



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ 21 ΜΑΡΤΙΟΥ 1972

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
43

Περὶ Κανονισμοῦ Τεχνικῆς Ἑκμεταλλεύσεως Ἐλαφρῶν
Ἀεροπλάνων Δημοσίας Χρήσεως.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἐχόντες ὑπ' ὄψιν:

1. Τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 9 τοῦ Ν. 5017/1931 «περὶ Πολιτικῆς Ἀεροπορίας».
2. Τὰς διατάξεις τῆς κυρωθείσης διὰ τοῦ Ν. 211/1947 Συμβάσεως, «περὶ Διεθνούς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας».
3. Τὰς διατάξεις τοῦ Ν.Δ. 714/1970 «περὶ ἰδρύσεως Διευθύνσεως Ἐναερίων Μεταφορῶν παρὰ τῷ Ὑπουργεῖῳ Συγκοινωνιῶν καὶ Ὁργανώσεως τῆς Ὑπηρεσίας Πολιτικῆς Ἀεροπορίας».
4. Τὴν ὑπ' ἀριθ. 28/1972 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνιῶν Ὑπουργοῦ, ἀπεφασίστα-
μεν καὶ διατάσσμεν:

Ἄρθρον I.

Ὁρισμοί.

Κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ παρόντος καλεῖται:

α) Ἀεροδρόμιον: Περιοχὴ γερσαία ἢ ὑδατίνη, περιλαμβανομένων οἰωνδῆποτε κτιρίων, ἐγκαταστάσεων καὶ τεχνικῶν μέσων, προοριζομένη ὥπως χρησιμοποιηθῇ ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει διὰ τὴν ἀφίξιν, ἀναχώρησιν, κίνησιν καὶ ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀεροσκαφῶν.

β) Ἀεροδρόμιον ἐναλλακτικῶς: Τὸ ἐν τῷ σχεδίῳ πτήσεως καθοριζόμενον ἀεροδρόμιον, πρὸς τὸ ὁποῖον δύναται νὰ συνελθῇ ἡ πτήσις ὅταν δὲν ἐνδείκνυται ἡ προσγείωσις εἰς τὸ ἀεροδρόμιον προορισμοῦ.

γ) Ἀξιολογούμενος (χειριστὴς, μέλος πληρώματος ἢ τεχνικός): Ὁ πληρὼν ἐκείνας τὰς ἀπαιτήσεις αἱ ὁποῖαι ἔχουν καθορισθῇ ὡς προϋποθέσεις διὰ τὴν κατὰ περίπτωσιν ἀσκήσιν τῶν οἰκείων καθηκόντων.

δ) Ἐγγχειρίδιον πτήσεως: Ἐγγχειρίδιον τοῦ ἀεροσκάφους σχέσιν ἔχον πρὸς τὸ πιστοποιητικὸν πτητικῆς ἱκανότητος τούτου καὶ περιέχον τοὺς τηρητέους περιορισμοὺς ἵνα θεωρῇται τὸ ἀεροσκάφος πτητικῶς ἱκανόν, ὡς καὶ πληροφώρας καὶ ὁδηγίας ἀναγκαίας εἰς τὰ μέλη τοῦ πληρώματος πτήσεως διὰ τὴν ἀσφαλῆ πτήσιν τοῦ ἀεροσκάφους.

ε) Ἐκμεταλλεύμενος: Πᾶς ὅστις ἀσκή, κατόπιν ἀδείας τῆς Ὑπηρεσίας Πολιτικῆς Ἀεροπορίας (Υ.Π.Α.) τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνιῶν, τεχνικὴν ἔκμετάλλευσιν ἐλαφρῶν ἀεροπλάνων δημοσίας χρήσεως.

στ) Ἐλαφρὸν ἀεροπλάνον δημοσίας χρήσεως: Τὸ διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβάτων, φορτίου καὶ ταχυδρομείου χρησιμοποιούμενον ἀεροπλάνον, τοῦ ὁποῖου τὸ μέγιστον ἐγκεκριμένον βάρος ἀπογείωσης εἶναι ἴσον ἢ μικρότερον τῶν 5.700 χιλιογράμμων (12.500 LBS).

ζ) Ἐξουσιοδοτημένος ἐκπρόσωπος Υ.Π.Α.: Ὑπάλληλος τῆς Υ.Π.Α. ἢ ἕτερον πρόσωπον ἐξουσιοδοτημένον ὑπὸ τοῦ Διοικητοῦ τῆς Υ.Π.Α. ὅπως ἀσκή, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος, εἰδικὰς ἀρμοδιότητος ταύτης.

η) Κυβερνήτης: Ὁ ὑπὸ τοῦ ἐκμεταλλευομένου ὀριζόμενος χειριστὴς, ὁ ὑπεύθυνος διὰ τὴν πτήσιν καὶ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ ἀεροπλάνου κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ χρόνου πτήσεως.

θ) Μέλος πληρώματος: Πρόσωπον εἰς ὃ ἔχει ἀνατεθῇ ὑπὸ τοῦ ἐκμεταλλευομένου ἢ ἐκτέλεσις καθηκόντων ἐπὶ ἀεροπλάνου κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ χρόνου πτήσεως.

ι) Μέλος πληρώματος πτήσεως: Ὁ κάτοχος ἀεροπορικοῦ πτυχίου ἱσταμένου, ὁ ἐπιφορτισμένος μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν οὐσιωδῶν διὰ τὴν πτήσιν τοῦ ἀεροπλάνου καθηκόντων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ χρόνου πτήσεως.

ια) Μετεωρολογικὰ ἐλάχιστα ἀεροδρομίου: Μετεωρολογικὰ συνῆλκα (περιορισμένης ὁροφῆς καὶ ὁρατότητας) καθοριζόμενα, πρὸς τὸν σκοπὸν προσδιορισμοῦ τῆς δυνατότητος χρησιμοποιοῦσεως ἀεροδρομίου τινὸς δι' ἀπογείωσιν ἢ προσγείωσιν.

ιβ) Νύξ: Τὸ χρονικὸν διάστημα τὸ περιλαμβανόμενον μεταξὺ τοῦ τέλους τοῦ πολιτικοῦ λυκόφωτος καὶ τῆς ἀρχῆς τοῦ πολιτικοῦ λυκαυγυὸς ὡς τοῦτο καθορίζεται εἰς τὸ χρονολόγιον ἀέρος (AIR ALMANAC) ἢ κατὰ προσέγγισιν ὀριζόμενον, τὸ διάστημα τὸ ἀρχόμενον 30 πρῶτα λεπτὰ τῆς ὥρας μετὰ τὴν δύσιν τοῦ ἡλίου καὶ λήγον 30 πρῶτα λεπτὰ πρὸ τῆς ἀνατολῆς αὐτοῦ.

ιγ) Πτήσις ἐξ ὄψεως ἐδάφους: Ἡ πτήσις καθ' ἣν ἡ ἀεροναυτιλία ἐκτελεῖται τῇ βοήθειᾳ παρατηρήσεως χαρακτηριστικῶν σημείων τοῦ ἐδάφους.

ιδ) Συγκυβερνήτης: Χειριστὴς ἕτερος τοῦ Κυβερνήτου, ὅστις ἔχει ὀρισθῇ ὑπὸ τοῦ ἐκμεταλλευομένου, ἵνα ἐνεργῇ ὡς βοηθὸς κυβερνήτου ἐπὶ ἀεροπλάνου ἐκτελοῦντος συγκεκριμένην πτήσιν.

ιε) Συντήρησις: Ἡ ἐπιθεώρησις, ἡ ἐπισκευή, ἡ γενικὴ ἐπισκευή καὶ ἡ προστασία τῶν σκαφῶν, συστημάτων ἰσχύος, ἐλίκων καὶ παρελκομένων, περιλαμβανομένης τῆς ἀντικαταστάσεως τμημάτων, συμφώνως πρὸς σύστημα συντηρήσεως ἐγκεκριμένον ὑπὸ τῆς Υ.Π.Α.

ιστ) Τεχνικὴ ἐκμετάλλευσις ἀεροπλάνου: Πᾶσα ἐργασία συντηρήσεως καὶ ἐπιθεωρήσεως τοῦ ἀεροπλάνου, ἢ ὑπὸ τούτου ἐκτελουμένη πτήσις ὡς καὶ τὸ σύνολον τῶν ἐργασιῶν καὶ κινήσεων τῶν ἐκτελουμένων ἐπὶ ἢ ὑπὸ τοῦ ἀεροπλάνου καὶ αἵτινες ἔχουν ἄμεσον σχέσιν πρὸς τὴν ἐκτέλεσιν τῆς πτήσεως.

ιζ) Χρόνος λειτουργίας: Ὁ χρόνος, ὡς οὗτος χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν μητρώων συντηρήσεως, ἀφ' ἧς στιγμῆς τὸ ἀεροσκάφος ἀπογειοῦται μέχρι τῆς στιγμῆς καθ'

ήν τούτο προσγίγνεται μετά τὸ πέρασ πτήσεως τινος ἢ ὁ χρόνος ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς διὰ τῶν ἰδίων αὐτοῦ μέσων κινήσεως πρὸς ἀπογείωσιν μέχρι τῆς μετὰ τὸ πέρασ τῆς πτήσεως ἀκίνητοποιήσεως τούτου. Ὁ χρόνος λειτουργίας ὁρίζεται δι' ἑκάστην τύπον ἀεροσκάφους εἰς τὰς σχετικὰς προδιαγραφὰς συντηρήσεως.

ιη) Χρόνος πτήσεως: Τὸ συνολικὸν χρονικὸν διάστημα ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς διὰ τῶν ἰδίων αὐτοῦ μέσων κινήσεως με σκοπὸν τὴν ἀπογείωσιν ἀεροπλάνου τινὸς μέχρι τῆς μετὰ τὸ πέρασ τῆς πτήσεως ἀκίνητοποιήσεως τούτου. Ὁ χρόνος πτήσεως τυγχάνει ταυτόσημος πρὸς τοὺς γενικῶς χρησιμοποιούμενους ὅρους «ἀπὸ καταρύγιου εἰς καταρύγιον» ἢ «ἀπὸ ἐμποδιστῆρος τροχῶν εἰς ἐμποδιστῆρα τροχῶν». ἤτοι τὸ χρονικὸν διάστημα τὸ μετρούμενον ἀφ' ἧς στιγμῆς τὸ ἀεροπλάνον ἐγκαταλείπει τὸ σημεῖον ἐπιβιβάσεως μέχρι τῆς στιγμῆς καθ' ἣν τούτο ἀδρανεῖ εἰς τὸ σημεῖον ἀποβιβάσεως.

Ἄρθρον 2.

Ἐφαρμογή.

1. Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἔχουν ἐφαρμογὴν ἐπὶ τῶν ἐλαφρῶν ἀεροπλάνων δημοσίας χρήσεως καὶ διὰ τῶν ὁποίων ἐκτελοῦνται:

α) Τακτικαὶ ἢ ἑκτακτοὶ πτήσεις ἐπ' ἀμοιβῇ ἐντὸς τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπικρατείας διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν, φορτίου καὶ ταχυδρομείου.

β) Πτήσεις ἐπ' εὐκαιρίᾳ (ἀεροταξί) ἐντὸς καὶ ἐκτὸς τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπικρατείας, διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν, φορτίου ἢ ταχυδρομείου.

γ) Πτήσεις διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν, φορτίου καὶ ταχυδρομείου ἐπὶ ναυλώσει.

2. Προκειμένου περὶ πολιτικῶν ἀεροπλάνων τῶν ὁποίων τὸ μέγιστον βάρος ἀπογείσεως εἶναι μεγαλύτερον τῶν 5.700 KG (12.500 LBS) καὶ διὰ τῶν ὁποίων ἐκτελοῦνται πτήσεις ἐπ' εὐκαιρίᾳ (ἀεροταξί) ἐντὸς καὶ ἐκτὸς τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπικρατείας διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν, φορτίου καὶ ταχυδρομείου, ὡς καὶ πτήσεις μεταφορᾶς ἐπιβατῶν, φορτίου ἢ ταχυδρομείου ἐπὶ ναυλώσει ἢ μισθώσει, ἔχουσιν ἐφαρμογὴν αἱ ἐκάστοτε ἐν ἰσχύϊ διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ περὶ τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως μεταφορικῶν ἀεροπλάνων δημοσίας χρήσεως.

3. Ἀπαντὰ τὰ ἀεροπλάνα, ὅσαςκις ἵπτανται ἐκτὸς τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπικρατείας κατὰ τὰ ἐν παρ. 1 περιπτ. β' καὶ γ' τοῦ παρόντος ἀρθροῦ καθοριζόμενα δέον ὅπως κατὰ τὰς πτήσεις:

α) Ἀνωθεν ἐκτεταμένον θαλασσῶν συμμορφοῦνται πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Παραρτήματος 2 (ANNEX 2) τοῦ Διεθνoῦς Ὁργανισμοῦ Πολιτικῆς Ἀεροπορίας (ΔΟΠΑ—ICAO).

β) Ἐντὸς τοῦ ἀεροπορικοῦ χώρου Ξένου Κράτους, συμμορφοῦνται πρὸς τοὺς σχετικoὺς νόμους, κανονισμοὺς καὶ διαδικασίας τοῦ Κράτους τούτου, ἐκτὸς ἐάν, διατάξεις τοῦ παρόντος ὡς πλέον περιοριστικὴ δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ ἄνευ παραβάσεως τῶν ἐν ἰσχύϊ διατάξεων τοῦ Ξένου Κράτους.

4. Διὰ θέματα μὴ ρυθμιζόμενα ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ἔχουσιν ἀνάλογον ἐφαρμογὴν αἱ ἐκάστοτε ἐν ἰσχύϊ διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ, «περὶ κανόνων ἐναερίου κυκλοφορίας».

Ἄρθρον 3.

Γενικαὶ διατάξεις.

1. Ὁ ἑλεγχος ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ἐνασκήται ὑπὸ τῆς Υ.Π.Α. Πρὸς τοῦτο, ὁ ἐκμεταλλεῦμενος, ὑποχρεοῦται ὅπως, κατὰ πάντα χρόνον καὶ εἰς πάντα τόπον, ἐπιτρέπη εἰς τοὺς ἐκπροσώπους τῆς Υ.Π.Α., τὴν ἄσκησιν ἐλέγχου, ἐκτετινομένου ἐφ' ὅλων τῶν φάσεων καὶ σταδίων τῆς τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀεροπλάνων. Οἱ ἐκπρόσωποι τῆς Υ.Π.Α. δύνανται νὰ ἐπιβαίνωσι τῶν ἀεροπλάνων καὶ νὰ εἰσέρχωνται καὶ παραμένωσιν εἰς τὸν θάλαμον διακυβερνήσεως τούτων καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ χρόνου πτήσεως.

2. Ἀπαγορεύεται ἡ ἄσκησις ἐκμεταλλεύσεως ἀεροπλάνων ἄνευ ἢ κατὰ παράβασιν τῶν ὅρων ἀδείας τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως χρησιμοποιήσεως δι' ἀποφάσεως τοῦ Διοικητοῦ τῆς Υ.Π.Α. Ἡ ἀδεία τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως χορηγεῖται μετὰ τὴν παραχώρησιν εἰς τὸν αἰτούντα ἀντιστοίχων ἐμπορικῶν δικαιωμάτων καὶ ἐφ' ὅσον οὗτος ἀποδείξῃ εἰς τὴν Υ.Π.Α. ὅτι πληροῖ τὰς διὰ τὴν χορήγησιν ἀναγκαίας προϋποθέσεις καὶ ἀπαιτήσεις. Αἱ ἐν λόγῳ προϋποθέσεις, ἀπαιτήσεις καὶ διαδικασία χορηγήσεως καὶ τροποποιήσεως τῆς ἀδείας τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως, ἢ παρακολούθησις καὶ ἡ διάρκεια ἰσχύος αὐτῆς προσέτι δὲ καὶ ἡ ἐκδοσις καὶ τροποποίησις τῶν ἐδικῶν ὅρων τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως, καθορίζονται ὑπὸ τῆς Υ.Π.Α.

3. Οὐδεὶς δύναται νὰ ἐνασκήσῃ ὑπεύθυνα καθήκοντα μέλους πληρώματος ἐὰν δὲν κέκτηται ἐν ἰσχύϊ τὰ κατὰ περίπτωσιν ἀπαιτούμενα πτυχία, ἀδείας, ἱκανότητας καὶ ἐιδικότητας καὶ δὲν τυγχάνει ἀξιολογημένος κατὰ τὰς σχετικὰς ἀπαιτήσεις. Διὰ πάντων ἐν προκειμένῳ παράβασιν τυγχάνει ὑπεύθυνος καὶ ὁ ἐκμεταλλεῦμενος.

4. Δι' ἑκάστην πτήσιν, ὁ ἐκμεταλλεῦμενος δέον ὅπως ὀρίξῃ:

α) Ἐνα χειριστὴν ὅστις θὰ ἐκτελῇ καθήκοντα Κυβερνήτου.

β) Ἐνα χειριστὴν ὅστις θὰ ἐκτελῇ καθήκοντα Συγκυβερνήτου, δι' ἐκείνας τὰς πτήσεις διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτεῖται, ἢ ὑπαρξίς συγκυβερνήτου.

5. Ὁ ἄσκων τεχνικὴν ἐκμετάλλευσιν ἀεροπλάνων, δέον ὅπως:

α) Θέτῃ εἰς τὴν διάθεσιν τῶν χειριστῶν αὐτοῦ οἱ ὁποῖοι χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν ἐκτέλεσιν πτήσεως δι' ὀργάνων ἢ εἰς πολυκινητήρια ἀεροπλάνα, ἀεροπλάνον πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξασκήσεως καὶ ἐκτελέσεως ἐν πτήσει ἐλέγχου τῶν ἐν λόγῳ χειριστῶν ὑπὸ ἐξουσιοδοτημένων ἐκπροσώπων τῆς Υ.Π.Α.

β) Ἐνημερώνῃ τὸ προσωπικὸν αὐτοῦ, ἐπὶ τοῦ περιεχομένου τῶν ἐδικῶν ὅρων τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως καὶ τῶν σχετικῶν τροποποιήσεων τούτων τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς εὐθύνας καὶ τὰ καθήκοντα τοῦ προσωπικοῦ τούτου.

γ) Θέτῃ εἰς τὴν διάθεσιν τῶν χειριστῶν τὰ ἀναγκαῖα διὰ τὴν ἀσφαλῆ ἐκτέλεσιν τῆς πτήσεως ἐγχειρίδια, χάρτας, κανονισμοὺς καὶ λοιπὰς πληροφορίας.

δ) Τηρῇ καὶ θέτῃ εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἐξουσιοδοτημένων ἐκπροσώπων τῆς Υ.Π.Α. τὰ κάτωθι:

αα) Τὴν ἀδειαν τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως.

ββ) Τοὺς ἐιδικoὺς ὅρους τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως.

γγ) Τὸν κατάλογον ἀεροπλάνων ἅτινα ἐμπίπτουν εἰς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος.

δδ) Τὰ μητρώα χειριστῶν τὰ ὁποῖα δέον ὅπως περιέχουν πληροφορίας καθοριζομένας ὑπὸ τῆς Υ.Π.Α.

εε) Πᾶν ἕτερον στοιχείον ὅπερ ἤθελε κριθῇ ἀναγκαῖον διὰ τὴν ὑπὸ τῆς Υ.Π.Α. ἐκτέλεσιν ἐλέγχων ἐφαρμογῆς τοῦ παρόντος.

6. Οὐδὲν πρόσωπον ἐπιτρέπεται νὰ ἐπιβαίνῃ ἄνευ ἀδείας τῆς Υ.Π.Α., τῶν εἰς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος ἐμπίπτοντων ἀεροπλάνων, ἐφ' ὅσον φέρει θανατηφόρον ἢ ἐπικίνδυνον ὄπλον.

7. Ἀπαγορεύεται, ἄνευ ἐιδικῆς ἀδείας τῆς Υ.Π.Α., ἡ μεταφορὰ δι' ἀεροπλάνων ἐκρηκτικῶν ἢ ἐτέρων ἐπικινδύνων ἀντικειμένων ἢ ὕλικῶν, ἐκτὸς ἐκείνων, ἅτινα εἶναι ἀναγκαῖα διὰ τὴν λειτουργίαν ἢ τὴν ναυτιλίαν τοῦ ἀεροπλάνου ἢ διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πληρώματος ἢ τῶν ἐπιβατῶν. Ἡ μεταφορὰ ἐκρηκτικῶν ὕλων ἐντὸς ἢ ὑπερθεῖν Ξένου Κράτους ἐκτελεῖται μόνον κατόπιν ἀδείας τοῦ Κράτους τούτου καὶ κατὰ τὰ ἐν τῇ ἀδείᾳ ταύτῃ καθοριζόμενα.

8. Οὐδεὶς δύναται νὰ ἐκτελῇ καθήκοντα μέλους πληρώματος, ἐφ' ὅσον:

α) Εὐρίσκεται ὑπὸ τὴν ἐπήρειαν οἶνοναυμάτος ἢ τοξικῶν οὐσιῶν.

β) Χρησιμοποιεῖ οἰονδήποτε φάρμακον τὸ ὁποῖον ἐπιδρᾷ, ἐπὶ τῆς ἱκανότητος τούτου, εἰς ἐαυτὸν θέτοντα ἐν κινδύνῳ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ ἀεροπλάνου.

9. Ξεχειρίζεται τών περιπτώσεων έπειγουσας ανάγκης, σύμφωνα με τις οδηγίες που δίνονται από τον αρμόδιο, όπως επιβεβαιώνουν το ασφαλείας, όπως τα αποτελέσματα εμφανίζονται, υπό την επίβλεψη ονόματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων, εκτός εάν πρόκειται περί ατυχημάτων εύρισκόμενων υπό κατάλληλον φροντίδα.

10. Είς ουδένά επιτρέπεται να θέσει εις λειτουργίαν φορητήν ηλεκτρονικήν συσκευήν εκ' ούουδήποτε ασφαλείας, κατά την διάρκεια της πτήσεως, ξεχειρίζεται:

α) Φορητών αποτυπωτών όμολογίας.

β) Ακουστικών.

γ) Ιατρικών όργάνων χρησιμοποιούμενων επί ατυχημάτων.

δ) Ηλεκτρικών ξυριστικών συσκευών.

ε) Γενικώς φορητής συσκευής ή λειτουργίας της οποίας κατά τον εκμεταλλεύμενον ή τον κυβερνήτην δεν δημιουργεί παρεμπόδις εις το σύστημα ναυτιλίας και επικοινωνίας του ασφαλείας, επί του οποίου πρόκειται να χρησιμοποιηθή.

11. Πρὸ πάσης απογειώσεως ο κυβερνήτης του ασφαλείας δέον όπως βεβαιωθεί ότι εντός του ασφαλείας εύρισκονται άπαντα αί ουσιώδεις πληροφορίες αί άρρωσται τας ύπηρεσίας έρεύνης και διασώσεως, εις την περιοχήν υπεράνω της οποίας θά εκτελεσθῇ ή πτήσις.

12. Εντός του θαλάμου διακυβερνήσεως του ασφαλείας και εις θέσιν εύκόλως προσίτην εις τους χειριστάς, δέον όπως τοποθετούνται: τὰ κατωτέρω, υποχρεωτικής χρησιμοποίησεως υπό των χειριστών, στοιχεία:

α) Πίναξ έλέγχου (CHECK LIST) θαλάμου διακυβερνήσεως.

β) Πληροφορία αναφερόμενη εις τας επιδόσεις του ασφαλείας εν άνώδω με τόν ένα κινητήρα εκτός ένεργείας, προκειμένου περί πολικινητηρίου ασφαλείας.

γ) Κατάλληλοι, πλήρως ενημερωμένοι, εύχρηστου σχήματος και μεγέθους αεροναυτικοί χάρται της περιοχής εις ήν θά εκτελεσθῇ ή πτήσις.

δ) Αεροναυτικοί χάρται πλήρως ενημερωμένοι, εύχρηστου σχήματος και μεγέθους της διαδρομής της τεματικής περιοχής του ασφαλείας προορισμού και έναλλαχης και διαδικασίας προσεγγίσεως δι' όργάνων.

13. Ο πίναξ έλέγχου του θαλάμου διακυβερνήσεως των ασφαλείων δέον όπως περιέχη:

α) Τας ένεργείας και διαδικασίας αί όποιαι θά ακολουθώνται:

αα) Πρὸ της εκκινήσεως του ή των κινητήρων.

ββ) Πρὸ της απογειώσεως.

γγ) Επί γραμμής πτήσεως.

δδ) Πρὸ της προσεγγίσεως.

εε) Μετά την προσεγγίσειν.

στστ) Κατά την κράτησιν του ή των κινητήρων.

β) Διαδικασίας ανάγκης άφωστος εις:

αα) Την λειτουργίαν των συστημάτων, κυρίων, υδραυλικού, ηλεκτρικού και των λοιπών μηχανικώς λειτουργούντων τοιούτων.

ββ) Την λειτουργίαν των διαφόρων όργάνων και χειριστηρίων.

γγ) Την λειτουργίαν του συστήματος ισχύος.

γ) Οίαδήποτε έτέρως διαδικασίας ανάγκης θεωρουμένης ως άπαραιτήτους δια την ασφάλειαν των πτήσεων.

Άρθρον 4.

Κανόνες εκμεταλλεύσεως.

1. Είς ουδένά χειριστήν επιτρέπεται όπως εκτελέσῃ πτήσιν, εάν πρὸ της απογειώσεως δεν βεβαιωθῇ ότι: τὰ διατιθέμενα ασφαλεία και αί απαιτούμεναι αεροναυτικοί εύκόλοι και ύπηρεσίαι είναι έπαρκείς και κατάλληλοι δια την πτήσιν ταύτην.

2. Ξεχειρίζεται τών απογειώσεων και προσεγγίσεων, άπαγορεύεται ή εκτέλεσις πτήσεων υπό κανόνας πτήσεως εκ' όψεως (VFR), εις ύψη μικρότερα των κατωτέρω καθοριζόμενων:

α) Έν ημέρα: 1.000 πόδες άνωθεν της επιφανείας του

εδάφους και εις απόστασιν, όριζοντίως, ούχι μικρότεραν των 1.000 ποδών εκ' ούουδήποτε έμποδίου.

β) Έν νυκτί: 1.000 πόδες άνωθεν του ύψηλότερου έμποδίου το όποιον εύρίσκεται εις απόστασιν 5 ναυτικών μιλίων (N.M.) εκ του ίχνους της προτιθέμενης πτήσεως ή 2.000 πόδες άνωθεν του ύψηλότερου έμποδίου το όποιον εύρίσκεται εις απόστασιν 5 ναυτικών μιλίων εκ του ίχνους της προτιθέμενης πτήσεως, εκ' ότου ή περιοχή, άνωθεν της οποίας εκτελείται ή πτήσις, έχει χαρακτηρισθῇ ως όρεινή.

3. Άπαντα, αί εντός του υπό της Ελλάδος έλεγχόμενου έναερίου χώρου, εκτελούμεναι πτήσεις, υπό κανόνας πτήσεως δι' όργάνων (IFR), δέον όπως μη εκτελώνται εις ύψη μικρότερα των υπό της Υ.Π.Α. καθοριζόμενων έλαχίστων ύψων ασφάλειας των αεροδιαδρόμων και έγκειμένων αεροπορικών όδων.

4. Ο αυτόματος πιλότος του ασφαλείας δύναται να χρησιμοποιηται κατά την διάρκεια πτήσεων επί αεροπορικής όδου, συμπεριλαμβανομένης της άνόδου και καθόδου, υπό την προϋπόθεσιν ότι το ύψος πτήσεως άνωθεν του εδάφους δεν θά είναι μικρότερον των 500 ποδών. Άπαντα τὰ ασφαλεία άτινα είναι εξοπλισμένα δια Συστημής Προσεγγίσεως (APPROACH COUPLER) δύναται να εκτελούν προσεγγίσειν δι' όργάνων τη βοήθεια του αυτόματου πιλότου και να κατέρχονται μέχρι του επιτρεπόμενου κατά περίπτωσιν έλαχίστου ύψους καθόδου, εκτός εάν ύφίσταται έτερος περιορισμός.

5. Άπαγορεύεται ή απογειώσις ασφαλείας εκ' αεροδρομίου όσας αί επικρατούσαι καιρικαί συνθήκαι κατά την ώραν της απογειώσεως εις το αεροδρόμιον άναχωρήσεως παρέχουν μετεωρολογικά έλάχιστα άνώτερα μεν των δι' απογειώσιν έγκειμένων έλαχίστων, μικρότερα δέ, των δια προσεγγίσειν έγκειμένων τοιούτων, εκτός εάν ύφίσταται αεροδρόμιον δύναμενον να χρησιμοποιηθῇ ως αεροδρόμιον έναλλαχης, άπέχον εκ του αεροδρομίου άναχωρήσεως απόστασιν ούχι μεγαλύτεραν της μιας ώρας υπό κανονικήν ταχύτητα ταξιδίου.

6. Άπαγορεύεται ή απογειώσις ασφαλείας ή ή εκτέλεσις πτήσεως υπό κανόνας πτήσεως δι' όργάνων, εκτός εάν τὰ πρόσφατα μετεωρολογικά δελτία και προγνωστικά δείκνύουν ότι, αί επικρατούσαι μετεωρολογικά συνθήκαι κατά τόν υπολογιζόμενον χρόνον άφίξεως του ασφαλείας εις το σημείον της πρώτης προσεγγίσεως θά παρέχουν μετεωρολογικά έλάχιστα ίσα ή άνώτερα των δια προσεγγίσειν έγκειμένων.

7. Άπαγορεύεται ή εκτέλεσις πτήσεων υπό κανόνας πτήσεως δι' όργάνων, εάν δεν διατίθεται αεροδρόμιον έναλλαχης δια το αεροδρόμιον της προτιθέμενης πρώτης προσεγγίσεως του ασφαλείας, εκτός εάν ύφίσταται πρόγνωσις ότι ή όραση και ή όρατότης εις το αεροδρόμιον προορισμού, θά είναι δια χρονικήν περίοδον δύο ώρων πρὸ και δύο ώρων μετά τόν υπολογιζόμενον χρόνον άφίξεως, εις το εν λόγω αεροδρόμιον, τουλάχιστον 1.000 πόδες άνωθεν του άρχικού ύψους προσεγγίσεως δι' όργάνων και 8 χιλιομέτρα αντίστοιχως.

8. Άπαγορεύεται ή εκτέλεσις πτήσεως υπό κανόνας πτήσεως δι' όργάνων, εάν αί καιρικαί συνθήκαι αί επικρατούσαι εις το αεροδρόμιον έναλλαχης κατά την ώραν της απογειώσεως δεν παρέχουν μετεωρολογικά έλάχιστα ίσα ή άνώτερα των έλαχίστων προσεγγίσεως, άτινα έχουν έγκριθῇ, προκειμένου το εν λόγω αεροδρόμιον να χρησιμοποιηθῇ ως αεροδρόμιον έναλλαχης και τὰ μετεωρολογικά δελτία και προγνωστικά δείκνύουν ότι θά παραμείνουν άμετάβλητα μέχρις άφίξεως του ασφαλείας άνωθεν του αεροδρομίου τούτου.

9. Άπαγορεύεται ή έναρξίς διαδικασίας προσεγγίσεως τη βοήθεια όργάνων εάν τὰ πρόσφατα μετεωρολογικά δελτία δείκνύουν ότι, αί καιρικαί συνθήκαι αί επικρατούσαι εις το αεροδρόμιον προσεγγίσεως κατά την ώραν της έναρξεως της διαδικασίας προσεγγίσεως παρέχουν μετεωρολογικά έλάχιστα μικρότερα των δια προσεγγίσειν έγκειμένων τοιούτων.

10. Άπαγορεύεται ή εκτέλεσις πτήσεως υπό κανόνας πτήσεως δι' όργάνων εντός τεματικής περιοχής αεροδρομίου δια το όποιον δεν ύφίσταται έγκειμένη διαδικασία καθόδου.

11. Η συνέσις πτήσεως τινος, ή οποία εκτελείται υπό κανόνας πτήσεως δι' όργάνων, πρὸς το αεροδρόμιον προορισμού, επιτρέπεται μόνον εάν τὰ πρόσφατα μετεωρολογικά δελτία τὰ αναφερόμενα εις το αεροδρόμιον προορισμού και έναλλαχης,

δεικνύουν ότι, κατά τον υπολογιζόμενον χρόνον αρίξεως εις ταύτα, ή όροφή και ή όρατότης είτε εις τὸ αεροδρόμιον προορισμοῦ είτε εις ἓν ἐκ τῶν αεροδρομίων ἐναλλαχῆς θὰ εἶναι ἴσα· ἢ ἀνώτεροι τῶν ἐγκατεριμένων ἐλαχίστων διὰ τὰ αεροδρόμια ταῦτα.

12. Ἐξαιρέσει τῶν περιπτώσεων καταστάσεως ἀνάγκης, εἰς οὐδὲν αεροπλάνον ἐπιτρέπεται ὅπως κατέλθῃ, κατὰ τὰς προτεγγίσεις τῇ βοηθείᾳ ὀργάνων, εἰς ὕψος μικρότερον τοῦ εἰς τὰ σχεδιαγράμματα τῶν διαδίκτυων προτεγγίσεως καθυ-ριζομένου ἐλαχίστου ἐπιτρεπομένου ὕψους καθόδου.

13. Ἀπαγορεύεται ἡ ἀπογείωσις αεροπλάνου διὰ τὴν ἐκτέλεσιν πτήσεως ὑπὸ κανόνας πτήσεως ἐξ ὅψεως, ἐὰν τὰ πρό-φρατα μετεωρολογικὰ δελτία ἢ συνδυασμοὶ μετεωρολογικῶν δελ-τίων καὶ προγνωστικῶν δεικνύουν ὅτι αἱ ἐπικρατοῦσαι καιρι-καὶ συνθήκαι, κατὰ μῆκος τῆς γραμμῆς πτήσεως ἢ τοῦ τμή-ματος ἐκείνου τῆς γραμμῆς ἐφ' οὗ θὰ ἐκτελεσθῇ πτήσις ἐξ ὅψεως, δὲν ἐπιτρέπουν τὴν ὁλοκληρώσιν τῆς πτήσεως ὑπὸ κα-νόνος πτήσεως ἐξ ὅψεως.

14. Πρὸ πάσης πτήσεως ὁ κυβερνήτης τοῦ αεροπλάνου θέον ὅπως ἐνημεροῦται ἐφ' ὅλων τῶν ὑπαρχουσῶν μετεωρολο-γικῶν καὶ λοιπῶν πληροφοριῶν τῶν ἔχουσῶν σχέσιν μὲ τὴν ἐκτελεσθῆσομένην πτήσιν, ὅσας δὲ πρόκειται αὕτη νὰ ἐκτε-λεσθῇ ὑπὸ κανόνος πτήσεως δι' ὀργάνων (IFR), ὁ κυβερνή-της ὑποχρεοῦται ὅπως προβλέψῃ, κατὰ τὴν σχεδίασιν τῆς πτή-σεως, ἐναλλακτικὴν ὁδὸν ἣν θὰ ἀκολουθήσῃ εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὁποίαν δὲν καταστή ἐφικτὴ ἡ ὁλοκληρώσις ταύτης, ὡς ἐσχεδιάσθῃ, λόγῳ καιρικῶν συνθηκῶν.

15. Ἡ σχεδίασις καὶ ἐκτελέσεις τῶν πτήσεων διὰ τὴν μετα-φορὰν ἐπιβατῶν ἐνεργοῦνται ἐπὶ τῇ βᾶσει μετεωρολογικῶν πλη-ροφοριῶν καὶ προγνωστικῶν, ἐκδιδομένων ὑπὸ τῆς Ἑθνικῆς Μετεωρολογικῆς Ὑπηρεσίας (Ε.Μ.Υ.). Ἡ ἐκτέλεσις πτή-σεων VFR πρὸς καὶ ἐκ σημείου τῆς Ἑλλάδος, ἐνθα δὲν ὑφί-στανται μετεωρολογικαὶ ὑπηρεσίαι καὶ εὐκολίαι, ἐκτελοῦνται ἐπὶ τῇ βᾶσει παρατηρήσεων γενομένων ὑπὸ ὑπαλλήλων τοῦ ἐκμεταλλευομένου ἢ ἐὰς πληροφοριῶν ἐξ ἐτέρων προσώπων ἱκανῶν ὅπως ἐνεργοῦν τοιοῦτου εἶδους παρατηρήσεις. Πρό-σωπα μὴ ἀνήκοντα ὀργανικῶς εἰς τὴν Ε.Μ.Υ. δύνανται νὰ ἐκτελοῦν μετεωρολογικὰς παρατηρήσεις, ἐγκρίσει τῆς Ε.Μ.Υ.

16. Ἀπαγορεύεται ἡ ἀπογείωσις καὶ προσγείωσις αεροπλά-νου μεταφέροντος ἐπιβάτας κατὰ τὴν νύκτα, ἐὰν:

α) Δὲν καθίσταται ἐφικτὸς ὁ προσδιορισμὸς τῆς διευσύν-σεως τοῦ ἀνέμου εἴτε τῇ βοηθείᾳ φωτιζομένου ἀνεμοδείκτου εἴτε ἐκ πληροφοριῶν δυναμένων νὰ ληφῶσι, δι' ἐπικοινωνίας, ἐκ τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν ἐδάφους ἢ προκειμένου περὶ ἀπο-γείωσως, κατόπιν προσωπικῆς παρατηρήσεως τοῦ κυβερνήτου.

β) Τὰ ὅρια τοῦ διαδρόμου, ὁ ὁποῖος χρησιμοποιεῖται δι' ἀπο-γείωσιν καὶ προσγείωσιν τῶν αεροπλάνων, δὲν εἶναι σαφῶς καθωρισμένα διὰ φωτεινῆς σημάσεως ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν.

17. Ἀπαγορεύεται ἡ ἀπογείωσις αεροπλάνων ἐφ' ὅσον:

α) Πάχη, χιὼν ἢ πάχος ἔχει ἐπικαθίσει:

αα) Ἐπὶ τῶν πτερυγῶν τῆς ἑλικῆς τοῦ αεροπλάνου ἢ ἐπὶ τοῦ προωθητικοῦ συστήματος τούτου.

ββ) Ἐπὶ τῶν ὑαλοκαθαριστῆρων.

γγ) Ἐπὶ τῶν συστημάτων τῶν ὀργάνων ἐνδείξεως ταχύ-τητος πτήσεως, ὕψους πτήσεως, βαθμοῦ ἀνόδου—καθόδου καὶ τῆς στάσεως (FLIGHT ATTITUDE) τοῦ αεροπλάνου ἐν τῷ χώρῳ.

β) Χιὼν ἢ πάχος ἔχει ἐπικαθίσει:

αα) Ἐπὶ τῶν πτερύγων τοῦ αεροπλάνου.

ββ) Ἐπὶ τῶν σταθερῶν ἐπιφανειῶν τοῦ οὐραίου πτερώματος.

γγ) Ἐπὶ τῶν πηδαλίων.

γ) Πάχη οἰαδήποτε ποσότητος, ἔχει ἐπικαθίσει ἐπὶ τῶν πτερύγων, τῶν σταθερῶν ἐπιφανειῶν τοῦ οὐραίου πτερώματος ἢ τῶν πηδαλίων, ἐκτὸς ἐὰν καθορισθῇ αὕτη πρὸ τῆς ἀπογείω-σεως, κατὰ τρόπον ὥστε, αἱ ὡς ἂν ἐπιφανῶσι νὰ καταστῶν ὁμαλαί.

18. Ἀπαγορεύεται ἡ ἐκτέλεσις πτήσεων: Ὑπὸ κανόνος πτήσεως δι' ὀργάνων, ἐφ' ὅσον εἶναι γνωστὸν ὅτι ἐπικρατοῦν ἢ προβλέπεται νὰ ἐπικρατήσουν συνθήκαι παγοποιήσεως ἐλα-φρᾶς ἢ μετρίως μορφῆς, ἐκτὸς ἐὰν τὸ αεροπλάνον εἶναι ἐξω-

πλισμένον δι' ἀντιπαγωτικοῦ καὶ ἀποπαγωτικοῦ συστήματος δυναμένου νὰ προφυλάξῃ τὰ πτερύγια τῆς ἑλικῆς, τὰ ἀλεξή-νεμα, τὰς πτέρυγας, τὰς σταθερὰς ἐπιφανείας τοῦ οὐραίου πτερώματος, τὰ πηδάλια καὶ τὰ συστήματα ὀργάνων ἄτινα δεικνύουν ταχύτητα, ὕψος, βαθμὸν ἀνόδου—καθόδου καὶ τὴν στάσιν (FLIGHT ATTITUDE) τοῦ αεροπλάνου ἐν τῷ χώρῳ.

19. Ἀπαγορεύεται ἡ ἐκτέλεσις πτήσεων δι' αεροπλάνου, τὸ ὁποῖον δὲν εἶναι ἐξωδιασμένον δι' ἱκανῆς ποσότητος καυσί-μων καὶ λιπαντικῶν, ἀπαιτήτου διὰ τὴν ἐν ἀσφαλείᾳ ἐκτέ-λεσιν τῆς πτήσεως. Κατὰ τὸν υπολογισμὸν τῶν ὡς κατωτέρω, κατὰ περίπτωσιν ἀπαιτουμένων καυσίμων, λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν τόσον αἱ ἐπικρατοῦσαι κατὰ μῆκος τῆς διαδρομῆς καιρι-καὶ συνθήκαι, ὅσον καὶ αἱ τυχόν ἀναμενόμεναι ἐν πτήσει καθυ-στερήσεις τοῦ αεροπλάνου.

20. Τὸ αεροπλάνον τὸ ὁποῖον ἵπταται ὑπὸ κανόνος πτή-σεως ἐξ ὅψεως, θέον νὰ ἐφοδιάζεται διὰ καυσίμων καὶ λιπαν-τικῶν, ἱκανῶν νὰ ἐπαρκέσουν μέχρι τοῦ αεροδρομίου προορι-σμοῦ καὶ δι' ἐπὶ πλέον πτήσιν 45 πρώτων λεπτῶν τοῦλάχισ-τον, ὑπὸ κανονικὴν ταχύτητα ταξιδίου.

21. Τὸ αεροπλάνον τὸ ὁποῖον ἵπταται ὑπὸ κανόνος πτήσεως δι' ὀργάνων, θέον νὰ ἐφοδιάζεται διὰ καυσίμων καὶ λιπαντι-κῶν, ἱκανῶν νὰ ἐπαρκέσουν μέχρι τοῦ σημείου τῆς πρώτης προσγειώσεως καὶ ἐκεῖθεν, μέχρι τοῦ αεροδρομίου ἐναλλαχῆς καὶ δι' ἐπὶ πλέον πτήσιν 45 πρώτων λεπτῶν τοῦλάχισ-τον ὑπὸ κανονικὴν ταχύτητα ταξιδίου.

22. Ὁ κυβερνήτης τοῦ αεροπλάνου θέον ὅπως βεβαιοῦται ὅτι ὁξυγόνον διατίθεται διὰ τὰ μέλη τοῦ πληρώματος καὶ τοὺς ἐπιβάτας, εἰς ἱκανὴν ποσότητα, δι' ὅλας τὰς πτήσεις αἵτινες πρόκειται νὰ ἐκτελεσθῶν εἰς ὕψη πτήσεως εἰς τὰ ὁποῖα ἡ ἑλλειψίς ὁξυγόνου θὰ ἠδύνατο νὰ ἔχῃ δυσμενὴ ἐπιπτώ-σιν ἐπὶ τῆς διανοητικῆς ἱκανότητος τῶν μελῶν τοῦ πληρώ-ματος ἢ ἐπιβλάβη ἐπιδράσιν ἐπὶ τῶν ἐπιβατῶν.

23. Κατὰ τὰς πτήσεις δι' αεροπλάνου τὸ ὁποῖον δὲν διαθέ-τει θάλαμον ἐλεγχομένης πίεσεως ὁ κυβερνήτης θέον ὅπως χρησιμοποιῇ ὁξυγόνον συνεχῶς ὅσας τὸ αεροπλάνον ἵπταται:

α) εἰς ὕψη πτήσεως ἀνώτερα τῶν 10.000 ποδῶν, ἕως καὶ 12.000 ποδῶν συμπεριλαμβανομένων, ἀνωθεν μέσης στάθμης θαλάσσης, διὰ τὸν πέραν τῶν 30 πρώτων λεπτῶν χρόνον πτή-σεως εἰς τὰ ὕψη ταῦτα.

β) εἰς τὰ ὕψη πτήσεως ἀνώτερα τῶν 12.000 ποδῶν ἀνω-θεν μέσης στάθμης θαλάσσης.

24. Κατὰ τὰς πτήσεις δι' αεροπλάνου τὸ ὁποῖον διαθέτει θάλαμον ἐλεγχομένης πίεσεως:

α) Ὅσας τὸ αεροπλάνον ἵπταται εἰς ὕψη πίεσεως θαλά-μου ἀνώτερα τῶν 10.000 ποδῶν, ὁ κυβερνήτης θέον ὅπως συμμορφοῦται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς προηγουμένης παρα-γράφου.

β) Ὅσας τὸ αεροπλάνον ἵπταται εἰς ὕψη ἀνώτερα τῶν 25.000 ποδῶν, ἀνωθεν μέσης στάθμης θαλάσσης θέον ὅπως:

αα) Εἰς τοῦλάχιστον χειριστῆς, ὅστις τελεῖ ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τὸν θάλαμον διακυβερνήσεως καὶ χειρίζεται τὸ αεροπλά-νον, φέρη, καλῶς προσηρμοσμένην καὶ ἡσυχασμένην εἰς τὸ πρόσωπόν του, προσωπίδα παροχῆς ὁξυγόνου.

ββ) Δι' ἕκαστον τῶν ὑπολοίπων χειριστῶν, τελούντων ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τὸν θάλαμον διακυβερνήσεως, διατίθεται ἀνὰ μία προσωπίς ὁξυγόνου, ἡ ὁποία θὰ εἶναι ἀσφαλῶς καὶ ἀεροστε-γῶς προσηρμοσμένη εἰς πηγὴν παροχῆς ὁξυγόνου καὶ τοπο-θετημένη εἰς θέσιν ἐπιτρέπουσαν τὴν ἄμεσον χρησιμοποίησιν τῆς.

Τὰ ἐν τῇ περιπτ. β' (αα) τῆς παρούσης παραγράφου καθο-ριζόμενα δὲν ἔχουσιν ἐφαρμογὴν ὅσας τὴν δι' ἓνα ἕκαστον χει-ριστὴν διατιθεμένην προσωπίς ὁξυγόνου εἶναι τύπου ταχυτάτης τοποθετήσεως (QUICK DONNING TYPE).

γ) Ὅσας τὸ αεροπλάνον ἵπταται εἰς ὕψη ἀνώτερα τῶν 35.000 ποδῶν, εἰς τοῦλάχιστον χειριστῆς εὐρισκόμενος εἰς τὰ χειριστήρια τοῦ αεροπλάνου θέον ὅπως φέρη καλῶς προσηρ-μοσμένην καὶ ἡσυχασμένην εἰς τὸ πρόσωπόν του, προσωπίδα παροχῆς ὁξυγόνου.

25. Πρὸ πάσης πτήσεως, ὁ κυβερνήτης θέον ὅπως βεβαιοῦ-ται ὅτι τὰ μέλη πληρώματος καὶ οἱ ἐπιβάται, ἔχουσιν ἐνημε-

ρωθῇ τόσοις ὡς πρὸς τὴν θέσιν εἰς ἣν εὐρίσκονται, ὅσον καὶ ἐπὶ τοῦ τρόπου χρησιμοποίησεως τῶν:

- α) Ζωνῶν προσδέσεως.
- β) Ἐξόδων κινδύνου.
- γ) Ἀτομικῶν σωσιδίων.
- δ) Μέσων παροχῆς ὀξυγόνου ὡς καὶ λοιπῶν μέσων καταστάσεως ἀνάγκης διατιθεμένων δι' ατομικὴν χρῆσιν.

26. Πρὸ πάσης πτήσεως, ἣτις πρόκειται νὰ ἐκτελεσθῇ ἄνωθεν ἐκτεταγμένων θαλάσσιων, ὁ Κυβερνήτης δεόν ὅπως ἐνημερώσῃ τοὺς ἐπιβάτας ἐπὶ τοῦ τρόπου χρησιμοποίησεως τῶν μέσων διασώσεως καὶ τῶν διαδικασιῶν προσθαλασσωσεως.

27. Πρὸ πάσης πτήσεως, ἣτις πρόκειται νὰ ἐκτελεσθῇ εἰς ὑψὲς ἀνωτέρω τῶν 10.000 ποδῶν ἄνωθεν μέσης στάθμης θαλάσσης, ὁ κυβερνήτης δεόν ὅπως ἐνημερώσῃ τοὺς ἐπιβάτας ἐπὶ τοῦ τρόπου χρησιμοποίησεως τοῦ ὀξυγόνου, τόσοις ὑπὸ ὁμαλῆς συνθήκας πτήσεως, ὅσον καὶ ὑπὸ συνθήκας ἀνάγκης.

28. Εἰς περιπτώσεις καταστάσεως ἀνάγκης ἐν πτήξει, ὁ κυβερνήτης δεόν ὅπως βεβαιοῦται ὅτι ἅπαντες οἱ ἐπιβαίνοντες τοῦ ἀεροπλάνου ἔχουσιν ἐνημερωθῇ καὶ κατανοήσῃ τὰς ἐνδεξιμύνας ἐνεργείας, ἀναλόγως τῆς φύσεως τῆς ἀνάγκης.

"Αρθρον 5.

Ἀπαιτήσεις καὶ περιορισμοὶ πτητικῆς λειτουργίας.

1. Εἰς οὐδὲν ἀεροπλάνον ἐπιτρέπεται ἡ ἐκτέλεσις πτήσεως, ἐφ' ὅσον:

- α) Δὲν εἶναι πτητικῶς ἱκανόν.
- β) Δὲν φέρει:

αα) Πιστοποιητικὸν ἐγγραφῆς εἰς τὰ Μητρώα πολιτικῶν ἀεροσκαφῶν, ἐκδοθὲν ἐπ' ὀνόματι τοῦ κυρίου αὐτοῦ.

ββ) Ἀναγεγραμμένα τὰ σήματα ἐθνικότητος καὶ νηολογίσεως.

γγ) Ἐν ἰσχύϊ πιστοποιητικὸν πτητικῆς ἱκανότητος.

γ) Δὲν φέρει ἐπ' αὐτοῦ ἐγχειρίδιον πτήσεως ἢ περιορισμοὺς πτητικῆς λειτουργίας, ἐγκεινόμενα ὑπὸ τῆς ΥΠΑ διὰ τὸ ἀεροπλάνον τοῦτο.

2. Ἀπασαί αἱ πτήσεις, δεόν ὅπως ἐκτελῶνται συμφώνως πρὸς τοὺς περιορισμοὺς πτητικῆς λειτουργίας τοὺς καθοριζομένους εἰς τὸ ἐγκεινόμενον ἐγχειρίδιον πτήσεως τοῦ ἀεροπλάνου. Ἀπαγορεύεται ἡ χρησιμοποίησις μονοκινητηρίων ἀεροπλάνων ὑπὸ συνθήκας καιροῦ, φωτός καὶ κατὰ μήκος γραμμῶν πτήσεως αἱ ὁποῖαι δὲν παρέχουν τὴν δυνατότητα ἐκτελέσεως ἀσφαλούς ἀναγκαστικῆς προσγειώσεως, εἰς περίπτωσιν κρατήσεως τοῦ κινητήρος. Ἀπασαί αἱ ἐπιδόσεις ἀναφέρονται εἰς συνθήκας τυπικῆς ἀτμοσφαιρᾶς.

3. Ἀπαγορεύεται ἡ ἐκτέλεσις πτήσεων:

α) Διὰ μονοκινητηρίου ἀεροπλάνου, ἄνωθεν νεφῶν (OVER THE TOP) ἢ ὑπὸ συνθήκας πτήσεων δι' ὀργάνων (IFR).

β) Διὰ πολυκινητηρίου ἀεροπλάνου, ἄνωθεν νεφῶν ἢ ὑπὸ συνθήκας πτήσεως δι' ὀργάνων, μετὰ βάρος τὸ ὅποιον δὲν ὀκτὶ ἐπέτρεπε εἰς τοῦτο νὰ ἐκτελέσῃ ἄνοδον τοὐλάχιστον 50 ποδῶν ἀνὰ πρῶτον λεπτόν μετὰ τὸν ἕνα κινητήρα ἐκτὸς λειτουργίας, εἰς τὰ ἐλάχιστα ὑψὲς πτήσεως τῶν ἀεροδιαδρόμων. Τὰς ὁποῖους προτίθεται νὰ ἀκολουθήσῃ ἢ εἰς ὕψος 5.000 ποδῶν ἄνωθεν Μέσης Στάθμης Θαλάσσης (Μ.Σ.Θ.), ἀναλόγως τοῦ ποῖον ἐκ τῶν δύο εἶναι μεγαλύτερον.

4. Ἀπαγορεύεται ἡ ἐκτέλεσις πτήσεως δι' ἀεροπλάνων ξηρᾶς ἄνωθεν θαλάσσης, ἐκτὸς ἐὰν αὕτη:

α) Πρόκειται νὰ ἐκτελεσθῇ εἰς τοιοῦτον ὕψος ὥστε τὸ ἀεροπλάνον, εἰς περίπτωσιν κρατήσεως τοῦ κινητήρος, νὰ δύναται καταλισθαῖν, νὰ ἀρτιώσῃ εἰς τὴν ξηρὰν ἢ

β) Εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἐκτέλεσιν προσγειώσεως ἢ ἀπογειώσεως ἐκ τινος ἀεροδρομίου, ἢ

γ) Ἐκτελεῖται διὰ πολυκινητηρίου ἀεροπλάνου τὸ ὅποιον δὲν δύναται, εἰς ὕψος 1.000 ποδῶν ἄνωθεν τῆς ἐπιφανείας θαλάσσης καὶ μετὰ τὸν ἕνα κινητήρα ἐκτὸς ἐνεργείας, νὰ ἐκτελέσῃ ἄνοδον τοὐλάχιστον 50 ποδῶν ἀνὰ πρῶτον λεπτόν.

5. Ὅσακις πτήσεις ἀπαιτεῖ ὅπως τὸ πλήρωμα πτήσεως ἀπαρτίζεται ἐκ δύο χειριστῶν, τὸ ἀεροπλάνον δεόν ὅπως εἶναι ἐξοπλισμένον δι' ἐν ἐνεργείᾳ συστήματος διπλοῦ χειριστοῦ.

"Αρθρον 6.

Ὅργανα καὶ ἐξοπλισμός.

Ἀπαγορεύεται ἡ ἐκτέλεσις πτήσεως, ἐφ' ὅσον τὸ ἀεροπλάνον δὲν φέρει ὅργανα καὶ ἐν γένει ἐξοπλισμὸν καθοριζόμενα δι' ἐκάστην κατηγορίαν πτήσεων ὑπὸ τῆς ΥΠΑ κατὰ τὰς σχετικὰς ἐπιταγὰς τοῦ ΔΟΠΑ καὶ τὰ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἐν προκειμένῳ κρατοῦντα καὶ ἰδίᾳ τὰ ὑπὸ τῶν Η.Π.Α. ἐγκριθέντα.

"Αρθρον 7.

Συσκευαὶ ἐπικοινωνίας καὶ ναυτιλίας.

1. Τὰ ἀεροπλάνα, ἅτινα ἵπτανται ὑπὸ κανόνας πτήσεως εἰς ὕψους κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς νυκτός, ἐντὸς ζώνης ἐλέγχου, ἄνωθεν νεφῶν ὡς καὶ εἰς πᾶσαν ἐτέραν πτήσιν VFR κατὰ τὴν παρέχοντα πρὸς ταῦτα ὑπηρεσίᾳ ἐλέγχου ἐναερίου κυκλοφορίας, δεόν ὅπως εἶναι ἐξοπλισμένα διὰ ραδιοσυσκευῶν ἐπικοινωνίας ἱκανῶν ὅπως ἐπιτυγχάνουν καὶ διατηροῦν ἀμοιβαίον ἐπικοινωνίαν μετὰ τοῦ ἐνδεξιμύνου σταθμοῦ ἐδάφους, εἰς τὰς κατὰ περίπτωσιν καθορισμένας συχνότητες, ἐξ οἷου δῆποτε σημείου τῆς γραμμῆς πτήσεως.

2. Τὰ ἀεροπλάνα, ἅτινα ἵπτανται ἐπὶ γραμμῆς κατὰ μήκος τῆς ὁποίας δὲν καθίσταται ἐφικτὴ ἡ ἐκτέλεσις τῆς πτήσεως τῇ βοηθείᾳ χαρακτηριστικῶν σημείων τοῦ ἐδάφους, ἀπεχόντων μεταξὺ τῶν πλέον τῶν 60 Ν.Μ., δεόν ὅπως εἶναι ἐξοπλισμένα διὰ ραδιοναυτιλιακῶν συσκευῶν, καθοριζομένων παρὰ τῆς ΥΠΑ κατὰ τὰ διεθνῶς ἐν προκειμένῳ ἰσχύοντα.

3. Πρὸς κάλυψιν τῶν ἀπαιτήσεων τῶν παραγράφων 1 καὶ 2 τοῦ παρόντος ἀρθροῦ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ ἀντὶ ἐνὸς κεχωρισμένου δέκτου ἐπικοινωνίας καὶ ἐνὸς κεχωρισμένου δέκτου ραδιοναυτιλίας, εἰς δέκτης ὅστις νὰ δύναται νὰ λαμβάνῃ τόσοις σήματα ἐπικοινωνίας ὅσον καὶ σήματα ραδιοναυτιλίας.

4. Δύο δέκται ραδιοσημάτων θεωροῦνται ὅτι ὁ εἰς λειτουργίᾳ ἀνεξαρτήτως τοῦ ἄλλου, ἐὰν ἡ λειτουργία οἰασθῇποτε μονάδος τοῦ ἐνὸς δὲν ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς λειτουργίας οἰασθῇποτε μονάδος τοῦ ἐτέρου.

5. Οὐδὲν ἀεροσκάφος δύναται νὰ ἵπταται ὑπὸ κανόνας πτήσεως δι' ὀργάνων (IFR) τῇ βοηθείᾳ τῶν Παγκρατευθυντικῶν Ραδιοφάρων Δίκτυν Ὑψηλῆς Συχνότητος (VOR), ἐὰν οἱ δέκται VOR τοῦ ἀεροσκάφους τούτου δὲν συντηροῦνται, ἐλέγχονται καὶ ἐπιθεωροῦνται συμφώνως πρὸς ἐγκεινόμενην ὑπὸ τῆς ΥΠΑ διαδικασίαν καὶ πρὸς τὸ ἐγχειρίδιον τοῦ κατασκευαστοῦ.

"Αρθρον 8.

Συντήρησις ἀεροπλάνων.

1. Ἡ συντήρησις διὰ τὴν διατήρησιν τῆς πτητικῆς ἱκανότητος τῶν ἀεροπλάνων δεόν ὅπως ἐκτελεῖται συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἐν ἰσχύϊ Κανονισμοῦ «περὶ συντήρησης πολιτικῶν ἀεροσκαφῶν», καὶ συμφώνως πρὸς τεχνικὰς ὁδηγίας ἐκδομένουσιν ὑπὸ τῆς ΥΠΑ.

2. Ὑπεύθυνος διὰ τὴν διατήρησιν τῶν ἐν χρήσει ἀεροπλάνων εἰς κατὰστασιν πτητικῆς ἱκανότητος, τυγχάνει ὁ ἐκμεταλλευόμενος ταῦτα. Οὗτος ὑποχρεοῦται ὅπως ἐφαρμόζῃ πρόγραμμα ἐπιθεωρήσεων πρὸς διατήρησιν τῆς πτητικῆς ἱκανότητος τῶν ἀεροσκαφῶν του. Τὸ πρόγραμμα τοῦτο δεόν ὅπως περιέχῃ καὶ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν προδιαγραφῶν συντήρησης τῶν ἐγκεινόμενων ὑπὸ τῆς ΥΠΑ. Ὁ ἐκμεταλλευόμενος ὡς αὐτὸς ὑποχρεοῦται ὅπως ὑποβάλῃ τῇ ΥΠΑ ἐκθέσεις μηχανικῶν ἀνωμαλιῶν κατὰ τὰ εἰδικότερον ὑπὸ ταύτης καθοριζόμενα. Αἱ πρὸ πτήσεως ἐπιθεωρήσεις δύναται νὰ ἐκτελοῦνται καὶ πιστοποιῶνται ὑπὸ τοῦ πληρώματος, εὐθύνη τοῦ Κυβερνήτου.

3. Πᾶν πρόσωπον τὸ ὅποιον ἔχει ἐξουσιοδοτηθῇ ὑπὸ τοῦ ἐκμεταλλευομένου ὅπως βεβαιῇ τὴν πτητικὴν ἱκανότητα ἀεροπλάνου δεόν ὅπως κέκτηται ἀντίστοιχον πτυχίον Πολιτικῆς Ἀεροπορίας, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ὁρίζεται ὑπὸ τοῦ ἐν ἰσχύϊ κανονισμοῦ πτυχίων καὶ ἄδειῶν Πολιτικῆς Ἀεροπορίας, εἶναι πλήρως ἀξιοποιημένον ἐπὶ τῶν ἐργασιῶν ἃς ἐκτελεῖ καὶ ἔχει εἰς τὴν διάθεσιν του τὰ ἀναγκαῖα ἐγχειρίδια, ὁδηγίας, ἐργαλεῖα, ὅργανα καὶ ἐξοπλισμὸν.

4. "Εκαστος έκμεταλλευόμενος δέον όπως εκπαιδεύσει και θέσει εις εφαρμογήν πρόγραμμα εκπαιδευτικής εξέτασής του ότι ήταν το προσωπικό συντηρήσεως και επιθεωρήσεως το όποιον έκτελει καθήκοντα σχετικά με την συντήρησιν, επισκευήν, γενικήν επισκευήν και επιθεώρησιν των αεροπλάνων του έκμεταλλευομένου και του βοηθητικού αυτών εξοπλισμού, είναι πλήρως ενημερωμένος όσον αφορά τας μεθόδους, τας διαδικασίας και την τεχνικήν, τας σχετικές προς τα ανατεθέντα εις αυτό καθήκοντα και ότι είναι ικανόν να έκτελέσει ταύτα. (Ο έκμεταλλευόμενος δέον όπως διδῇ ιδιαιτέρως σημασίαν εις το πρόγραμμα εκπαιδευτικής δασκίας εισάγοντας προς χρήσιν νέον υλικόν ή υλικόν με το όποιον δεν είναι εξοικειωμένον το προσωπικό του. Τό εις εφαρμογήν της παρούσης παραγράφου καταρτιζόμενον υπό του έκμεταλλευομένου λεπτομερές πρόγραμμα εκπαιδευτικής προσωπικού έγκρίνεται υπό της ΥΠΑ.

5. "Εκαστος έκμεταλλευόμενος δέον όπως τηρή μητρώα συντηρήσεως και επιθεωρήσεως τα όποια θα περιλαμβάνουν ανά εν ενημερωμένον και ακριβές μητρώον δια τόν συνολικόν χρόνον λειτουργίας του σκάφους, έκαστου κινητήρος και έκαστης έλικας, τό τεχνικόν ημερολόγιον ως και έτερα έντυπα έκαστοτε χρησιμοποιούμενα δια την καταχώρησιν και τηρήσιν των υπό των διατάξεων του έν ισχύϊ Κανονισμού "περί συντηρήσεως πολιτικών αεροσκαφών" απαιτούμένων στοιχείων.

Τα τοιαύτα μητρώα:

α) Παράδιδονται εις τόν νέον ιδιοκτήτην ή τόν έκμεταλλευόμενον εις περίπτωσιν διαθέσεως του αεροπλάνου.

β) Είναι ανά πάσαν στιγμήν διαθέσιμα προς επιθεώρησιν υπό εξουσιοδοτημένου εκπροσώπου της ΥΠΑ.

"Άρθρον 9.

Πληρώματα πτήσεως.

1. "Ο κυβερνήτης κυβερνά τό αεροπλάνον, διοικεί τό πλήρωμα και είναι υπεύθυνος δια την ασφάλειαν του αεροπλάνου και των επιβαίνόντων αυτού καθ' όλην την διάρκεια της πτήσεως.

2. Πρὸ πάσης πτήσεως ὁ κυβερνήτης δέον ὅπως βεβαιούται ὅτι:

α) Τό αεροπλάνον είναι νηολογημένον, πτητικῶς ικανόν και ὅτι τὰ σχετικά πιστοποιητικά εὐρίσκονται ἐντὸς τοῦ αεροπλάνου.

β) Τὰ ἐπὶ τοῦ αεροπλάνου ἐγκατεστημένα ὄργανα και συσκευαί είναι ἐπαρκῆ και κατάλληλα δια τὸ εἶδος τῆς προτιθεμένης πτήσεως.

γ) Πᾶσα ἀναγκαία συντήρησις ἔχει ἐκτελεσθῆ κατὰ τὰ ἐν ἄρθρῳ 8 τοῦ παρόντος καθοριζόμενα.

δ) Τὸ βάρος ἀπογειώσεως τοῦ αεροπλάνου και τὸ κέντρον βάρους τούτου, εὐρίσκονται ἐντὸς τῶν ἐπιτρεπομένων ὁρίων ασφαλείας, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν ἐκάστοτε ἀναμενόμενων νὰ ἀντιμετωπισθῶσι συνθήκων πτήσεως.

ε) Τὸ ὑπὸ τοῦ αεροπλάνου μεταφερόμενον φορτίον είναι καταλλήλως καταμετρημένον και ἀσφαλῶς προσδεδεμένον.

στ) Ἡ ἐκτέλεσις τῆς πτήσεως, τηρουμένων τῶν ἐν τῷ ἐγχειριδίῳ πτήσεως τοῦ αεροπλάνου καθοριζομένων περιορισμῶν πτητικῆς λειτουργίας, είναι δυνατή.

ζ) Τὰ πτυχία έκαστου μέλους πληρώματος ὡς και αἱ τυχόν ἀπαιτούμεναι ἄδειαι, ικανότητες ἐπὶ τοῦ τύπου τοῦ αεροπλάνου και εἰδικότητες, είναι ἐν ισχύϊ και ὅτι τὰ μέλη πληρώματος πτήσεως διατηροῦν τὴν πτητικὴν αὐτῶν ικανότητα εἰς ικανοποιητικόν βαθμόν.

3. Εἰς περίπτωσιν καταστάσεως ἀνάγκης, ὁ κυβερνήτης δύναται νὰ παρεκκλίνῃ ἐκ προκαθοριζομένων διαδικασιῶν πτήσεως και διατάξεων κανονισμῶν Πολιτικῆς Ἀεροπορίας, καθ' ὃν βαθμὸν ἀπαιτεῖται, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς τοιαύτης ἀνάγκης, ὑποχρεούμενος ὅπως, διαρκούσης τῆς πτήσεως, τηρῇ τὴν ἀρμοδίαν ἀρχὴν ἐνήμερον ἐπὶ τῆς προόδου τῆς πτήσεως, ἐντὸς ἐξ (6) θὲ το πολὺ ἡμερῶν, ἀπὸ τοῦ πέρατος τῆς πτήσεως, ὑποβάλλῃ ἀναφορὰν εἰς τὴν ΥΠΑ, ἐκθέτων τὰς συνθήκας ὑφ' ἃς ἔλαβε χώραν ἡ ἐπείγουσα ἀνάγκη ὡς και τὴν φύσιν ταύτης.

4. "Ο Κυβερνήτης τοῦ αεροπλάνου, ὑποχρεούται ὅπως εἰς δοποῇ τὴν πλησιέστεραν ἀρμοδίαν ἀρχὴν διὰ τοῦ ταχύτερου διαθέσιμου μέσου, διὰ πᾶν ἀτύχημα ἢ συμβάν, ὅπερ συνέβη εἰς τοῦτο και εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὸν τραυματισμὸν ἢ θάνατον προσώπου ἢ σοβαρὰν ζημίαν τοῦ αεροπλάνου ἢ περιουσίας τῆς του.

5. Οἱ κυβερνῆται δέον ὅπως:

α) Κέκτῃνται ἐν ισχύϊ τὰ ὑπὸ τοῦ κανονισμοῦ περὶ πτυχίων και ἁδειῶν Πολιτικῆς Ἀεροπορίας προβλεπόμενα πτυχία ἁδείας, ικανότητας και εἰδικότητα πτήσεως δι' ὀργάνων.

β) Εἶναι ἀξιοποιημένοι ὡς κυβερνῆται ἐπὶ τοῦ τύπου τοῦ αεροπλάνου ἐφ' οὗ πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθοῦν.

6. Οἱ συγκυβερνῆται δέον ὅπως:

α) Κέκτῃνται ἐν ισχύϊ τὰ ὑπὸ τοῦ κανονισμοῦ περὶ πτυχίων και ἁδειῶν πολιτικῆς αεροπορίας προβλεπόμενα πτυχία.

β) Εἶναι ἀξιοποιημένοι ὡς συγκυβερνῆται ἐπὶ τοῦ τύπου τοῦ αεροπλάνου ἐφ' οὗ πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθοῦν.

γ) Διὰ τὴν ἐκτέλεσιν πτήσεων ὑπὸ κανόνας πτήσεως δι' ὀργάνων, κέκτῃνται ἐν ισχύϊ εἰδικότητα πτήσεως δι' ὀργάνων.

7. Πέραν τῶν ἐν παραγράφῳ 5 τοῦ παρόντος ἄρθρου καθοριζομένων, ὁ κυβερνήτης τοῦ αεροπλάνου δέον ὅπως κέκτῃται και τὴν ὡς κατωτέρω κατὰ περίπτωσιν καθοριζομένην πτητικὴν πείραν.

α) Διὰ τὴν ἐκτέλεσιν πτήσεως ὑπὸ κανόνας πτήσεως ἐξ ὀψεως (VFR) ἀνωθιν νεφῶν: Νὰ ἔχῃ ἐκτελέσει ὡς χειριστῆς τοῦλάχιστον 500 ὥρας πτήσεως, ἐξ ὧν αἱ ἐκατὸν (100) τοῦλάχιστον ὥραι νὰ ἔχουν συμπληρωθῇ εἰς πτήσεις ταξιδίου, ἐκτὸς ἐὰν αἱ καιρικαὶ συνθήκαι ἐπιτρέπουν:

αα) Προκειμένου περὶ πολυκινητηρίου αεροπλάνου, τὴν συνέχισιν τῆς πτήσεως μετὰ τὸν ἕνα κινητήρα ἐκτὸς ἐνεργείας ἢ τὴν ἐκτέλεσιν καθόδου, ὑπὸ κανόνας πτήσεως ἐξ ὀψεως, εἰς περίπτωσιν κρατήσεως τοῦ κρίσιμου κινητήρος.

ββ) Προκειμένου περὶ μονοκινητηρίου αεροπλάνου, τὴν ἐκτέλεσιν καθόδου ὑπὸ κανόνας πτήσεως ἐξ ὀψεως εἰς περίπτωσιν κρατήσεως τοῦ κινητήρος.

β) Διὰ τὴν ἐκτέλεσιν πτήσεως ἐξ ὀψεως κατὰ τὴν νύκτα: Νὰ ἔχῃ ἐκτελέσει τοῦλάχιστον 5 ὥρας νυκτερινῶν πτήσεων ἐντὸς τῶν ἀμέσως προηγούμενων 90 ἡμερῶν δι' αεροσκάφους τοῦ αὐτοῦ τύπου μετὰ ἐκεῖνο ἐφ' οὗ πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς κυβερνήτης.

γ) Διὰ τὴν ἐκτέλεσιν πτήσεων ὑπὸ κανόνας πτήσεως δι' ὀργάνων (IFR): Νὰ ἔχῃ ἐκτελέσει, ὡς χειριστῆς τοῦλάχιστον 1200 ὥρας πτήσεως ἐξ ὧν αἱ 500 ὥραι νὰ ἔχουν συμπληρωθῇ εἰς πτήσεις ταξιδίου, αἱ 100 ὥραι κατὰ τὴν νύκτα και αἱ 75 ὥραι ὑπὸ πραγματικῆς συνθήκας ἢ ὑπὸ ἐξομίουμένης πρὸς τὰς συνθήκας πτήσεως δι' ὀργάνων τῶν ὁποίων αἱ 50 τοῦλάχιστον ὥραι νὰ ἔχουν συμπληρωθῇ εἰς πραγματικὰς πτήσεις.

δ) Διὰ τὴν ἐκτέλεσιν πτήσεων διὰ πολυκινητηρίων αεροπλάνων: Νὰ ἔχῃ ἐντὸς τῶν ἀμέσως προηγούμενων δώδεκα (12) μηνῶν:

αα) Ἐκτελέσει τοῦλάχιστον 20 ὥρας πτήσεως ὡς κυβερνήτης πολυκινητηρίου αεροπλάνου, ἐξ ὧν 10 ὥραι τοῦλάχιστον νὰ ἔχουν συμπληρωθῇ ἐπὶ αεροπλάνου τοῦ αὐτοῦ τύπου μετὰ ἐκεῖνον ἐπὶ τοῦ ὁποίου πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς κυβερνήτης.

ββ) Ὑποστῇ, μετὰ ικανοποιητικὰ ἀποτελέσματα, ἐλεγχον ἐν πτήσει ὡς και προσφορικὴν ἐξέτασιν ὑπὸ ἐλεγκτοῦ χειριστοῦ τοῦ έκμεταλλευομένου ἢ ὑπὸ εξουσιοδοτημένου εκπροσώπου τῆς ΥΠΑ, ἐπὶ αεροπλάνου τοῦ αὐτοῦ τύπου μετὰ ἐκεῖνον ἐπὶ τοῦ ὁποίου πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς κυβερνήτης.

8. Εἰς ἀπάτας τὰς πτήσεις τὰς ἐκτελουμένας διὰ τὴν μεταφοράν ἐπιβατῶν δι' αεροπλάνων ἅτινα διαθέτουν καθίσματα ἐπιβατῶν πλέον τῶν ἐννέα, (9), ὁ κυβερνήτης τοῦ αεροπλάνου δέον ὅπως:

α) Εἶναι κάτοχος πτυχίου χειριστοῦ Α' τάξεως τοῦλάχιστον καὶ εἰδικότητος πτήσεως δι' ὀργάνων.

β) Ἐχῇ ἐκτελέσει τοῦλάχιστον 1500 ὥρας πτήσεως ὡς χειριστῆς αεροπλάνων.

γ) Είναι αξιοποιημένος πλήρως ἐπὶ τοῦ τύπου τοῦ ἀεροπλάνου ἡ χρησιμοποίησις ὡς κυβερνήτης τούτου.

δ) Ἐχρησιμεύει, ὡς χειριστὴς, ἐντὸς τῶν ἀμέσως προηγούμενων 90 ἡμερῶν τρεῖς ἀπογειώσεις καὶ τρεῖς προσγειώσεις μὲ ἀεροπλάνον τοῦ αὐτοῦ τύπου μὲ ἐκείνον ἐφ' οὗ πρόκειται νὰ χρησιμοποιοῦν ὡς κυβερνήτης.

ε) Ἐχρησιμεύει, προκειμένου περὶ νυκτερινῶν πτήσεων ἐξ ὄψεως, τοῦλάχιστον ὅ ὥρας νυκτερινῶν πτήσεων ἐντὸς τῶν ἀμέσως προηγούμενων 90 ἡμερῶν δι' ἀεροσκάφους τοῦ αὐτοῦ τύπου μὲ ἐκείνον ἐφ' οὗ πρόκειται νὰ χρησιμοποιοῦν ὡς κυβερνήτης.

9. Χειριστὴς ὅστις ἔχει ὑποστῇ ἀρχικὸν ἐλεγχὸν ἱκανότητος μὲ ἱκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα καὶ πληροὶ τὰς περὶ ὥρων πτήσεως ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος, δὲν δύναται νὰ ἀναλῇ καθήκοντα κυβερνήτου ἐπὶ ἐλαφρῶν ἀεροπλάνων ἐὰν ἀνὰ 12 μῆνας, δὲν ὑφίσταται ἐλεγχὸν ἱκανότητος ἐν πτήσει.

10. Ὁ ἐν τῇ παραγράφῳ 7 περίπτ. δ' (ββ) καὶ τῇ προηγούμενῃ τοιαύτῃ τοῦ παρόντος ἀρθροῦ καθοριζόμενος ἐλεγχὸς ἱκανότητος ἐν πτήσει καὶ προσφορικῇ ἐξέτασις δέον νὰ εἶναι ἐνδελεχόμενος διὰ τὸν τύπον τοῦ ἀεροπλάνου, εἰδικῶς δὲ ὁ ἐν πτήσει ἐλεγχὸς νὰ περιλαμβάνῃ διαδικασίας κανονικὰς καὶ τοιαύτας καταστάσεως ἀνάγκης. Ὁ ἐξεταζόμενος χειριστὴς δέον ὅπως ἀποδείξῃ ὅτι διατηρεῖ τὴν χειριστικὴν του ἱκανότητα καὶ τὰς ἀεροπορικὰς γνώσεις τὰς ἀπαιτούμενας διὰ τὴν χορήγησιν πτυχίου χειριστοῦ ἐπὶ πολυκινητηρίου ἀεροπλάνου.

11. Κυβερνήτης ὅστις ὑπόκειται εἰς ἐλεγχὸν ἱκανότητος ἐν πτήσει ἐπὶ ἀεροπλάνου τοῦ ὁποῖον διαθέτει αὐτόματον πιλότον καὶ ἔχει ἐγκριθεῖ ὑπὸ τῆς ΥΠΑ ὅπως χρησιμοποιοῦται κατὰ τὰ ἐν παραγράφῳ 18 τοῦ παρόντος ἀρθροῦ καθοριζόμενα, δέον ὅπως ἀποδείξῃ ὅτι, καθ' ὃν χρόνον χρησιμοποιοῖ τὸν αὐτόματον πιλότον δύναται:

α) Νὰ χειρίζεται τὸ ἀεροπλάνον μὲ τὴν ἰδίαν εὐχέρειαν μὲ τὴν ὁποίαν θὰ ἐχειρίζετο τούτο ἐὰν ἐπέβαινε συγκυβερνήτης.

β) Νὰ ἐκτελέσῃ εἰς ἱκανοποιητικὸν βαθμὸν διαδικασίας πτήσεως τῇ βοηθείᾳ ὀργάνων.

γ) Νὰ διεξάγῃ ἀμφοτέρων ἐπικοινωνιών ἀέρος—ἐδάφους καὶ νὰ συμμορφῶται μὲ τὰς ὑπὸ τῆς ἐναερίου κυκλοφορίας παρεχόμενας ἐξουσιοδοτήσεις.

12. Ἀπαγορεύεται ἡ ἐναρξὶς πτήσεως δι' ἀεροπλάνου ὁσάκις μέλος τοῦ πληρώματος τούτου ἡθέλει καταστῇ ἀνίκανον νὰ ἐκτελέσῃ τὰ καθήκοντά του, συνεπείᾳ τραυματισμοῦ, ἀθυνασίας, κοπώσεως ἢ ἐπιβράσεως οἰονομικῶν παθῶν ἢ φαρμάκου.

Ἀπαγορεύεται ὡσαύτως ἡ συνέχισις τῆς πτήσεως πέραν τοῦ πλησιεστέρου καταλλήλου διὰ προσγειώσιν ἀεροδρομίου, ὁσάκις ἡ ἱκανότης μέλους πληρώματος μειωθῇ εἰς βαθμὸν μὴ ἐπιτρέποντα εἰς τούτο νὰ ἐκτελέσῃ ἀσφαλῶς τὰ καθήκοντά του συνεπείᾳ κοπώσεως, ἀθυνασίας ἢ ἐλλείψεως ὁξυγόνου.

13. Ἐκαστον ἐν ὑπηρεσίᾳ μέλος πληρώματος πτήσεως δέον ὅπως, κατὰ τὴν ἀπογειώσιν καὶ προσγειώσιν τοῦ ἀεροπλάνου, εὐρίσκειται εἰς τὴν ἀντίστοιχον θέσιν του.

14. Ἐκαστον ἐν ὑπηρεσίᾳ μέλος πληρώματος πτήσεως δέον ὅπως κατὰ τὴν πτήσιν ἐπὶ γραμμῆς, εὐρίσκειται εἰς τὴν ἀντίστοιχον θέσιν του ἐκτὸς ἐάν, ἡ ἀπουσία του εἶναι ἀναγκαία διὰ τὴν ἐκτέλεσιν καθήκοντων τὰ ὁποῖα ἔχουν σχέσιν μὲ τὴν πτήσιν τοῦ ἀεροπλάνου ἢ ἐπιβάλλεται ἐκ τῶν φυσικῶν ἀναγκῶν τούτου.

15. Ἐκαστον μέλος πληρώματος πτήσεως ὁσάκις εὐρίσκειται εἰς τὴν θέσιν του δέον ὅπως ἔχῃ προσδεσμένην τὴν ζώνην ἀσφαλείας.

16. Ὁ ἀριθμὸς τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος πτήσεως δέον ὅπως μὴ εἶναι μικρότερος τοῦ ἐλάχιστου ἀριθμοῦ ὅστις καθορίζεται ἐν τῷ ἐγχειριδίῳ πτήσεως τοῦ ἀεροπλάνου ἢ εἰς οἰονομικὸν ἑτέρον κανονισμὸν ἢ ἐγγράφον σχέσιν ἔχοντα μὲ τὴν πτητικὴν ἱκανότητα τούτου.

17. Εἰς ἀπάσας τὰς πτήσεις τὰς ἐκτελούμενας ὑπὸ μετεωρολογικὰς συνθήκας ἀπαιτούσας τὴν ἐκτέλεσιν πτήσεως δι' ὀργάνων, τὸ πλήρωμα πτήσεως δέον ὅπως ἀπαρτίζεται ἐξ ἐνὸς Κυβερνήτου καὶ ἐνὸς Συγκυβερνήτου.

18. Κατ' ἐξίτησιν τῶν διατάξεων τῆς προηγούμενης

παραγράφου ἐπιτρέπεται ἡ ἐκτέλεσις πτήσεων μὲ πλήρωμα ἀπαρτιζόμενον μόνον ἐξ ἐνὸς Κυβερνήτου ἐφ' ὅσον:

α) Οἱ ἐν τῷ ἐγχειριδίῳ πτήσεως τοῦ ἀεροπλάνου καθοριζόμενοι περιορισμοὶ πτητικῆς λειτουργίας δὲν ἀπαιτοῦν πλήρωμα ἐκ πλειόνων τοῦ ἐνὸς χειριστῶν.

β) Τὸ ἀεροπλάνον διαθέτει μέχρις ἐννέα (9) καθίσματα ἐπιβατῶν.

γ) Τὸ ἀεροπλάνον εἶναι ἐξοπλισμένον δι' ἐν ἐνεργείᾳ αὐτομάτου πιλότου δυναμένου νὰ ἐλέγῃ τὰς κινήσεις τοῦ ἀεροπλάνου κατὰ τοὺς τρεῖς ἄξονας αὐτοῦ.

δ) Ὁ ἐκμεταλλευσόμενος ἀποδείξει εἰς τὴν ΥΠΑ ὅτι εἶναι ἱκανὸς νὰ ἐκτελέσῃ τὰς ἐν λόγῳ πτήσεις ἐν ἀσφαλείᾳ καὶ συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος.

19. Μία ἀεροσυνοδὸς τοῦλάχιστον ἀπαιτεῖται διὰ τὰ ἀεροπλάνα ἅτινα διαθέτουν καθίσματα ἐπιβατῶν περισσότερα τῶν δέκα ἐννέα (19).

20. Διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τακτικῶν, ἐκτάκτων ἢ ἐπ' εὐκαιρίᾳ πτήσεων πρὸς ὕψος τοῦ ἐκμεταλλευσόμενου, τὸ πλήρωμα πτήσεως δέον ὅπως ἀπαρτίζεται ἐξ ἱπταμένων ἀνηκόντων εἰς τὸ τακτικὸν ἢ δόκιμον προσωπικὸν τούτου.

21. Οἱ τύποι ἀεροπλάνων διὰ τῶν ὁποίων ἐπιτρέπεται ὅπως ἐκτελῶνται πτήσεις δι' ἐνὸς μόνον χειριστοῦ τῇ βοηθείᾳ τοῦ αὐτομάτου πιλότου, καθορίζονται εἰς τοὺς εἰδικούς ὁρους τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἀσκούντος τὴν τεχνικὴν ἐκμετάλλευσιν.

22. Ἐκαστος ἐκμεταλλευσόμενος δέον ὅπως ἐκπονῇ καὶ ἐφαρμόζῃ ἐγκατεστημένον ὑπὸ τῆς ΥΠΑ πρόγραμμα ἀρχικῆς ἐκπαίδευσως δι' ἀρχικὴν ἀξιόποιήσιν ὡς καὶ πρόγραμμα περιοδικῆς ἐκπαίδευσως πρὸς διατήρησιν τῆς ἱκανότητος τοῦ ἱπταμένου αὐτοῦ προσωπικοῦ. Ἡ περιοδικὴ ἐκπαίδευσις τῶν μελῶν πληρώματος πτήσεως δέον ὅπως προγραμματίζεται ἀνὰ χρονικὰ διαστήματα μὴ ὑπερβαίνοντα τοὺς 12 μῆνας. Αἱ λεπτομέρειαι ἐφαρμογῆς τοῦ προγράμματος ἐκπαίδευσως καθορίζονται ὑπὸ τῆς ΥΠΑ.

23. Ἐκαστος ἐκμεταλλευσόμενος δέον ὅπως διαθέτῃ ἐπαρκῆ ἀριθμὸν ἐλεγκτῶν ἱπταμένων ἵνα διενεργῶσι τοὺς ὑπὸ τοῦ παρόντος ἀπαιτούμενους ἐν πτήσει ἐλέγχους. Οἱ ἐν λόγῳ ἐλεγκταὶ ἱπταμένων δέον ὅπως κέκτανται τὰ αὐτὰ τοῦλάχιστον πτυχία καὶ ἱκανότητος ἅτινα ἀπαιτοῦνται διὰ τοὺς ἐξεταζόμενους, καὶ ἐγκρίνονται ὑπὸ τῆς ΥΠΑ. Οἱ ἀρμόδιοι ἐκπαιδεύονται ἢ οἱ ὑπεύθυνοι ἐπὶ τῆς ἐκτελέσεως τοῦ προγράμματος ἢ τμήματος τούτου ἐλεγκταὶ ἱπταμένων, οἵτινες ἐξετάζουν ἢ ἐλέγχουν ἐν πτήσει, δέον ὅπως θεσπιῶν περὶ τῶν προσόντων καὶ τῆς ἱκανότητος τῶν ὑπ' αὐτῶν, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος, ἐξεταζόμενων ἢ ἐλεγχόμενων ἱπταμένων. Αἱ ἐν λόγῳ θεσπιώσεις δέον ὅπως τηρῶνται ὑπὸ τοῦ ἐκμεταλλευσμένου εἰς τὸ μητρώον ἐκάστου ἱπταμένου.

24. Ἐκαστος ἐκμεταλλευσόμενος δέον ὅπως τηρῇ ἐνημερωμένον μητρώον δι' ἕκαστον ἱπταμένον προσληφθέντα ἵνα ὑπηρετήσῃ ὑπὸ τὴν ιδιότητα ταύτην. Αἱ λεπτομέρειαι τηρήσεως καὶ ἐνημερώσεως τῶν ἐν λόγῳ μητρώων καθορίζονται δι' ἀποφάσεων τοῦ Διοικητοῦ τῆς ΥΠΑ (τεχνικῶν ὀτήγιων).

Ἄρθρον 10.

Χρόνος πτήσεως, ἀπαχολήσεως καὶ ἀναπαύσεως.

Αἱ διατάξεις τῆς παρ. 6.3 τοῦ ἀρθροῦ 6 τοῦ Β.Δ. 22)64 (περὶ τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως μεταφορικῶν ἀεροπλάνων δημοσίας χρήσεως) αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὸν χρόνον πτήσεως, ἀπαχολήσεως καὶ ἀναπαύσεως τῶν ἱπταμένων, ἔχουν ἐφαρμογὴν καὶ ἐπὶ τῶν ἱπταμένων τῶν ἐκτελούντων πτήσεις δι' ἀεροπλάνων ἐμπιπτόντων εἰς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος.

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνιών Ὑπουργόν, ἀνατίθεται τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 9 Μαρτίου 1972

Ἐν Ὄνομαί τοῦ Βασιλέως

Ο ΑΝΤΙΒΑΣΙΛΕΥΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΖΩ-Ι-ΤΑΚΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΟΡΕΣΤΗΣ ΓΙΑΚΑΣ

Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

Ἡ ἔτησία συνδρομή τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως, ἡ τιμὴ τῶν τμηματικῶς πωλουμένων φύλλων αὐτῆς καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεως ἐν τῇ Ἐφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως, καθωρίσθησαν ὡς κάτωθι:

Α. ΕΤΗΣΙΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

1. Διὰ τὸ Τεύχος Α'	Δραχ.	400
2. » » » Β'	»	350
3. » » » Γ'	»	300
4. » » » Δ'	»	500
5. » » » Πράξεις Νομικῶν Προσώπων Δ.Δ. κ.λ.π.	»	300
6. » » Παράρτημα	»	200
7. » » Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν κ.λ.π. ..	»	750
8. » » Δελτίον Ἐμπορικῆς καὶ Βιομηχανικῆς Ἰδιοκτησίας	»	200
9. Δι' ἅπαντα τὰ τεύχη, τὸ Παράρτημα καὶ τὰ Δελτία	»	2.500

Οἱ Δῆμοι καὶ αἱ Κοινότητες τοῦ Κράτους καταβάλλουσι τὸ ἥμισυ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν.

Ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) ἀναλογοῦν τὰ ἐξῆς ποσά:

1. Διὰ τὸ Τεύχος Α'	Δραχ.	20.—
2. » » » Β'	»	17,50
3. » » » Γ'	»	15.—
4. » » » Δ'	»	25.—
5. » » » Πράξεις Νομικῶν Προσώπων Δημ. Δικαίου κ.λ.π. ..	»	15.—
6. » » Παράρτημα	»	10.—
7. » » Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	37,50
8. » » Δελτίον Ἐμπ. καὶ Βιομ. Ἰδιοκτησίας ..	»	10.—
9. » » Δι' ἅπαντα τὰ τεύχη	»	125.—

Β. ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ

Ἐκαστον φύλλον, μέχρι 8 σελίδων, τιμᾶται δραχ. 2, ἀπὸ 9 ἕως 40 σελ. δραχ. 5, ἀπὸ 41 ἕως 80 σελ. δραχ. 10, ἀπὸ 81 σελ. καὶ ἄνω ἡ τιμὴ πωλήσεως ἑκάστου φύλλου προσυξάνεται κατὰ δραχ. 10 ἀνὰ 80 σελίδας.

Γ. ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ

Ι. Εἰς τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν καὶ Ἑταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης:

Α. Δημοσιεύματα Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν

1. Τῶν δικαστικῶν πράξεων	Δραχ.	200
2. Τῶν καταστατικῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν ...	»	5.000
3. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	1.000
4. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων εἰς γενικὰς συνελεύσεις, τῶν κατὰ τὸ ἀρθρον 32 τοῦ Ν. 3221/24 γνωστοποιήσεων, ὡς καὶ τῶν ἀνακοινώσεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἀρθρου 59 παρ. 3 τοῦ Ν.Δ. 400/70 περὶ Ἀλλοδοπῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν.	»	500
5. Τῶν ἀνακοινώσεων τῶν ὑπὸ διάλυσιν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν, κατὰ τὸ Β.Δ. 20/5/1939.	»	100
6. Τῶν ἰσολογισμῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν.	»	2.000
7. Τῶν συνοπτικῶν μηνιαίων καταστάσεων τῶν Τραπεζικῶν Ἑταιρειῶν	»	500
8. Τῶν ἀποφάσεων περὶ ἐγκρίσεως τιμολογίων τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν	»	300
9. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων περὶ παρασχῆς ἀδείας ἐπεκτάσεως τῶν ἐργασιῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν, ὡς καὶ τῶν ἐκθέσεων περιουσιακῶν στοιχείων	»	2.000
10. Τῶν περὶ παρασχῆς πληρεξουσιότητος πρὸς ἀντιπροσώπουσιν ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπῶν Ἑταιρειῶν, ὡς καὶ τῶν ἀποφάσεων περὶ μεταβιβάσεως τοῦ χαρτοφυλακίου Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν κατὰ τὸ ἀρθρον 59 παρ. 1 τοῦ Ν.Δ. 400/70	»	1000
11. Τῶν ἀποφάσεων περὶ συγχωνεύσεως Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	5.000

12. Τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Χρηματιστηρίου περὶ εἰσαγωγῆς χρεωγράφων εἰς τὸ Χρηματιστήριον πρὸς διαπραγματεύσιν, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρου 2 παρ. 3 Α.Ν. 148/67	Δραχ.	500
--	-------	-----

13. Τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς κεφαλαιαγορᾶς περὶ διαγραφῆς χρεωγράφων ἐκ τοῦ Χρηματιστηρίου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρου 2 παρ. 4 Α.Ν. 148/67	»	500
--	---	-----

Β. Δημοσιεύματα Ἑταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης

1. Τῶν καταστατικῶν	Δραχ.	500
2. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν	»	200
3. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων	»	100
4. Τῶν ἰσολογισμῶν	»	500
5. Τῶν ἐκθέσεων ἐκτιμήσεως περιουσιακῶν στοιχείων	»	500

Γ. Δημοσιεύματα Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν—Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων

1. Τῶν Ὑπουργικῶν ἀποφάσεων περὶ χορηγήσεως ἀδείας λειτουργίας Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν—Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων	»	500
2. Τῶν ἰσολογισμῶν τῶν Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν—Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων	»	500

ΙΙ. Εἰς τὸ Δ' Τεύχος καὶ Παράρτημα

1. Τῶν δικαστικῶν πράξεων, προσκλήσεων καὶ λοιπῶν δημοσιεύσεων	»	200
2. Τῶν ἀδειῶν πωλήσεως ἱματικῶν ὑδάτων ...	»	500

Τὸ ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) καταβλητέον ποσοστὸν ἐπὶ τῶν τελῶν δημοσιεύσεων ἐν τῷ Δελτίῳ Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν καὶ Ἑταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης ἐν γένει ὀρίσθη εἰς 5%.

Δ. ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ—ΤΕΛΩΝ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΩΝ Τ.Α.Π.Ε.Τ.

1. Αἱ συνδρομαὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεων προκαταβάλλονται εἰς τὰ Δημόσια Ταμεία ἐναντὶ ἀποδεικτικοῦ εἰσπράξεως, ὅπερ, 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 ΤΑΠΕΤ (Κατάστημα Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου), ἐν ταῖς λοιπαῖς δὲ πόλεσι τοῦ Κράτους εἰς τὰ Δημόσια Ταμεία, ὅπερ 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, συναποστέλλεται διὰ τῶν ἐπιταγῶν καὶ τὸ ὑπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστὸν.

Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ Ε. Τ.

Θ. ΚΩΣΤΟΜΗΤΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΚ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ