



# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ  
ΤΗ 19 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1963

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ  
67

### ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

#### ΥΠΟΥΡΓΙΚΑΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

- Περί διορισμού μελών Διοικητικού Συμβουλίου του 'Οργανισμού Προγνωστικών 'Αγώνων Ποδοσφαίρου . . . . . 1
- Περί αναγνωρίσεως ως δημοσίων εξόδων ενίων δαπανών του 'Υπουργείου 'Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων. 2
- Περί καθορισμού αποδοχών Γενικού Διευθυντού και 'Αναπληρωτών Γενικών Διευθυντών των Σιδηροδρόμων 'Ελληνικού Κράτους (Σ.Ε.Κ.) . . . . . 3
- Περί καθορισμού λεωφορείου τύπου «Α» μείζονος. . . . . 4
- Περί συμπληρώσεως τής υπ' αριθ. 30161/1454)23.4.60 έγκριτικής πράξεως Ν. Δ. 2687)53 δια τὸ φορτηγὸν ἀνάπλοιοι «ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.» (MARIA G.L.) . . . . . 5
- Περί τροποποιήσεως τοῦ ἄρθρου 2 παρ. 2 τοῦ Κανονισμοῦ «περὶ τρόπου ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ι.Κ.Α. τῶν αὐτοτελῶς ἐργαζομένων κλπ.» . . . . . 6
- Περί προσθήκης παραγράφου 5 ἐν τέλει τοῦ ἄρθρου 9 τοῦ Καταστατικοῦ τοῦ Ταμείου 'Επικουρικής 'Ασφαλίσεως Προσωπικοῦ 'Εταιρειῶν Πετρελαιοειδῶν. . . . . 7

#### ΥΠΟΥΡΓΙΚΑΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ & ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

'Αριθ. 566) 46 (1)

Περί διορισμού μελών Διοικητικού Συμβουλίου του 'Οργανισμού Προγνωστικών 'Αγώνων Ποδοσφαίρου.

#### Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΡΟΕΔΡΙΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

'Εχοντες υπ' ὄψιν 1) τὰς διατάξεις τῶν παραγράφων 2 καὶ 3 τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ ἀπὸ 29 Δεκεμβρίου 1958 Β. Διατάγματος «περὶ συστάσεως 'Οργανισμοῦ Προγνωστικῶν 'Αγώνων Ποδοσφαίρου» καὶ 2) τὴν υπ' αριθ. 56820)6.11.1961 ἀπόφασιν τοῦ Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως «περὶ μεταβιβάσεως ἀρμοδιοτήτων ἐπὶ τῆς Γενικῆς Γραμματείας 'Αθλητισμοῦ», ἀποφασίζομεν:

Διορίζομεν ὡς μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ 'Οργανισμοῦ Προγνωστικῶν 'Αγώνων Ποδοσφαίρου διὰ μίαν δεξιάν ἀπὸ τῆς 16ης τρέχοντες τοὺς κάτωθι:

1) 'Ιωάννην Μοάτσον, μέλος τοῦ παρὰ τῆ Γενικῆ Γραμματεία 'Αθλητισμοῦ Γνωμοδοτικοῦ Συμβουλίου, ἀναπληρούμενον παρὰ τοῦ 'Αθανασίου Τζαρτζάνου, μέλους ἐπίσης τοῦ αὐτοῦ Συμβουλίου.

2) 'Ευάγγελον Καλφαρέτζον, Διευθυντὴν 'Υπουργείου Παιδείας, μέλος τοῦ παρὰ τῆ Γενικῆ Γραμματεία 'Αθλητισμοῦ Γνωμοδοτικοῦ Συμβουλίου, ἀναπληρούμενον παρὰ τοῦ 'Ιωάννου Βάρσου, 'Αντισυνταγματάρχου, μέλους ἐπίσης τοῦ αὐτοῦ Συμβουλίου.

3) Παναγιώτην Παπαθανασόπουλον, Διευθυντὴν Γενικοῦ Λογιστηρίου Κράτους, ἀναπληρούμενον παρὰ τοῦ Θεμιστο-

κλέους Στραβολέμου, Διευθυντοῦ τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου Κράτους.

4) Γεώργιον Γεωργίου, Διευθυντὴν 'Υπουργείου 'Εσωτερικῶν, ἀναπληρούμενον παρὰ τοῦ Κωνσταντίνου Γεωργοπούλου, ἐντεταλμένου 'Υψηλοῦ Πανεπιστημίου 'Αθηνῶν.

5) Μιχαὴλ Κοκολογιάννην, 'Υποδιευθυντὴν Καταθέσεων παρὰ τῆ Διοικήσει τῆς 'Εθνικῆς Τραπεζῆς τῆς 'Ελλάδος, ὀρισθέντα ὑπὸ ταύτης, ἀναπληρούμενον παρὰ τοῦ Στυλιανοῦ 'Αλεξάνδρη, Προϊσταμένου Τμήματος Καταθέσεων παρὰ τῆ αὐτῆ ὡς ἄνω Διοικήσει, ὁμοίως ὑπὸ ταύτης ὀρισθέντος.

6) Κωνσταντίνον Σακελλαρίδην, ὀρισθέντα παρὰ τῆς Διοικήσεως τῆς 'Εθνικῆς Τραπεζῆς τῆς 'Ελλάδος, ἀναπληρούμενον παρὰ τοῦ 'Ιωάννου Οἰκονόμου ὁμοίως ὡς ἄνω ὀρισθέντος.

7) Θεοδόσιον Παπαθανασιάδην, 'Αντιπρόεδρον τῆς 'Επιτροπῆς 'Ολυμπιακῶν 'Αγώνων, ἀναπληρούμενον παρὰ τοῦ 'Αντωνίου Μαρίνου, μέλους ἐπίσης τῆς 'Επιτροπῆς 'Ολυμπιακῶν 'Αγώνων.

8) 'Απόστολον Νικολαΐδην, Πρόεδρον τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Συνδέσμου 'Ελληνικῶν Γυμναστικῶν καὶ 'Αθλητικῶν Σωματείων, ἀναπληρούμενον παρὰ τοῦ Σταύρου Μαραγκουδάκη, 'Αντιπροέδρου τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ αὐτοῦ Συνδέσμου.

9) 'Αθανάσιον Μέρμηγκαν, Πρόεδρον τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς 'Ελληνικῆς Ποδοσφαιρικῆς 'Ομοσπονδίας, ἀναπληρούμενον παρὰ τοῦ Λουκά Πανουργιά, μέλους τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς αὐτῆς 'Ομοσπονδίας.

Πρόεδρον τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ ὡς ἄνω 'Οργανισμοῦ ὀρίζομεν τὸν ἐκ τῶν μελῶν αὐτοῦ 'Ιωάννην Μοάτσον.

'Η παρούσα δημοσιευθῆτω διὰ τῆς 'Εφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

'Εν 'Αθήναις τῆ 14 Φεβρουαρίου 1963

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
ΑΧ. ΓΕΡΟΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ

'Αριθ. πρωτ. 29556

(2)

Περί αναγνωρίσεως ως δημοσίων εξόδων ενίων δαπανών του 'Υπουργείου 'Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ  
ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

'Εχοντες υπ' ὄψιν τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ Ν.Δ. 3519 τοῦ 1956 ἀπερὶ συμπληρώσεως τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ ἀπὸ 10/11 Μαΐου 1946 ἀπερὶ διατάξεων τινῶν ἀφορωσῶν τὸ

Δημόσιον Λογιστικόν κυρωθέντος δια τοῦ Ν.Δ. 73)1946, ἀποφασίζομεν :

Ἀναγνωρίζονται ὡς δημόσια ἔξοδα αἱ κατὰ τὰ οἰκονομικὰ ἔτη 1944-45, 1957, 1958, 1959, 1960 καὶ 1961 πραγματοποιηθεῖσαι δαπάναι ἀρμοδιότητος Ὑπουργείου Ἐθνικῆς Παιδείας καὶ Ὁρησκευμάτων ὡς αὐταὶ κατονομάζονται κατωτέρω, ὧν δὲν κατέστη δυνατὴ ἡ πληρωμὴ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ καθ' ἕκαστον Οἰκονομικοῦ ἔτους καὶ ὧν τὰ οἰκεία κεφάλαια καὶ ἄρθρα τοῦ Προϋπολογισμοῦ τῶν οἰκονομικῶν ἐτῶν εἰς ἃ αὐταὶ ἀναφέρονται δὲν κατέλιπον ἀδιάθετα ὑπόλοιπα.

Ἀνάλυσις δαπανῶν.

1. Οἰκονομικοῦ ἔτους 1944-45.

Δραχμαὶ

Κεφ. 4 ἄρθρ. 1. Μισθὸς ἐν γένει καὶ τακτικὰ ἐπιδόματα διδασκτικῶν καὶ ὑπηρετικῶν προσωπικοῦ τῶν σχολείων Δημοτικῆς Ἐκπαιδεύσεως ..... 2

Σύνολον ..... 2

2. Οἰκονομικοῦ ἔτους 1957.

Κεφ. 3 ἄρθρ. 10. Ὀδοιπορικὰ ἔξοδα καὶ ἡμερησία ἀποζημίωσις λόγῳ ἀποσπάσεως κ.λ.π. διδασκάλων ..... 500.000

Κεφ. 3 ἄρθρ. 20. Ὀδοιπορικὰ ἔξοδα κ.λ.π. λόγῳ ἀποσπάσεως λειτουργῶν Μ.Ε. .... 143.000

Σύνολον ..... 643.000

3. Οἰκονομικοῦ ἔτους 1958.

Κεφ. 3 ἄρθρ. 10. Ὀδοιπορικὰ ἔξοδα καὶ ἡμερησία ἀποζημίωσις λόγῳ ἀποσπάσεως διδασκάλων ..... 500.000

Κεφ. 3 ἄρθρ. 23. Ὀδοιπορικὰ ἔξοδα καθηγητῶν Σωματικῆς Ἀγωγῆς λόγῳ ἀποσπάσεως ... 6.572

Σύνολον ..... 506.572

4. Οἰκονομικοῦ ἔτους 1959.

Κεφ. 3 ἄρθρ. 9. Ὀδοιπορικὰ ἔξοδα καὶ ἡμερησία ἀποζημίωσις λόγῳ ἀποσπάσεως δημοδιδασκάλων ..... 414.000

Κεφ. 3 ἄρθρ. 19. Ὀδοιπορικὰ ἔξοδα καὶ ἡμερησία ἀποζημίωσις λόγῳ ἀποσπάσεως Μ.Ε. .... 210.000

Κεφ. 3 ἄρθρ. 22. Ὀδοιπορικὰ ἔξοδα καθηγητῶν Σωματικῆς Ἀγωγῆς λόγῳ ἀποσπάσεως ... 6.926

Σύνολον ..... 630.926

5. Οἰκονομικοῦ ἔτους 1960.

Κεφ. 3 ἄρθρ. 9. Ὀδοιπορικὰ ἔξοδα καὶ ἡμερησία ἀποζημίωσις λόγῳ ἀποσπάσεως διδασκάλων κ.λ.π. .... 494.000

Κεφ. 3 ἄρθρ. 19. Ὀδοιπορικὰ ἔξοδα καὶ ἡμερησία ἀποζημίωσις λειτουργῶν Μ.Ε. λόγῳ ἀποσπάσεως ..... 150.000

Κεφ. 3 ἄρθρ. 22. Ὀδοιπορικὰ κ.λ.π. Καθηγητῶν Σωματικῆς Ἀγωγῆς λόγῳ ἀποσπάσεως ..... 4.987

Κεφ. 4 ἄρθρ. 52. Δαπάναι φωτισμοῦ, ὑδρεύσεως, θερμάνσεως κ.λ.π. μουσείων καὶ γραφείων .. 5.768

Κεφ. 9 ἄρθρ. 6. Πληρωμὴ εἰς τὴν Α.Ε. Ὑδρεύσεως ΑΠΠ τῆς ἀξίας ὕδατος καταναλισκομένου παρ' Ὑπηρεσιῶν ἀρμοδιότητος Ὑπουργείου Παιδείας. .... 254

Σύνολον ..... 655.009

6. Οἰκονομικοῦ ἔτους 1961.

Κεφ. 1 ἄρθρ. 11. Ἀποδοχαὶ προσωπικοῦ Μ.Ε. ἐν γένει καὶ ἐπιστατῶν ἐν γένει ἐκπαιδεύσεως ..... 275.932

Κεφ. 1 ἄρθρ. 29. Ἀποδοχαὶ μονίμου καλλιτεχνικοῦ διοικητικοῦ καὶ Ὑπηρετικοῦ προσωπικοῦ Κ.Ο.Α. .... 2.154

Κεφ. 1 ἄρθρ. 31. Ἀποδοχαὶ τακτικοῦ προσωπικοῦ Ὠδείου Θεσσαλονίκης ..... 6.080

Κεφ. 5 ἄρθρ. 8. Ὀδοιπορικὰ ἔξοδα κ.λ.π. τῶν μετακινουμένων διδασκάλων ἐκ τῆς χειμερινῆς ἔδρας τῶν εἰς τὴν θερινὴν τοιαύτην ὡς καὶ τοιαῦτα λόγῳ ἀποσπάσεως διδασκάλων ..... 391.000

Κεφ. 5 ἄρθρ. 18. Ὀδοιπορικὰ ἔξοδα καὶ ἡμερησία ἀποζημίωσις λόγῳ ἀποσπάσεως Μ.Ε. ... 112.000

Κεφ. 5 ἄρθρ. 22. Ὀδοιπορικὰ ἔξοδα καθηγητῶν Σωματικῆς Ἀγωγῆς λόγῳ ἀποσπάσεως .. 4.580

Κεφ. 9 ἄρθρ. 1. Ἐνοίκιον καταστήματος καὶ παραρτήματος Ὑπουργείου ..... 4.576

Κεφ. 11 ἄρθρ. 3. Ἐξοδα ὑπηρεσιακῶν δημοσιεύσεων ..... 91

Κεφ. 11 ἄρθρ. 5. Πληρωμὴ εἰς Α.Ε. Ὑδρεύσεως τῆς ἀξίας ὕδατος καταναλισκομένου παρὰ Ὑπηρεσιῶν Ὑπουργείου Παιδείας ..... 532

Σύνολον ..... 796.945

Γενικὸν Σύνολον ..... 3.232.454

Ἡ διὰ τῆς παρούσης ἔγκρισις τῶν ἀνωτέρω δαπανῶν προϋποθέτει τὴν μὴ παραγραφὴν τῶν σχετικῶν ἀπαιτήσεων. Ἡ παρούσα δημοσιευθῆτω διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 1 Φεβρουαρίου 1963

Οἱ Ὑπουργοί

ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΘΝ. ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΠ.

ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΓΡ. ΚΑΣΙΜΑΤΗΣ

ΣΠ. Ι. ΘΕΟΤΟΚΗΣ

ΑΠΟΦΑΣΙΣ

Ἐχοντες ὑπ' ὄψιν τὸν Νόμον 4283)1962 ἀπερὶ Διοικήσεως τῶν Ἐσόδων καὶ Ἐξόδων τοῦ Κράτους καὶ τὴν ἀνωτέρω κοινὴν ἀπόφασιν χορηγοῦμεν εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τῶν Ἐξόδων τοῦ Ὑπουργείου Ἐθνικῆς Παιδείας καὶ Ὁρησκευμάτων οἰκονομικοῦ ἔτους 1963 τὰς κάτωθι πιστώσεις ὑπὸ φορέα 110 : 1) ἀριθ. Κωδ. 7125 δραχ. 1.150.000, 2) ἀριθ. Κωδ. 7124 δραχ. 631.000, 3) ἀριθ. Κωδ. 7123 δραχ. 656.000 καὶ 4) ἀριθ. Κωδ. 7122 δραχ. 797.000 καὶ παρέχουμε τὴν ἔγκρισιν ἡμῶν διὰ τὴν διάθεσιν καὶ τὴν κατὰ τὸ ψήφισμα τῆς 7ης Ἰουνίου 1927 ἔγκρισιν ἡμῶν διὰ τὴν ἀνάληψιν τοῦ συνόλου τῶν ὡς ἄνω χορηγουμένων πιστώσεων.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 1 Φεβρουαρίου 1963

Ο Ὑπουργός

ΣΠ. Ι. ΘΕΟΤΟΚΗΣ

Ἀριθ. Ζ.2822.

(3)

Περὶ καθαρισμοῦ ἀποδοχῶν Γενικοῦ Διευθυντοῦ καὶ Ἀναπληρωτῶν Γενικῶν Διευθυντῶν τῶν Σιδηροδρόμων Ἑλληνικοῦ Κράτους (Σ.Ε.Κ.).

Οἱ Ὑπουργοί  
ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ  
ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Ἐχοντες ὑπ' ὄψιν τὸ ἄρθρον 2 παράγραφος 10 τοῦ Ν. Διατάγματος 4246)62 ἀπερὶ ἐνοποιήσεως τῶν Σιδηροδρομικῶν Δικτύων κ.λ.π., ἀποφασίζομεν :

Καθορίζομεν τὰς ἀποδοχὰς τῶν δυνάμει τοῦ ἀπὸ 6 Ὀκτωβρίου 1962 Β. Δ)τος διορισθέντων Γενικοῦ Διευθυντοῦ καὶ Ἀναπληρωτῶν Γενικῶν Διευθυντῶν τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους (ΣΕΚ) ὡς ἐξῆς :

1. Γενικὸς Διευθυντῆς Δρ. 17.000 μηνιαίως

2. Ἀναπληρωτῆς Γεν. Δ)ντῆς » 15.000 »

ἄνευ παροχῆς εἰς τούτους ἐτέρου τινοῦς ἐπιδόματος ἢ ἄλλης τινὸς προσαυξήσεως οἰασθῆποτε φύσεως.

Ἡ παρούσα, ἰσχύουσα ἀπὸ 1 Ὀκτωβρίου 1962, δημοσιεύθηκε εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 7 Φεβρουαρίου 1963

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ  
ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ  
**Π. ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ ΣΠ. Ι. ΘΕΟΤΟΚΗΣ**  
ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ  
**Δ. ΒΡΑΝΟΠΟΥΛΟΣ**

Ἄριθ. 104590)63.

(4)

Περὶ καθορισμοῦ λεωφορείου τύπου «Α» μείζονος.

### Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΤΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Ἐχοντες ὑπ' ὄψιν:

1) Τὸν Νόμον 4841)1930 καὶ τὸ ἀπὸ 22)29 Ἰανουαρίου 1931 Διάταγμα «περὶ αὐτοκινήτων ὀχημάτων κλπ.».

2) Τὴν ὑπ' ἀριθ. 217601)56 ἀπόφασιν, περὶ καθορισμοῦ λεωφορείου τύπου «Α» μείζονος.

3) Τὰς ὑπ' ἀριθ. 234502)56, 108260)57, 125575)57, 156101)57, 174719)57, 193514)57, 222523)57, 148768)58, 210875)58, 104307)61, 158518)61 καὶ 187736)62 ἀποφάσεις, συμπληρωματικὰς καὶ τροποποιητικὰς τῆς ὡς ἄνω ὑπ' ἀριθ. 217601)56 ἀποφάσεως.

4) Τὰ ἀπὸ 7 καὶ 13.6.62 πρακτικὰ τῆς δυνάμει τῆς ὑπ' ἀριθ. 172460)62 ἀποφάσεως συσταθείσης ἐπιτροπῆς διὰ τὴν ἐξέτασιν τοῦ θέματος περιορισμοῦ τῶν καθισμάτων τῶν λεωφορείων τοῦ ἀνωτέρω τύπου, πρὸς αὔξησιν τῆς διὰ τοὺς ὀρθοίους ἐπιβάτας διατιθεμένης ἐλευθέρως ἐπιφανείας ἐπὶ τῷ τέλει τῆς πλέον ἀνέτου μεταφορᾶς αὐτῶν.

5) Τὴν γνώμην τοῦ καθ' ἡμᾶς Συμβουλίου Μεταφορῶν διατυπωθεῖσαν ἐν τῇ ὑπ' ἀριθ. 306)62 πράξει αὐτοῦ.

6) Τὸ ἀπὸ 20.11.62 πρακτικόν, τῆς διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 227975)62 συσταθείσης ἐπιτροπῆς, πρὸς μελέτην τοῦ θέματος τοῦ ἀερισμοῦ τοῦ ἐσωτερικοῦ χώρου τῶν λεωφορείων αὐτοκινήτων.

7) Τὴν ἀπὸ 12.12.62 αἴτησιν Κοινοπραξίας Βιομηχ. Πλαστικῶν Ε.Π.Ε., ἀποφασίζουσα:

Συμπληροῦντες, τροποποιῶντες καὶ ἀνακεφαλαιῶντες τὰς ἀνωτέρω ἀφορώσας τὸν μείζονα τύπον ἀστικῶν λεωφορείων ἀποφάσεις ἡμῶν, ὀρίζομεν, τὰ στοιχεῖα τοῦ νέου τύπου λεωφορείων «Α» ὡς ἀκολουθῶς:

#### Α' Γενικὸι ὅροι.

1) Τὰ λεωφορεῖα ἔσονται σχήματος κλειστοῦ, συνήθους ἢ αὐτοφερομένης ἢ ἡμιαυτοφερομένης κατασκευῆς, πρωθυμῆνης ὀδηγήσεως, καινουργῆ κατὰ τε τὸ πλαίσιον καὶ ἀμάξιμα, θέσεων καθιζομένων ἐπιβατῶν εἴκοσι ὀκτὼ (28) καὶ ὀρθίων τριάκοντα δύο (32) πλέον μίᾳ θέσεως διὰ τὸν ὀδηγὸν καὶ μίᾳ (1) θέσεως διὰ τὸν εἰσπράκτορα, εἰς τὴν δεξιᾶν πλευρᾶν τοῦ ὀχήματος καὶ ἀμέσως δεξιὰ τῆς ὀπισθίας θύρας ἀνάδοῦ τῶν ἐπιβατῶν.

2) Τὸ πλαίσιον δέον νὰ εἶναι εἰδικῆς κατασκευῆς λεωφορειακοῦ τύπου ἐξακρθωμένου τούτου ἐκ τῶν ἐντύπων καταλόγων, εἴτε ἐξ ἄλλων βεβαιώσεων τοῦ ἐργοστασίου κατασκευῆς.

3) Τὸ πηδάλιον ὀδηγήσεως θὰ εὑρίσκειται ὑποχρεωτικῶς εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρᾶν.

4) Τὰ λεωφορεῖα ταῦτα δέον νὰ εἶναι ἱκανὰ δι' ὠφέλιμον φορτίον (ἐπιβάται ὀδηγὸς καὶ εἰσπράκτωρ) τοῦλάχιστον 4340 χιλ., αἱ δὲ ἐπιπτώσεις ἐκ τῶν ἀξόνων ἐπὶ τοῦ ὁδοστρώματος νὰ εἶναι ἐντὸς τῶν ἐπιτρεπομένων ὀρίων ἕως μέχρι 9.200 KG ἐκ τοῦ ἐκ τοῦ μᾶλλον φορτιζομένου ἄξονος διὰ τὴν περιοχὴν Ἀθηνῶν—Πειραιῶς καὶ Περιχώρων καὶ 8.000 KG διὰ τὰς λοιπὰς Περιοχὰς.

5) Ἡ ἀπόστασις τῶν ἐξωτερικῶν ἐπιφανειῶν τῶν πλαγιῶν πλευρῶν τῆς ἀμάξης ἀπὸ τῆς ἐξωτερικῆς ἐπιφανείας τῶν ἐλαστικῶν δέον νὰ μὴν εἶναι μείζων τῶν 0,20 μ.

6) Ἡ διάμετρος τοῦ μικροτέρου κύκλου τοῦ διαγραφομένου ὑπὸ μᾶλλον ἐξεχούσης ἐξωτερικῆς γωνίας τοῦ ὀχήματος κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν πλήρους στροφῆς (WENDE — KREIS —

TURNING CIRCLE — DIAMETRE DE VIRAGE) δέον νὰ μὴν εἶναι μείζων τῶν εἴκοσι δύο (22) μέτρων.

Ἡ διάμετρος αὐτῆ δέον ν' ἀποδεικνύεται ἐξ ἐπισήμων στοιχείων τοῦ ἐργοστασίου κατασκευῆς τοῦ πλαισίου μὲ προσπτικήν προσαρμογῆς ἐπὶ τοῦ πλαισίου ἀμαξώματος ὀλικοῦ μήκους μετὰ τῶν προφυλακτῶν 10,50 μ. καὶ ἐξωτερικοῦ πλάτους 2,50 μ.

Τοῦτο θὰ δύναται νὰ ἐλέγχηται καὶ ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας Ὑπηρεσίας ἐξευρισκομένου τοῦ καταλλήλου μέρους καὶ χώρου ὑπὸ τοῦ ἀντιπροσώπου εἰσαγωγέως ἢ τοῦ κατασκευαστοῦ ἀμαξοποιοῦ.

7) Τὸ μέγιστον συνολικὸν μήκος τοῦ λεωφορείου, δέον ὅπως ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει ὑπερβαίη τὰ 10,50 μέτρα συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν προφυλακτῶν.

8) Τὸ μέγιστον ἐξωτερικὸν πλάτος, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν διακοσμήσεων δέον ὅπως ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει ὑπερβαίη τὰ 2,50 μ.

Τὸ ἐσωτερικὸν ὕψος τῆς ἀμάξης δέον νὰ μὴν εἶναι μικρότερον τῶν 2 μ. Εἰδικῶς εἰς τὸν παρὰ τὸν ὀδηγὸν χώρον τὸ ὕψος δύναται νὰ μειωθῇ μέχρι 1,90.

9) Ἡ ἀπόστασις τοῦ ὀπισθίου ἄξονος τῶν τροχῶν μέχρι τοῦ μᾶλλον ἐξέχοντος ὀπισθίου ἄκρου τοῦ ἀμαξώματος («Ψ» = ὀπίσθιος πρὸβλος) δέον νὰ μὴν ὑπερβαίη τὰ 60σ)ο τῆς ἀποστάσεως τῶν ἀξόνων τῶν τροχῶν.

Κατ' ἐξαίρεσιν ἐπιτρέπεται ὑπέρβασις τοῦ ὡς ἄνω ποσοστοῦ ἐφ' ὅσον τὸ μήκος τοῦ προβόλου εἶναι ἐντὸς τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τοῦ ἐργοστασίου κατασκευῆς τοῦ πλαισίου ὀρίων.

10) Ἐσωτερικῶς καὶ καθ' ὅλον τὸ μήκος τοῦ λεωφορείου θὰ ὑπάρχη διάδρομος μεταξὺ τῶν δύο σειρῶν καθισμάτων.

Τὸ πλάτος τοῦ διαδρόμου δέον νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 0,45 μ.

#### Β' Καθίσματα.

Τὰ καθίσματα, δέον νὰ εἶναι ἐξ ὑλικοῦ FORMICA ἢ ἐτέρου παρεμφεροῦς πλαστικοῦ ὑλικοῦ, ἱκανῆς ἀντοχῆς, χρώματος κοκκαλὶ εἰς διάταξιν κατὰ τὴν φορὰν κινήσεως τοῦ ὀχήματος, εἰς τρόπον ὥστε νὰ σχηματίζεται διάδρομος, συμμετρικῶς κατὰ τὸ δυνάτον, ὡς πρὸς τὸν κατὰ μήκος ἄξονα τῆς ἀμάξης.

Πρὸς τὸν σκοπὸν διαμορφώσεως ἀνέτων καθισμάτων, δέον ὑποχρεωτικῶς αἱ ἔδραι καὶ τὰ ἐρεισινώτα αὐτῶν νὰ εἶναι κοίλης ὀμαλῆς ἐπιφανείας κατὰ θέσιν. Αἱ ἀπολήξεις τῶν ἐπιφανειῶν τούτων δέον νὰ μὴν ἐμφανίζουσι αἰχμηρὰς γωνίας ἢ ἐξοχὰς οὕσης ἀπαραιτήτου τῆς στρογγυλεύσεως των τὰ δὲ ἐρεισινώτα νὰ ἔχωσιν ἐπαρκῆ κλίσιν. Τὸ θάθος τούτων μετρούμενον μεταξὺ τοῦ ἐμπροσθίου ἄκρου τοῦ ἐρεισινώτου καὶ τοῦ κατακορύφου ἐπιπέδου τοῦ διερχομένου διὰ τοῦ ἐμπροσθίου ἄκρου τοῦ καθίσματος δέον νὰ μὴν εἶναι μικρότερον τῶν 0,45 μ.

Ἡ Γεν. Δ)σις Μεταφορῶν θὰ ἐγκρίνη τὸν χρωματισμὸν καὶ τὸ εἶδος τοῦ χρησιμοποιηθησομένου πλαστικοῦ ὑλικοῦ καθισμάτων.

Εἰς θέσεις, ἄνωθεν τῶν θόλων τῶν τροχῶν τοῦ ὀπισθίου καὶ ἐμπροσθίου ἄξονος, εἶναι δυνατὴ ἢ τοποθέτησις μέχρι τριῶν τὸ πολὺ καθισμάτων ἐν σειρᾷ, πλευρικῶς. Ἐπίσης ἄνωθεν τοῦ θόλου τοῦ ἐμπροσθίου δεξιοῦ τροχοῦ δύναται νὰ τοποθετηθῶσιν ἐν ἡ δύο καθίσματα κατὰ τὴν φορὰν κινήσεως ἢ πλευρικῶς, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ὑπηρεσίας, ἐφ' ὅσον δὲν παρεμποδίζεται ἢ ὀρατότης τοῦ ὀδηγοῦ. Καθίσματα ἀντιθέτως πρὸς τὴν φορὰν κινήσεως ἀπαγορεύονται.

Εἰς ἕκαστον κάθισμα δέον ἀπαραιτήτως ν' ἀντιστοιχῇ ὑποπόδιον στήριγμα.

Τὸ ἀναλογῶν εἰς ἕκαστον καθήμενον ἐπιβάτην πλάτος καθίσματος, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν καὶ τοῦ μεταξὺ δύο παραπλεύρων καθισμάτων διακένου, μὴ δυναμένου νὰ ὑπερβῇ τὰ 0,05 μ. δέον νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 0,45 μ.

Ἡ ἀπόστασις μεταξὺ καθισμάτων τῆς αὐτῆς κατευθύνσεως δέον νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 0,75 μ. ἢ δὲ τοιαύτη μεταξὺ τῶν καθισμάτων ἄνωθεν τῶν θόλων τῶν τροχῶν 0,80 μ. Ὡσαύτως ἢ μεταξὺ ἐρεισινώτου καθίσματος κατὰ τὴν κατευθύνσιν κινήσεως ἀπόστασις καὶ τοῦ ἄκρου πλευρικοῦ ἐμῆσως μετ' αὐτὸ τοποθετημένου, δέον νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 0,80 μ. Ἐφ' ὅσον πλεονάζη χώρος τότε οὗτος δέον νὰ κατανέμηται μεταξὺ τῶν διαδοχικῶν καθισμάτων.

Πρὸ τῶν καθισμάτων εἰς τὰ σημεῖα εἰσόδου καὶ ἐξόδου, δέον ν' ἀφήται ἐλεύθερος χώρος πλάτους τοῦλάχιστον 0,25 μ. Θύραι.

11) Τὸ λεωφορεῖον θὰ φέρῃ δύο (2) τοῦλάχιστον αὐτομάτως (δι' ἀέρος ἢ ἠλεκτρ. ἐνεργείας) πτυσομένους θύρας εἰς τὸ δεξιὸν μέρος, πλάτους τοῦλάχιστον ἐνὸς (1) μέτρου χρησιμοποιομένης ὡς θύρας εἰσόδου καὶ ἐξόδου τῶν ἐπιβατῶν καὶ μίαν (1) ὑποχρεωτικῶς θύραν εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν καὶ ἑτέραν εἰς τὴν ὀπισθίαν τῆς ἀμάξης, μονόφυλλον πλάτους, τοῦλάχιστον 0,90 μ. χρησιμοποιουμένης ἐν ὄρα κινδύνου ἢ ἀντ' αὐτῶν παράθυρα κινδύνου ἐλευθέρου πλάτους τοῦλάχιστον 0,95 μ. καὶ ὕψος 0,70 μ.

Ἡ προσαρμογὴ τῶν παραθύρων κινδύνου δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐπιτυγχάνεται, ἀπόλυτος στεγανότης καὶ τὸ ἀνοιγνῶσα αὐτῶν ἐν περιπτώσει κινδύνου, νὰ εἶναι λίαν εὐχερῆς, δι' ἀπαγκυστρώσεως.

Ἐπίσης εἶναι δυνατὴ ἡ χρησιμοποίησις ὡς παραθύρων κινδύνου κρυστάλλων SECURIT προσηρμοσμένων εἰς τὰς προσηρμοσθείσας ὡς ἄνω θέσεις ἀπαραιτήτου οὔσης εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην τῆς ὑπάρξεως παραπλευρῶς τούτων εἰδικῆς αἰχμηρᾶς σφύρας.

Ἐπὶ τῶν θυρῶν εἰσόδου καὶ ἐξόδου δέον νὰ τοποθετῆται εἰδικὸς προφυλακτὴρ ἐξ ἐλαστικοῦ κόμειος, διὰ τὸ κλείσιμον τοῦ ἐνδιαμέσου κενοῦ μεταξὺ τῶν θυροφύλλων καὶ πρὸς ἀποφυγὴν ἀτυχημάτων κατὰ τὸ κλείσιμον τῶν θυρῶν ὡς καὶ τὴν παρεμπόδιον εἰσόδου κόνεως.

Αἱ θύραι εἰσόδου καὶ ἐξόδου δέον νὰ χειρίζονται ὑπὸ τοῦ ὁδηγοῦ ἢ δὲ θύρα εἰσόδου καὶ παρὰ τοῦ εἰσπράκτορος.

#### Δ' Παράθυρα.

12) Τὰ παράθυρα ὧν τὸ ἐλεύθερον πλάτος τῶν κρυστάλλων δέον νὰ μὴ ὑπερβαῖν τὸ 1.20 μ., δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ κρυστάλλων ἀσφαλείας.

Ὁμοίως, καὶ τὰ τοῦ ἀνεμοθώρακος (μπάρ μπριζ). Τὸ ἀνοιγνῶσα τῶν παραθύρων νὰ ἐπιτυγχάνεται εἴτε διὰ τῆς καθολικῆς καταδιβάσεως τούτων ἐντὸς τῶν τοιχωμάτων τῆς ἀμάξης ἢ διὰ μερικῆς καταδιβάσεως ὥστε τὸ ἥμισυ ἄνω τμήμα τῶν παραθύρων νὰ μένῃ ἐλεύθερον, διὰ τὴν εἰσορὴν τοῦ ἀέρος.

Εἰς τὴν τελευταίαν ταύτην περίπτωσιν δέον τὸ ἀνοιγνῶσα νὰ μὴ εἶναι μικρότερον τῶν 0,35 μ.

Ὁ διὰ τὴν μετακίνησιν τῶν παραθυροφύλλων μηχανισμὸς δέον νὰ εἶναι ἀρίστης ποιότητος εὐκόλου χειρισμοῦ ἀθροῦθου λειτουργίας παρέχων τὴν δυνατότητα στερεώσεως τούτων καὶ εἰς ἐνδιαμέσους τῶν ἀκραίων θέσεις.

Τὰ παράθυρα δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ παραπετασμάτων ἀρίστης ποιότητος καὶ ἀνοχῆς.

Πρὸς τοῦτο δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ καταλλήλου μηχανισμοῦ ἐπιτρέποντος τὴν εὐκολωτάτην χρῆσιν τῶν παραπετασμάτων ὑπὸ τῶν ἐπιβατῶν, ἀποκλειομένων τῶν πλαγίως συρομένων τοιοῦτων.

Ἐπίσης παραπέτασμα δέον νὰ τοποθετῆται καὶ εἰς τὸ ὑαλόφρακτον τμήμα τῆς ὀπισθίας πλευρᾶς τῆς ἀμάξης, ἔστω καὶ συρόμενον πλαγίως.

Οἱ τυχόν τοποθετηθῶμενοι φεγγίται δέον νὰ φέρωσιν ἐξοπλισμὸν δυνάμενον νὰ προστατεύῃ τοὺς ἐπιβάτας ἐναντι τῶν ἠλιακῶν ἀκτίνων. ἐφ' ὅσον τοῦτο δὲν ἐπιτυγχάνεται διὰ τῶν ὡς ἄνω παραπετασμάτων.

Τὸ ἄνω μέρος τῶν παραθύρων ἢ τῶν φεγγιτῶν δέον ν' ἀπέχη ἀπὸ τοῦ δαπέδου τῆς ἀμάξης τοῦλάχιστον 1,58 μ.

Τὸ ὕψος τοῦ κάτω μέρους τῶν παραθύρων ἀπὸ τοῦ δαπέδου δέον νὰ μὴ εἶναι μικρότερον τῶν 0,75 μ.

Ἡ στεγανότης τῶν παραθύρων δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε τὸ ὕδωρ τῆς βροχῆς νὰ μὴ εἰσέρχεται οὔτε εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς ἀμάξης οὔτε εἰς τὸ μεταξὺ τῆς ἐξωτερικῆς καὶ ἐσωτερικῆς ἐπενδύσεως διάκενον τῆς ἀμάξης.

Τὰ παράθυρα δέον νὰ ὄσιν ἐφωδιασμένα δι' ὀριζοντίων προστατευτικῶν μεταλλικῶν ράβδων ἐπιπικελωμένων ἢ ἐπιχρωμασμένων τοποθετημένων εἰς ἀνάλογον ὕψος, ἵνα ἐμποδίζηται ἡ ἐξαγωγή τῶν χειρῶν τῶν ἐπιβατῶν ἐκτὸς τῆς ἀμάξης ἐφ' ὅσον τὰ παράθυρα ἀνοιγοῦσι ὀλοσχερῶς, ἐπαφειμένης τῆς Ὑπηρεσίας νὰ κρίνη ἐπὶ τῆς ἀναγκαιότητος τούτων.

Ἡ προσαρμογὴ τῶν ἐν λόγῳ ράβδων δέον νὰ μὴ παρεμποδίζη ἢ ἐνοχλήῃ τοὺς καθήμενους ἐπιβάτας.

#### Ε' Ἀνεμοθώραξ.

Τὸ ἄνω μέρος τοῦ κρυστάλλου τοῦ ἀνεμοθώρακος (μπάρ - μπριζ) νὰ ἀπέχη τοῦ δαπέδου τοῦ λεωφορείου τοῦλάχιστον 1,52 μ. τὸ δὲ κάτω μέρος τούτου δέον νὰ εὑρίσκηται τοῦλάχιστον εἰς τὸ ὕψος τοῦ ὀριζοντίου ἐπιπέδου τοῦ διερχομένου διὰ τοῦ κάτω μέρους τῶν κρυστάλλων τῶν παραθύρων τῆς ἀμάξης ἢ καὶ κατώτερον τούτου, ἵνα ἐξασφαλίζηται ἀρκούσα ὁρατότης τοῦ ὁδηγοῦ πρὸς τὰ ἐμπρός.

#### ΣΤ' Κλίμακες.

13) Αἱ κλίμακες δέον νὰ ἐξασφαλίζωσι τὴν εὐχερῆ ἀνοδὸν καὶ κάθοδον τῶν ἐπιβατῶν, νὰ μὴν ἐξέχωσι δὲ τῆς ἐξωτερικῆς παρεΐας τῆς ἀμάξης καὶ νὰ φωτίζονται ἐπαρκῶς.

Τὸ ὕψος τῆς πρώτης βαθμίδος τῶν κλιμάκων ἀπὸ τοῦ ἐδάφους δέον νὰ μὴν ὑπερβαῖν ὅπωςδήποτε τὰ 0,40 μ. ὅταν τὸ λεωφορεῖον εἶναι ἄφορτον.

Τὸ ὕψος τῶν ὑπολοίπων δέον νὰ μὴν εἶναι μεγαλύτερον τῶν 0,30 μ.

Τὸ βάθος ἐκάστης βαθμίδος δέον νὰ μὴν εἶναι μικρότερον τῶν 0,26 μ.

Ἐκατέρωθεν τῶν κλιμάκων καὶ παρὰ τὴν θύραν ὡς καὶ ἐπὶ ταύτης ἐσωτερικῶς δέον νὰ ὑπάρχωσι χειρολαβαί, πολυτελοῦς ἐμφάνσεως καὶ ἀναλόγου ἀνοχῆς, κατασκευαζόμεναι κατὰ προτίμησιν ἐξ ἀλουμινίου καταλλήλως ἐστιλθωμένου, πρὸς ὑποστήριξιν τῶν ἀνερχομένων καὶ κατερχομένων.

#### Ζ' Κατασκευὴ ἀμαξώματος.

Οἱ ἐν Ἑλλάδι κατασκευασταὶ ἀμαξωμάτων δέον νὰ κέκτηνται ἰσχυροῦσης πρὸς τοῦτο ἀδείας λειτουργίας τῶν ἐργοστασίων τῶν, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 27 τοῦ Ν. 6033 «περὶ κυρώσεως τοῦ Ν.Δ. τῆς 22.7.33 κλπ. καὶ τῷ ἄρθρ. 21 τοῦ Ν.Δ. 3334)55».

Τὸ πλαίσιον δύναται νὰ φέρῃ συσκευὴν διὰ τὴν προσάρτησιν ρυμουλκούμενου ὀχήματος, ὅτε εἶναι ἀπαραίτητος ἢ ὑπερξῆς συστήματος διὰ τὴν μετάδοσιν τῶν δυνάμεων πεδήσεως εἰς τὸ ρυμουλκούμενον ὄχημα.

#### Η' Σύστημα φωτισμοῦ καὶ ὀπτικῆς σημάσεως.

14) Τὰ λεωφορεῖα δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ τῶν ὑπὸ τοῦ ἁρθροῦ 37 τοῦ Κώδικος Ὀδικῆς Κυκλοφορίας προβλεπομένων συστημάτων φωτισμοῦ καὶ ὀπτικῆς σημάσεως.

15) Ὡσαύτως εἶναι ἀπαραίτητος ὁ ἐφοδιασμὸς αὐτῶν διὰ ζευγὸς φανῶν (ἐρυθροῦ πρασίνου) ὅτινες θὰ χρησιμοποιῶνται εἰδικῶς καὶ μόνον εἰς τὰς περιπτώσεις προσπελάσεως παρ' ἀκολουθοῦντος ὀχήματος (ἄρθρ. 39 τοῦ Κ.Ο.Κ. παρ. δ').

#### Θ' Δείκται πορείας καὶ καθαριστήρες.

16) Τὸ λεωφορεῖον δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ φωτεινῶν δεικτῶν πορείας εἰς τὴν ἐμπροσθίαν καὶ ὀπισθίαν πλευρὰν.

17) Ὁ ἀνεμοθώραξ (μπάρ - μπριζ) δέον νὰ φέρῃ δύο (2) αὐτομάτους καθαριστήρας ἐσωτερικῶς διὰ σκιάδος ἀρίστης κατασκευῆς.

#### Ι' Ἐσωτερικὸς φωτισμὸς.

18) Ὁ ἐσωτερικὸς φωτισμὸς τοῦ λεωφορείου δέον νὰ εἶναι συγχρονισμένος ἀπλετος καὶ ἐπαρκῆς διὰ τὴν εὐχερῆ ἀνάγνωσιν ἐντύπων, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ὑπηρεσίας τοῦ εἰσπράκτορος καὶ διὰ τὴν εὐάρεστον παραμονὴν τῶν ἐπιβατῶν.

Αἱ φωτοφῆκαι δέον νὰ εἶναι πολυτελοῦς ἐμφάνσεως.

#### Ι' Κώδωνες.

19) Ἡ ἄμαξα δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ κώδωνος προειδοποιήσεως στάσεως με ἐπαρκῆ ἀριθμὸν κομβίων.

#### ΙΑ' Πυροσβεστήρες, καθρέπται κλπ.

20) Ἐκαστον λεωφορεῖον δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ δύο (2) κανονικῶν πυροσβεστικῶν συσκευῶν εἰς κατάστασιν πλήρους λειτουργίας καθρέπτου πορείας εἰς τὴν ἀριστερὰν καὶ δεξιὰν πλευρὰν, καθρέπτου ἐσωτερικῆς ἐπιβλέψεως, συσκευῆς μικροφώνου, καλάθου ἀχρήστων ἐκ πλαστικοῦ ὑλικοῦ εἰς τὸ φύλλον τῆς πτυσομένης θύρας καθόδου καὶ πρὸς τὸ μέρος τῶν κατερχομένων ἐπιβατῶν ὡς καὶ πλήρους κιβωτίου Α' βοηθειῶν.

#### ΙΒ' Ἐξαερισμὸς.

21) Ἡ ἄμαξα δέον νὰ φέρῃ ἐπὶ τῆς στέγης δύο (2) ἠλεκτροκινήτους συσκευὰς ἐξαερισμοῦ καὶ δύο (2) αἰολικούς ποιούσας οὕτως ὥστε νὰ ἐπιτυγχάνηται πλήρως ὁ ἀερισμὸς τοῦ χώρου τῶν ἐπιβατῶν.

### II' Θέρμανσις.

Τὸ λεωφορείον εἰς ἣν περίπτωσιν φέρεται συσκευὴν θερμάνσεως αὐτὴ δέον νὰ μὴ χρησιμοποιῆται καυσασέριον τοῦ κινητήρος. Πάντως πρὸς ἀποφυγὴν θαμβώσεως τοῦ ἀνεμοθώρακος ἐκ τοῦ σχηματισμοῦ ὑδρατμῶν, δέον νὰ διοχετευθῆται εἰς τοῦτον ρεῖμα ἀέρος.

### IA' Πινακίδες.

24) Τὸ λεωφορείον δέον νὰ φέρῃ εἰς τὸ ἔμπροσθεν μέρος καὶ ἄνωθεν τοῦ ἀνεμοθώρακος ἐντοιχισμένην πινακίδα, φωτεινὴν κατὰ τὴν νύκτα, ἐλευθέρου μήκους κρυστάλλου 1,10 ἕως 1,20 μ. καὶ ὕψους 0,25 ἕως 0,30 μ.

Ἐπὶ τῆς πινακίδος ταύτης θ' ἀναγράφεται ἡ ὀνομασίαι τῆς γραμμῆς.

Ἄνωθεν τῆς πινακίδος ταύτης (τῆς ὀνομασίας τῆς γραμμῆς) θὰ τεθῆ ἑτέρα τοιαύτη, διὰ τὸν ἐνδεικτικὸν ἀριθμὸν τῆς γραμμῆς διαστάσεων ἐλευθέρου μήκους κρυστάλλου 0,45 μ. καὶ ὕψους 0,25 μ. ἕως 0,30 μ.

Οἱ ἀριθμοὶ καὶ ἡ ὀνομασίαι τῶν γραμμῶν, ἐφ' ὧν θὰ κυκλοφορῇ τὸ λεωφορείον δέον ν' ἀναγράφονται ἐπὶ κινητῆς ὀθόνης. Τὰ στοιχεῖα δι' ὧν θ' ἀναγράφονται, ἡ ὀνομασίαι τῆς γραμμῆς καὶ ὁ ἀριθμὸς ταύτης ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω πινακίδων δέον νὰ ἔχωσιν ὕψος 0,20 μ. ἕως 0,25 μ. ἰκανὸν δὲ πᾶχος διὰ τὴν ἐξ ἀποστάσεως ἀνάγνωσιν αὐτῶν.

Τὸ λεωφορείον θὰ φέρῃ ἐπίσης ἐντοιχισμένην πινακίδα εἰς τὴν ὀπισθίαν πλευρὰν ἄνωθεν τῶν παραθύρων, φωτιζομένης κατὰ τὴν νύκτα, ἐλευθέρου μήκους κρυστάλλου 0,45 μ. καὶ τοιοῦτου ὕψους 0,25 μ. ἕως 0,30 μ. ἐφ' ἧς θ' ἀναγράφεται ἐπὶ κινητῆς ὀθόνης ὁ ἐκάστοτε ἀριθμὸς τῆς γραμμῆς.

Ὅμοιως ἐπὶ τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς τῆς ἀμάξης παρὰ τὴν ὀπισθίαν θύραν δεξιὰ ταύτης καὶ εἰς ὕψος κάτωθεν τῶν παραθύρων θὰ εὐρίσκειται ἐντοιχισμένη πινακίς φωτεινὴ κατὰ τὴν νύκτα, ἣτις δύναται νὰ τοποθετηθῆ καὶ εἰς τὸ ἄνω μέρος τοῦ παρὰ τὴν θύραν ταύτην (ὀπισθία δεξιὰ) παραθύρου, ἐλευθέρου μήκους 0,60 μ. καὶ τοιοῦτου ὕψους 0,12 μ. τοῦλάχιστον, διὰ τὴν ἀναγραφὴν ἐπὶ κινητῆς ὀθόνης τῆς ὀνομασίας τῆς γραμμῆς. Τὰ στοιχεῖα διὰ τὴν ὀνομασίαν τῆς γραμμῆς δέον νὰ ἔχωσιν ὕψος 0,10 μ. καὶ ἀνάλογον πᾶχος.

### IE' Χρωματισμὸς ἀμάξης ἐξωτερικῶς.

25) Ὁ ἐξωτερικὸς χρωματισμὸς τῆς ἀμάξης, ὅστις δέον νὰ εἶναι πολυτελοῦς ἐμφανίσεως μὲ χρῆσιν χρωμάτων οἰουδήποτε ἐργαστασίου κατασκευῆς, ἔσται ὡς κάτωθι:

α) Εἰς τὸ ἄνω μέρος τῆς ἀμάξης ὑπόλευκος προσομοιάζων πρὸς τὸ ὑπόδειγμα ἀριθ. LUCITE—2437—L)DULUX—93—59931)IMPERIAL—IVORY τοῦ ἐργαστασίου DUCO—DUPONT.

β) Εἰς τὸ κάτω μέρος τῆς ἀμάξης κυανοῦς προσομοιάζων πρὸς τὸ ὑπόδειγμα ἀριθ. DUCO—2136)AEGEAN—BLUE METALLIC τοῦ ἰδίου ὡς ἄνω ἐργαστασίου χρωμάτων.

γ) Τὸ ἄνω καὶ κάτω μέρος θὰ διαχωρίζεται διὰ μεταλλικῆς ζώνης πλάτους 0,06 μ. ἐπινικελωμένης ἢ ἐπιχρωμιωμένης ἢ ἐξ ἀλουμινίου ἐστιλβωμένου.

δ) Αἱ ὑποχρωματικῶς τοποθετηθῆσμεναι, ράβδοι διὰ τὴν διακόσμησιν τῆς ἀμάξης δέον νὰ ὄσιν ἐπινικελωμέναι ἢ ἐπιχρωμιωμέναι ἢ ἐξ ἀλουμινίου ἐστιλβωμένου.

### IST' Χρωματισμὸς ἀμάξης ἐσωτερικῶς.

26) Ὁ ἐσωτερικὸς χρωματισμὸς, ὅστις ἐπίσης δέον νὰ εἶναι πολυτελοῦς ἐμφανίσεως μὲ χρῆσιν χρωμάτων οἰουδήποτε ἐργαστασίου ἔσται πράσινος προσομοιάζων πρὸς τὸ ὑπόδειγμα ἀριθ. DUCO — 2398)DULUX—93—59837)SAGE — GREEN, τοῦ ἐν λόγῳ ἐργαστασίου DUCO DUPONT, πλὴν τῆς ὀροφῆς, ἣτις θὰ ἔχῃ χρωματισμὸν ὑπόλευκον ὡς ὑποδ. ἀριθ. LUCITE — 2437—L)DULUX—93—59931)IMPERIAL IVORY τοῦ ἐργαστασίου τούτου.

Τὸ δάπεδον δέον νὰ ἐπευδύηται διὰ καταλλήλου ὕλικου ἐπιστρώσεως χρώματος ὡς τοῦ ἐσωτερικοῦ τῆς ἀμάξης (πράσινον) εἰδικῶς δὲ τοῦ ἐλευθέρου διὰ τοὺς ὀρθίους χώρου δι' ἐλαστικὸν τάπητος, ἀρίστης ποιότητος, μετ' ἐξεχουσῶν ραβδώσεων.

Εἰς περιπτώσεις καθ' ἃς ἡ ἐπικάλυψις τῶν τοιχωμάτων τοῦ λεωφορείου ἐσωτερικῶς καὶ τῆς ὀροφῆς θὰ γίνηται ἐκ φύλλων ἐκ πλαστικοῦ ὕλικου, δέον νὰ εἶναι χρώματος ὁμοίου ἢ παραπλησίου τοῦ καθορισθέντος τοιοῦτου, τόσον διὰ τὴν

ὀροφὴν ὅσον καὶ διὰ τὸ ὑπόλοιπον ἐσωτερικὸν τμήμα τῆς ἀμάξης. Ἡ Γεν. Δ)σις Μεταφορῶν θὰ ἐγκρίνη πρὸ τῆς προσαρμογῆς, τοιούτων φύλλων ὑπὸ τῶν ἀμαξοποιῶν, τὸ κατάλληλον τοῦτων ὅσον ἀφορᾷ τὸν χρωματισμὸν.

### IZ' Στέγη.

27) Ἡ στέγη τοῦ λεωφορείου δέον νὰ εἶναι χρωματισμένη διὰ λευκοῦ χρώματος ἢ τοιοῦτου ἀλουμινίου διὰ τὴν ἀντανάκλασιν τῆς ἡλιακῆς ἀκτινοβολίας.

Μεταξὺ στέγης καὶ ὀροφῆς δέον νὰ παρεμβληθῆ στρῶμα φελλοῦ, πάχους τοῦλάχιστον 1,5 ἑκατοστοῦ, ἢ ἐτέρας ἰσοδύναμου μονωτικῆς οὐσίας, πρὸς ἀποτροπὴν διεισδύσεως τῆς θερμότητος εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ λεωφορείου.

### IH' Ἐσωτερικαὶ πινακίδες.

28) Ἐσωτερικῶς τοῦ ὀχήματος δέον νὰ τοποθετηθῶσιν αἱ κάτωθι πινακίδες ἐφ' ὧν θ' ἀναγράφονται διὰ στοιχείων ὕψους δύο (2) ἑκατοστῶν καὶ ἀναλόγου πλάτους αἱ ἀκόλουθαί ἐνδείξεις:

α) Ἀριθμὸς κυκλοφορίας.

β) Θέσεις ἐπιβατῶν: Καθήμενοι..... \*Ὄρθιοι.....

γ) Ἀπαγορεύεται τὸ καπνίζειν.

δ) Θύρα κινδύνου ἢ παράθυρον κινδύνου (δι' ἐρυθρῶν στοιχείων).

Αἱ δύο πρῶται πινακίδες θὰ τοποθετῶνται ἄνωθεν ἢ παρὰ τὴν θέσιν τοῦ ὀδηγοῦ εἰς ἐμφανῆς σημείον, ἢ τρίτη ἐπὶ τῆς δεξιᾶς ἢ τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς τῆς ἀμάξης εἰς τὸ μέσον περίπου καὶ ἡ τετάρτη ἄνωθεν τῆς θύρας ἢ παραθύρου κινδύνου.

Ὅσαυτῶς ἄνωθεν τῶν θέσεων τοῦ ὀδηγοῦ καὶ εἰσπράκτορος, δέον νὰ τοποθετῶνται εἰδικὰ πλαίσια ἐξ ἐλάσματος D. K. P. πάχους κατ' ἐλάχιστον ὄριον 0,5 τοῦ χιλιοστομέτρου, μήκους 140 καὶ πλάτους 90 χιλιοστομέτρων, διὰ τὴν τοποθέτησιν ἐπ' αὐτῶν καρτελλῶν ἐφ' ὧν θ' ἀναγράφονται τὰ στοιχεῖα τοῦ ὀδηγοῦ καὶ τοῦ εἰσπράκτορος.

Αἱ καρτέλλαι ἐφ' ὧν θ' ἀναγράφονται τὰ στοιχεῖα τῶν ὀδηγῶν καὶ εἰσπρακτόρων, θὰ εἶναι ἐκ χαρτονίου μπιστόλ διαστάσεων 140 καὶ 65 χιλιοστομέτρων τὰ δὲ στοιχεῖα θὰ ἔχωσιν ὕψος 5 χιλ)στῶν ἀναγραφόμενα διὰ σινικῆς μελάνης ἢ καὶ διὰ τυπογραφικῶν στοιχείων.

### IO' Ἐργαλεία.

29) Τὸ λεωφορείον δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον δι' ἀναλόγων καὶ ἐπαρκῶν ἐργαλείων, διὰ πλήρους ἐφεδρικοῦ τροχοῦ καὶ δι' εἰδικῶν σφηνῶν ἀναστολῆς κυλίσεως.

### K' Χῶρος ὀρθίων.

30) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ὀρθίων ἐπιβατῶν ὑπολογίζεται εἰς ἕξ (6) ἀνὰ τετραγωνικὸν μέτρον διαδοσίου ἐπιφανείας.

Εἰς τὴν ἐλευθέρην ἐπιφάνειαν δὲν περιλαμβάνονται:

α) Ἀπὸ πλάτους 0,25 μ. πρὸ τῶν καθισμάτων τῶν ἐχόντων μέτωπον πρὸς ταύτην ἦτοι θ' ἀφαιρῆται ἀπόστασις 0,85 μ. ἀπὸ τοῦ ἐρεισινώτου τῶν καθισμάτων.

β) Ἀπὸ πλάτους 0,20 μ. κατὰ μῆκος τοῦ σχηματιζομένου διαδρόμου μεταξὺ τῶν ἐκατέρωθεν σειρῶν καθισμάτων.

γ) Οἰσοδήποτε χώρος καταλαμβάνομενος κατὰ τὸ ἀνοίγμα καὶ κλείσιμον τῶν θυρῶν ὡς καὶ τῶν βαθμίδων.

δ) Οἰσοδήποτε χώρος ἀπὸ τοῦ προστατευτικοῦ διαφράγματος τῆς θέσεως τοῦ ὀδηγοῦ καθ' ὅσον τὸ πλάτος τοῦ αὐτοῦ τοῦ καὶ πρὸς τὰ ἔμπροσ, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἰγηρεσίας, ἀναλόγως τῆς ἐκάστοτε κατασκευῆς καὶ διαμορφώσεως τοῦ ἐσωτερικοῦ τῆς ἀμάξης.

ε) Ὁ τυχὸν προκύπτων μεγαλύτερος ἀριθμὸς τῶν ὀρθίων δὲν ἀλλοιώνει τὸ καθορισμένον σύνολον τῶν ἐπιβατῶν.

### KA' Πέδησις.

31) Τὰ λεωφορεῖα ἐπιβάλλεται νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ συστημάτων ἀποκλειστικῆς πεδήσεως, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 36 τοῦ Κώδικος Ὀδικῆς Κυκλοφορίας.

Τὸ, διὰ τὴν πέδησιν καὶ ἐν σταθμεύσει συστήμα, δέον νὰ ἐπενεργῆ εἴτε ἀπ' εὐθείας ἐπὶ τῶν ὀπισθίων τροχῶν συμφώνως τῇ ὑπ' ἀριθ. 114928)27.2.56 ἀποφάσει εἴτε ἀπ' ἐνὸς τῶν κάτωθι στοιχείων, ἅτινα συνδέονται ἀπ' εὐθείας μετὰ τῶν τροχῶν τούτων:

α) 'Επί τυμπάνου έπαρκών διαστάσεων προσηρμοσμένου επί του τμήματος του κεντρικού άξονος του άπ' εύθείας συνδεομένου μετά του διαφορικού ή

β) 'Επί τυμπάνου έπαρκών διαστάσεων προσηρμοσμένου εις τον κεντρικόν άξονα μεταδόσεως κινήσεως, έφ' όσον ή ύδραυλική ή ύδροπνευματική ποδοκίνητος πέδη έπενεργεί συγχρόνως έφ' όλων των τροχών αλλά δια δύο ανεξαρτήτων κατ' άξονα κυκλωμάτων και υπό τον όρον ότι δια ύφίσταται πέδη κινήτηρος.

#### ΚΒ' Διάφορα.

32) "Οπισθεν τής θέσεως του οδηγού δέον να υπάρχει διαφανές διάγραμμα εκ πλαστικής ύλης, ύψους από του έρεισινώτου του καθίσματος τούτου και μέχρι του άνω ρείθρου των παραθύρων του άμαξώματος και πλάτους ένός (1) μέτρου περίπου και συμμετρικώς προς ταύτην, στερεοούμενον δια προσφόρου μέσου επί των ύφισταμένων και περίπτωσιν όρθοστατών.

Παρόμοιον διάγραμμα αναλόγων διαστάσεων δέον να τοποθετηται παρά την θέσιν του εισπράκτορος και δεξιά ταύτης.

33) "Οπισθεν τής θέσεως του οδηγού δέον να υπάρχει σκιαστήρ ήτοι πτυσσόμενον παραπέτασμα, ίκανού πλάτους, εκ πλαστικής ύλης ή ύφάσματος καλής ποιότητας και άντοχής και χρώματος βαθυκυάνου.

34) Τά λεωφορεία, δέον να είναι έφωδισμένα δι' είκοσι (20) χειρολαβών στηρίξεως των όρθίων έπιβατών εκ λείου και έλαφρού ύλικού, ή προσταρμογή δε αυτών να παρέχη την απαιτουμένην ασφάλειαν.

Αι χειρολαβαι αυται δια κατανέμονται αναλόγως του μεγέθους τής δια τους όρθίους προοριζόμενης έλευθέρας έπιφανείας.

35) Βάσει των άνω γενικών δεδομένων, ύποχρεούνται οι έργοστασιάρχαι, Άντιπρόσωποι εισαγωγής πλαισίων ή λεωφορείων, όπως αίτήσων παρά του 'Υπουργείου την έγκρισιν χαρακτηρισμού του λεωφορείου ως τύπου «Α» υποβάλλοντες σχεδιαγράμματα τούτου (πρωτότυπον διαφανές) έκπονηθησόμενον υπό του έργοστασίου κατασκευής του άμαξώματος ή του έργοστασίου του έξωτερικού, μεθ' ένός άντιγράφου ήλιοτυπίας τούτου υπό κλίμακα 1:20 εν πλαγία ύψει, προσθία και όπισθία τοιαύτη και με μίαν (1) κάτοψιν εν τομή με διάταξιν είκοσι όκτώ καθήμενους πλέον μιās (1) οδηγού και μιās (1) εισπράκτορος και τριάνκοντα δύο όρθίους έντυπον κατάλογον του έργοστασίου κατασκευής του πλαισίου ή του λεωφορείου, δια την έξακρίθωσιν των τεχνικών στοιχείων και τής ίκανότητος του πλαισίου ή λεωφορείου και κινήτηρος, ως και πάν έτερον απαιτηθησόμενον απαραίτητον στοιχείον, όποτε και μόνον μετά την έγκρισιν δια προβαίνωσιν εις την παραγγελίαν, του πλαισίου ή λεωφορείου ή την κατασκευήν του άμαξώματος.

36) Δια την χορήγησιν άδείας κυκλοφορίας λεωφορείου του τύπου τούτου απαιτείται ή ύποβολή των προβλεπομένων δικαιολογητικών, προεγκρίσεως θέσεως εις κυκλοφορίαν τιοούτου λεωφορείου ως και άντιγράφου του έγκριμένου σχεδιαγράμματος βάσει των όποιων δια γίνη και ή έπιθεώρησις του λεωφορείου και τής απόφάσεως τής έγκρίσεως του σχεδίου.

37) Αι 'Υπηρεσίαι έλέγχου εντέλλονται όπως, εις την περίπτωσην λεωφορείου τι δέν πληροί τους όρους διατάξεις και περιορισμούς τής παρούσης άρνηθώσιν την χορήγησιν άδείας κυκλοφορίας.

38) 'Ο Σύνδεσμος Άντιπροσώπων εισαγωγέων αυτών, ή Σύνδεσμος Έλλήνων Βιομηχάνων κατασκευής και έπισκευής άμαξωμάτων αυτών και ή Σύνδεσμος άμαξοδιοτεχνών παρακλούνται όπως, κοινοποιήσωσιν την παρούσαν εις τα μέλη αυτών και γνωστοποιήσωσιν αυτοίς, ότι από τής ημερομηνίας έγκρίσεως των σχεδίων του άνωτέρω τύπου τα προς έπιθεώρησιν λεωφορεία του τύπου τούτου δέον να πληρούν τους όρους, διατάξεις και περιορισμούς τής παρούσης.

Η ύπ' άριθ. 217621)56 απόφασις ως και πάσα έτέρα διορθωτική και συμπληρωματική ταύτης καταργούνται από τής ισχύος τής παρούσης.

ΚΠ' Τά κυκλοφορούντα τύπου (Α).

39) Δια τα ήδη κυκλοφορούντα, δι' ά ισχύουσι αι προγενέστεραι άποφάσεις τύπου «Α» εις περίπτωσιν καθ' ήν ή θελε ζήτηθή παρά των ιδιοκτητών ή μειοσις του όριθμού των καθισμάτων εις 28 ως και ή μετατροπή των εις ταύτα έξ ύλικού FORMICA δια ισχύουσιν επί πλέον, εκ τής παρούσης άποφάσεως, μόνον αι διατάξεις αι άφορώσιν την διάταξιν των καθισμάτων, τον χρωματισμόν, τας διαστάσεις και τας άπ' άλλήλων άποστάσεις αυτών, ή διάταξις ή άφορώσα τον ύπολογισμόν των όρθίων έπιβατών (παρ. 30) ως επίσης και ή διάταξις ή άφορώσα τον έξαερισμόν τής άμαξής (παρ. 23).

ΚΔ' 'Ισχύς τής παρούσης.

40) Η ισχύς τής παρούσης άρχεται από 1ης Μαρτίου έ.ε.

Έν ΙΑθήναις τη 18 'Ιανουαρίου 1963

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
Δ. ΒΡΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

'Αριθ. 70195)1858 π.ε.)Φ. 388.

(5)

Περί συμπληρώσεως τής ύπ' άριθ. 30161)1454)23.4.60 έγκριτικής πράξεως Ν.Δ. 2687)53 δια το φορτηγόν άτμόπλοιον «ΜΑΡΙΑ Γ. Α.» (MARIA G. L.).

#### ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ, ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

"Εχοντας ύπ' όψιν την από 22 Αυγούστου 1962 αίτησιν του Γεωργίου Ψίλου, ως πληρεξουσίου δικηγόρου τής εν Λιθερία έδρευούσης πλοιοκτητικής εταιρείας υπό την επωνυμία «ELSHIPPERS INC» περι συμπληρώσεως τής ύπ' άριθμόν 30161)1454)23.4.1960 έγκριτικής πράξεως Ν.Δ. 2687)53 δια το φορτηγόν άτμόπλοιον «ΜΑΡΙΑ Γ. Α.» (MARIA G. L.) όλικής χωρητικότητος 7238 κόρων και καθαράς 4442 κόρων περίπου, νηολογημένον εις τα νηολόγια λιμένος Πειραιώς ύπ' άριθ. 1743 και υπό διεθνές διακριτικόν σήμα SXNX.

Ίδόντες :

α) Τό άρθρον 13 του Ν. Δ. 2687)53 «περι έπενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων έξωτερικού» εν συνδυασμῶ προς τας παρ. 2 και 3 του άρθρου 3 και παρ. 2 του άρθρου 10 του αυτού Ν. Δ)τος.

β) Τό Ν. Δ. 2928)54 «περι αυθεντικής έρμηνείας του άρθρου 13 του Ν. Δ. 2687)53 «περι έπενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων έξωτερικού».

γ) Τας ύπ' άριθ. 513)7 Μαΐου 1955 και 967)22.9.56 άμφώνους γνωμοδοτήσεις τής 'Ολομελείας του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους.

δ) Την ύπ' άριθ. 30161)1454)23.4.60 κοινήν άπόφασιν ήμών περι έγκρίσεως των όρων ύφ' ών δια διέπτηται νηολογούμενον κατά το Ν.Δ. 2687)53 το φορτηγόν άτμόπλοιον «ΜΑΡΙΑ Γ. Α.» (MARIA G. L.).

ε) Την ύπ' άριθ. 92289)2955 π. ε.)Φ. 751)26.5.62 έγκριτικήν πράξιν δι' ής το πρώτον παρεχωρήθη εις το πλοιον «ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ» όρος «περι πληρώματος» (ΦΕΚ 191)Β) 4.6.1962), και

στ) Την ΩΠ 091125)10.62 αναφοράν ΚΑΠ)Νηολόγια καθ' ήν το πλοιον δέν θαρύνεται δι' ύποθήκης, άποφασίζομεν: Συμπληρώντες την ύπ' άριθ. 30161)1454)23.4.60 κοινήν άπόφασιν ήμών περι του φορτηγού άτμοπλοίου «ΜΑΡΙΑ Γ. Α.» (MARIA G. L.) νηολογημένου ήδη εις το νηολόγιον του λιμένος Πειραιώς ύπ' αυξ. άριθμόν 1743, έγκρίνομεν όπως:

Ι. Οι όροι 8 και 9 αντικατασταθώσιν ως ακολούθως:

8. Α'. 'Επιτρέπεται ή εις όλας τας κατηγορίας και ειδικότητα πληρώματος ναυτολόγησις Έλλήνων ναυτικών μη κεντημένων των υπό των οικείων διατάξεων προβλεπομένων προσόντων ή και άλλοδαπών, πλην του μη προσοντούχου ήμεδαπού ή άλλοδαπού ραδιοτηλεγραφητού όστις δέον να τυγχάνη τής έγκρίσεως τής 'Αρχής, εις περιπτώσεις καθ' ός, διαπι-

στάσει τῆς Ἀρχῆς, ὅπου ὑπάρχει τοιαύτη, εἰς τὸν λιμένα κατὰ πλοῦ τοῦ πλοίου:

α) εἶναι δυσχερῆς ἢ ταχεῖα ἐξεύρεσις καταλλήλων καὶ ἰκανῶν Ἑλληνικῶν ναυτικῶν κεκτημένων τῶν ὑπὸ τῶν οἰκειῶν διατάξεων προβλεπομένων προσόντων, ἢ

β) Ἀξιοῦνται ὑπὸ προσφερομένων προσοντούχων Ἑλλήνων ναυτικῶν ὅροι διάφοροι τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῶν κεμένων Ἑλληνικῶν διατάξεων ἰδίᾳ ἐν σχέσει μὲ τὸ μισθολόγιον.

Ὅπωςδήποτε οὐδέποτε ὁ πλοίαρχος, δύναται νὰ εἶναι ἄλλοθεν ἄλλος.

Β'. Οἱ κατὰ τὴν προηγουμένην παράγραφον ἀντικανονικῶς ναυτολογηθέντες Ἑλληνες ἢ ἄλλοδαποὶ ναυτικοὶ ἀντικαθίστανται ὑποχρεωτικῶς δι' Ἑλλήνων προσοντούχων: . .

α) Κατὰ τὸν πρῶτον κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς Ἑλληνικὸν λιμένα, ἐξαίρεσις τῆς ἐκτάκτου προσεγγίσεως τοῦ πλοίου εἰς Ἑλληνικὸν λιμένα λόγῳ ἀνωτέρας βίας εἰς τὴν δὲν περιλαμβάνεται ὁ ἐφοδιασμός τοῦ πλοίου εἰς καύσιμα.

β) Κατὰ τὸν μετὰ συμπλήρωσιν τετραμήνου ὑπηρεσίας, πρῶτον κατάπλου τοῦ πλοίου τοῦ πλοίου, εἰς τινὰ λιμένα τῆς ἐν παραγράφῳ Β) α) περιοχῆς.

γ) Ἄμα τῇ συμπληρώσει δωδεκαμήνου ὑπηρεσίας ἀνεξαρτήτως λιμένος κατάπλου τοῦ πλοίου.

Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν παρερχομένων τῶν ὡς ἄνω προθεσμιῶν, διαπιστώσει τῆς Ἀρχῆς, ἐξακολουθοῦν ὑφιστάμεναι αἱ προϋποθέσεις τῆς παραγράφου Α' ἢ διατήρησις τῶν ἀντικανονικῶς ναυτολογηθέντων ἐγκρίσει ταύτης παρατείνεται διὰ μὲν τὴν περίπτωσιν τοῦ ἐδαφίου β' ἐπὶ χρονικόν, ἐκάστοτε, διάστημα οὐχὶ ἀνώτερον τοῦ τετραμήνου διὰ δὲ τὴν περίπτωσιν τοῦ ἐδαφίου γ' διὰ χρονικὸν διάστημα ἐξαμήνου καὶ μέχρι δύο τοῦ πολὺ ἐξαμήνων, καὶ δι' ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις μέχρι τοῦ ἐπανάπλου τοῦ πλοίου εἰς Ἑλλάδα, ἐὰν τοῦτο λάβῃ χώραν ἐνωρίτερον.

Πᾶσα κατὰ τὴν προηγουμένην καὶ παρούσαν παράγραφον ἐγκρίσις τῆς Ἀρχῆς, ἐπισυνάπτεται εἰς τὸ ναυτολόγιον τοῦ πλοίου.

Γ'. Εἰς τοὺς ἀντικανονικῶς ναυτολογημένους ἡμεδαπούς, καταβάλλεται ὁ ὑπὸ τῆς οἰκείας Συλλογικῆς Συμβάσεως προβλεπόμενος διὰ τὴν θέσιν εἰς ἣν εἶναι ναυτολογημένοι, μισθός.

Ἡ ἀπόλυσις, τῶν ἀντικανονικῶς ναυτολογημένων λόγῳ ἀντικαταστάσεώς των διὰ προσοντούχων ἑλλήνων ναυτικῶν, δὲν συνιστᾷ καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου, τῶν ἐκ τοῦ λόγου τούτου ἀπολυομένων ναυτικῶν δικαιουμένων μόνον ἐξόδων παλινστήσεως.

Δ'. Ἡ ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις τῶν παραγράφων Α, Β καὶ Γ ἀντικανονικῆ συνθέσεως τοῦ πληρώματος δὲν παρέχει εἰς τὸ Ν.Α.Τ. δικαίωμα ἐπιβολῆς οἰκονομικῶν κατὰ τοῦ πλοίου κυρώσεων ὡς καὶ εἰσπράξεως εἰσφορῶν πλοιοκτητῆτος καὶ ναυτικοῦ διὰ τοὺς ἀντικανονικῶς ναυτολογημένους ἄλλοδαπούς.

Ε'. Δὲν παρέχει ἐπίσης εἰς τὸ Ν.Α.Τ. δικαίωμα ἐπιβολῆς οἰκονομικῶν κατὰ τοῦ πλοίου κυρώσεων καὶ εἰσπράξεως εἰσφορῶν διὰ τοὺς ἐλλείποντας ἀνδρας πληρώματος ἐφ' ὅσον ἢ πλήρης συνθέσεις πληρώματος ἀποκατασταθῆ κατὰ τὰς περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων καὶ τοῦ παρόντος ὅρου διατάξεις ἐντὸς τῶν ἀκολουθῶν προθεσμιῶν:

α) Κατὰ τὸν πρῶτον κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς τινὰ λιμένα τῆς Μεσογείου περιλαμβανομένου καὶ τοῦ λιμένος τοῦ Σουέζ, μέχρι καὶ τῆς Καζαμπλάνκας, τῆς Μαύρης Θαλάσσης, τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης μέχρι καὶ τῆς Διόρυγος τοῦ Κιέλου, τῶν Σκανδιναυκῶν Χωρῶν, τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου, Ἰρλανδίας καὶ Ἰσλανδίας, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τὰ εἰς τὴν σύνθεσιν κενὰ προὔπληρον τοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου.

Κενὰ δημιουργούμενα ἐκτάκτως καὶ ἄνευ τηρήσεως τῶν νομίμων περὶ καταγγελίας τῆς συμβάσεως προθεσμιῶν ἐκ μέ-

ρους τοῦ πληρώματος ἢ ὁπωςδήποτε καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου μετὰ τὸν κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς τινὰ λιμένα τῆς ἄνω περιοχῆς, συμπληροῦνται ὑποχρεωτικῶς εἰς τὸν πρῶτον ἐπόμενον λιμένα κατάπλου τοῦ πλοίου τῆς αὐτῆς περιοχῆς, ἄλλως κατ' ἐπανάπλου εἰς λιμένα αὐτῆς ἢ κατὰ τὸν κατάπλου εἰς λιμένα τῶν ἐν ἐδαφίοις β' καὶ γ' τῆς παρούσης παραγράφου περιοχῶν καὶ ἐντὸς τῶν δι' αὐτάς προβλεπομένων προθεσμιῶν.

Κενὰ δημιουργούμενα λόγῳ νομίμου καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ πληρώματος συμπληροῦνται πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου.

β) Κατὰ τὸν, μετὰ παρέλευσιν ἐξαμήνου ἀφ' ἧς ἐδημιουργήθη τὸ εἰς τὴν σύνθεσιν κενόν, πρῶτον κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς λιμένα τῶν Η.Π.Α. καὶ τοῦ Καναδά κείμενον ἐπὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἐπιφυλασσομένης πάντοτε καὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν παραγράφων Α καὶ Β τοῦ παρόντος ὅρου.

γ) Ἐντὸς ἔτους ἀφ' ἧς ἐδημιουργήθη τὸ εἰς τὴν σύνθεσιν κενόν ἀνεξεκρήτως λιμένος κατάπλου τοῦ πλοίου, ἐπιφυλασσομένης πάντοτε καὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν παραγράφων Α καὶ Β τοῦ παρόντος ὅρου.

ΣΤ'. Ἐπιτρέπεται ἢ καθ' ὑπέρθεσιν τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου ναυτολογία ἄλλοδαπῶν ναυτικῶν ἄνευ καταβολῆς ἐκ μέρους αὐτῶν ἢ τῶν πλοιοκτητῶν εἰσφορῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ τὰ Ταμεία Προνοίας Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Ζ'. Κατὰ τὰ λοιπὰ ἐφαρμόζονται αἱ ἐκάστοτε ἰσχύουσαι διατάξεις περὶ συνθέσεως πληρωμάτων τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἐφ' ὅσον αὐταὶ δὲν ἀντιτίθενται καὶ εἰς ἕτερον τινὰ ὅρον τῆς παρούσης ἐγκριτικῆς πράξεως.

Θ. Ἡ εἰσφορά τῶν πλοιοκτητῶν ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. δὲν δύναται νὰ εἶναι ἀνωτέρα τοῦ 9ο), ἐπὶ τῶν καταβαλλομένων μισθῶν εἰς τοὺς ἐκ τοῦ πληρώματος Ἑλληνικῶς ναυτικούς κατ' οὐδεμίαν δὲ περίπτωσιν θὰ ἀυξάνεται αὕτη.

Αἱ ἀποδείξεις εἰσπράξεων τῶν εἰσφορῶν πλοιοκτητῶν καὶ πληρωμάτων ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ., τῶν Ταμείων Προνοίας Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τοῦ Α.Ο.Κ.Π. ἀπαλλάσσονται ἀπὸ παντὸς τέλους χαρτοσήμου.

Ἡ παρούσα δημοσιευθῆτω διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως καὶ κοινοποιηθῆτω θεόντως πρὸς ἐκτέλεσιν.

Ἐν Πειραιεὶ τῇ 30 Ἰανουαρίου 1963

Οἱ ΥΠΟΥΡΓΟΙ  
ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ  
**Π. ΠΑΠΑΗΓΟΥΡΑΣ**  
ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ  
**ΣΠ. Ι. ΘΕΟΤΟΚΗΣ**  
ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ  
**ΣΤ. ΚΩΤΙΑΔΗΣ**

Ἄριθ. 6417)Ι. 37.

(6)

Περὶ τροποποιήσεως τοῦ ἀρθροῦ 2 παρ. 2 τοῦ Κανονισμοῦ «περὶ τρόπου ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ι.Κ.Α. τῶν αὐτοτελῶς ἐργαζομένων κλπ.».

## Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ἐχόντες ὑπ' ὄψει 1) τὰς διατάξεις τῶν ἀρθρων 2 καὶ 16 τοῦ Α.Ν. 1846)51, 2) τὰς διατάξεις τῶν ἀρθρων 1 καὶ 5 τοῦ Ν. Δ. 3710)57, 3) πρότασιν τοῦ Διοικητοῦ τοῦ Ἰδρύματος Κοινωνικῶν Ἀσφαλίσεων ἢ καὶ τὰς ἀπὸ 4.12.1962 καὶ 11.12.62 γνωμοδοτήσεις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου αὐτοῦ, ὑποβληθείσας ἡμῖν διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 6641)Υ. Α)Α)22.1.63 ἀναφορᾶς τοῦ Ἰδρύματος, ἀποφασίζομεν:

Ὅπως εἰς τὸ τέλος τῆς παραγράφου 2 τοῦ ἀρθροῦ 2 τοῦ Κανονισμοῦ «περὶ τρόπου ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ι.Κ.Α. τῶν αὐτοτελῶς ἐργαζομένων καὶ ἐνίων κατηγοριῶν προσώπων ἐκ τῶν παρεχόντων ἐργασίαν πρὸς μὴ σταθερὸν ἐργοδότην ἢ πρὸς πλείονας ἐργοδότης» προστεθῆ τὸ ἀκόλουθον ἐδάφιον:

«Επιτρέπεται ἡ σύστασις Πανελληνίων Ἀσφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν τῆς αὐτῆς ἐπαγγελματικῆς κατηγορίας προσώπων, εἰς ἃς περιπτώσεις ὡς ἐκ τοῦ μικροῦ ἀριθμοῦ τῶν πρὸς ἀπόφασιν προσώπων, καθίσταται ἀνέφικτος ἐκ λόγων οἰκονομικῶν ἢ λειτουργία τῶν κατὰ Ὑποκαταστήματα Ἀσφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν.

Περὶ τῆς ὑπάρξεως τῆς ὡς ἄνω προϋποθέσεως κρίνει ὁ Διοικητὴς τοῦ Ι.Κ.Α. διὰ πράξεως αὐτοῦ».

Ἡ παροῦσα δημοσιευθῆτω διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 7 Φεβρουαρίου 1963

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

**Κ. Μ. ΧΡΥΣΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ**

Ἀριθ. 10812)Σ131.

(7)

Περὶ προσθήκης παραγράφου 5 ἐν τέλει τοῦ ἀρθροῦ 9 τοῦ Καταστατικοῦ τοῦ Ταμείου Ἐπιχειρητικῆς Ἀσφαλίσεως Προσωπικοῦ Ἐταιρειῶν Πετρελαιοειδῶν.

#### Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ἐχόντες ὑπ' ὄψιν: Τὸ ἀπὸ 31.12.1943 Κ. Δ. «περὶ ἰδρύσεως Ταμείου Ἐπιχειρητικῆς Ἀσφαλίσεως Προσωπικοῦ Ἐταιρειῶν Πετρελαιοειδῶν», ἐν συνδυασμῶ πρὸς τὰς τοιαύτας τοῦ ἀρθροῦ 59 παρ. 1 τοῦ Α.Ν. τῆς 21 Νοεμβρίου 1935 «περὶ Ὄργανισμοῦ τοῦ Ὑπουργείου Ἐργασίας, ὡς ἀνθεντικῶς ἡμηνεύθη διὰ τοῦ ἀρθροῦ 1 τοῦ Α.Ν. 694)1937 «περὶ ἀνθεντικῆς ἐρμηνείας, συμπληρώσεως καὶ τροποποιήσεως διατάξεων τινῶν τῆς Ἀσφαλιστικῆς Νομοθεσίας».

2) Τὸ ὑπ' ἀριθ. 2520)1953 Ν. Δ. «περὶ προσδιορισμοῦ τῶν ἀντικειμένων, ἐφ' ὧν ἐφαρμόζεται ἡ διαδικασία ἢ διαγραφομένη ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ Α.Ν. τῆς 11.11.1935 «περὶ Ὄργανισμοῦ τοῦ Ὑπουργείου Ἐργασίας κλπ.».

3) Τὰς διατάξεις τοῦ ἀπὸ 30 Ἀπριλίου 1946 Ν.Δ. «περὶ Ὄργανώσεως καὶ Συντονισμοῦ τῆς παρακολουθήσεως καὶ τοῦ ἐλέγχου τῶν Ὄργανισμῶν Κοινωνικῆς Πολιτικῆς κυρωθέντος διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 1392)1949 Ν.Δ.

4) Γνώμην τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ταμείου Ἐπιχειρητικῆς Ἀσφαλίσεως Προσωπικοῦ Ἐταιρειῶν Πετρελαιοειδῶν, ὑποβληθεῖσαν ἡμῖν διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 13)5.1.63 ἀναφορᾶς του.

5) Γνώμην τοῦ Συμβουλίου Κοιν. Ἀσφαλίσεως (ἀριθ. πρωτ. ΣΚΑ 20)10.2.63) Συνεδρίασις 89ῃ τῆς ΙΒ' Περιόδου τῆς 28 Ἰανουαρίου 1963, ἀποφασίζομεν:

Ὅπως ἐν τέλει τοῦ ἀρθροῦ 9 τοῦ Καταστατικοῦ τοῦ Ταμείου Ἐπιχειρητικῆς Ἀσφαλίσεως Προσωπικοῦ Ἐταιρειῶν Πετρελαιοειδῶν, προστεθῆ παραγράφος 5 ἔχουσα οὕτω: «Προκειμένου περὶ τῶν ἐν παρ. 9 τοῦ ἀρθροῦ 15 τοῦ Καταστατικοῦ ἠσφαλισμένων ἐφαρμόζονται αἱ περὶ προϋποθέσεων συνταξιοδοτήσεως, ὑπολογισμοῦ καὶ ποσοῦ συντάξεως, διατάξεις τοῦ Ν. 3163)1955, ἐπὶ καταβολῇ παρ' αὐτῶν προσθέτου εἰσφορᾶς ἴσης πρὸς τὸ πενήτημοντα τοῖς ἑκατὸν (5000) τοῦ συνόλου τῆς κατὰ τὴν δημοσίευσιν τῆς παρουσίας ἰσχύουσας εἰσφορᾶς ἠσφαλισμένου καὶ ἐργαζομένου.

Ἡ παροῦσα δημοσιευθῆτω διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 15 Φεβρουαρίου 1963

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

**Κ. Μ. ΧΡΥΣΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ**