΟΝ: 3

ROPE TIGHTEN

TUG POLING SLOWLY, KEEPING SHIP'S BOW ON CHANEL'S AXES

