



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ 25 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1968

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
218

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

632. Περί αντικατάστασης του άρθρου 47 του από 31.8.1955 Β. Δ. «περί ραδιοτηλεγραφικής και ραδιοτηλεφωνικής υπηρεσίας ελληνικών εμπορικών πλοίων. 1
633. Περί έγκρισης και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού «περί συναγερμού και γυμνασίων εις τὰ εμπορικά πλοία». 2
634. Περί έγκρισης και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού «περί ευσταθίας επίβατηγών πλοίων». 3
635. Περί έγκρισης και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού «περί τροποποιήσεως του δια του υπ' αριθ. 644) 1967 Β.Δ. έγκριθέντος Κανονισμού «περί ένδεικτησεως και καθορισμού αριθμού επίβατων επίβατηγών πλοίων. 4

ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΗΜΑΡΤΗΜΕΝΩΝ

- Διόρθωσις ήμαρτημένων εις το υπ' αριθ. 1044)66 Β. Δ. αρμοδιότητος Υπουργείου Έσωτερικών. 5
- Διόρθωσις ήμαρτημένων εις το υπ' αριθ. 536)1968 Β.Δ. αρμοδιότητος Υπουργών Έσωτερικών, Έξωτερικών και Δημοσίας Τάξεως. 6
- Διόρθωσις ήμαρτημένων εις το υπ' αριθ. 542)68 Β. Δ. αρμοδιότητος Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. 7

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

(1)

Β. ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 632

Περί αντικαταστάσεως του άρθρου 47 του από 31.8.1955 Β.Δ. «περί ραδιοτηλεγραφικής και ραδιοτηλεφωνικής υπηρεσίας ελληνικών εμπορικών πλοίων».

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντες υπ' όψιν:

1. Το άρθρον 9 παρ. 1 του Ν. 4797)1930 «περί όργανώσεως της ραδιοτηλεφωνικής και ραδιοτηλεγραφικής υπηρεσίας του Κράτους».

2. Το άρθρον 12 παρ. 5 του αυτού ως άνω νόμου, ως προσετέθη δια του άρθρου 1 του Νόμου 5524)1932 «περί τροποποιήσεως του Νόμου 4797)1930».

3. Το άρθρον 5 παρ. 1 δ' του Ν.Δ. 4258)1962 «περί κυρώσεως της υπογραφείσης εν Λονδίνω Διεθνούς Συμβάσεως «περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση 1960 και περί άλλων τινών διατάξεων άφορυσών εις την μεταφοράν μεταναστών» εν συνδυασμῳ πρὸς τὸ άρθρον 4 του Νόμου 4473) 1965 «περί έλέγχου της ναυσιπλοίας, Έπιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων και άλλων τινών διατάξεων».

4. Την υπ' αριθ. 433)1938 γνωμοδότησιν του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Προτάσει των Ημετέρων επί της Εμπορικής Ναυτιλίας και Συγκοινωνιών Υπουργών, άπεφασίσαμεν και διατάσσομεν:

Άρθρον 1.

Τὸ άρθρον 47 του από 31.8.55 Β.Δ. «περί ραδιοτηλεγραφικής και ραδιοτηλεφωνικής υπηρεσίας ελληνικών εμπορικών πλοίων» αντικαθίσταται ως κάτωθι:

Άρθρον 47.

Τεχνικά στοιχεία ραδιοτηλεφωνικής εγκαταστάσεως.

1. Η ραδιοτηλεφωνική εγκατάστασις θά περιλαμβάνη ένα πομπόν, ένα δέκτην και μίαν πηγήν ενεργείας.

2. Ο πομπός θά είναι μετά λυχνιών ή κρυσταλλοτρίδων (TRANSISTORS) ισχύος ούχι μικροτέρας των 40 W εις την κεραίαν, σταθεράς συχνότητος, της σταθερότητος εξασφαλιζομένης δια κρυστάλλου, εις κανονικὰς δε συνθήκας λειτουργίας θά έχη ποσοστόν διαμορφώσεως τουλάχιστον έβδομηκοντα επί τοίς εκατόν (70 ο ο) εις την μεγίστην ισχύν.

3. Ο πομπός θά είναι ικανός νά μεταδίδη επί της ραδιοτηλεφωνικής συχνότητος κινδύνου (2182) χ.κ.) και επί δύο τουλάχιστον έτέρων συχνοτήτων εις τὰς ακόλουθους ζώνας:

- | | | | | | |
|----|--------|-------|-----|-------|------|
| α) | Μεταξύ | 1605 | και | 3800 | χ.κ. |
| β) | » | 4063 | » | 4133 | » |
| γ) | » | 8195 | » | 8265 | » |
| δ) | » | 12330 | » | 12400 | » |
| ε) | » | 16460 | » | 16630 | » |

Έξαιρουνται της υποχρεώσεως νά φέρωσι πομπούς ύψηλών συχνοτήτων (βραχεία) τὰ κάτω των 500 κ.ο.χ. φορτηγά πλοία.

4. Η τροφοδότησις του πομπού δια τὰ άνω των 250 κ.ο.χ. φορτηγά πλοία ως και δια τὰ επίβατηγά άνεξαρτήτως χωρητικότητος, θά πραγματοποιήται εκ της κυρίας πηγής ηλεκτρικής ενεργείας του σκάφους, ως επίσης και μιὰς άνεξαρτήτου συστοιχίας συσσωρευτών άνω των 100 άμπερωρίων ώστε νά εξασφαλίζηται ή έκπομπή εις περίπτωσιν κινδύνου επί εξ (6) συνεχείς ώρας.

Εις ήν περίπτωσιν ή τροφοδότησις του πομπού δέν είναι δυνατόν νά πραγματοποιηθή εκ της κυρίας πηγής ενεργείας του σκάφους, αυτή θά εξασφαλίζηται εκ δύο άπαραιτήτως άνεξαρτήτων συστοιχιών συσσωρευτών άνω των 100 άμπερωρίων ώστε νά παρέχηται ήλεκτρική ενέργεια επί εξ (6) συνεχείς ώρας.

5. Ο δέκτης θά είναι μετά λυχνιών ή κρυσταλλοτρίδων ρυθμιζόμενος και άνευ κρυστάλλων ικανός δε νά λαμβάνη σήματα κατηγορίας Α1, Α2, Α3 εις τὰς ζώνας μεταξύ 250—500 χ.κ., ως επίσης και μεταξύ 600—24000 χ.κ. θά έχη άρκετήν εύαισθησίαν ώστε νά μεταδίδη σήματα δια μεγάλου όταν ή έντασις εις την είσοδον αυτής είναι χαμηλής τάσεως μέχρι 50 μικροβόλτ.

6. Ἡ τροφοδότησις τοῦ δέκτου θὰ ἐξασφαλισθῇ ἐκ τῆς κυρίας πηγῆς ἐνεργείας τοῦ σκάφους καὶ ἐκ συστοιχίας συσσωρευτῶν κατὰ τὰ ἐν παραγράφῳ 4 τοῦ παρόντος ὀριζόμενα.

7. Διὰ τὴν διατήρησιν φυλακῆς ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συχνότητος κινδύνου (2182 KG)S, ὁ δέκτης δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένος δι' εἰδικῆς διατάξεως προσυντονισμού ἐπὶ τῆς συχνότητος ταύτης ἢ νὰ διαθέτῃ τοιαύτην διάταξιν, ὥστε ἡ ρύθμισις ἐπὶ τῆς συχνότητος κινδύνου νὰ ἐκτελεῖται, κατὰ ταχὺ καὶ ἀκριβῆ τρόπον, συντονιζόμενος δὲ οὕτω, νὰ μὴ δύναται νὰ ἀποσυντονισθῇ τυχαίως ἢ ἐξ ἀδελφείας.

8. Πλοῖα μεταφέροντα ἐπιβάτας ὀλικῆς χωρητικότητος μέχρι 250 κόρων, ἀντὶ τῶν προβλεπομένων εἰς τὰς παραγράφους 2, 3, 4, 5 καὶ 6 τοῦ παρόντος ἄρθρου, δύνανται νὰ ἐφοδιασθῶν διὰ ραδιοτηλεφωνικῆς ἐγκαταστάσεως πληρούσης τὸς κάτωθι ὅρους:

α) Ὁ πομπὸς θὰ εἶναι μετὰ λυχνιῶν ἢ κρυσταλλοτριδῶν ἰσχύος οὐχὶ μικροτέρας τῶν 20 WATT εἰς τὴν κεραίαν καὶ θὰ διαθέτῃ ἀπαραιτήτως συχνότητα κινδύνου (2182 χ.κ.) καὶ ἐτέρας δύο συχνότητας εἰς τὰς ζῶνας μετὰξὺ 1605 ἕως 3800 χ.κ. εἰς Α3.

β) Ὁ δέκτης θὰ εἶναι ρυθμιζόμενου τύπου καὶ ἄνευ κρυστάλλων ἱκανὸς νὰ λαμβάνῃ σήματα κατηγορίας Α3, μετὰξὺ τῶν συνηθισμένων 1605 ἕως 3800 χ.κ.

γ) Διὰ τὴν διατήρησιν φυλακῆς ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συχνότητος κινδύνου (2182 KG)S, ὁ δέκτης δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένος δι' εἰδικῆς διατάξεως προσυντονισμού ἐπὶ τῆς συχνότητος ταύτης ἢ νὰ διαθέτῃ τοιαύτην διάταξιν, ὥστε ἡ ρύθμισις ἐπὶ τῆς συχνότητος κινδύνου νὰ ἐκτελεῖται, κατὰ ταχὺ καὶ ἀκριβῆ τρόπον, συντονιζόμενος δὲ οὕτω, νὰ μὴ δύναται νὰ ἀποσυντονισθῇ τυχαίως ἢ ἐξ ἀδελφείας.

δ) Ἡ τροφοδότησις τῶν τοῦ πομποῦ, ὅσον καὶ τοῦ δέκτου, θὰ πραγματοποιηθῇ ἐκ μιᾶς ἀνεξαρτήτου συστοιχίας συσσωρευτῶν ἱκανῶν ἀμπερωρίων, ὥστε νὰ ἐξασφαλισθῇ ἐνεργεῖαν ἐπὶ ἐξ (6) συνεχεῖς ὥρας.

9. Πλοῖα μὴ ὑποχρεούμενα νὰ ἐφοδιασθῶσι διὰ ραδιοτηλεφώνου κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 44 τοῦ ἀπὸ 31.8.1955 Β.Δ. οἱ ἰδιοκτῆται τῶν ὁποίων ἐπιθυμοῦν νὰ ἐγκαταστήσωσι ραδιοτηλεφωνικὴν συσκευὴν, δύνανται νὰ τοποθετῶσι συσκευὰς πληρούσας τοὺς ὅρους τῆς παραγράφου 8 τοῦ παρόντος.

α) Μέχρι τῆς 26ης Σεπτεμβρίου 1968, αἱ ραδιοτηλεφωνικαὶ συσκευαὶ τῶν πλοίων τῶν ὑποχρέων εἰς ἐγκατάστασιν ραδιοτηλεφώνου θὰ ἐφοδιασθῶσι διὰ συσκευῆς αὐτομάτου ἐκπομπῆς τοῦ ραδιοτηλεφωνικοῦ σήματος κινδύνου, δυναμένης, ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν, νὰ τίθεται ἐν λειτουργίᾳ καὶ πληρούσης τοὺς κάτωθι ὅρους:

i) Ἡ ἀνοχὴ ἐπὶ τῆς συχνότητος ἐκάστου τόνου θὰ εἶναι $\pm 1,5$ τοῖς ἑκατόν.

ii) Ἡ ἀνοχὴ ἐπὶ τῆς διαρκείας ἐκάστου τόνου θὰ εἶναι ± 50 χιλιοστὰ τοῦ

iii) Τὸ μετὰξὺ δύο, διαδοχικῶν τόνων, διάστημα δὲν θὰ ὑπερβαίῃ τὰ 50 χιλιοστὰ τοῦ δευτερολέπτου.

iv) Ὁ λόγος εὗρους τοῦ ἰσχυροτέρου τόνου πρὸς τὸν τοῦ ἀσθενεστεροῦ τόνου, θὰ περιλαμβάνεται μετὰξὺ 1 καὶ 1,2.

v) Θὰ ὑφίσταται εἰδικὴ διάταξις ἣτις δύναται νὰ διακόπτῃ αὐτομάτως τὴν ἐν λόγω ἐκπομπήν, μετὰ παρέλευσιν ἐνὸς κατ' ἀνώτατον ὅριον πρώτου λεπτου.

vi) Ὡσαύτως διὰ διακόπτου θὰ δύναται νὰ διακόπτεται ἢ ἐπαναλαμβάνεται ἡ ἐκπομπὴ κατὰ βούλησιν τοῦ χειριστοῦ τῆς περὶ ἧς πρόκειται ἐκπομπῆς.

β) Ἐξαιρουνται τῆς ἐν ἐδαφίῳ α' τῆς παρούσης παραγράφου ὑποχρέσεως, ἐπιβατηγὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος ἄνω τῶν 1000 κόρων ἅτινα ὑποχρεοῦνται ἐκ τῶν καίμενων διατάξεων νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ ραδιοτηλεγραφικῆς καὶ ραδιοτηλεφωνικῆς συσκευῆς.

Ἄρθρον 2.

Ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος καταργεῖται τὸ ὑπ' ἀριθ. 111)1966 Β.Δ. «περὶ ἀντικαταστάσεως τοῦ ἄρθρου 47 τοῦ ἀπὸ 31.8.55 Β.Δ. «περὶ ραδιοτηλεγραφικῆς καὶ ραδιοτηλεφωνικῆς ὑπηρεσίας ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων».

Εἰς τοὺς αὐτοὺς ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Συγκοινωνιῶν Ὑπουργούς, ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος.

Ἐν Ἀθῆναις τῇ 29 Αὐγούστου 1968

Ἐν Ὄνόματι τοῦ Βασιλέως

Ο ΑΝΤΙΒΑΣΙΛΕΥΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤ' ΤΑΚΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΣΠ. ΑΙΖΑΡΔΟΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΙΩΑΝ. ΧΟΛΕΒΑΣ

(2)

Β. ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 633

Περὶ ἐγκρίσεως καὶ θέσεως εἰς ἐφαρμογὴν Κανονισμοῦ «περὶ συναγερμού καὶ γυμνασίων εἰς τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα».

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἐχόντες ὑπ' ὄψιν:

1. Τὸ ἄρθρον 4 τοῦ Ν. 4473)1965 «περὶ ἐλέγχου τῆς ναυσιπλοΐας, Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων κλπ.».

2. Τὸ ἄρθρον 5 παρ. 1 (δ) καὶ ἄρθρον 10 τοῦ Ν. Δ. 4258)1962 «περὶ κυρώσεως τῆς ὑπογραφείσης ἐν Λονδίῳ Διεθνούς Συμβάσεως «περὶ ασφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ 1960».

3. Τὴν ὑπ' ἀριθ. 416)1968 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργοῦ, ἀπεφασίσαντες καὶ διατάσσοντες:

Ἄρθρον Πρῶτον.

Ἐγκρίνεται καὶ τίθεται εἰς ἐφαρμογὴν ὁ ὑπὸ τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων συνταχθεὶς Κανονισμὸς «περὶ συναγερμού καὶ γυμνασίων εἰς τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα».

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Περὶ συναγερμού καὶ γυμνασίων εἰς τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα.

ΜΕΡΟΣ I.

Γενικά.

Ἄρθρον 1.

Ὁ πλοίαρχος παντὸς πλοίου καθίσταται ὑπεύθυνος διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ὡς εἰδικώτερον εἰς τὰ οἰκεία ἄρθρα καθορίζεται.

Ἄρθρον 2.

Ὅρισμοί.

Κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ὡς:

Ἐπιβατηγὸν πλοῖον: Νοεῖται πᾶν πλοῖον μεταφέρων πλείονας τῶν 12 ἐπιβατῶν.

Φορτηγὸν πλοῖον: Νοεῖται πᾶν μὴ ἐπιβατηγὸν πλοῖον.

ΜΕΡΟΣ II.

Περὶ συναγερμού.

Ἄρθρον 3.

Πίναξ συναγερμού.

1. Ὁ πλοίαρχος παντὸς πλοίου ὑποχρεοῦται νὰ συντάσσῃ πίνακα συναγερμού πληρώματος καθορίζοντα τὴν θέσιν καὶ τὰ εἰδικὰ καθήκοντα ἐκάστου μέλους τοῦ πληρώματος ἐν περιπτώσει κινδύνου τοῦ πλοίου. Ὁ πίναξ χρονολογεῖται καὶ ὑπογράφεται παρ' αὐτοῦ. Ἐν περιπτώσει οἰασδήποτε μεταβολῆς ἀπαιτούσης τὴν τροποποίησιν τούτου, ὁ πλοίαρχος καταρτίζει νέον πίνακα πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου.

2. Παραλλήλως πρὸς τὸν πίνακα τῆς προηγουμένης παραγράφου δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ ἀτομικόν, δι' ἑκαστον μέλος τοῦ πληρώματος δελτίον ἀναρτώμενον παρὰ τὴν κλίνην του.

3. Εἰς τὸν πίνακα ἀναγράφεται τὸ ὄνομα, τὸ ἐπώνυμον, ἡ εἰδικότης καὶ τὰ εἰδικὰ καθήκοντα ἐκάστου μέλους τοῦ πληρώματος. Τὰ αὐτὰ στοιχεῖα ἀναγράφονται καὶ ἐπὶ τοῦ ἀτομικοῦ δελτίου περὶ οὗ ἡ παρ. 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου.

4. Ὁ πίναξ συναγερμού ἀναρτᾶται μονίμως πρὸ τῆς ἐνᾶρξως τῶν πλῶν εἰς ὠρισμένα ἐμφανῆ κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ πλοιάρχου σημεῖα τοῦ πλοίου καὶ ὅπωςδήποτε ἐντὸς τῆς γεφύρας, τοῦ μηχανοστασίου, τῆς τραπεζαρίας πληρώματος, τῆς αἰθούσας ψυχαγωγίας.

5. Ἐνδείκνυται ὅπως, κατὰ τὸ δυνατόν, εἰς τοὺς ἐπιφορτισμένους μὲ εἰδικὰ καθήκοντα ἐν περιπτώσει κινδύνου ἀνδρας τοῦ πληρώματος μὴ ἀνατίθενται καὶ ἕτερα τοιαῦτα ἐπειγούσης ἀνάγκης.

Ἄρθρον 4.

Περιεχόμενον Πίνακος Συναγερμού.

1. Ὁ πίναξ συναγερμού δέον νὰ καθορίζῃ:

α) Ὁμοχειρίας ἐξ ἐπαρκoῦς ἀριθμοῦ ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος διὰ τὴν ἀποτελεσματικὴν ἀντιμετώπισιν διαρροῆς ἐν τῷ πλοίῳ. Ἡ διαίρεσις αὕτη ἐνεργεῖται κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ πλοιάρχου, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν ἐν ἄρθρῳ 10 ὀριζομένων.

β) Ὁμοχειρίας ἐξ ἐπαρκoῦς ἀριθμοῦ ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος διὰ τὴν ἐπιτυχὴ ἀντιμετώπισιν πυρκαϊᾶς ἐν τῷ πλοίῳ. Ἡ διαίρεσις αὕτη ἐνεργεῖται κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ πλοιάρχου, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν ἐν ἄρθρῳ 11 ὀριζομένων.

γ) Τὰς θέσεις καὶ τὰ καθήκοντα τοῦ πληρώματος διὰ τὴν περίπτωση τῆς ἐγκαταλείψεως τοῦ πλοίου. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν ὁ πίναξ δέον νὰ καθορίζῃ εἰδικώτερον:

i) τὴν ἐπ' ἀνδρῶν καὶ γενικὴν ἐτοιμασίαν τῶν σωσιβίων λέμβων, σχεδίων πλευστικῶν συσκευῶν, τῶν σωστικῶν ἐν γένει μέσων καὶ τὴν διανομὴν τῶν ἀτομικῶν σωσιβίων.

ii) τὴν καθαίρεσιν τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ λοιπῶν σωστικῶν μέσων.

iii) τὸν λέμβο ἀρχὸν ἐκάστης σωσιβίου λέμβου.

iv) τὴν μηχανοκίνητον λέμβον ἣτις θὰ φέρῃ τὴν φορητὴν ραδιοτηλεγραφικὴν συσκευὴν, τὸν ὑπεύθυνον διὰ τὴν μεταφορὰν, τὸν χειριστὴν αὐτῆς ὡς καὶ τὸν ὑπεύθυνον χειριστὴν τῆς μηχανῆς ἐκάστης μηχανοκίνητου λέμβου, καὶ

v) τὴν καθοδήγησιν καὶ συγκέντρωσιν ἐπιβατῶν, ἐὰν ὑπάρχουν τοιοῦτοι, εἰς καταλλήλους χώρους μερίμνη τοῦ προσωπικοῦ γενικῶν ὑπηρεσιῶν.

2. Ὁ πίναξ συναγερμού περιλαμβάνει ἐπίσης λεπτομερῶς τὰ ἐν ἄρθρῳ 5 καθοριζόμενα σήματα κινδύνου δι' ἐκάστην περίπτωσιν ἀναλόγως τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου διατιθεμένων μέσων ἐπικοινωνίας καὶ συνεννόησεως μεταξὺ γεφύρας καὶ χώρων ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος.

3. Τέλος ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ προβλέψῃ εἰς τὸν πίνακα ἐναλλακτικὴν μετάδοσιν τῶν σημάτων κινδύνου εἰς περιπτώσιν ζημίας ἢ βλάβης ἐνός ἢ πλείονων τῶν ἐν τῷ πλοίῳ διατιθεμένων μέσων συναγερμού.

Ἄρθρον 5.

Ἡχητικὰ σήματα κινδύνου.

Ὁ πίναξ συναγερμού ἀναγράφει τὰ διὰ τὴν κλήσιν, τοῦ πληρώματος εἰς τὰς καθορισμένας θέσεις του, σήματα τοῦ πλοίου ὡς ἀκολούθως:

α) Γενικὸν σῆμα κινδύνου: Τοῦτο συνίσταται ἐκ πλείονων τῶν ἐξ διαδοχικῶν βραχέων συριγμῶν ἀκολουθουμένων ὑπ' ἐνός μακροῦ συρίγματος διὰ τῆς συρίγτρας ἢ τῆς σειρήνης. Σημαίνεται τῇ εὐδύνῃ τοῦ πλοιάρχου μόνον ἐν περιπτώσει ἀνάγκης συναθροίσεως τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος εἰς τὰς θέσεις συγκέντρωσεως πρὸς ἐγκατάλειψιν τοῦ πλοίου.

β) Σῆμα πυρκαϊᾶς: Τοῦτο συνίσταται ἐκ κωδωνισμῶν διαρκείας οὐχὶ μικροτέρας τῶν 10 δευτερολέπτων ἐκάστου.

γ) Ὁ πλοίαρχος τοῦ πλοίου δύναται, κατὰ τὴν κρίσιν του, νὰ καθορίσῃ πρόσθετα ἡχητικὰ καὶ φωτεινὰ σήματα κινδύνου ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται ὅτι ἅπαντες οἱ ἀξιωματικοί, τὸ πλήρωμα καὶ οἱ ἐπιβάται λαμβάνουν γνῶσιν τοῦ σημασινομένου κινδύνου.

δ) Τὰ σήματα τὰ διδόμενα διὰ τῆς συρίγτρας τοῦ πλοίου δέον νὰ καθορίζωνται κατὰ τρόπον ὥστε νὰ μὴ συγχέωνται πρὸς τὰ καθορισμένα σήματα ναυσιπλοίας.

ε) Ἐπὶ ἐπιβατηγῷ πλοίῳ ὀλικῆς χωρητικότητος μεγαλυτέρης τῶν 500 κῶρων θὰ ὑφίσταται μεγαφωνικὴ συσκευὴ λει-

τουργοῦσα ἐκ τῆς γεφύρας τοῦ πλοίου, ἡ ὁποία θὰ εἶναι δυνατόν νὰ ἀκουσθῇ εἰς τὰ ἐνδιαιτήματα πληρώματος, ἐστιατόρια, αἰθούσας συγκεντρώσεως, καπνιστήρια ἐπιβατῶν κλπ.

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ.

Περὶ Γυμνασίων.

Ἄρθρον 6.

Γενικά.

1. Σκοπὸς τοῦ Μέρους ΙΙΙ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ εἶναι ἡ καθιέρωσις ὁμοιομόρφων κανόνων ἐκτελέσεως γυμνασίων πρὸς ἐκπαίδευσιν τῶν πληρωμάτων τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων καὶ ἐνημέρωσιν τούτων ἐπὶ τῶν εἰδικῶν καθηκόντων τῶν εἰς περίπτωσιν ἀνάγκης.

2. Πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ, ἐν τῇ προηγουμένη παραγράφῳ, σκοποῦ καθιερούται ἡ, κατὰ τὰ οἰκεία ἄρθρα, ἐκτέλεσις τῶν κάτωθι γυμνασίων:

α) Συγκέντρωσεως ἐπιβατῶν.

β) Καθαίρεσεως σωσιβίων λέμβων πρὸς ἐγκατάλειψιν πλοίου.

γ) Διαρροῆς καὶ

δ) Κατασβέσεως πυρκαϊᾶς.

Ἄρθρον 7.

Ὁδηγία ι.

1. Τὰ γυμνάσια, τόσον ἐν πλῇ ὅσον καὶ ἐν λιμένι ἐκτελοῦνται ἐκάστοτε κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ πλοιάρχου, κεχωρισμένως ἢ συγκεντρωτικῶς, εἰς τακτὰ χρονικὰ διαστήματα ὡς εἰδικώτερον ὀρίζονται εἰς τὰ οἰκεία ἄρθρα τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ πρὸς τὰ ὁποῖα ὑποχρεοῦται ὁ πλοίαρχος νὰ συμμορφοῦται ἐπακριβῶς.

2. Ἐκάστου γυμνασίου προηγείται θεωρητικὴ ἀνάπτυξις καὶ διδασκαλία ἐπὶ τῶν καθηκόντων καὶ ὑποχρεώσεων ἐκάστου ἐπιβάτου ἢ καὶ μέλους τοῦ πληρώματος ἐνεργουμένη ὑπὸ, εἰδικῶς πρὸς τοῦτο ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου, ὀριζομένων Ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου.

Ἄρθρον 8.

Γυμνάσιον συγκέντρωσεως ἐπιβατῶν.

1. Ὁ ἀκριβὲς χρόνος καθ' ὃν θὰ λάβῃ χώραν γυμνάσιον συναγερμού γνωστοποιεῖται ἐγκαίρως εἰς τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὸ πλήρωμα.

2. Ἡ καθοδήγησις τῶν ἐπιβατῶν εἰς τοὺς χώρους συγκέντρωσεως ἐνεργεῖται παρ' εἰδικῶς ὀριζομένων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου μελῶν τοῦ πληρώματος κατὰ προτίμησιν τοῦ κλάδου Γενικῶν Ὑπηρεσιῶν.

3. Ὁ ἐπὶ κεφαλῇς ἐκάστης τῶν ὁμοχειριῶν συγκέντρωσεως ἀξιωματικὸς ὀφείλει νὰ βεβαιοῦται ἐγκαίρως ὅτι ἕκαστον τῶν ὑπ' αὐτὸν μέλος τοῦ πληρώματος γνωρίζει ἐπαρκῶς τὰ καθήκοντά του, τὰ ὁποῖα συνίστανται κυρίως εἰς:

α) τὴν καθοδήγησιν τῶν ἐπιβατῶν εἰς τοὺς τόπους συγκέντρωσεως, τὴν διατήρησιν τῆς τάξεως εἰς τὰς κλίμακας, τοὺς διαδρόμους, τὰς διόδους καὶ γενικῶς τὰ τῆς κινήσεως τῶν ἐπιβατῶν.

β) τὸν ἔλεγχον ὅτι ἅπαντες οἱ ἐπιβάται τοῦ τομέως του συνεκέντρώθησαν εἰς τὸν καθορισθέντα χώρον καὶ φέρουσι κανονικῶς τὰς σωσιβίου ζώνας των.

γ) τὴν ἀνακοίνωσιν πρὸς τοὺς ἐπιβάτας τῶν κινδύνων οὓς οὗτοι διατρέχουσιν ἐκ τῆς μὴ ἐπακριβοῦς τηρήσεως τῶν διδωμένων ὑπὸ τῶν ὑπευθύνων τοῦ πλοίου οδηγιῶν.

4. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ γυμνασίου οἱ ὑπεύθυνοι ἀξιωματικοὶ ὑποχρεοῦνται ὅπως ἐνημερώνουσι τοὺς ἐπιβάτας ἐπὶ τοῦ τρόπου ἐγκαταλείψεως τοῦ πλοίου καὶ τονίζουσιν ἰδιαιτέρως εἰς αὐτοὺς, ὅτι τὸ γενικὸν σῆμα συναγερμού δὲν προϋπάθετε καὶ ἐγκατάλειψιν τοῦ σκάφους, ἀλλὰ σκοπὸν ἔχει νὰ ἐξασφαλίσῃ τὴν κανονικὴν προσέλευσιν τῶν ἐπιβατῶν εἰς τοὺς καθοριζομένους χώρους συγκέντρωσεως, λόγῳ ἐπιστημανθέντος κινδύνου.

5. Εἰς ὅλους τοὺς προβλεπομένους διὰ κοιτῶνας ἐπιβατῶν χώρους, δέον νὰ ἀναρτῶνται μονίμως πινακίδες μὲ πληροφορίας καὶ οδηγίας περί:

α) τῶν χώρων συγκεντρώσεως τῶν διαμενόντων εἰς τὸν θάλαμον ἐπιβατῶν.

β) τῆς φύσεως καὶ σημασίας τοῦ γενικοῦ σήματος κινδύνου.

γ) τῶν εἰκονογραφημένων ὁδηγιῶν περὶ τοῦ τρόπου χρησιμοποίησης τῶν σωσιδίων ζωνῶν, καὶ

δ) τοῦ πρακτοῦ ἐν περιπτώσει κινδύνου.

6. Αἱ πληροφορίες ἀναγράφονται εἰς τὴν ἑλληνικὴν γλῶσσαν καὶ εἰς ἑτέρας τοιαύτας, αἵτινες θεωροῦνται ἀναγκαῖαι ἀναλόγως τῆς ἐθνικότητος τῶν μεταφερομένων συνήθως διὰ τοῦ πλοίου ἐπιβατῶν.

7. Γυμνάσιον συναγερμῶν δέον νὰ ἐκτελεῖται ἀπαραιτήτως ἐπὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων μακρῶν διεθνῶν πλῶν, ἐντὸς 24 ὥρων ἀπὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου ἐκ τοῦ λιμένος τῆς ἀφετηρίας. Ἐπὶ τῶν λοιπῶν πλοίων (ἐπιβατηγῶν ἢ φορτηγῶν) τοῦτο ἐκτελεῖται κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ πλοιάρχου.

Ἄρθρον 9.

Γυμνάσιον καθαιρέσεως σωσιδίων λέμβων.

1. Οἱ δι' ἐκάστην σωσίδιον λέμβον, διηρημένοι ἄνδρες ἐξαιρέσει τῶν ἐν διατεταγμένη ὑπηρεσίᾳ ὡς καὶ τῶν ἐπιφορτισμένων δι' εἰδικῶν καθηκόντων ἐν περιπτώσει κινδύνου, συγκεντρύνονται εἰς τὰς ἐπὶ τῶν λέμβων θέσεις τῶν φέροντες τὰς σωσιδίου ζώνας τῶν.

2. Ὁ λέμβάρχος ἐκάστης σωσιδίου λέμβου ἐλέγχει τὴν παρουσίαν τῶν ὑπ' αὐτὸν ἀνδρῶν καὶ διαπιστώνει ὅτι οὗτοι γνωρίζουν καλῶς τὰ καθήκοντά των.

3. Αἱ διὰ τὸ γυμνάσιον χρησιμοποιούμεναι λέμβοι ἐπιλέγονται ἐφ' ἐκάστης πλευρᾶς τοῦ πλοίου κατὰ τρόπον ὥστε τὰ πληρώματα τῶν λοιπῶν λέμβων νὰ δύνανται νὰ παρακολουθήσωσι τὸ ἐκτελούμενον γυμνάσιον.

4. Ὅσάκις τὸ γυμνάσιον λαμβάνη χώραν ἐν πλῶ καὶ ὁ καιρὸς καὶ αἱ συνθήκαι πλοῦ τὸ ἐπιτρέπουν, τοῦλάχιστον τὸ τέταρτον τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀνακρεμωμένων εἰς τὰς ἐπωτίδας λέμβων δέον νὰ ἐλευθεροῦται τῶν ἐπωτίδων καὶ νὰ ἀνακρεμᾶται μέχρι τοῦ καταστρώματος ἐπιθιάσεως. Ὁ ἐξοπλισμὸς τῶν λέμβων τούτων ἐλέγχεται καὶ αἱ πλευρικαὶ κλίμακες καὶ τὰ μέσα ἐπιθιάσεως, προετοιμάζονται καταλλήλως. Τὸ σύστημα καθαιρέσεως τῶν λέμβων καὶ αἱ ἐπωτίδες τούτων ἐλέγχονται κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται ἡ καλὴ κατάστασις καὶ ἡ ἐτοιμότης αὐτῶν.

5. Αἱ μὴ χρησιμοποιούμεναι εἰς τὸ γυμνάσιον λέμβοι δέον νὰ ἐλέγχωνται πλήρως ὡς πρὸς τὴν κατάστασιν, εἰς τὴν εὐρίσκονται, καὶ τὸν ἐξοπλισμὸν των.

6. Προκειμένου περὶ μηχανοκίνητων λέμβων ἐλέγχεται ἡ κανονικὴ λειτουργία τῶν μηχανῶν αὐτῶν. Προκειμένου δὲ περὶ λέμβων μηχανικῆς χειροκινήτου προώσεως ἐνεργεῖται δοκιμὴ καὶ ἐπίδειξις ἐπὶ τοῦ τρόπου χειρισμοῦ των.

7. Ἐὰν τὸ γυμνάσιον λαμβάνη χώραν ἐν λιμένι, δέον νὰ ἐλευθεροῦται ὅσον τὸ δυνατόν μεγαλύτερος ἀριθμὸς λέμβων καὶ ν' ἀνακρεμᾶται ἐξωτερικῶς τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου, περιὸς κῶς δὲ νὰ καθαιρήται εἰς τὴν θάλασσαν ἀνάλογος ἀριθμὸς ἐξ αὐτῶν ὥστε νὰ ἐξασφαλισθῇ ἡ καθαιρέσις μέχρι τῆς θαλάσσης ἀπατῶν τῶν λέμβων, τοῦλάχιστον ἅπαξ ἀνὰ 4 μῆνον, ἵνα οὕτω τὰ πληρώματα αὐτῶν ἐξασκῶνται εἰς τὸν χειρισμὸν καὶ τὴν διακυβέρνησιν αὐτῶν.

8. Εἰς περιπτώσει καθ' ἣν ἐκ τοῦ αὐτοῦ ζεύγους ἐπωτίδων ἀνακρεμῶνται δύο λέμβοι ἐξ ὧν ἡ πρώτη καθιρέθη εἰς τὴν θάλασσαν, ἐνδείκνυται ὅπως, ἐφ' ὅσον εἶναι δυνατόν, ἡ δευτέρα προετοιμάζηται καὶ ἀνακρεμᾶται εἰς τὴν ἐξωτερικὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου.

9. (i) Εἰς τὸ πλαίσιον τοῦ γυμνασίου περιλαμβάνεται ἐπίσης ὁ τρόπος χειρισμοῦ καὶ λειτουργίας σωσιδίων σχεδίων καὶ πλευστικῶν συσκευῶν, εἰς τὴν χρῆσιν τῶν ὁποίων τὸ πλήρωμα δέον νὰ εἶναι: πλήρως ἐξηκτικμένον ἐν παντὶ χρόνῳ.

(ii) Κατὰ τὰς ἀσκήσεις διὰ τοιούτων σωσιδίων σχεδίων ἢ πλευστικῶν συσκευῶν τὸ πλήρωμα ὀφείλει νὰ καταβάλλῃ μεγάλην προσοχὴν πρὸς ἀποφυγὴν προκλήσεως ζημιῶν εἰς αὐτάς ἢ ἀτυχημάτων εἰς πρόσκαιρα εὐρίσκόμενα ἐντὸς αὐτῶν.

10. Κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ γυμνασίου ἐλέγχεται ἡ καλὴ κατάστασις τῶν πυλινῶν σωσίων καὶ σωσιδίων ζωνῶν ὡς καὶ ἡ καλὴ λειτουργία τῆς ὀριζοδόλου συσκευῆς καὶ τῶν ἐφοδίων αὐτῆς.

11. Γυμνάσιον καθαιρέσεως σωσιδίων λέμβων δέον νὰ ἐκτελεῖται:

α) εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα κατὰ χρονικὰ διαστήματα οὐχὶ μείζονα τῆς ἐβδομάδος καὶ

β) εἰς τὰ φορτηγὰ πλοῖα κατὰ χρονικὰ διαστήματα οὐχὶ μείζονα τοῦ μηνός.

Ἄρθρον 10.

Γυμνάσιον διαρροῆς.

A) Ἐπιβατηγὰ πλοῖα:

Εἰς ἅπαντα τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα δέον:

α) νὰ δοκιμάζονται καθημερινῶς ὅσαι, ἐκ τῶν μηχανοκινήτων στεγανῶν θυρῶν, ὡς καὶ γιγλιωτῶν θυρῶν ἐπὶ τῶν κυρίων ἐγκαρσίων διαγραμμάτων, χρησιμοποιοῦνται ἐν πλῶ.

β) νὰ ἐκτελῶνται: ἅπαξ τῆς ἐβδομάδος γυμνάσια χειρισμοῦ τῶν στεγανῶν θυρῶν, παραφωτίδων, ἐπιστομιῶν καὶ μηχανισμῶν κλεισίματος εὐδιαίων, ἐκβολῶν τεφρῶν καὶ ἀπορριμμάτων.

γ) νὰ ἐνεργῇται ἐν πλῶ περιοδικὴ ἐπιθεώρησις, ἅπαξ τοῦλάχιστον τῆς ἐβδομάδος, τῶν στεγανῶν θυρῶν καὶ πάντων τῶν μηχανισμῶν καὶ τῶν ἀντιστοιχούντων δεικτῶν ὡς καὶ πάντων τῶν ἐπιστομιῶν, τὸ κλείσιμον τῶν ὁποίων εἶναι ἀναγκαῖον διὰ νὰ καταστῇ διαμερίσμα τι στεγανόν, καὶ πάντων τῶν ἐπιστομιῶν, ὁ χειρισμὸς τῶν ὁποίων εἶναι ἀναγκαῖος διὰ τὸν ἐλεγχον τῆς ἐγκαρσίας διατάξεως ἐλέγχου δλαδῶν.

δ) προκειμένου περὶ πλοίου ἐκτελούντος πλοῦν διαρκείας μείζονος τῆς μιᾶς ἐβδομάδος νὰ λαμβάνη χώραν πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου πλήρης γυμνάσιον, ἕτερα δὲ γυμνάσια νὰ ἐπακολουθοῦν διαρκούντος τοῦ πλοῦ, τοῦλάχιστον ἅπαξ τῆς ἐβδομάδος.

B) Φορτηγὰ πλοῖα:

Ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων γυμνάσιον διαρροῆς δέον νὰ ἐκτελεῖται κατὰ διαστήματα οὐχὶ μεγαλύτερα τοῦ μηνός καὶ νὰ περιλαμβάνη ἀνοίγματα καὶ κλείσιμον ὅλων τῶν στεγανῶν θυρῶν, παραφωτίδων, δικλείδων, εὐδιαίων καὶ ἄλλων συναφῶν ἀνοίγματος.

Γ) Ἐπιβατηγὰ καὶ φορτηγὰ πλοῖα:

Αἱ στεγαναὶ θύραι, βαλβίδες καὶ λοιπὰ μηχανικὰ συστήματα τῶν ἐπιβατηγῶν καὶ φορτηγῶν πλοίων δέον νὰ σημαίνονται καταλλήλως ὥστε εὐδόκως ν' ἀναγνωρίζωνται διὰ τὸν ὀρθὸν χειρισμὸν των, οἱ δὲ πλοῖαρχοι αὐτῶν νὰ εἶναι ἐνήμεροι τῶν σχετικῶν κανονισμῶν περὶ στεγανῶν φρακτῶν καὶ νὰ γνωρίζουν ποῖαι ἐξ αὐτῶν παραμένουν ἀνοικταὶ ἢ κλεισταὶ καὶ εἰς ποίας περιπτώσεις.

Ἄρθρον 11.

Γυμνάσιον πυρκαϊᾶς.

1. Πρὸς ἐκτέλεσιν τοῦ γυμνασίου τούτου καθορίζεται ὑποθετικῶς σημείον τι τοῦ πλοίου εἰς ὃ ἐξεργάγη πυρκαϊὰ καὶ ἐπακολουθεῖ συναγερμὸς τοῦ πληρώματος. Δεδομένου ὅτι πρὸς ἐντοπισμὸν καὶ καταπολέμησιν πυρκαϊᾶς εἶναι ἀπαραίτητος ἡ συνεργασία τοῦ προσωπικοῦ ὅλων τῶν διαμερισμάτων, ἐπὶ κεφαλῆς τοῦ γυμνασίου δέον νὰ τίθεται ἀξιοματικὸς καταστρώματος, ἀνεξαρτήτως τοῦ τμήματος εἰς ὃ ἐξεργάγη ἡ πυρκαϊὰ.

2. Ἡ φύσις καὶ ἡ θέσις τῆς ὑποτιθεμένης ἐκάστοτε πυρκαϊᾶς δέον νὰ ποικίλλῃ ὡς ἀκολουθῶς:

α) φορτίου κύτους

β) πετρελαιοποθήκης

γ) φορτίου ὑγρῶν καυσίμων ἢ ἐτέρων εὐφλέκτων

δ) μηχανοστασίου καὶ λεβητοστασίου

ε) διαμερίσματος ἐπιβατῶν ἢ πληρώματος, καὶ

στ) μαγειρείου.

3. Ἀμέσως ὡς δοθῇ τὸ σῆμα πυρκαϊᾶς, τὰ συνεργεῖα κατασθένεως πυρκαϊᾶς συγκεντρύνονται εἰς καθωρισμένους θέσεις ἐν ἀναμονῇ διαταγῶν. Τὸ προσωπικὸν τοῦ μηχανοστασίου ὀφείλει ἀφ' ἐνός μὲν νὰ διαπιστῶνῃ ἐὰν αἱ πυροσβεστικαὶ ἀντλῖαι εἰς τοὺς χώρους τῶν μηχανῶν εἶναι ἐτοιμοὶ πρὸς χρῆσιν καὶ ἀποδίδουσιν εἰς τὸ δίκτυον σωληνώσεως πυρκαϊᾶς πλήρη πίεσιν ὕδατος, ἀφ' ἑτέρου δὲ νὰ θέτῃ εἰς λειτουργίαν τὴν ἀντλίαν πυρκαϊᾶς ἐπείγουσης ἀνάγκης ἐφ' ὅσον αὕτη εὐρίσκεται ἐκτὸς τοῦ μηχανοστασίου.

4. Τυττοχρόνως ή επί τούτω όριζομένη όμοχειρία πυροσβεστών ένδύεται την έξάρτησιν πυροσβεστού και μεταβαίνει εις τόν τόπον τής έστίας τής ύποτιθεμένης πυρκαϊάς. Οί πλησίον σωλήνες πυρκαϊάς δέον νά έκτυλίσσωνται και ύδωρ νά έκτοξεύεται δι' αύτών.

5. Έπαρκής άριθμός φορητών πυροσβεστήρων δέον νά είναι έτοιμος πρós έμεσον χρήσιν και οί άνδρες νά εκπαιδεύωνται εις την χρήσιν του καταλλήλου τύπου αναλόγως του είδους τής πυρκαϊάς.

6. Μέλη του πληρώματος όριζόμενα επί τούτω δέον νά εκπαιδεύωνται εις τό κλείσιμον των άνοιγμάτων ήτοι θυρίδων, θυρών, έξαεριστήρων και των πέριξ τής καπνοδόχου τοιούτων, πρós τόν σκοπόν όπως περιορίζεται ή είσοδος άέρος εις τόν χώρον ένθα ή πυρκαϊά. Ειδική μέριμνα λαμβάνεται ίνα άπομονοϋται ό χώρος ούτος (ίδια δέ ό των κλιμάκων) έκ του ύπολοίπου πλοίου.

7. Πρós τούτοις τό πλήρωμα δέον νά είναι ένημερωμένον περί τής θέσεως, του έλέγχου και χειρισμών των έξαεριστήρων, άντλιών πετρελαίου, βαλβίδων δεξαμενών έλαίου κλπ.

8. Αί μόνιμοι έγκαταστάσεις κατασβέσεως πυρκαϊάς, (ώς τοιούτων νοουμένων των έγκαταστάσεων κατασβέσεως διά διοξειδίου του άνθρακος άτμού και άφροϋ, των έγκαταστάσεων αυτόματου ραντισμού δι' ύδατος ως επίσης και των αυτόμάτων συσκευών ανακαλύψεως και σημάνεως πυρκαϊάς) έλέγχονται διά πραγματικής δοκιμής, έφ' όσον τούτο είναι πρακτικώς δυνατόν και σκόπιμον.

9. Αί όμοχειρίαί κατασβέσεως πυρκαϊάς δέον νά έξασκώνται εις την χρήσιν των προσωπίδων καπνού ή λοιπών άναπνευστικών συσκευών διατιθεμένων υπό του πλοίου. Τά μέσα έπείγούσης ανάγκης (ώς φορητά ήλεκτρικά μηχανοτρύπανα, πελέκεις, λυχνίαί κλπ.) προσκομίζονται επί τόπου και φέρονται παρά των ύπευθύνων κατά την έκτέλεσιν του γυμνασίου.

10. Τό σύστημα σημάνεως πυρκαϊάς και αί συσκευαί ανακαλύψεως ταύτης δέον νά έπιθεωρώνται τακτικώς και νά πιστοποιήται ή καταλληλότης αύτών πρós άμεσον χρήσιν.

11. Τό Γυμνάσιον πυρκαϊάς δέον νά έκτελεῖται:

α) εις τά έπιβατηγά πλοία κατά χρονικά διαστήματα ούχι μείζονα τής έβδομάδος.

β) εις τά φορητά πλοία κατά χρονικά διαστήματα ούχι μείζονα του μηνός.

"Άρθρον 12.

Μυσία έν τῷ ήμερολογίῳ.

1. Ό πλοίαρχος παντός πλοίου όφείλει νά καταχωρή εις τό ήμερολόγιον του πλοίου έγγραφην περί των έκάστοτε έκτελουμένων γυμνασίων ως και τυχόν παρατηρήσεων επί αύτών και εις περίπτωσιν μη έκτελέσεως τούς λόγους τής μη πραγματοποιήσεως.

2. Άνεξαρτήτως των υπό του παρόντος Κανονισμού καθοριζόμενων χρονικών διαστημάτων έκτελέσεως γυμνασίων, ή Έπιθεώρησις Έμπορικῶν Πλοίων και αί κατά τόπους Διμενικαί Αρχαί δύνανται έκτάκτως νά διατάσσουν την έκτέλεσιν των έν τῷ παρόντι Κανονισμῷ γυμνασίων.

"Άρθρον 13.

Κυρώσεις.

Πάσα παράβασις των διατάξεων του παρόντος Κανονισμού υπόκειται εις τας υπό του άρθρου 11 του νόμου 4473)1965 «περί έλέγχου τής ναυσιπλοίας κλπ.» προβλεπομένας κυρώσεις.

Έν Πειραιεί τῇ 20 Ιουνίου 1968

Ό Διευθυντής τής ΕΕΠ

Πλοίαρχος (Δ.Σ.) ΔΗΜ. ΓΙΑΚΟΣ

"Άρθρον Δεύτερον.

Άπό τής έφαρμογής του ως άνω Κανονισμού καταργοϋνται:

α) Ό διά τής ύπ' άριθ. 26510)17.12.1928 άποφάσεως του Υπουργού Ναυτικών έγκριθείς Κανονισμός «περί γυμνασίου καθαιρέσεως των λέμβων των έμπορικῶν πλοίων. (ΦΕΚ 97 Β')1928).

β) Η παράγραφος 1 του άρθρου 16 του Κανονισμού έργασίας επί των έλληνικῶν φορητῶν πλοίων όλικῆς χωρητικότητος 800 κύβων και άνω. (ΦΕΚ 539 Α')1939).

Εις τόν Ημέτερον επί τής Έμπορικῆς Ναυτιλίας Υπουργόν, άνταίθεμεν την δημοσίευσιν και έκτέλεσιν του παρόντος.

Έν Αθήναις τῇ 13 Αύγούστου 1968

Έν Όνόματι του Βασιλέως

Ο ΑΝΤΙΒΑΣΙΛΕΥΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΖΩΓΙΤΑΚΗΣ

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΙΩΑΝ. ΧΟΛΕΒΑΣ

(3)

Β. ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 634

Περί έγκρίσεως και θέσεως εις έφαρμογήν Κανονισμού «περί εϋσταθείας έπιβατηγῶν πλοίων».

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

"Εχόντες ύπ' όφιν:

1. Τό άρθρον 5 παρ. 1 έδάφιον δ και τό άρθρον 10 του Ν.Δ. 4258)1962 «περί κυρώσεως τής ύπογραφείσης έν Λονδίνω Διεθνούς Συμβάσεως περί ασφαλείας τής άνθρωπίνης ζωής έν θαλάσση 1960» και περί άλλων τινῶν διατάξεων άφορωσῶν εις την μεταφοράν μεταναστῶν» (Φ.Ε.Κ. 183 Α) 12.11.1962).

2. Τό άρθρον 4 του νόμου 4473)1965 «περί έλέγχου τής ναυσιπλοίας, Έπιθεωρήσεως Έμπορικῶν Πλοίων και άλλων τινῶν διατάξεων».

3. Τό άρθρον 1 παρ. 1 έδάφιον (γ) του Ν. 3141)1955 «περί συστάσεως παρά τῷ Υ.Ε.Ν. Συμβουλίου Έμπορικῶν Ναυτικῶν».

4. Τήν από 5.7.1968 γνωμοδότησιν του Συμβουλίου Έμπορικῶν Ναυτικῶν.

5. Τήν ύπ' άριθ. 417)1968 γνωμοδότησιν του Συμβουλίου τής Έπικρατείας, πρότάσει του ήμετέρου επί τής Έμπορικῆς Ναυτιλίας Υπουργού, άπεφασίσαιμεν και διατάσσομεν:

"Άρθρον μόνον.

1. Έγκρίνεται και τίθεται εις έφαρμογήν ό ύπό τής Έπιθεωρήσεως Έμπορικῶν Πλοίων καταρτηθείς κανονισμός «περί εϋσταθείας έπιβατηγῶν πλοίων».

2. Άπό τής έφαρμογής του παρόντος καταργεῖται: ό διά του ύπ' άριθ. 408)1961 Β. Διατάγματος έγκριθείς Κανονισμός «περί δοκιμῶν εϋσταθείας έπιβατηγῶν και φορητῶν πλοίων» καθ' ό μέρος ούτος άφορᾷ τά έπιβατηγά πλοία.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

«Περί εϋσταθείας έπιβατηγῶν πλοίων».

"Άρθρον 1.

Ό ρι σ μ ο ς.

1. Έπιβατηγῶν πλοίων: Είναι τό πλοίον τό όποιον μεταφέρει πλείονας των δώδεκα έπιβατῶν.

2. Έπιβάτης: Θεωρεῖται πᾶν πρόσωπον έκτός:

α) του πλοίαρχου και των μελῶν του πληρώματος ή άλλων προσώπων χρησιμοποιοϋμένων ή άσχολουμένων υπό οίανδήποτε ιδιότητα έν τῷ πλοίῳ διά τās ανάγκας του πλοίου και

β) των κάτω του ένδς έτους παιδῶν.

3. Νέον πλοίον: Θεωρεῖται πλοίον του όποιου ή τρόπις έτέθη την ήμέραν τής έναρξεως τής ισχύος του παρόντος Κανονισμού ή μεταγενεστέρως. Ωστόσο φορητῶν πλοίων του όποιου ή μετασκευή εις έπιβατηγῶν ήρξατο κατά ή μετά την ήμερομηνίαν ταύτην θεωρεῖται: ως νέον πλοίον.

4. Ὑπάρχον πλοῖον: Θεωρεῖται πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον δὲν εἶναι νέον.

5. Διεθνῆς πλοῦς: Εἶναι, ὁ πλοῦς ἐκ τῆς Ἑλλάδος εἰς τινὰς λιμένας ἐκτὸς αὐτῆς ἢ καὶ ἀντιστρόφως.

6. Μακρὸς διεθνῆς πλοῦς: Εἶναι ὁ Διεθνῆς πλοῦς ὅστις δὲν εἶναι βραχύς.

7. Βραχὺς Διεθνῆς πλοῦς: Εἶναι ὁ Διεθνῆς πλοῦς κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὁποῖου τὸ πλοῖον δὲν ἀπομακρύνεται πλεόν των 200 μιλίων ἀπὸ λιμένος ἢ τόπου ὅπου οἱ ἐπιβάται καὶ τὸ πλήρωμα θὰ ἦτο δυνατόν νὰ τεθοῦν ἐν ἀσφαλείᾳ καὶ ἐφ' ὅσον ἡ ἀπόστασις μεταξὺ τοῦ τελευταίου λιμένος προσηγύσεως τῆς χώρας ἐξ ἧς ἄρχεται τὸ ταξίδιον καὶ τοῦ τελικοῦ λιμένος προορισμοῦ δὲν ὑπερβαίνει τὰ 600 ναυτικά μίλια.

8. Πλοῦς Ἀκτοπλοΐας: Θεωρεῖται ὁ πλοῦς μεταξὺ δύο ἢ περισσοτέρων λιμένων ἢ ὁρμῶν, ἐφ' ὅσον ὁ πλοῦς οὗτος δὲν εἶναι περιωρισμένης ἐκτάσεως ἢ τοπικός.

9. Πλοῦς περιωρισμένης ἐκτάσεως: Θεωρεῖται ὁ βραχυχρόνιος πλοῦς ἐντὸς τοῦ αὐτοῦ ἢ συναρκομένων ὁρμῶν ἢ προητισμένων περιοχῶν, ὅστις διενεργεῖται συνήθως κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἡμέρας.

10. Τοπικός πλοῦς: Θεωρεῖται ὁ πλοῦς μεταξὺ λιμένων ἢ ὁρμῶν κειμένων ἀπ' ἀλλήλων εἰς ἀπόστασιν μὴ ὑπερβαίνουσαν τὰ 6 μίλια κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὁποῖου τὸ πλοῖον δὲν ἀπομακρύνεται τῶν ἀκτῶν περισσότερο των 3 μιλίων.

11. Τὸ μίλλιον: Λαμβάνεται ἴσον πρὸς 6080 πόδας ἢ 1852 μέτρα.

Ἄρθρον 2.

Ἐφαρμογαί.

1. Ὁ παρὼν Κανονισμὸς ἔχει ἐφαρμογὴν μόνον εἰς τὰ Ἐπιβατηγὰ πλοῖα. Οὕτως ὅσας εἰς τὸν Κανονισμὸν τοῦτον ὑπάρχει ἡ λέξις «πλοῖον» θεωρεῖται ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι Ἐπιβατηγόν.

2. Ὑπὸ τὴν ἐπιρρύαξιν τῆς παραγράφου 4 τοῦ παρόντος ἁρθρου, ὁ παρὼν Κανονισμὸς ἐφαρμόζεται εἰς τὰ νέα πλοῖα.

3. Ὁ παρὼν Κανονισμὸς ἐφαρμόζεται εἰς τὰ πλοῖα ἐκτοπίματος. Αἱ ἐπιπρόσθετοι συνθήκαι εὐσταθείας τῶν πλοίων δυναμικῆς ἀντίσεως, θὰ ἐξετάζωνται βάσει τῶν προτάσεων τῶν κατασκευαστῶν τῶν πλοίων τούτων καὶ τῶν σχετικῶν Κανονισμῶν τῆς ἀρμοδίας Κρατικῆς Ἀρχῆς τῆς Χώρας εἰς ἣν κατασκευάζονται τὰ πλοῖα δυναμικῆς ἀντίσεως.

Τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα θὰ υποβάλλωνται εἰς τὴν Ε.Ε.Π. μερίμνη τοῦ πλοιοκτῆτου.

4. Ὁ καθορισμὸς τῶν ἐπιβατῶν τῶν ὑπαρχόντων καὶ ἤδη δρομολογημένων πλοίων ἀπὸ πλευρᾶς ἀπαιτήσεων εὐσταθείας θὰ ἐκτελεῖται τοῦ λοιποῦ βάσει τῶν ἀναγραφόμενων εἰς τὸ ἄρθρον 8, τὴν παράγραφον 1 (α) τῶν ἁρθρῶν 11, 12 καὶ 13 καὶ τὸ ἄρθρον 14.

5. Εἰς τὸν παρόντα Κανονισμὸν ἐξετάζεται ἡ εὐστάθεια τῶν πλοίων εἰς τὴν ἄδικτον κατάστασιν.

Αἱ ἀπαιτήσεις εὐσταθείας κατόπιν βλάβης ἀναφέρονται εἰς τὸν Κανονισμὸν «περὶ στεγανῆς ὑποδιάρθρωσεως καὶ εὐσταθείας ἐναντι βλάβης τῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων».

Ἄρθρον 3.

Κατηγορίαι πλοίων.

1. Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ τὰ πλοῖα κατατάσσονται εἰς τὰς κάτωθι κατηγορίας:

α) Κατηγορία I: Πλοῖα ἐκτελοῦντα Μακροὺς Διεθνεῖς πλόας.

β) Κατηγορία II: Πλοῖα ἐκτελοῦντα βραχεῖς Διεθνεῖς πλόας.

γ) Κατηγορία III: Πλοῖα ἐκτελοῦντα πλόας Ἀκτοπλοΐας.

δ) Κατηγορία IV: Πλοῖα ἐκτελοῦντα πλόας περιωρισμένης ἐκτάσεως.

ε) Κατηγορία V: Πλοῖα ἐκτελοῦντα τοπικοὺς πλόας.

Ἄρθρον 4.

Πεῖραμα εὐσταθείας.

1. Σκοπὸς τοῦ πειράματος εὐσταθείας εἶναι ὁ προσδιορισμὸς τῆς θέσεως τοῦ Κέντρου βάρους τοῦ πλοίου.

2. Ἡ ἐκτέλεσις τοῦ πειράματος εὐσταθείας ἐπιβάλλεται:

α) Εἰς ἅπαντα τὰ νέα πλοῖα.

β) Εἰς ἅπαντα τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα, ἅτινα πρόκειται νὰ ἀναγνωρισθοῦν καὶ νὰ δρομολογηθοῦν μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς ἐναρξέως τῆς ἰσχύος τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

γ) Ὅσας εἰς ὑπάρχοντα πλοῖα ἔχουν λάβει χώραν σοβαραὶ μετασκευαὶ ἢ εὐρείας ἐκτάσεως ἐπισκευαί, ἀλλοιοῦνται κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ε.Ε.Π. τὴν κατανομήν των βαρῶν τοῦ πλοίου.

δ) Ὅποτεδήποτε ἄλλοτε εἶναι ἀπαραίτητον κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ε.Ε.Π. νὰ διαπιστωθῇ ἡ θέσις τοῦ Κέντρου βάρους τοῦ πλοίου.

3. Τὸ πείραμα εὐσταθείας ἐκτελεῖται ὑπὸ Διπλωματοῦχο Ναυπηγοῦ, ὀριζομένου ὑπὸ τοῦ πλοιοκτῆτου, συμπαρασταμένου ὁπωσδήποτε καὶ Ναυπηγοῦ τῆς Ε.Ε.Π.

4. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἀπαλλάξῃ τῆς ἐκτέσεως τοῦ πειράματος εὐσταθείας ὀρισμένον πλοῖον ἐφ' ὅσον:

α) Ἐχει ἤδη ἐκτελεσθῇ πείραμα εὐσταθείας κατὰ τρόπον ἱκανοποιούντα τὴν Ε.Ε.Π. καὶ ἐν τῇ μεταξὺ δὲν ἔχει μεταβληθῇ ἡ κατάστασις τοῦ πλοίου.

β) Ἐχει ἤδη ἐκτελεσθῇ πείραμα εὐσταθείας ἐπὶ ἀδελφοῦ πλοίου, γενομένου ἤδη παραδεκτοῦ ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π.

5. Κατὰ τὸν καθορισθόμενον ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. χρόνον διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ πειράματος εὐσταθείας, τὸ πλοῖον δέον νὰ εἶναι καθ' ὅλα ἔτοιμον ὡς ἀκολουθῶς:

α) Νὰ εὐρίσκειται ἐντὸς μονίου δεξαμενῆς ἢ νὰ εἶναι πυρνοδετημένον ἢ καταλλήλως παραβεβλημένον εἰς ὑψηλὸν κρητίδωμα προφυλασσόμενον ἀπὸ πλευρικοὺς ἀνέμους ἢ κυματισμούς, οἱ δὲ κάλοι προσδέσεως καὶ αἱ ἀλύσεις τῶν ἀγκυρῶν αὐτοῦ νὰ εἶναι χαλαρωμέναι κατὰ τρόπον μὴ παρεμποδίζοντα τὴν ἐλευθέραν ἐγκαρσίαν κλίσιν τοῦ πλοίου.

β) Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πειράματος, ὅλα τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου κινητὰ βάρη πρέπει νὰ εἶναι τοποθετημένα εἰς τὰς κανονικὰς θέσεις των.

γ) Ἀπασαὶ αἱ δεξαμεναὶ ὑγρῶν καυσίμων, ἐλαίου καὶ ὕδατος πάσης χρήσεως, δέον νὰ εἶναι τελείως κεναὶ ἢ τελείως πλήρεις.

Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν τοῦτο δὲν καθίσταται δυνατόν, τὸ πείραμα δύναται νὰ λάβῃ χώραν ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ὑπάρχουν στοιχεῖα ἐπιτρέποντα τὸν ἀκριβῆ ὑπολογισμὸν τῶν ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν.

δ) Τὸ πλοῖον δέον νὰ ἔχῃ λάβει τὴν τελικὴν του μορφήν καὶ νὰ μὴ πρόκειται νὰ ὑποστῇ κατασκευαστικὰς συμπληρώσεις ἢ μεταλλαγὰς, Εἰς τὴν περίπτωσιν, καθ' ἣν τὸ πλοῖον δὲν εἶναι ἔτοιμον, δέον νὰ υποβάλλωνται εἰς Ε.Ε.Π. πλήρη στοιχεῖα, δι' ὧν νὰ δίδωνται τὰ βάρη τοῦ ὑπολειπομένου πρὸς τοποθέτησιν ὑλικοῦ καὶ ἡ ἀκριβὴς θέσις τοποθετήσεώς του.

ε) Νὰ ἐπιβαίνουν τοῦ πλοίου μόνον οἱ ἀπολύτως ἀπαραίτητοι ἐκ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος.

6. Πλοῖα κατηγορίας V μεταφέροντα μέχρι 49 ἐπιβάτας, δύναται νὰ υποβάλλωνται εἰς οὐσιαστικὸν πείραμα εὐσταθείας διὰ τῆς τοποθετήσεως βαρῶν ἢ ἀναλόγου ἀριθμοῦ ἀτόμων.

7. Μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ πειράματος εὐσταθείας θὰ καταρτίζεται Πρωτόκολλον, εἰς τὸ ὁποῖον θὰ ἀναγράφωνται τὰ προκύψαντα ἐκ τούτου ἀποτελέσματα κατὰ τὸν χρόνον τοῦ πειράματος. Τὸ Πρωτόκολλον συντάσσεται ὑπὸ τοῦ ἐκτελέσαντος τὸ πείραμα Διπλωματούχου Ναυπηγοῦ καὶ θεωρεῖται διὰ τὴν ἀκρίβειαν ὑπὸ τοῦ παρισταμένου Ναυπηγοῦ τῆς Ε.Ε.Π.

Ἄρθρον 5.

Ὑποβολὴ Μελετῶν Εὐσταθείας

1. Αἱ βάσεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἀπαιτούμεναι μελέται, σχέδια κλπ. πρὸς ἀπόδειξιν τῆς ὑπάρξεως ἱκανοποιητικῆς εὐσταθείας πλοίου, ἐκπονοῦνται καὶ υπογράφονται ὑπὸ Διπλωματοῦχου Ναυπηγοῦ καὶ ὑποβάλλονται εἰς τὴν Ε.Ε.Π. ὑπὸ τοῦ πλοιοκτῆτου.

2. Ἐφ' ὅσον, τὸ σύνολον ἢ μέρος τῶν μελετῶν ἢ σχεδίων ἔχει ἐκπονηθῇ εἰς τὸ Ἐξωτερικόν, αἱ ἐν λόγῳ μελέται καὶ τὰ σχέδια προσυπογράφονται ὑπὸ Διπλωματοῦχου Ναυπηγοῦ,

έριζόμενου υπό του πλοιοκτήτου μετά προηγούμενον έλεγχον περί της όρθότητος τούτων και της ανταποκρίσεώς των προς την παρούσαν μορφήν του πλοίου και έν συνεχεία υποβάλλονται είς την Ε. Ε. Π. υπό του πλοιοκτήτου.

3. Αί υποβαλλόμεναι μελέται, δέον όπως είναι συντεταγμέναι είς την Έλληνικήν ή την Άγγλικήν.

Άρθρον 6

Διαγράμματα Ευσταθείας

1. Δι' έκαστον πλοίον κατηγορίας I, II, III και IV θά εκπονηται διάγραμμα καμπυλών ευσταθείας (GROSS CURVES OF STABILITY).

2. Έκ του διαγράμματος τών καμπυλών ευσταθείας, θά υπολογίζεται, υπό μορφήν καμπύλης, ή σχέσις του μοχλοβραχίονος της ροπής άνορθώσεως συναρτήσει της γωνίας έγκαρσίας κλίσεως, διά έκαστην τών κάτωθι περιπτώσεων:

α) Τò πλοίον θά μεταφέρη τόν μέγιστον άριθμόν έπιβατών κατανεμημένων είς τά άνωτέρω καταστρώματα, βάσει τών δεδομένων του άρθρου 8 του παρόντος Κανονισμού. Τά καύσιμα, τò τροφοδοτικόν και τò πόσιμον ύδωρ ως και τά εφόδια του πλοίου θά κατέρχονται είς τò 1)4 του πλήρους θάρους των. Έπί του πλοίου δέν θά ύπάρχη φορτίον. Όχήματα, ήτινα τυχόν μεταφέρονται υπό του πλοίου, θεωρούνται ως φορτίον.

β) Τò πλοίον θά μεταφέρη τόν μέγιστον άριθμόν έπιβατών κατανεμημένων είς τά άνωτέρα καταστρώματα, βάσει τών δεδομένων του άρθρου 8 του παρόντος Κανονισμού. Έπὶ του πλοίου θά μεταφέρεται τò πλήρες θάρος τών καυσίμων τροφοδοτικού και ποσίμου ύδατος, εφοδίων και φορτίου είς τρόπον ώστε, τò ύψος εξάλων νά είναι τò ελάχιστον έπιτρεπόμενον.

3. Είς έκαστην καμπύλην μοχλοβραχίονος ροπής άνορθώσεως συναρτήσει της γωνίας έγκαρσίας κλίσεως, θά σημειούνται άπαιρητήτως και τά κάτωθι στοιχεία:

α) Μέγεθος του μεγίστου μοχλοβραχίονος ροπής άνορθώσεως (GZ MAX) καθώς και ή τιμή της αντίστοιχου γωνίας κλίσεως θΜ.

β) Η τιμή της γωνίας θν είς ήν ό μοχλοβραχίον της ροπής άνορθώσεως είναι μηδέν (θν = 0°)

Άρθρον 7

Συνθήκαι Ευσταθείας

1. Η ευστάθεια έκάστου πλοίου Κατηγορίας I, II, III και IV θά εξετάζεται διά τās κάτωθι συνθήκας:

α) Μετακινήσις έπιβατών.

β) Άντιμετώπισις άνέμου.

2. Η ευστάθεια τών πλοίων Κατηγορίας V θά εξετάζεται μόνον διά την συνθήκην της μετακινήσεως έπιβατών.

Άρθρον 8.

Συνθήκαι μετακινήσεως έπιβατών.

1. Η κατανομή τών έπιβατών θά εκτελεῖται είς την μίαν πλευράν τών καταστρωμάτων του πλοίου, είς τρόπον ώστε νά προκαλήται ό πλέον δυσμενής συνδυασμός θέσεως του κέντρου θάρους και μεγέθους της προκαλουμένης ροπής έγκαρσίας κλίσεως.

2. Διά την κατανομήν τών έπιβατών ως άνωτέρω, θά λαμβάνεται ύπ' όψιν ότι:

α) Τò θάρος έκάστου έπιβάτου είναι 70 χιλιόγραμμα.

β) Η πυκνότης τών έπιβατών είναι 4 άτομα ανά τετραγωνικόν μέτρον έλευθέρας έπιφανείας καταστρώματος και 3 άτομα ανά τετραγωνικόν μέτρον έπιφανείας καταστρώματος, είς ό ύπάρχουν έδρανα έπιβατών.

γ) Τò κέντρον θάρους έκάστου έπιβάτου είναι 0,9 μέτρα άνωθεν του καταστρώματος.

3. Ός μοχλοβραχίον της ροπής έγκαρσίας κλίσεως, θά λαμβάνεται ή απόστασις του γεωμετρικού κέντρου της έπιφανείας του καταστρώματος, όπερ καταλαμβάνεται υπό τών άνωβατών κατανεμημένων βάσει τών αναγραφόμενων είς την άνωτέρω παράγραφον 2, από του διαμήκους έπιπέδου συμμετρίας του πλοίου.

4. Κατά τόν υπολογισμόν της γωνίας έγκαρσίας κλίσεως, ήν θά λάβη τò πλοίον λόγω της μετακινήσεως τών έπιβατών,

θά θεωρηται ότι τά καύσιμα, τò τροφοδοτικόν και πόσιμον ύδωρ ως και τά εφόδια αυτού κατέρχονται είς τò 1)4 του πλήρους θάρους αυτών.

5. Όσαύτως τò πλοίον θά θεωρείται άνευ φορτίου, έφ' όσον τò κέντρον θάρους του φορτίου εύρίσκεται κάτωθι του κέντρου θάρους του πλοίου είς την εξεταζομένην κατάστασην.

6. Τά μεταφερόμενα υπό του πλοίου όχήματα, θεωρούνται ως φορτίον.

Άρθρον 9.

Συνθήκαι αντιμετώπισεως άνέμων.

1. Ό μοχλοβραχίον της ροπής έγκαρσίας κλίσεως, ήτις προκαλείται λόγω του άνέμου δίδεται υπό του κάτωθι τύπου:

$$M = P \frac{A.I. \cos^2 \vartheta}{W}$$

Όπου:

M = Ό μοχλοβραχίον κλίσεως (Μέτρα).

P = Πίσις λόγω άνέμου (τόννοι ανά τετραγωνικόν μέτρον).

A = Προβολή έπιφανείας εξάλων επί έπιπέδου παραλλήλου προς τò διάμηκες έπίπεδον συμμετρίας του πλοίου (τετραγ. μέτρα).

I = Κατακόρυφος απόστασις του γεωμετρικού κέντρου της έπιφανείας A από σημείον όπερ αντίστοιχεί είς τò 1)2 του μέσου θυθίσματος του πλοίου (μέτρα).

θ = Γωνία κλίσεως.

W = Έκτόπισμα πλοίου (τόννοι).

2. Η πίσις λόγω του άνέμου θά λαμβάνεται ως εξής:

α) Πλοία Κατηγορίας I : $P = 0.100 \text{ T)M}^2$

β) Πλοία Κατηγορίας II και III : $P = 0.070 \text{ T)M}^2$

γ) Πλοία Κατηγορίας IV : $P = 0.040 \text{ T)M}^2$

3. Διά τόν υπολογισμόν της έγκαρσίας κλίσεως λόγω του άνέμου, τò πλοίον θά θεωρηται ότι παραλαμβάνει τόν μέγιστον άριθμόν έπιβατών κατανεμημένων έντός κλειστών χώρων, και ότι τά καύσιμα, τò τροφοδοτικόν, τò πόσιμον ύδωρ ως και τά εφόδια αυτού κατέρχονται είς τò 1)4 του πλήρους θάρους αυτών.

4. Όσαύτως τò πλοίον θά θεωρηται άνευ φορτίου, έφ' όσον τò κέντρον θάρους του φορτίου εύρίσκεται κάτωθι του κέντρου θάρους του πλοίου είς την εξεταζομένην κατάστασην.

5. Τά μεταφερόμενα υπό του πλοίου όχήματα θεωρούνται ως φορτίον.

Άρθρον 10.

Έρματισμός.

1. Είς περίπτωσην καθ' ήν διαπιστωθή ότι ή ευστάθεια ενός πλοίου δέν είναι ικανοποιητική και τά χαρακτηριστικά στοιχεία του πλοίου δέν δύνανται νά μεταβληθούν ώστε νά βελτιωθή ή ευστάθεια, δύναται νά γίνη δεκτή ή τοποθέτησις έρματος.

2. Τò έρμα δύναται νά είναι στερεόν ή υγρόν ή συνδυασμός άμφοτέρων.

3. Τò στερεόν έρμα, θά τοποθετηται είς τò πλοίον υπό την επίδλεψιν της Ε.Ε.Π. Τò θάρος του έρματος θά προσδιορίζεται διά ζυγίσεως ή δι' έτέρου τρόπου ικανοποιούντα την Ε.Ε.Π. Η θέσις του έρματος επί του πλοίου θά αντίστοιχῇ προς την καθοριζομένην υπό της μελέτης ευσταθείας.

4. Η άφαίρεσις του στερεού έρματος εκ του πλοίου, ή ή μεταβολή της θέσεως του στερεού έρματος έν τῷ πλοίῳ, δέν έπιτρέπεται είμή μόνον κατά την διάρκεια άκινήσεως του πλοίου προς συντήρησιν ή έπισκευήν.

5. Τò υγρόν έρμα θά τοποθετηται έντός τών καθοριζόμενων υπό της μελέτης ευσταθείας, δεξαμενών. Η κατανάλωσις εκ τών δεξαμενών υγρού έρματος δέν έπιτρέπεται. Η άφαίρεσις του υγρού έρματος δέν έπιτρέπεται, είμή μόνον κατά την διάρκεια άκινήσεως του πλοίου προς συντήρησιν ή έπισκευήν.

Άρθρον 11.

Κριτήρια ικανοποιητικής ευσταθείας πλοίων Κατηγορίας I.

1. Πλοίον Κατηγορίας I, θεωρείται ότι έχει ικανοποιητικήν ευστάθειαν όταν τηρούνται τά κάτωθι:

1. Τὸ ἄρθρον 5 παρ. 1 (δ) καὶ τὸ ἄρθρον 10 τοῦ Ν. Δ. 4258/1962 ἀπερὶ κυρώσεως τῆς ὑπογραφείσης ἐν Λονδίῳ

Διεθνούς Συμβάσεως» περί ασφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ 1960».

2. Τὰ ἄρθρα 3 καὶ 4 τοῦ Νόμου 4473/65 «περὶ ἐλέγχου τῆς ναυσιπλοίας, Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων κλπ.

3. Τὸ ἄρθρον 1 παρ. 1 (γ) τοῦ Ν. 3141/1955 «περὶ συστάσεως παρὰ τῷ Υ.Ε.Ν. Συμβουλίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικού».

4. Τὴν ἀπὸ 11.6.1968 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

5. Τὴν ὑπ' ἀριθ. 418/1968 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργοῦ, ἀπεφασίσαιμεν καὶ διατάσσομεν:

Ἄρθρον μόνον.

Ἐγκρίνομεν καὶ τίθεμεν εἰς ἐφαρμογὴν τὸν ὑπὸ τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων συνταχθέντα Κανονισμὸν «περὶ τοιοποποιήσεως τοῦ διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 644/1967 Β.Δ. ἐγκριθέντος Κανονισμοῦ «περὶ ἐνδικοιτήσεως καὶ καθορισμοῦ ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων».

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Περὶ τοιοποποιήσεως τοῦ διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 644/67 Β. Δ. ἐγκριθέντος Κανονισμοῦ «περὶ ἐνδικοιτήσεως καὶ καθορισμοῦ ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων».

Ἄρθρον 1.

Εἰς τὸ ἄρθρον 26 τοῦ Κανονισμοῦ «περὶ ἐνδικοιτήσεως καὶ καθορισμοῦ ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων» προστίθεται παράγραφος 3 ἔχουσα ὡς κατωτέρω:

3. Προκειμένου περὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων τῶν ὁποίων τὸ μῆκος τῆς συνολικῆς διαδρομῆς δὲν ὑπερβαίνει τὰ 80 ναυτικά μίλια ἰσχύουν τὰ ἐν παραγράφῳ 2 ὀριζόμενα ὑπὸ τὴν ἐξαίρεσιν ὅτι ὁ συντελεστὴς διαιρέσεως τῶν ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν πρὸς ὑπολογισμὸν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν ὀρίζεται εἰς 1,5.

Ἄρθρον 2.

Εἰς τὸ ἄρθρον 27 τοῦ Κανονισμοῦ «περὶ ἐνδικοιτήσεως καὶ καθορισμοῦ ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων» προστίθεται παράγρ. 3 ἔχουσα ὡς κατωτέρω:

3. Προκειμένου περὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων τῶν ὁποίων τὸ μῆκος τῆς συνολικῆς διαδρομῆς δὲν ὑπερβαίνει τὰ 80 ναυτικά μίλια ἰσχύουν τὰ ἐν παραγράφῳ 2 ὀριζόμενα ὑπὸ τὴν ἐξαίρεσιν ὅτι ὁ συντελεστὴς διαιρέσεως τῶν ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν πρὸς ὑπολογισμὸν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν ὀρίζεται εἰς 1,25.

Ἄρθρον 3.

Εἰς τὸ ἄρθρον 28 τοῦ Κανονισμοῦ «περὶ ἐνδικοιτήσεως καὶ καθορισμοῦ ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων» προστίθεται παράγρ. 4 ἔχουσα ὡς κατωτέρω:

4. Προκειμένου περὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων τῶν ὁποίων τὸ μῆκος τῆς συνολικῆς διαδρομῆς δὲν ὑπερβαίνει τὰ 80 ναυτικά μίλια ἰσχύουν τὰ ἐν παραγράφῳ 2 ὀριζόμενα ὑπὸ τὴν ἐξαίρεσιν ὅτι ὁ συντελεστὴς διαιρέσεως τῶν ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν πρὸς ὑπολογισμὸν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν ὀρίζεται εἰς 1,10.

Ἄρθρον 4.

Ἡ παράγραφος 7 τοῦ ἄρθρου 29 τοῦ Κανονισμοῦ «περὶ ἐνδικοιτήσεως καὶ καθορισμοῦ ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἀντικαθίσταται ὡς κατωτέρω:

7. Ὁ ἀριθμὸς ἐπιβατῶν Γ' θέσεως χειμῶνος καὶ θέρους εἰς ἀκτοπολικά πλοία, ὅσας καὶ ταῦτα ἐκτελοῦν ἡμερινούς πλόας ἐφαρμοζομένων τῶν λοιπῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ εὑρίσκεται ἐὰν εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν τυχόν ὑπαρχουσῶν

κλινῶν καὶ θέσεων περὶ ὧν αἱ παράγραφοι 1 καὶ 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου προστεθῇ καὶ ὁ εὑρισκόμενος διὰ τῆς διαιρέσεως τῆς ἐπιφανείας τῶν συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 7 χωρῶν εἰς τετραγωνικά μέτρα διὰ 1,10. Προκειμένου περὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐκτελούντων πλόας συνολικῆς διαδρομῆς μέχρις 80 ναυτικῶν μιλίων ἐν τοῦ ἀφετηρίου λιμένος μέχρι τοῦ τελικοῦ λιμένος κατὰ πλὸς ὁ συντελεστὴς θὰ ὑπολογίζεται εἰς 0,90. Προκειμένου περὶ πλοίων ἐκτελούντων ἡμερινούς πλόας συνολικῆς ἀποστάσεως ἀπὸ τοῦ λιμένος ἀφετηρίας μέχρι δέκα (10) μιλίων (τοπικῶν συγκοινωνιῶν), συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν κάτω τῶν 50 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος τοιούτων ὁ συντελεστὴς ὑπολογίζεται εἰς 0,60.

Ἐν Πειραιεὶ τῇ 10 Ἰουνίου 1968

Ὁ Διευθυντὴς Ε.Ε.Π.

Πλοίαρχος (Α.Σ.) ΔΗΜ. ΠΙΑΚΟΣ

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργόν, ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος.

Ἐν Ἀθῆναις τῇ 13 Αὐγούστου 1968

Ἐν Ὄνόματι τοῦ Βασιλέως

Ο ΑΝΤΙΒΑΣΙΛΕΥΣ

ΓΕΩΡΓ. ΖΩΓ-ΤΑΚΗΣ

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΙΩΑΝ. ΧΟΛΕΒΑΣ

(5)

ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΗΜΑΡΤΗΜΕΝΩΝ

Εἰς τὸ δημοσιευθὲν εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 280/20.12.1966 ΦΕΚ (τ. Α') Βασιλικὸν Διάταγμα 1044/1966 «περὶ διαβαθμίσεως, κατατάξεως θέσεων καὶ καθορισμοῦ προσόντων ὑπαλλήλων Ὁργανισμῶν Τοπικῆς Αυτοδιοικήσεως» καὶ ἐν τῷ ἄρθρῳ 1 παρ. 3, περιπτ. 1—δ, αὐτοῦ, ἐπέρχεται ἡ κάτωθι διόρθωσις:

Ἀντὶ τοῦ ἐσφαλμένου δημοσιευθέντος «δ) Ἰατρὸς ἐπὶ ἐαθμοῖς 7φ—4φ» τίθεται τὸ ὁρθὸν «δ) Ἰατρὸς ἐπὶ θαθμοῖς 8φ—4φ».

(Ἐκ τοῦ Ὑπουργείου Ἐσωτερικῶν)

(6)

Εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 536/1968 Β. Δ. περὶ ἀντικαταστάσεως τοῦ ἄρθρου 10 τοῦ ἀπὸ 8/12.3.1931 Π. Δ. «περὶ τῶν ἀπαιτουμένων πιστοποιητικῶν διὰ τὴν ἐκδοσιν διαβατηρίων», τὸ δημοσιευθὲν εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 179 τῆς 14 Αὐγούστου 1968 ΦΕΚ τεύχος Α', ἀπαλείφεται ἡ ἐσφαλμένη τεθεῖσα ὑπογραφή «ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΕΩΣ ΒΠΑΜ. ΤΣΕΛΛΟΣ» καὶ ἀντ' αὐτῆς τίθεται ἡ ὁρθὴ τοιαύτη «ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΕΩΣ Π. ΤΖΕΒΕΛΕΚΟΣ».

(Ἐκ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου)

(7)

Ἐπιφέρονται αἱ κάτωθι διορθώσεις ἡμαρτημένων εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 542/1968 Β. Διάταγμα «περὶ ἐγκρίσεως καὶ θέσεως εἰς ἐφαρμογὴν Κανονισμοῦ «περὶ ἐφοδιασμοῦ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων διὰ ναυτιλιακῶν ὀργάνων, βιδίων καὶ χαρτῶν» δημοσιευθὲν εἰς ΦΕΚ 174 Α') 1968:

α) Σελὶς 1215 δεξιὰ στήλῃ στίχος πρῶτος, ἀντὶ «ΠΑ-ΣΕΘ», τίθεται τὸ ὁρθὸν «ΠΑΖΕΘ».

β) Σελίς 1216 εἰς τὴν παράγραφον 1 τοῦ ἄρθρου 2, ἀντὶ «Ὁ ἐφοδιασμός», τίθεται τὸ ὅρθον «Ὁ ἐφοδιασμός».

γ) Σελίς 1216 εἰς τὴν παράγραφον 1 τοῦ ἄρθρου 2 καὶ εἰς τὴν διασταύρωσιν τοῦ στίχου «BADAR» καὶ τῆς στήλης «Φορτ. 500—1599 κ.ο.χ.» διαγράφεται ὁ ἀριθμὸς «I» καὶ τίθεται τὸ σημεῖον (—).

δ) Σελίς 1216 εἰς τὴν παράγραφον 1 τοῦ ἄρθρου 2 καὶ εἰς τὸν στίχον «Ἡλεκτρικὸς Δέκτης Πηδαλίου», ἀντὶ «Δέκτης», τίθεται τὸ ὅρθον «Δείκτης».

Ὁ Διευθυντὴς

Πλοίαρχος (Α. Σ.) Ε. ΦΩΤΙΑΔΗΣ

Η ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ ΦΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

Από 1 Ιανουαρίου 1966 ή ετήσια συνδρομή της Εφημερίδος της Κυβερνήσεως, ή τιμή των τμηματικώς πωλουμένων φύλλων αυτής και τα τέλη δημοσιεύσεως εν τη Εφημερίδι της Κυβερνήσεως καθωρίσθησαν ως κάτωθι:

Α. ΕΤΗΣΙΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

1. Διά τὸ Τεύχος Α'	Δραχ.	400	Υπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) ἀναλογούν τὰ ἑξῆς ποσά:	
2. » » Β'	»	350		
3. » » Γ'	»	300		
4. » » Δ'	»	500		
5. » » Τεύχος Πράξεων Νομικῶν Προσώπων Δ.Δ. κ.λπ.	»	300	1. Διά τὸ Τεύχος Α'	Δραχ. 20.—
6. » » Παράρτημα	»	200	2. » » Β'	» 17,50
7. » » Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν κ.λπ. ...	»	750	3. » » Γ'	» 15.—
8. » » Δελτίον Ἐμπορικῆς καὶ Βιομηχανικῆς Ἰδιοκτησίας	»	200	4. » » Δ'	» 25.—
9. Δι' ἅπαντα τὰ τεύχη, τὸ Παράρτημα καὶ τὰ Δελτία	»	2.500	5. » » Τεύχος Πράξεων Νομικῶν Προσώπων Δημ. Δικαίου κ.λπ. ...	» 15.—
Οἱ Δήμοι καὶ αἱ Κοινότητες τοῦ Κράτους καταβάλλουσι τὸ ἡμῶν τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν.			6. » » Παράρτημα	» 10.—
			7. » » Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	» 37,50
			8. » » Δελτίον Ἐμπ. καὶ Βιομ. Ἰδιοκτησίας ...	» 10.—
			9. » » Δι' ἅπαντα τὰ τεύχη	» 125.—

Β. ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ

Ἐκαστον φύλλον, μέχρι 8 σελίδων, πρῶτον δραχ. 2, ἀπὸ 9 σελίδων καὶ ὀκτὼ, ἑκτὸς εἰδικῶν περιπτώσεων, δραχ. 5.

Γ. ΤΑΡΑΧ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ

1. Εἰς τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν καὶ Ἐταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης:			10. Τῶν περὶ παροχῆς πληρεξουσιότητος πρὸς ἀντιπροσώπων ἐν Ἑλλάδι ὀλλοδαπῶν Ἐταιρειῶν	Δραχ. 1.000
Α'. Δημοσιεύματα Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν.			11. Τῶν ἀποφάσεων περὶ συγχωνεύσεως Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	» 5.000
1. Τῶν δικαστικῶν πράξεων	Δραχ.	200	Β'. Δημοσιεύματα Ἐταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης.	
2. Τῶν καταστατικῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν ...	»	5.000	1. Τῶν καταστατικῶν	Δραχ. 500
3. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	»	1.000	2. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν	» 200
4. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων εἰς γενικὰ συνέλευσεις, ὡς καὶ τῶν κατὰ τὸ ἀρθρον 32 τοῦ Ν. 3221/24 γνωστοποιήσεων	»	500	3. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων	» 100
5. Τῶν ἀνακοινώσεων τῶν ὑπὸ διάλυσιν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν, κατὰ τὸ Β.Δ. 20/5/1939 ..	»	100	4. Τῶν ἰσολογισμῶν	» 500
6. Τῶν ἰσολογισμῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	»	2.000	5. Τῶν ἐκθέσεων ἐκτιμήσεως περιουσιακῶν στοιχείων	» 500
7. Τῶν συνοπτικῶν μηνιαίων καταστάσεων τῶν Τραπεζικῶν Ἐταιρειῶν	»	500	II. Εἰς τὸ Δ' τεύχος καὶ Παράρτημα:	
8. Τῶν ἀποφάσεων περὶ ἐγκρίσεως τιμολογίων τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν	»	300	1. Τῶν δικαστικῶν πράξεων, προσκλήσεων καὶ λοιπῶν δημοσιεύσεων	» 200
9. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων περὶ παροχῆς ἀδείας ἐπεκτάσεως τῶν ἐργασιῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν, ὡς καὶ τῶν ἐκθέσεων περιουσιακῶν στοιχείων	»	2.000	2. Τῶν ἀδείων πωλήσεως ἱαματικῶν ὑδάτων ...	» 500

Δ. ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ - ΤΕΛΩΝ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΩΝ ΤΑΠΕΤ.

1. Αἱ συνδρομαὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεων προκαταβάλλονται εἰς τὰ Δημόσια Ταμεία ἐναντι ἀποδεικτικοῦ εἰσπράξεως ἑπερ, μερίμνη τοῦ ἐνδιαφερομένου, ἀποστέλλεται εἰς τὴν Ὑπηρεσίαν τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.
2. Αἱ συνδρομαὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ δύνανται ν' ἀποστέλλωνται καὶ εἰς ἀνάλογον συνάλλαγμα δι' ἐπιταγῆς ἐπ' ὀνόματι τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.
3. Ἡ καταβολὴ τοῦ ὑπὲρ τοῦ Τ.Α.Π.Ε.Τ. ποσοστοῦ ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν καὶ τελῶν δημοσιεύσεων ἐνεργεῖται ἐν Ἀθήναις μὲν εἰς τὸ Ταμεῖον τοῦ Τ.Α.Π.Ε.Τ. (Κατάστημα Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου), ἐν ταῖς λοιπαῖς δὲ πόλεσι τοῦ Κράτους εἰς τὰ Δημόσια Ταμεία, ἑπερ ἀποδίδεται εἰς τὸ ΤΑΠΕΤ, συμφώνως πρὸς τὰ ὀριζόμενα διὰ τῶν ὑπ' ἀριθ. 192378/3639 τοῦ ἔτους 1947 (ΡΟΝΕΟ 185) καὶ 178048/5321) 31.7.65 (ΡΟΝΕΟ 139) ἐγκυκλίων διαταγῶν τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου τοῦ Κράτους. Ἐπὶ συνδρομῶν ἐξωτερικοῦ, ἀποστέλλομένων δι' ἐπιταγῶν συνοπαστέλλεται διὰ τῶν ἐπιταγῶν καὶ τὸ ὑπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστόν.

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΘΕΟΦ. ΚΩΣΤΟΜΗΤΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΚ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ