



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ 4 ΙΟΥΛΙΟΥ 1979

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
147

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 485

Περὶ τροποποιήσεως τοῦ Β.Δ/τος 22/1964 «περὶ Κανονισμοῦ τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως μεταφορικῶν ἀεροπλάνων δημοσίας χρήσεως».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ἐχόντες ὑπ' ὄψει :

1. Τὰς διατάξεις : α) τοῦ ἀρθροῦ 9 τοῦ Ν. 5017/1931 «περὶ Πολιτικῆς Ἀεροπορίας», β) τῆς κυρωθείσης διὰ τοῦ Ν. 211/1947 Συμβάσεως «περὶ Διεθνούς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας» καὶ γ) τῶν ἀρθρῶν 1 καὶ 7 τοῦ Ν.Δ. 714/1970 «περὶ ἰδρύσεως Διευθύνσεως Ἐναερίων Μεταφορῶν παρὰ τῇ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνιῶν καὶ ὁργανώσεως τῆς Ὑπηρεσίας Πολιτικῆς Ἀεροπορίας».

2. Τὴν ὑπ' ἀριθμ. 349/1979 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, προτάσει τοῦ Ὑπουργοῦ Συγκοινωνιῶν, ἀποφασίζομεν :

Ἄρθρον 1.

1. Ἡ παρ. 1. 42 τοῦ ἀρθροῦ 1, τοῦ Β.Δ. 22/1964 ὅπως τροποποιήθηκε καὶ συμπληρώθηκε μεταγενέστερα ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«1.42. Συνθετικὰ Ἐκπαιδευτικὰ Μέσα (SYNTHETIC FLIGHT TRAINERS) : Συνθετικὰ ἐκπαιδευτικὰ μέσα εἶναι συσκευὲς ποὺ ἡ χρησιμοποίησίς τους ἔχει ἐγκριθεῖ γιὰ τὴν ἀπομίμησιν συνθηκῶν πτήσεως ἐπὶ τοῦ ἐδάφους. Τέτοια συνθετικὰ ἐκπαιδευτικὰ μέσα εἶναι :

α) Ὁ Ἀπομιμητὴς Πτήσεως (FLIGHT SIMULATOR), ὁ ὁποῖος παρέχει ἀκριβὲς ὁμοίωμα τοῦ θαλάμου διακυβερνήσεως ἐνὸς συγκεκριμένου τύπου ἀεροπλάνου σὲ τέτοια ἔκτασι ὥστε ὁ ἑλεγχὸς λειτουργίας τῶν μηχανικῶν, ηλεκτρικῶν, ηλεκτρονικῶν καὶ λοιπῶν συστημάτων τοῦ ἀεροπλάνου, τὸ κανονικὸ περιβάλλον τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος πτήσεως καὶ οἱ ἐπιδόσεις καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ πτήσεως αὐτοῦ τοῦ τύπου ἀεροπλάνου, νὰ ἐξομοιοῦνται ἐπακριβῶς.

β) Ὁ Ἀπομιμητὴς Διαδικασιῶν πτήσεως (FLIGHT PROCEDURES TRAINER), ὁ ὁποῖος παρέχει ἀκριβὲς ὁμοίωμα τοῦ θαλάμου διακυβερνήσεως καὶ ἐξομοιώνει ἐπακριβῶς τόσο τὶς ἀντιδράσεις τῶν ὁργάνων καὶ τῶν ἀπλῶν χειρισμῶν λειτουργίας τῶν μηχανικῶν, ηλεκτρικῶν, ηλεκτρονικῶν καὶ λοιπῶν συστημάτων, ὅσο καὶ τὶς ἐπιδόσεις καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ πτήσεως ἀεροπλάνου συγκεκριμένης τάξεως.

γ) Ὁ Ἀπομιμητὴς Πτήσεως δι' Ὀργάνων (BASIC INSTRUMENT FLIGHT TRAINER), ὁ ὁποῖος, ἐξομοιώνει μετὰ κατὰλληλα ὅργανα, ἐξομοιώνει τὸ περιβάλλον τοῦ θαλάμου διακυβερνήσεως ἐνὸς σὲ πτήσιν ἀεροπλάνου ὑπὸ συνθήκας πτήσεως δι' ὁργάνων».

2. Μετὰ τὴν παράγραφο 1.53 τοῦ ἀρθροῦ 1 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος προστίθεται παράγραφος 1.54, ἡ ὁποία ἔχει ὡς ἐξῆς :

«1.54. Ἐλάχιστα χρησιμοποίησεως Ἀεροδρομίου (AERODROME OPERATING MINIMA) : Εἶναι τὰ ἔρια χρησιμοποίησεως Ἀεροδρομίου γιὰ ἀπογείωσιν ἢ γιὰ προσγείωσιν, τὰ ὁποῖα ἐκφράζονται σὲ τιμὲς ὁρατότητας (VISIBILITY) ἢ ὁρατῆς ἀποστάσεως διαδρόμου (RUNWAY VISUAL RANGE), ἀποφασιστικοῦ ὕψους (DECISION HEIGHT) ἢ ἐλαχίστου ὕψους καθόδου (MINIMUM DESCENT ALTITUDE) καὶ συνθηκῶν τῶν νεφῶν (CLOUD CONDITIONS)».

Ἄρθρον 2.

1. Μετὰ τὴν ὑποπαραγράφο 2.2.5 τοῦ ἀρθροῦ 2 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος προστίθεται ὑποπαραγράφος 2.2.6, ἡ ὁποία ἔχει ὡς ἐξῆς :

«2.2.6. Ἡ ἄδεια τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως πρέπει νὰ βρίσκεται στὴν κυρία βάση τοῦ ἀεροπορικοῦ μεταφορέως καὶ νὰ ἐπιδεικνύεται ἀρμοδίως στοὺς ἐξουσιοδοτημένους ἐκπροσώπους τῆς ὙΠΑ, καθὲς φορὰ ποὺ θὰ ζητεῖται».

2. Ἡ ὑποπαραγράφος 2.6.1 τοῦ ἀρθροῦ 2 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ. ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«2.6.1. Γενικά. Ὁ ἑλεγχὸς γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ἀσκεῖται ἀπὸ τὴν ὙΠΑ. Πρὸς τὸ σκοπὸ αὐτὸ ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορεὺς ὑποχρεοῦται, σὲ ὅποιοδήποτε τόπο καὶ χρόνον, νὰ ἐπιτρέψει στοὺς ἔξουσιοδοτημένους Ἐκπροσώπους τῆς ὙΠΑ τὴν ἀσκηση ἐλέγχου. ὁ ὁποῖος ἐκτείνεται σὲ ὅλες τὶς φάσεις καὶ τὰ στάδια τῆς τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως ἀεροπλάνων».

Ἄρθρον 3.

1. Ἡ ὑποπαραγράφος 3.1.1. τοῦ ἀρθροῦ 3 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«3.1.1. Γενικά. Ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορεὺς πρέπει νὰ ἀποδείξει ὅτι εἶναι ἱκανὸς γιὰ τὴν ἐκτέλεσιν τακτικῶν πτήσεων σὲ κάθε ἀεροπορικὴ ὁδὸ ἢ τμήμα αὐτῆς μεταξὺ τῶν τακτικῶν ἢ προσωρινῶν ἀερολιμένων καὶ τῶν ἀεροδρομίων

έφοδιασμού και ότι οι διατιθέμενες υπηρεσίες και αεροναυτικές ευκολίες είναι επαρκείς και κατάλληλοι για το είδος των πτήσεων που θα εκτελεσθούν».

2. Η παρ. 3.3. του άρθρου 3 του αυτού Β.Δ/τος αντικαθίσταται, ως εξής :

α3.3. Τηλεπικοινωνιακές Ευκολίες. Τηλεπικοινωνιακοί σταθμοί για αμφίφορο επικοινωνία αέρος-εδάφους πρέπει να διατίθενται σε τέτοια σημεία κατά μήκος κάθε αεροπορικής οδού ώστε, υπό κανονικές συνθήκες πτήσεως, να εξασφαλίζεται απ' ευθείας ή μέσω έγκειμένων σταθμών σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας, αξιόπιστη και ταχεία επικοινωνία μεταξύ των αεροπλάνων και των ενδεδειγμένων σταθμών εδάφους σε οποιοδήποτε σημείο κατά μήκος της αεροπορικής οδού, επί της οποίας εκτελούνται πτήσεις, περιλαμβανομένων και των πτήσεων υπό κανόνας πτήσεως εξ όψεως (VFR)».

3. Η υποπαράγραφος 3.5.1. του άρθρου 3 του αυτού Β.Δ/τος αντικαθίσταται, ως εξής :

α3.5.1. Νυκτερινές και IFR πτήσεις. Πρὸ τῆς ἐκτελέσεως τακτικῶν νυκτερινῶν καὶ IFR πτήσεων ὁ αεροπορικὸς μεταφορεὺς πρέπει νὰ ἀποδείξει καὶ πρὸ τῶν ἐκτάκτων νὰ καθορίσει ὅτι κατὰ μῆκος κάθε αεροπορικῆς οδοῦ διατίθενται ἐπαρκῆ καὶ ἐγκεκριμένου τύπου γιὰ τὸν αεροπορικὸ μεταφορέα ραδιοναυτιλιακά βοηθήματα, ἐγκατεστημένα σὲ τέτοια σημεία ὥστε νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ἐκτέλεση αεροναυτιλίας πρὸς ὅποιο-δήποτε τακτικὸν, προσωρινό, ἀνεφοδιασμοῦ ἢ ἐναλλαχῆς, σὲ ἐκεῖνο τὸ βαθμὸ ἀκριβείας, ὁ ὁποῖος ἀπαιτεῖται τόσο γιὰ τὴν ἐξυπηρέτηση τῆς πτήσεως ὅσο καὶ γιὰ τοὺς σκοποὺς τῆς ἐναερίου κυκλοφορίας. Ἡ ἀνωτέρω ὑποχρέωση δὲν ὑφίσταται γιὰ τὸν αεροπορικὸ μεταφορέα ἐφ' ὅσον οἱ ἐν λόγῳ πτήσεις ἐκτελοῦνται μὲ τὴ βοήθεια παρασκευῶν καὶ ἐγκεκριμένων συστημάτων αὐτοδυναμῶν συσκευῶν ναυτιλίας τοῦ αεροπλάνου ἢ μὲ τὴ βοήθεια ἀστροναυτιλίας».

Ἄρθρον 4.

1. Τὸ ἐδάφιο 5.5.1.4. τῆς παρ. 5.5. τοῦ άρθρου 5 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος αντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

α5.5.1.4. Ἐξοπλισμὸς ἐπείγουσας ἀνάγκης. Γενικά. Ὅλα τὰ μέσα ἐπείγουσας ἀνάγκης, τὰ ὁποῖα ἀναφέρονται στὰ κατωτέρω ἐδάφια 5.5.1.4.1. μέχρι 5.5.1.4.4., πρέπει νὰ τοποθετοῦνται σὲ θέσεις εὐκόλως προσιτῆς στὰ μέλη πληρώματος καὶ νὰ φαίνεται μὲ τρόπο ἀπλὸ καὶ σαφῆ ὁ τρόπος τῆς λειτουργίας των. Ὅταν τὰ μέσα αὐτὰ φέρονται σὲ κιβώτια ἢ σὲ διαμερίσματα τοῦ αεροπλάνου, πρέπει νὰ ἐπισημαίνονται κατὰ τρόπο ὥστε νὰ εἶναι εὐκολος ὁ ἐντοπισμὸς των. Τὰ ἐν λόγῳ μέσα ἐπείγουσας ἀνάγκης πρέπει νὰ καλύπτουν πλήρως τὸ σκοπὸ γιὰ τὸν ὁποῖο προορίζονται, νὰ εἶναι ἐν ἐνεργείᾳ πρὶν ἀπὸ κάθε πτήση καὶ ἔτοιμα γιὰ ἄμεση χρησιμοποίησιν. Πρὸς τὸ σκοπὸ αὐτὸ ὅλα τὰ μέσα ἐπείγουσας ἀνάγκης πρέπει νὰ ἐλέγχονται καὶ νὰ ἐπιθεωροῦνται περιοδικῶς κατὰ χρονικὰ διαστήματα, τὰ ὁποῖα καθορίζονται στοὺς εἰδικoὺς ὁρους τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ αεροπορικοῦ μεταφορέως. 5.5.1.4.1. Πυροσβεστήρες χειρὸς γιὰ τὰ διαμερίσματα πληρώματος, ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων. Πυροσβεστήρες χειρὸς ἐγκεκριμένου τύπου πρέπει νὰ διατίθενται πρὸς χρῆσιν στὰ διαμερίσματα τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, τῶν ἐπιβατῶν καὶ τῶν ἐμπορευμάτων, σύμφωνα μὲ τὶς κατωτέρω ἀπαιτήσεις :

α) Τὸ εἶδος καὶ ἡ ποσότης τῆς γομώσεως τῶν πυροσβεστήρων πρέπει νὰ εἶναι τὰ ἐνδεδειγμένα γιὰ τὸ εἶδος τῆς πυρκαϊᾶς ποὺ πιθανὸν νὰ ἐπισυμβεῖ στὸ διαμέρισμα, στὸ ὁποῖο πρόκειται νὰ τοποθετηθοῦν.

β) Ἐνὰς πυροσβεστήρας τουλάχιστον πρέπει νὰ τοποθετεῖται στὸ θάλαμο διακυβερνήσεως τοῦ αεροπλάνου σὲ θέση εὐκόλως προσιτῆ γιὰ ἄμεση χρησιμοποίησιν ἀπὸ τὰ μέλη τοῦ πληρώματος πτήσεως.

γ) Στὸ θάλαμο ἐπιβατῶν τῶν αεροπλάνων, τὰ ὁποῖα διαθέτουν ἀπὸ ἑπτὰ (7) μέχρι τριάντα (30) θέσεις, πρέπει

νὰ τοποθετεῖται σὲ κατάλληλη θέση ἑνὸς τουλάχιστον φορητὸς πυροσβεστήρας. Στὸ θάλαμο ἐπιβατῶν τῶν αεροπλάνων, τὰ ὁποῖα διαθέτουν περισσότερες ἀπὸ τριάντα (30) θέσεις, πρέπει νὰ τοποθετοῦνται δύο τουλάχιστον φορητοὶ πυροσβεστήρες. 5.5.1.4.2. Ἐξοπλισμὸς καὶ Εἶδη Πρώτων Βοηθειῶν. Εἶδη πρώτων βοηθειῶν κατάλληλα γιὰ τὴν περίθαλψιν τῆς μορφῆς τῆς σωματικῆς βλάβης, ποὺ πιθανὸν νὰ ἐπισυμβεῖ κατὰ τὴν πτήσιν ἢ ἐλαφρῶν ἀτυχημάτων, πρέπει νὰ τοποθετοῦνται ἐντὸς τοῦ αεροπλάνου σὲ ποσότητα ἐπαρκῆ γιὰ τὸν ἀριθμὸ τῶν ἐπιβατῶν καὶ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος. Ὁ ἀριθμὸς τῶν κιβωτίων πρώτων βοηθειῶν γιὰ κάθε τύπου αεροπλάνου, τὸ περιεχόμενον αὐτῶν καὶ ἡ ποσότητα τῶν εἰδῶν πρώτων βοηθειῶν, καθορίζονται ἀπὸ τὴν ΥΠΑ.5.5.1.4.3. Πέλεκυς καταστροφῆς. Ὅλα τὰ αεροπλάνα πρέπει νὰ εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ ἑνα (1) τουλάχιστον πέλεκυ καταστροφῆς. 5.5.1.4.4. Φορητὰ μεγάφωνα. Ὅλα τὰ αεροπλάνα πρέπει νὰ διαθέτουν φορητὰ μεγάφωνα, τὰ ὁποῖα θὰ λειτουργοῦν μὲ ἠλεκτρικὸ ρεῦμα συσσωρευτοῦ καὶ θὰ εἶναι τοποθετημένα σὲ θέσεις εὐκόλως προσιτῆς στὰ μέλη πληρώματος, στὰ ὁποῖα ἔχει ἀνατεθεῖ ἡ ἐκτέλεση ὁρισμένων καθηκόντων κατὰ τὴν ἐγκατάλειψιν τοῦ αεροπλάνου σὲ περιπτώσεις ἐπείγουσας ἀνάγκης, σύμφωνα μὲ τὶς κατωτέρω ἀπαιτήσεις :

α) Ἀεροπλάνα, τὰ ὁποῖα ἔχουν περισσότερες ἀπὸ ἐξήντα (60) καὶ λιγώτερες ἀπὸ ἑκατὸ (100) θέσεις ἐπιβατῶν, πρέπει νὰ διαθέτουν ἑνα φορητὸ μεγάφωνο, τοποθετημένο στὸ πίσω μέρος τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν.

β) Ἀεροπλάνα, τὰ ὁποῖα ἔχουν περισσότερες ἀπὸ ἑκατὸ (100) θέσεις ἐπιβατῶν, πρέπει νὰ διαθέτουν δύο (2) φορητὰ μεγάφωνα, τοποθετημένα τὸ ἑνα στὸ ἐμπρὸς καὶ τὸ ἄλλο στὸ πίσω μέρος τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν. 5.5.1.4.5. Μέσα διευκολύνοντα τὴν ταχεία ἐγκατάλειψιν τοῦ αεροπλάνου.

Ὅλα τὰ αεροπλάνα, τὰ ὁποῖα ἔχουν ἐξόδους κινδύνου τὸ κατώφλι τῶν ὁποίων βρίσκεται περισσότερο ἀπὸ δύο (2) μέτρα πάνω ἀπὸ τὸ ἔδαφος ὅταν τὸ αεροπλάνο βρίσκεται στὸ ἔδαφος μὲ τὸ σύστημα προσγειώσεως στὴ θέση «ΚΑΤΩ», πρέπει νὰ εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ μέσα, τὰ ὁποῖα θὰ παρέχουν στοὺς ἐπιβάτες τὴ δυνατότητα ταχείας καθόδου ἀπὸ τὸ αεροπλάνο σὲ περίπτωσιν ἐπείγουσας ἀνάγκης. Οἱ ἐξοδοί, τὸ κατώφλι τῶν ὁποίων βρίσκεται στὸ ὕψος τοῦ δαπέδου τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν καὶ ἔχουν ἐγκριθεῖ ὡς ἐξοδοί κινδύνου, πρέπει νὰ ἐφοδιασθοῦν μὲ κλίμακα τύπου ὀλισθητήρος ἢ μὲ ἄλλα παρεμφερῆ μέσα ταχείας ἐγκαταλείψεως τοῦ αεροπλάνου ὑπὸ τῶν ἐπιβατῶν. Κατὰ τὴ διάρκεια τῆς πτήσεως τὰ ἀνωτέρω μέσα πρέπει νὰ εἶναι σὲ θέση νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἁμέσως. Οἱ ἀνωτέρω ἀπαιτήσεις δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴ γιὰ τὶς ἐξόδους κινδύνου, οἱ ὁποῖες βρίσκονται πάνω ἀπὸ τὶς πτέρυγες τοῦ αεροπλάνου, ἐφ' ὅσον τὸ ὕψος τοῦ κατωφλίου των ἀπὸ τὶς πτέρυγες εἶναι μικρότερον τοῦ ἐνὸς μέτρου. 5.5.1.4.6. Ἐξοδοί κινδύνου. Θέση. Αριθμὸς. Στὴν περίπτωσιν ποὺ ἡ θέση, ὁ ἀριθμὸς καὶ τὸ μέγεθος τῶν ἐξόδων κινδύνου τῶν μεταφορικῶν αεροπλάνων, δὲν καθορίζονται στὸν ἔχοντα ἐφαρμογὴ Κανονισμὸ Πτητικῆς Ἰκανότητος Ἀεροπλάνων, ἡ ΥΠΑ καθορίζει τὶς ἐξόδους κινδύνου βάσει τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν, τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος κάθε τύπου αεροπλάνου καὶ τοῦ εἴδους τῶν πτήσεων ποὺ ἐκτελοῦνται πάνω ἀπὸ ξηρὰ ἢ θάλασσα. 5.5.1.4.7. Σήμανση Ἐξόδων Κινδύνου :

α) Ἐσωτερικά. Ὅλες οἱ ἐξοδοί κινδύνου ἐπιβατῶν, ὁ τρόπος προσπελάσεως καὶ ἀνοίγματος αὐτῶν πρέπει νὰ ἐπισημαίνονται εὐδιάκριτα, ὥστε νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ἀναγνώρισή των ἀπὸ ἀπόσταση ἴση τουλάχιστον μὲ τὸ πλάτος τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν. Οἱ θέσεις τῶν χειρολαβῶν μὲ τὶς ὁποῖες ἐπιτυγχάνεται τὸ ἀνοίγμα τῶν ἐξόδων κινδύνου καὶ οἱ ὁδηγίαι γιὰ τὸν τρόπο λειτουργίας των, πρέπει νὰ ἐπισημαίνονται πάνω ἢ παραπλεύρως τῶν ἐξόδων κινδύνου κατὰ τρόπο ποὺ νὰ ἐπιτρέψει τὴν ἀναγνώρισίν των, ἀπὸ πρὸς ποὺ ἔχει κανονικὴ ἔδραση, ἀπὸ ἀπόσταση ἐνὸς μέτρου. Σὲ ὅλα τὰ αεροπλάνα τὰ ὁποῖα χρησιμοποιοῦνται γιὰ μεταφορὰ ἐπιβατῶν κατὰ τὴ νύκτα, πρέπει νὰ ἐγκα-

τασταθεί πηγή ή πηγές φωτισμού των εξόδων κινδύνου, οι οποίες θα παρέχουν ηλεκτρική ενέργεια ανεξάρτητα από εκείνη του κυρίου συστήματος φωτισμού του αεροπλάνου, ώστε να φωτίζονται όλα τα επισημασμένα σημεία των εξόδων κινδύνου επιβατών. Το ανεξάρτητο αυτό σύστημα πρέπει να έχει σχεδιασθεί κατά τρόπο ώστε να τίθεται αυτόματα σε λειτουργία σε περίπτωση ανωμάλου προσγειώσεως και να εξακολουθεί να λειτουργεί και μετά την ανώμαλο προσγείωση. Το σύστημα αυτό πρέπει επίσης να λειτουργεί με το χέρι ή να τίθεται σε λειτουργία μόνο με το χέρι. Στην περίπτωση λειτουργίας μόνο με το χέρι, απαιτείται όπως, πριν από κάθε απογείωση ή προσγείωση του αεροπλάνου κατά τη νύκτα, τίθεται το σύστημα αυτό σε λειτουργία.

β) Έξωτερικά. Οι εξωτερικές επιφάνειες του αεροπλάνου πρέπει να επισημαίνονται κατά τρόπο ο οποίος θα επιτρέπει σαφή αναγνώριση των υφισταμένων εξόδων κινδύνου. Όταν οι εξοδοί κινδύνου χειρίζονται απ' έξω, στη σήμανση αυτή πρέπει να περιλαμβάνονται πληροφορίες για τον τρόπο με τον οποίο επιτυγχάνεται το άνοιγμά των.

2. Το δέταφιο 5.5.1.5. της παρ. 5.5. του άρθρου 5 του αυτού Β.Δ/τος αντικαθίσταται, ως εξής :

«5.5.1.5. Θέσεις και Ζώνες προσδέσεως για όλους τους επιβαίνοντες. Για κάθε μέλος πληρώματος καθώς και για κάθε επιβάτη του αεροπλάνου ηλικίας μεγαλύτερας των δύο (2) ετών, πρέπει να διατίθεται έγκριμένο από το κράτος κατασκευής του αεροπλάνου κάθισμα ή κλίνη με έγκριμένη ζώνη προσδέσεως. Για κλίνες του ενός ή των δύο προσώπων, έφ' όσον κατά τη διάρκεια της απογείωσης ή προσγείωσης βρίσκονται σ' αυτές πρόσωπα εν κατακλίσει ή αρκεί μία ζώνη προσδέσεως. Κατά την διάρκεια της πτήσεως, εξαιρουμένων των φάσεων απογείωσης και προσγείωσης, αρκεί μία ζώνη προσδέσεως για δύο πρόσωπα, έφ' όσον κάθονται σε ανάκλιτρο ή σε άλλο κάθισμα πολλών θέσεων. Τα μέλη πληρώματος και οι επιβάτες του αεροπλάνου υποχρεούνται να καταλαμβάνουν όρισμένο κάθισμα ή κλίνη και να έχουν προσδεμένη τη ζώνη προσδέσεως κατά την απογείωση και την προσγείωση καθώς και κατά την πτήση, έφ' όσον αυτό κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη. Από την υποχρέωση αυτή εξαιρούνται τα νήπια ηλικίας μέχρι δύο (2) ετών τα οποία πρέπει να κρατούνται σταθερά στα χέρια των ενηλίκων προσώπων που τα συνοδεύουν. Η ζώνη προσδέσεως του κυβερνήτου, συγκυβερνήτου και ιπταμένου μηχανικού των αεροπλάνων, τα οποία έτυχαν πιστοποιητικού τύπου μετά την 1ην Ιουνίου 1958, πρέπει να περιλαμβάνει και εξάρτηση ώμου (ιμάντες ώμου)».

3. Μετά το δέταφιο 5.5.1.6.8. της παρ. 5.5. του άρθρου 5 του αυτού Β.Δ/τος προστίθενται δέταφια 5.5.1.6.9. και 5.5.1.6.10. τα οποία έχουν ως εξής :

«5.5.1.6.9. Σύστημα Άνακοινώσεων Έπιβατών. Όλα τα αεροπλάνα, τα οποία διαθέτουν θέσεις επιβατών περισσότερες των δέκα έννά (19), πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα άνακοινώσεων για την άκουστική ένημέρωση των επιβατών, ικανό να λειτουργεί ανεξάρτητα από το σύστημα ένδοσυνεννόσεως που καθορίζεται στο έπόμενο δέταφιο 5.5.1.6.10, εξαίρει των άκουστικών, μικροφώνων, διακοπών διαλογής και σημάτων διεγέρσεως. Το σύστημα αυτό πρέπει να είναι έγκριμένο σύμφωνα με τις άπαιτήσεις του Κανονισμού Πτητικής Ίκανότητας του κράτους κατασκευής του αεροπλάνου και να καλύπτει τις εξής προϋποθέσεις :

α) Να είναι προσιτό για άμεσο χρησιμοποίηση από κάθε μία από τις δύο θέσεις των χειριστών του θαλάμου διακυβερνήσεως.

β) Να είναι προσιτό για την χρησιμοποίηση του από μία τουλάχιστον θέση άεροσυνοδού του θαλάμου επιβατών.

γ) Να είναι ικανό να λειτουργεί μέσα σε δέκα (10) δευτερόλεπτα από άεροσυνοδό και από εκείνες τις θέσεις

άεροσυνοδών του θαλάμου επιβατών από τις οποίες ή χρησιμοποίησή του είναι προσιτή.

δ) Οι άνακοινώσεις προς τους επιβάτες να άκούονται καθόρα σε οποιαδήποτε θέση επιβάτου ή άεροσυνοδού του θαλάμου επιβατών.

5.5.1.6.10. Σύστημα Ένδοσυνεννόσεως. Όλα τα αεροπλάνα, τα οποία διαθέτουν θέσεις επιβατών περισσότερες από δέκα έννά (19), πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα ένδοσυνεννόσεως για την μεταξύ των μελών του πληρώματος επικοινωνία, ικανό να λειτουργεί ανεξάρτητα από το σύστημα άνακοινώσεων επιβατών που καθορίζεται στο προηγούμενο δέταφιο 5.5.1.6.9., εξαίρει των άκουστικών, μικροφώνων, διακοπών διαλογής και σημάτων διεγέρσεως. Το σύστημα αυτό πρέπει να είναι έγκριμένο σύμφωνα με τις άπαιτήσεις του Κανονισμού Πτητικής Ίκανότητας του κράτους κατασκευής του αεροπλάνου και να καλύπτει τις εξής προϋποθέσεις :

α) Να παρέχει άμφίπορο επικοινωνία μεταξύ του θαλάμου διακυβερνήσεως και του θαλάμου επιβατών.

β) Να είναι προσιτό για άμεσο χρησιμοποίηση από κάθε μία από τις δύο θέσεις χειριστών του θαλάμου διακυβερνήσεως.

γ) Να είναι προσιτό για την χρησιμοποίησή του από περισσότερες της μιάς θέσεις άεροσυνοδών και κατά τέτοιο τρόπο τοποθετημένα μέσα στο θάλαμο επιβατών ώστε, όλες οι εξοδοί κινδύνου να είναι ορατές από μία ή περισσότερες των θέσεων αυτών.

δ) Να διαθέτει έγκατάσταση έτοιμότητας, ικανή να διεγείρει με άκουστικά ή ορατά σήματα τα μέλη πληρώματος του θαλάμου επιβατών στις κλήσεις των μελών πληρώματος, του θαλάμου διακυβερνήσεως και άντιστρόφως. Περαιτέρω ή εγκατάσταση αυτή πρέπει να έχει δυνατότητα να διαχωρίζει μία κανονική κλήση από μία άλλη έπειγούσης ανάγκης, και

ε) Κατά την έξυπνέτηση των αεροπλάνων στο έδαφος, να παρέχει άμφίπορο επικοινωνία μεταξύ του προσωπικού έδάφους και με κάθε ένα χωριστά από δύο τουλάχιστον μέλη πληρώματος πτήσεως του θαλάμου διακυβερνήσεως. Όταν στο σύστημα είναι συνδεδεμένο το προσωπικό έδάφους, το σύστημα αυτό πρέπει να παρέχει κατάλληλη ένδειξη με την οποία να σημαίνεται με τρόπο άπλο και σαφή στα μέλη πληρώματος ή σύνδεση και κατά ταύτα ή παρουσία πλησίον του αεροπλάνου, του προσωπικού έδάφους».

4. Μετά το δέταφιο 5.5.2.5. της παρ. 5.5. του άρθρου 5 του αυτού Β.Δ/τος προστίθεται δέταφιο 5.5.2.6, το οποίο έχει ως εξής :

«5.5.2.6. Άποτυπωμα Όμιλίας θαλάμου διακυβερνήσεως. Σε κάθε άεριοθούμενο (TURBOJET), στροβιλοελικοφόρο (TURBOPROP) ή τετρακινήτήριο έμβολοφόρο ρυθμιζόμενης πιέσεως αεροπλάνο, πρέπει να τοποθετείται άποτυπώτης όμιλίας θαλάμου διακυβερνήσεως έγκριμένου ή παραδεδεγμένου τύπου. Η έγκατάσταση του άποτυπωτού αυτού καθώς και οι περιπτώσεις που θα λειτουργεί για την έγγραφή της όμιλίας, θα γίνεται σύμφωνα με τις άπαιτήσεις του Κανονισμού Πτητικής Ίκανότητας (AIRWORTHINESS CODE) του κράτους κατασκευής του αεροπλάνου και τις εκάστοτε άπαιτήσεις της ΥΠΑ. Οι άποτυπωμαί όμιλίας πρέπει να τίθενται σε λειτουργία με την έναρξη άναγνώσεως του πίνακος έλέγχου διαδικασιών πτήσεως (CHECK LIST) του αεροπλάνου και να λειτουργούν συνεχώς μέχρι πέρας άναγνώσεως του τελικού τμήματος του πίνακος αυτού (FINAL CHECK LIST) μετά το πέρας της πτήσεως. Σε περίπτωση άτυχήματος ή συμβάντος το οποίο άπαιτεί διερεύνηση, οι άποτυπωθείσες όμιλίες τίθενται στην άμεση διάθεση της ΥΠΑ και φυλάσσονται υπό το άεροπορικό μεταφορέως για χρονικό διάστημα εξήκων (60) ήμερών τουλάχιστον, εκτός εάν ή ΥΠΑ όρίσει μεγαλύτερο. Πληροφορίες που λαμβάνονται με τους άποτυπωτές όμιλίας, χρησιμοποιούνται από την ΥΠΑ βασικά για την εξακρίβωση της αιτίας, ή οποία προκάλεσε το άτύχημα ή το συμβάν».

5. Τò ἐδάφιο 5.5.3.3.1. τῆς παρ. 5.5. τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ./τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«5.5.3.3.1. Μέλῃ πληρώματος. Γιὰ πτήσεις σὲ «Υψηλὴ Πτήσεως» ἀνώτερα τῶν 10.000 ποδῶν, ἡ ποσότης ὀξυγόνου πρέπει νὰ εἶναι ἱκανή, ὥστε νὰ πληροῦνται οἱ ἀπαιτήσεις τοῦ ἐδαφίου 5.5.3.3.1., μὲ τὴν προϋπόθεση ὅτι ἡ ποσότης αὐτὴ δὲν θὰ εἶναι μικρότερη ἀπὸ ἐκείνη ἡ ὁποία ἀπαιτεῖται γιὰ τὶς ἀνάγκες τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ μελῶν τοῦ πληρώματος πτήσεως γιὰ χρονικὸ διάστημα 2 ὥρῶν, συνυπολογιζομένης στὴν προκείμενὴ περίπτωσιν καὶ τῆς ποσότητος ὀξυγόνου, ἡ ὁποία προβλέπεται ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου 5.5.3.6. Ὅταν ἡ πτήση ἐκτελεῖται σὲ «Υψηλὴ πτήσεως» μεγαλύτερα τῶν 25.000 ποδῶν πρέπει νὰ διατίθεται, γιὰ κάθε ἐν ὑπηρεσίᾳ στὸ θάλαμον διακυβερνήσεως τοῦ ἀεροπλάνου μέλος πληρώματος πτήσεως, προσωπίδα ὀξυγόνου σχεδιασμένη κατὰ τρόπο ὥστε, νὰ δύναται νὰ τοποθετηθεῖ γρήγορα στὸ πρόσωπο, νὰ εἶναι ἀσφαλῶς καὶ ἀεροστεγῶς προσαρμοσμένη σὲ πηγὴ παροχῆς ὀξυγόνου καὶ νὰ παρέχει ὀξυγόνο σὲ κάθε ζήτηση (UPON DEMAND). Ἡ προσωπίδα αὕτη πρέπει ἐπίσης νὰ εἶναι σχεδιασμένη κατὰ τρόπο ὥστε, μετὰ τὴν τοποθέτησίν της στὸ πρόσωπο, νὰ μὴ ἐμποδίζει τὴν ἄμεση ἐπικοινωνία μετὰ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος πτήσεως καὶ τῶν λοιπῶν μελῶν τοῦ πληρώματος τοῦ ἀεροπλάνου, διὰ τοῦ συστήματος ἐνδοσυνεννοήσεως. Ἐφ' ὅσον οἱ προσωπίδες αὗτὲς δὲν χρησιμοποιοῦνται, πρέπει νὰ τοποθετοῦνται σὲ κατάλληλη θέση καὶ νὰ εἶναι σὲ τέτοιᾳ κατάστασιν ὥστε νὰ μποροῦν νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἁμέσως ἀπὸ τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ μέλη τοῦ πληρώματος πτήσεως, σὲ περιπτώσεις ἐπείγουσας ἀνάγκης. Ὅταν ἡ πτήση ἐκτελεῖται σὲ «Υψηλὴ Πτήσεως» μεγαλύτερα τῶν 25.000 ποδῶν ἕνας τουλάχιστον ἀπὸ τοὺς χειριστὲς ποὺ βρίσκονται στὰ χειριστήρια τοῦ ἀεροπλάνου, πρέπει νὰ φέρει καὶ νὰ χρησιμοποιεῖ συνεχῶς προσωπίδα ὀξυγόνου, ἡ ὁποία θὰ εἶναι ἀσφαλῶς καὶ ἀεροστεγῶς προσαρμοσμένη σὲ πηγὴ παροχῆς ὀξυγόνου. Ἐὰν ἡ πτήση ἐκτελεῖται σὲ ὕψος κάτω τῶν 41.000 ποδῶν καὶ οἱ προσωπίδες ὀξυγόνου ποὺ διαθέτει τὸ ἀεροπλάνο εἶναι τύπου ταχυτάτης τοποθετήσεως, ἐπιτρέπεται ἡ μὴ συνεχὴς χρησιμοποίησις, ἐφ' ὅσον ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορὸς ἀποδείξει ὅτι οἱ προσωπίδες αὗτὲς εἶναι δυνατόν νὰ τοποθετηθοῦν στὸ πρόσωπο :

α) Μὲ τὸ ἓνα χερί καὶ σὲ χρόνον ὅχι μεγαλύτερον τῶν 5 δευτερολέπτων.

β) Χωρὶς δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις στὴν ταχεία ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων ἐπείγουσας ἀνάγκης ποὺ ἀνατίθενται στὰ μέλη πληρώματος πτήσεως τοῦ ἀεροπλάνου.

Ὅταν ἡ πτήση ἐκτελεῖται σὲ «Υψηλὴ Πτήσεως» μεγαλύτερα τῶν 25.000 ποδῶν καὶ ἕνας ἀπὸ τοὺς χειριστὲς ἐγκαταλείψει γιὰ ὁποιοδήποτε λόγο τὴ θέση του, ὁ ἄλλος χειριστὴς πρέπει νὰ χρησιμοποιήσῃ προσωπίδα ὀξυγόνου, ἐφαρμόζοντας αὐτὴ στὸ πρόσωπό του, μέχρι νὰ ἐπιστρέψῃ ὁ πρῶτος στὴ θέση του. Πρὶν ἀπὸ κάθε ἀπογείωσιν τὰ μέλη πληρώματος πτήσεως τοῦ ἀεροπλάνου πρέπει νὰ ἐλέγχουν αὐτοπροσώπως τὴ συσκευὴ ὀξυγόνου καὶ νὰ βεβαιοῦνται ὅτι ἡ διατιθεμένη προσωπίδα ὀξυγόνου εἶναι ἐν λειτουργίᾳ καὶ κατάλληλη γιὰ τὸ πρόσωπό του καὶ ὅτι αὕτη εἶναι συνδεδεμένη μὲ τὴν πηγὴ παραχῆς ὀξυγόνου στὸ ἐνδεδειγμένο σημεῖο. Ἐπίσης πρέπει νὰ βεβαιοῦνται ὅτι ἡ πίεσις ὀξυγόνου εἶναι κανονικὴ καὶ ἡ ποσότης τοῦτον ἐπαρκὴς πρὸς χρῆσιν. Κάθε μέλος πληρώματος τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν κατὰ τὴ διάρκεια τῆς πτήσεως σὲ «Υψηλὴ Πτήσεως» μεγαλύτερα τῶν 25.000 ποδῶν, πρέπει νὰ φέρει φορητὴ συσκευὴ ὀξυγόνου, ἡ ὁποία νὰ περιέχει ποσότητα ὀξυγόνου ἱκανὴ νὰ ἐπαρκέσῃ γιὰ 15 λεπτὰ τουλάχιστον, ἐκτὸς ἐὰν ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορὸς ἀποδείξει ὅτι ἐπαρκὴς ἀριθμὸς φορητῶν συσκευῶν ὀξυγόνου μὲ προσωπίδες ἢ πλεονάζοντα στόμια παροχῆς ὀξυγόνου καὶ προσωπίδες, εἶναι κατὰ τέτοιον τρόπο κατανεμημένα μέσα στὸ θάλαμον ἐπιβατῶν, ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ ἄμεση χρησιμοποίησις αὐτῶν ἀπὸ κάθε μέλος πληρώματος τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν, ἀπὸ ὁποιοδήποτε σημεῖο στὸ ὁποῖο θὰ βρισκόταν μέσα στὸ θάλαμον ἐπιβατῶν, κατὰ τὴ στιγμὴ

ποῦ τυχόν θὰ ἐπισυμβεῖ βλάβη στὸ σύστημα ἐλεγχομένης πίεσεως τοῦ ἀεροπλάνου».

6. Ἡ ὑποπαράγραφος 5.6.1. τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ./τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«5.6.1. Γενικά. Ὅλες οἱ ἐργασίες ἐξυπηρετήσεως, ἐπιθεωρήσεως, συντηρήσεως, ἐπισκευῆς καὶ γενικῆς ἐπισκευῆς, πρέπει νὰ ἐκτελοῦνται σύμφωνα μὲ τοὺς κανονισμοὺς τῆς ΥΠΑ. Ἡ ἐπιθεώρησις καὶ ἡ συντήρησις τῶν ἀεροπλάνων τοῦ ἀεροπορικῶν μεταφορῶν καὶ τοῦ βοηθητικοῦ ἐξοπλισμοῦ τῶν, πρέπει νὰ ἐκτελεῖται σύμφωνα μὲ ἐγκεκριμένο ἀπὸ τὴν ΥΠΑ σύστημα συνεχοῦς ἐπιθεωρήσεως-συντηρήσεως. Λεπτομέρειες τοῦ ἐγκεκριμένου συστήματος ἐπιθεωρήσεως-συντηρήσεως, στίς ὁποῖες περιλαμβάνονται καὶ οἱ περιγραφόμενες ἀπὸ τὸ σύστημα αὐτὸ διαδικασίες καὶ ὁδηγίες γιὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐπιθεωρήσεως-συντηρήσεως, καθὼς καὶ τὰ καθήκοντα καὶ οἱ εὐθύνες τῶν διαφόρων κατηγοριῶν τοῦ εἰδικευμένου προσωπικοῦ συντηρήσεως, πρέπει νὰ περιέχονται στὸ Ἐγχειρίδιο Τεχνικῆς Ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἀεροπορικῶν μεταφορῶν. Ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορὸς πρέπει νὰ ἐκπονεῖ, νὰ διατηρεῖ ἐν ἰσχύϊ καὶ νὰ ἐφαρμόζει σύστημα συνεχοῦς παρακολούθησεως καὶ ἀναλύσεως τῆς ἀποδόσεως καὶ ἀποτελεσματικότητος τῶν προγραμματικῶν ἐπιθεωρήσεως, προληπτικῆς συντηρήσεως, λοιπῆς συντηρήσεως, μετατροπῶν καὶ γενικῶν τῆς συμπεριφορᾶς τοῦ πτητικοῦ ὕλικου καθὼς καὶ σύστημα γιὰ τὴν ἀναθεώρησιν καὶ διόρθωσιν τῶν ἀνωτέρω προγραμμάτων, ἀνεξάρτητα ἐὰν αὐτὰ ἐφαρμόζονται ἀπὸ τὸν ἴδιον ἢ ἀπὸ ἄλλο φορέα».

7. Τò ἐδάφιο 5.6.7.3. τῆς παρ. 5.6. τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ αὐτοῦ Β. Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«5.6.7.3. Τήρηση Ἀρχείων. Τὰ καθοριζόμενα στὴν παρ. 5.6.7.3. ὑποπαράγραφο ἀρχεῖα φυλάσσονται, κατὰ περίπτωσιν, ὡς ἐξῆς :

α) Ἀεροσκαφῶν, σκαφῶν, κινητῶν καὶ ἐλίκων :

αα) Τὰ ἀρχεῖα ποὺ ἀναφέρονται στίς ἐπισκευὲς καὶ τὶς ὑποχρεωτικὰς ἢ μὴ μεζόνες μετατροπὰς, φυλάσσονται μέχρι ὅτου τὸ προϊόν, ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐξετελέσθησαν, πωληθεῖ ἢ καταργηθεῖ.

ββ) Τὰ ἀρχεῖα γενικῆς ἐπισκευῆς φυλάσσονται μέχρι τῆς ἐπομένης πλήρους γενικῆς ἐπισκευῆς τοῦ ὕλικου, ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐξετελέσθη.

γγ) Τὰ ἀρχεῖα συντηρήσεως καὶ ἐλασσόνων μετατροπῶν, ἐξαιρουμένων τῶν γενικῶν ἐπισκευῶν, φυλάσσονται μέχρι τῆς ἐπαναλήψεως ἢ ὑπερκαλύψεως γενομένης συντηρήσεως ἢ ἐλάσσονος μετατροπῆς ἀπὸ ἄλλῃ συντήρησιν ἢ μετατροπὴν ἢ μέχρι διενεργείας νεωτέρας γενικῆς ἐπισκευῆς ἐπὶ τοῦ ὕλικου, ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐξετελέσθη συντήρησις ἢ μετατροπὴ ἢ, τέλος, γιὰ ἕνα τουλάχιστον ἔτος ἀφ' ὅτου τὸ ὕλικό ἐτέθη ἐν ἐνεργείᾳ κατόπιν ἐκτελέσεως τῶν ἐν λόγῳ ἐργασιῶν.

β) Ἐξαρτημάτων καὶ παρελκομένων :

αα) Τὰ ἀρχεῖα γενικῶν ἐπισκευῶν φυλάσσονται μέχρι τῆς ἐκτελέσεως τῆς ἐπομένης γενικῆς ἐπισκευῆς.

ββ) Τὰ ἀρχεῖα συντηρήσεως ἢ μετατροπῶν φυλάσσονται ἐπὶ δύο τουλάχιστον ἔτη μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐν λόγῳ ἐργασιῶν.

γ) Τὰ ἀρχεῖα συντηρήσεως, ἐπισκευῶν ἢ μετατροπῶν, τῶν ὁποίων ἀπαιτεῖται ἡ τήρησις μέχρι τοῦ χρόνου πωλήσεως τοῦ ἀεροπορικῶν προϊόντος ἢ ὕλικου, παραδίδονται στὸ νέο ἰδιοκτῆτη ἢ ἐκμεταλλεύμενο τὸ ἀεροσκάφος ἢ ὕλικό».

Ἄρθρον 5.

1. Τò ἐδάφιο 6.1.4.1.3.2. τῆς παρ. 6.1. τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ./τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«6.1.4.1.3.2. Χρήσις SIMULATORS ἀεροπλάνου γιὰ τοὺς περιοδικοὺς ἐλέγχους ἱκανότητος Κυβερνητῶν :

α) Ὁ ἕνας ἀπὸ τοὺς δύο ἐξαμηνιαίους περιοδικοὺς ἐλέγχους ἱκανότητος κυβερνήτου δύναται νὰ ἐκτελεῖται ἐξ ὁλοκλήρου ἐπὶ SIMULATOR ἀεροπλάνου, ὑπὸ μορφὴ ἐγκεκριμένης ἐκπαιδεύσεως, διαρκείας ἡ ὁποία καθορίζεται ἀπὸ

τήν ΥΠΑ και ἐφ' ὅσον τὸ SIMULATOR αὐτὸ καλύπτει τὶς προϋποθέσεις τῆς ὑποπαραγράφου 6.1.9. Κατὰ τὴν ἐκπαίδευση θὰ ἐκτελοῦνται ὅλες οἱ ἀσκήσεις πού καθορίζονται στὸ ἐδάφιο 6.1.4.1.3.4. καὶ θὰ βεβαιοῦται ἐνυπογράφως ἀπὸ ἐξουσιοδοτημένο ἐλεγκτὴ ἵπταμένων (χειριστὴ) ἢ ἐπιτυχὴς ἀποπεράτωση τῆς ἐκπαιδύσεως αὐτῆς, σύμφωνα μὲ τὰ ἀναφερόμενα στὴν ὑποπαραγράφο 6.1.10.

β) Ὁ δευτερός ἐξαμηνιαίος ἐλεγχος ἱκανότητος δύναται ἐπίσης, νὰ ἐκτελεῖται ἐπὶ SIMULATOR ἀεροπλάνου, ἐξαιρέσει τῶν ἀσκήσεων β (ω), β(υ), γ(ω), γ(υ), ε(ω) καὶ ε(υ) τοῦ ἐδαφίου 6.1.4.1.3.4., οἱ ὁποῖες πρέπει νὰ ἐκτελοῦνται ἐν πτήσει μὲ ἀεροπλάνο τοῦ αὐτοῦ τύπου. Ἡ τελευταία αὕτη ἀπαίτηση δὲν ἔχει ἐφαρμογή, ἐφ' ὅσον ὁ κατὰ τ' ἀνωτέρω ἐλεγχος ἱκανότητος ἐκτελεῖται ἐπὶ ἐγκριμένου SIMULATOR τοῦ αὐτοῦ τύπου ἀεροπλάνου, τὸ ὁποῖο εἶναι ἐφοδιασμένο μὲ σύστημα πτήσεως ἐξ ὀψews (VISUAL SIMULATOR)).

2. Τὸ ἐδάφιο 6.1.4.2. τῆς παρ. 6.1. τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ αὐτοῦ Β. Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«6.1.4.2. Ἐλεγχος ἱκανότητος Συγκυβερνήτου. Γενικά. Πρὶν ἀναλάβει καθήκοντα συγκυβερνήτου, ὁ ἐνδιαφερόμενος χειριστὴς πρέπει ἐντὸς τῶν προηγηθέντων 6 μηνῶν, νὰ ὑποστεῖ, μὲ ἱκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα, ἔλεγχον ἱκανότητος. Ἀποπεράτωση μὲ ἱκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα τοῦ ἐλέγχου ἱκανότητος πού καθορίζεται στὸ ἐδάφιο 6.1.4.1.1. γιὰ τοὺς κυβερνήτας, καλύπτει ἐπίσης τὶς ἀπαιτήσεις ἐλέγχου ἱκανότητος τῶν χρησιμοποιουμένων ὡς συγκυβερνητῶν χειριστῶν. 6.1.4.2.1. Ἀρχικὸς καὶ περιοδικὸς ἐλεγχος. Ὁ ἀρχικὸς ἐλεγχος ἱκανότητος ἐκτελεῖται ἐπὶ τοῦ συγκεκριμένου τύπου ἀεροπλάνου, στὸ ὁποῖο ὁ χειριστὴς θὰ διατεθεῖ γιὰ πρώτη φορὰ ὡς συγκυβερνήτης. Μετὰ τὸν ἀρχικὸ ἐλεγχον ἱκανότητος, προκειμένου χειριστὴς νὰ χρησιμοποιεῖται ὡς συγκυβερνήτης ἀεροπλάνου, πρέπει νὰ ὑφίσταται μὲ ἱκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα δύο φορές τὸ ἔτος ἐλεγχον ἱκανότητος, σύμφωνα μὲ τὶς ἀπαιτήσεις πού καθορίζονται στὰ ἐπόμενα ἐδάφια. Τὸ χρονικὸ διάστημα μεταξὺ δύο διαδοχικῶν ἐλέγχων, δὲν πρέπει νὰ εἶναι μικρότερο τῶν τεσσάρων (4) καὶ μεγαλύτερο τῶν ὀκτῶ (8) μηνῶν. Ὅταν ὁ χειριστὴς χρησιμοποιεῖται μὲ τὴν ιδιότητα τοῦ συγκυβερνήτου σὲ περισσότερους τοῦ ἐνὸς τύπους ἀεροπλάνων, πρέπει τουλάχιστον σὲ κάθε δεῦτερο ἐλεγχον ἱκανότητος, νὰ ἐξετάζεται στὸ βαρύτερο ἀεροπλάνο. 6.1.4.2.2. Τρόπος ἐκτελέσεως ἐλέγχου. Ὁ ἐλεγχος ἱκανότητος δύναται νὰ ἐκτελεῖται εἴτε ἀπὸ τὴ δεξιά εἴτε ἀπὸ τὴν ἀριστερὰ θέση τοῦ ἀεροπλάνου. Δὲν ἀπαιτεῖται, ἐκτὸς ἀπὸ τοὺς χειρισμοὺς πού καθορίζονται στὸ ἐδάφιο 6.1.4.2.5., ὁ ἐλεγχος αὐτὸς νὰ ἐκτελεῖται μὲ συνθήκες οἱ ὁποῖες νὰ ἐξομοιοῦνται πρὸς τὶς συνθήκες πτήσεως δι' ὀργάνων. 6.1.4.2.3. Ἐλεγχος ἐπὶ Συνθετικῶν Ἐκπαιδευτικῶν Μέσων. Ὅλες οἱ ραδιοαυτιλιακὲς διαδικασίες, καθὼς καὶ οἱ διαδικασίες προσεγγίσεως, ἐκτὸς ἀπὸ ἐκείνες γιὰ τὶς ὁποῖες τὰ κατώτερα ἐλάχιστα ἔχουν ἐγκριθεῖ, δύναται νὰ ἐκτελοῦνται σὲ συνθετικὰ ἐκπαιδευτικὰ μέσα, ἐφ' ὅσον τὰ μέσα αὐτὰ φέρουν τὸν ἀναγκαῖο ραδιοεξοπλισμὸ καὶ τὰ κατάλληλα ὄργανα, ὥστε, τόσο οἱ ἀεροναυτιλιακὲς διαδικασίες ὅσο καὶ οἱ διαδικασίες προσεγγίσεως, νὰ ἐξομοιοῦνται πρὸς τὶς πραγματικὰς. Ἐπίσης οἱ περιοδικοὶ ἐλεγχοὶ ἱκανότητος συγκυβερνητῶν δύναται νὰ ἐκτελοῦνται ἐπὶ SIMULATOR ἀεροπλάνου, ὑπὸ μορφὴ ἐγκριμένης ἐκπαιδύσεως, διαρκείας ἢ ὁποῖα καθορίζεται ἀπὸ τὴν ΥΠΑ. Ἡ ἐκπαίδευση αὕτη πρέπει νὰ περιλαμβάνει ἀπὸ τὴν ΥΠΑ. Ἡ ἐκπαίδευση αὕτη πρέπει νὰ ἐκτελοῦνται ἐπὶ ἀπαίτησις πού καθορίζονται στὸ ἐδάφιο 6.1.4.2.5., ἐξαιρέσει τῶν ἀσκήσεων (στ) καὶ (θ) καθὼς καὶ τῆς διαδικασίας προσεγγίσεως δι' ὀργάνων γιὰ τὴν ὁποία τὰ κατώτερα ἐλάχιστα ἔχουν ἐγκριθεῖ, οἱ ὁποῖες σὲ κάθε δεῦτερο ἐξαμηνιαῖο ἐλεγχον ἱκανότητος, θὰ πρέπει νὰ ἐκτελοῦνται ἐν πτήξει μὲ ἀεροπλάνο τοῦ αὐτοῦ τύπου. Ἡ τελευταία αὕτη ἀπαίτηση δὲν ἔχει ἐφαρμογή ἐφ' ὅσον, ὁ κατὰ τ' ἀνωτέρω ἐλεγχος ἱκανότητος, ἐκτελεῖται ἐπὶ ἐγκριμένου SIMULATOR τοῦ αὐτοῦ τύπου ἀεροπλάνου, τὸ ὁποῖο εἶναι ἐφοδιασμένο μὲ σύστημα πτήσεως ἐξ ὀψews (VISUAL SIMULATOR).

6.1.4.2.4. Βεβαίωση Ἐλεγκτοῦ Ἰπταμένων (χειριστοῦ). Ὁ ἐλεγκτὴς ἵπταμένων (χειριστὴς) βεβαιώνει σχετικὰ μὲ τὴν ἀξιοποίησιν καὶ ἐξετασθέντος χειριστοῦ, σὲ κάθε ἐλεγχον ἱκανότητος καὶ παράλληλα σημειώνει κατὰ πόσον τὰ ἀποτελέσματα ὑπῆρξαν ἱκανοποιητικὰ. Ὁ ἐλεγκτὴς ἵπταμένων (χειριστὴς) πρέπει νὰ σημειώνει ἐπίσης τὶς συγκεκριμένες διαδικασίες ἐπιδιορθώσεως ἀνάγκης, τὶς ὁποῖες ἐξετάσε κατὰ τὸν ἐλεγχον. 6.1.4.2.5. Περιεχόμενον Ἐλέγχου. Ὁ ἐλεγχος ἱκανότητος πρέπει νὰ περιλαμβάνει γραπτὴ ἢ προφορικὴ ἐξέταση στὶς διαδικασίες καὶ τὸν ἐξοπλισμὸ καὶ τὴν ἐκτέλεση τῶν ἐξῆς διαδικασιῶν καὶ χειρισμῶν:

- α) Ἀνατιθεμένων καθήκοντων στὸ συγκυβερνήτη γιὰ κανονικὰς πτήσεις καὶ περιπτώσεις ἐπιδιορθώσεως ἀνάγκης.
- β) Τροχοδρομήσεως.
- γ) Ἀπογειώσεων καὶ προσγειώσεων.
- δ) Ἀνόδου καὶ στροφῶν ἀνόδου.
- ε) Στροφῶν μεγάλης κλίσεως.
- στ) Χειρισμῶν μὲ ἐλάχιστη ταχύτητα.
- ζ) Προσεγγίσεων σὲ ἀπώλεια στηρίξεως.
- η) Πτερύσεως ἔλικος καὶ κρατήσεως ἢ κρατήσεως καὶ ἐπαναλειτουργίας κινητήρων.
- θ) Ἀπογειώσεων μὲ ἀπώλεια κρυσίμου κινητήρος (μονάδος ἰσχύος) καὶ προσγειώσεων μὲ ἐξομοιουμένη βλάβη, τουλάχιστον τοῦ 50 % τῶν διατιθεμένων κινητήρων (μονάδων ἰσχύος), μὲ ἀπώλεια τῆς ἰσχύος ἀπὸ τὴν αὕτη πλευρὰ τοῦ ἀεροπλάνου.
- ι) Διαδικασιῶν ἐπιδιορθώσεως ἀνάγκης.
- ια) Πτήσεως μὲ ἐξομοιουμένας συνθήκας πτήσεως δι' ὀργάνων γιὰ τὴν ἐκτέλεση διαδικασιῶν προσεγγίσεως δι' ὀργάνων μὲ κἀθοδο στὰ ἐλάχιστα ἐκτελέσεως κύκλου καὶ προσγειώσεως μετὰ ἀπὸ κύκλο περιορισμένης ὁρατότητος.
- ιβ) Πτήσεως μὲ ἐξομοιουμένας συνθήκας πτήσεως δι' ὀργάνων γιὰ ἀπόδειξιν ἱκανοποιητικῆς χρήσεως κάθε τύπου ἀεροναυτιλιακοῦ βοηθήματος, διαδικασίας προσεγγίσεως δι' ὀργάνων καὶ διαδικασίας ἀποτυχημένης προσεγγίσεως, τὰ ὁποῖα ἔχουν ἐγκριθεῖ γιὰ χρῆσιν ἀπὸ τὸν ἀεροπορικὸν μεταφορέα καὶ τὰ ὁποῖα εἶναι συνήθη ἐπὶ τῶν ἀεροπορικῶν ὁδῶν καὶ ἀερολιμένων ἐπὶ τῶν ὑπολοίπων κανονικὰ διατίθεται ὁ χειριστὴς γιὰ ἐκτέλεσιν πτήσεων.
- ιγ) Κρίσεως ἐξεταζομένου.
- ιδ) Ἐπιπροσθέτων χειρισμῶν καὶ διαδικασιῶν, οἱ ὁποῖες θὰ κριθοῦν ἀναγκαῖες ἀπὸ τὸν ἀεροπορικὸν μεταφορέα, τὸν ἐλεγκτὴ ἵπταμένων ἢ τὸν ἐξουσιοδοτημένο ἐκπρόσωπον τῆς ΥΠΑ.

3. Τὸ ἐδάφιο 6.1.4.3. τῆς παρ. 6.1 τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«6.1.4.3. Παρακολούθηση ἐλέγχων ἱκανότητος. Ὅταν εἰ ἐπὶ SIMULATORS ἀεροπλάνου ἐλεγχοὶ ἱκανότητος τῶν ἵπταμένων τοῦ ἀεροπορικοῦ μεταφορέου διενεργοῦνται στὴν ἀλλοδαπή, δύναται ἡ ΥΠΑ, μὲ ἀπόφαση τοῦ Διοικητοῦ αὐτῆς, νὰ παρακολουθεῖ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν δι' ἐξουσιοδοτημένων ἐκπροσώπων τῆς, μὲ δαπάνες τοῦ ἐνδιαφερομένου».

4. Μετὰ τὸ ἐδάφιο 6.1.4.3. τῆς παρ. 6.1. τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος προστίθεται ἐδάφιο 6.1.4.4. τὸ ὁποῖο ἔχει, ὡς ἐξῆς :

«6.1.4.4. Πρόσφατη πεῖρα χειριστῶν. Ἀπαγορεύεται νὰ ἀναλάβουν χειριστὰ καθήκοντα κυβερνήτου, συγκυβερνήτου ἢ τρίτου χειριστοῦ μέλους πληρώματος πτήσεως σὲ μεταφορικὸ ἀεροπλάνο δημοσίας χρήσεως, ἐφ' ὅσον, μέσα στὸ τρίμηνο πού προηγήθηκε, δὲν ἔχουν ἐκτελέσει τουλάχιστον τρεῖς ἀπογειώσεις καὶ τρεῖς προσγειώσεις μὲ ἀεροπλάνο τοῦ συγκεκριμένου τύπου, στὸ ὁποῖο πρόκειται νὰ ἀναλάβουν καθήκοντα».

5. Τὸ ἐδάφιο 6.1.8.2. τῆς παρ. 6.1. τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«6.1.8.2. Πρόσφατη Πεῖρα Ἐπιμελητοῦ Πτήσεων. Γιὰ τὴν ἀνάληψιν καθήκοντων ἐπιμελητοῦ πτήσεων μὲ σκοπὸ τὴν ἐξουσιοδότησιν καὶ τὸν ἐλεγχον τακτικῶν πτήσεων με-

ταφορᾶς ἐπιβατῶν, ὅταν τὸ σύστημα ἐλέγχου πτήσεων ἀπαιτεῖ τὴν ὑπαρξὴ ἐπιμελητοῦ πτήσεων, ὁ ἐνδιαφερόμενος πρέπει νὰ εἶναι ἐξουκειωμένος καὶ νὰ τὸ διαπιστώσει αὐτὸ καὶ ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορέας, μὲ τὰ χρησιμοποιούμενα ἀεροπλάνα καὶ ὅλες τὶς ἀπαραίτητες διαδικασίες πτήσεων τῶν ἀεροπορικῶν ὁδῶν πάνω ἀπὸ τὶς ὁποῖες θὰ ἐκτελοῦν πτήση τὰ ἀεροπλάνα μέσα στὴν περιοχὴ γιὰ τὴν ὁποία ἔχει τὴν εὐθύνῃ τὸ κέντρο ἐλέγχου πτήσεων στὸ ὁποῖο πρόκειται νὰ ἀναλάβει καθήκοντα. Ὁ ἐν λόγῳ ἐπιμελητὴς πτήσεων ἀπαγορεύεται νὰ ἐξουσιοδοτήσῃ τὴν ἐκτέλεση πτήσεων, ἐὰν μέσα στοὺς προηγούμενους 12 μῆνες δὲν ἔχει ἐκτελέσει μία τουλάχιστον μὲ ἐπιστροφή πτήση στὴν ὁποία νὰ βρίσκεται μέσα στὸ θάλαμο διακυβερνήσεως μεταφορικῶν ἀεροπλάνων, τὰ ὁποῖα ἐκτελοῦν τακτικὲς πτήσεις, πάνω ἀπὸ ἀεροπορικὲς ὁδοὺς ἢ τμήματα αὐτῶν, ἀντιπροσωπευτικὰ τῶν ἀεροπορικῶν ὁδῶν τῆς περιοχῆς στὴν ὁποία θὰ ἐκτελεῖ ὑπεύθυνα καθήκοντα. Στὶς πτήσεις αὐτὲς πρέπει νὰ χρησιμοποιοῦνται, ὅσο εἶναι πρακτικῶς δυνατὸ, περισσότεροι τακτικοὶ ἢ προσωρινοὶ ἀερολιμένες καὶ ἀεροδρόμια ἀνεφοδιασμοῦ καὶ ἐναλλαγῆς ἀπὸ ἐκεῖνα, τὰ ὁποῖα χρησιμοποιοῦνται κατὰ τὴν ἐκτέλεση τῶν πτήσεων τοῦ ἀεροπορικῶν μεταφορέως. Οἱ ἐπιμεληταὶ πτήσεων ὅταν ἵπτανται σὲ ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ἐδαφίου, λογίζεται ὅτι διατελοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ.

6. Τὸ ἐδάφιο 6.5.1.1. τῆς παρ. 6.5. τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ αὐτοῦ Β. Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«6.5.1.1. Ἐλάχιστος ἀριθμὸς μελῶν πληρώματος Πτήσεως. Ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὶς ἀπαιτήσεις ποὺ καθορίζονται στὴν παρούσα ὑποπαράγραφος 6.5.1., σὲ ὅλες τὶς πτήσεις μεταφορᾶς ἐπιβατῶν, οἱ ὁποῖες ἐκτελοῦνται μὲ ἀεροπλάνο γιὰ τὰ ὁποῖα ἔχουν ἐφαρμογὴ οἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὁ ἐλάχιστος ἀριθμὸς τῶν μελῶν πληρώματος πτήσεως πρέπει νὰ εἶναι δύο χειρισταί».

7. Ἡ ὑποπαράγραφος 6.5.2. τῆς παρ. 6.5. τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ αὐτοῦ Β. Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«6.5.3. Συγκυβερνήτης 6.5.3.1. Γιὰ κάθε πτήση ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορέας πρέπει νὰ ὀρίζει ἓνα χειριστὴ κάτοχο τουλάχιστον τῶν προσόντων ποὺ καθορίζονται στὸ ἐδάφιο 6.1.2.2.2. τοῦ παρόντος, ὁ ὁποῖος θὰ ἐκτελεῖ καθήκοντα συγκυβερνήτου. 6.5.3.2. Ἐνὰς τουλάχιστον ἀπὸ τοὺς συγκυβερνήτας ποὺ ὀρίζονται μέλη πληρώματος πτήσεως τῶν ἀεροπλάνων ποὺ ἐκτελοῦν πτήσεις γιὰ τὶς ὁποῖες ἀπαιτοῦνται τρεῖς (3) ἢ περισσότεροι χειρισταί, πρέπει νὰ εἶναι κάτοχος ἐν ἰσχύϊ πτυχίου χειριστοῦ ἐναερίων γραμμῶν μὲ ἱκανότητα κυβερνήτου στὸν τύπο τοῦ ἀεροπλάνου στὸν ὁποῖο θὰ χρησιμοποιηθεῖ καὶ νὰ ἔχει ἀξιοποιηθεῖ πλήρως, γιὰ νὰ χρησιμοποιηθεῖ ὡς κυβερνήτης».

Ἄρθρον 6.

1. Τὸ ἐδάφιο 7.1.2.5.2. τῆς παρ. 7.1. τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ αὐτοῦ Β. Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«7.1.2.5.2. Μεταφορὰ φορτίου. Ὅλο τὸ φορτίο πρέπει νὰ φορτώνεται καὶ νὰ προσδένεται ἀσφαλῶς μέσα στὰ ἐγκεκριμένα, σύμφωνα μὲ τὸν κανονισμὸ περὶ πτητικῆς ἱκανότητος μεταφορικῶν ἀεροπλάνων, διαμερίσματα. Τοποθέτηση φορτίου μέσα στὸ θάλαμο διακυβερνήσεως τοῦ ἀεροπλάνου ἀπαγορεύεται».

2. Μετὰ τὸ ἐδάφιο 7.1.2.5.4. τῆς παρ. 7.1. τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ αὐτοῦ Β. Δ/τος προστίθεται ἐδάφιο 7.1.2.5.5., τὸ ὁποῖο ἔχει ὡς ἐξῆς :

«7.1.2.5.5. Ἐνημέρωση ἐπιβατῶν. 7.1.2.5.5.1. Ἐνημέρωση ἐπιβατῶν πρὶν καὶ κατὰ τὴν διάρκεια τῆς πτήσεως. Πρὶν ἀπὸ κάθε ἀπογείωση ἢ προσγείωση τοῦ ἀεροπλάνου, ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορέας πρέπει νὰ ἐξασφαλίζει ὅτι ὅλοι οἱ ἐπιβάτες ἐνημερώθηκαν διὰ ζώσης ἀπὸ μέλος τοῦ πληρώματος μέσω τοῦ συστήματος ἀνακοινώσεων ἐπιβατῶν, ὅτι ἀπαγορεύεται τὸ κάπνισμα καὶ ὅτι ἐπιβάλλεται νὰ προσδεθοῦν στὰ καθίσματά τους, κατὰ τὴν διάρκεια τῆς ἀπογείωσης ἢ τῆς προσγείωσης. Ἐπίσης πρέπει νὰ ἐξα-

σφαλίζει ὅτι ὅλοι οἱ ἐπιβάτες ἐνημερώθηκαν γιὰ τὰ σημεῖα στὰ ὁποῖα βρίσκονται οἱ ἐξοδοὶ κινδύνου. Ἐκτὸς ἀπὸ τὴν ἐνημέρωση αὕτη ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορέας πρέπει νὰ τοποθετῇ σὲ κατὰλληλα σημεῖα μέσα στὸ ἀεροπλάνο ἐντυπα τὰ ὁποῖα θὰ περιέχουν:

α) Σχεδιαγράμματα καὶ ὁδηγίες, σχετικὲς μὲ τὴ λειτουργία τῶν ἐξόδων κινδύνου.

β) Ὁδηγίες, σχετικὲς μὲ τὸν τρόπο χρησιμοποίησεως τοῦ ἐξοπλισμοῦ καὶ τῶν μέσων ἐπείγουσας ἀνάγκης.

Τὰ ἐντυπα αὐτὰ πρέπει νὰ περιέχουν πληροφορίες σχετικὲς μόνο ὡς πρὸς τὸ συγκεκριμένο ἀεροπλάνο. μέσα στὸ ὁποῖο τοποθετοῦνται γιὰ ἐνημέρωση τῶν ἐπιβατῶν 7.1.2.5.5.2. Ἐνημέρωση ἐπιβατῶν κατὰ τὶς πτήσεις ἀνωθεν θαλάσσης. Σὲ ὅλες τὶς πτήσεις ποὺ ἐκτελοῦνται πάνω ἀπὸ τὴ θάλασσα, γιὰ τὶς ὁποῖες ἀπαιτεῖται ὁ ἐξοπλισμὸς ποὺ καθορίζεται στὸ ἐδάφιο 5.5.2.2. τοῦ παρόντος, ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορέας πρέπει νὰ ἐξασφαλίζει ὅτι οἱ ἐπιβάτες τοῦ ἀεροπλάνου, ἐκτὸς ἀπὸ τὴν ἐνημέρωση ποὺ καθορίζεται στὸ προηγούμενο ἐδάφιο 7.1.2.5.5.1., ἐνημερώθηκαν γιὰ τὰ σημεῖα στὰ ὁποῖα βρίσκονται τοποθετημένα τὰ μέσα διατηρήσεως στὴ ζωὴ τῶν ἐπιβαινόντων (ἀτομικὰ σωσίβια, σωστικά ἐφόδια κλπ.) καὶ τὸν τρόπο χρησιμοποίησεως αὐτῶν, καθὼς καὶ γιὰ τὰ σημεῖα ἐκεῖνα στὰ ὁποῖα ἔχουν τοποθετηθεῖ οἱ σωσίβιες λέμβοι. Ἡ ἐνημέρωση αὕτη γίνεται διὰ ζώσης, μέσω τοῦ συστήματος ἀνακοινώσεων ἐπιβατῶν καὶ μὲ ἐπίδειξη ἀπὸ μέλος τοῦ πληρώματος καὶ περιλαμβανεῖ τὸν τρόπο χρησιμοποίησεως καὶ πληρώσεως μὲ ἀέρα τῶν ἀτομικῶν σωσίβιων. Ἡ ἐνημέρωση γίνεται πρὶν τὸ ἀεροπλάνο ἀφίχθεῖ πάνω ἀπὸ τὴ θάλασσα. Στὴν περίπτωσιν ποὺ τὸ ἀεροπλάνο διέρχεται πάνω ἀπὸ τὴ θάλασσα ἀμέσως μετὰ τὴν ἀπογείωση, τότε ἡ ἐνημέρωση αὕτη πραγματοποιεῖται πρὶν ἀπὸ τὴν ἀπογείωση. 7.1.2.5.5.3. Ἡ μέθοδος καὶ οἱ σχετικὲς διαδικασίες, σύμφωνα μὲ τὶς ὁποῖες θὰ γίνεται ἡ ἐνημέρωση τῶν ἐπιβατῶν ποὺ καθορίζεται στὰ προηγούμενα ἐδάφια 7.1.2.5.5.1 καὶ 7.1.2.5.5.2., περιέχονται στὸ Ἐγχειρίδιο Τεχνικῆς Ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἀεροπορικῶν μεταφορέως».

3. Ἡ ὑποπαράγραφος 7.2.1 τῆς παρ. 7.2. τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ αὐτοῦ Β. Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«7.2.1. Γενικά. Ὁ κυβερνήτης κατὰ τὴ διάρκεια τῆς πτήσεως κυβερνᾷ τὸ ἀεροπλάνο, διοικεῖ τὸ πλήρωμα καὶ εἶναι ὑπεύθυνος γιὰ τὴν ἀσφάλεια τῶν ἐπιβατῶν, τοῦ πληρώματος, τοῦ φορτίου καὶ τοῦ ἀεροπλάνου. Ὁ κυβερνήτης ἐνεργώντας κάτω ἀπὸ τὴν ἀπειλὴ προσώπων, στὴν παράνομη ἀντοχὴ τῶν ὁποίων ἔχει περιέλθει τὸ ἀεροπλάνο, ἀπαλλάσσεται ἀπὸ κάθε εὐθύνῃ γιὰ τυχὸν μὴ ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος».

4. Τὸ ἐδάφιο 7.2.8.1. τῆς παρ. 7.2. τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ αὐτοῦ Β. Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«7.2.8.1. Δικαιούμενα πρόσωπα. Ἐκτὸς ἀπὸ τὰ μέλη πληρώματος, δύνανται νὰ εἰσέρχονται καὶ νὰ παραμένουν στὸ θάλαμο διακυβερνήσεως τῶν ἀεροπλάνων, τὰ κατωτέρω πρόσωπα:

α) Ὑπάλληλοι ἀσφαλείας πτήσεων ΥΠΑ, ὅταν ἵπτανται γιὰ τὴν ἐκτέλεση ἐν πτήσιν ἔργου σύμφωνα μὲ κείμενες διατάξεις, καθὼς καὶ ἄλλοι ὑπάλληλοι τῆς ΥΠΑ, οἱ ὁποῖοι ἵπτανται μὲ ἐντολὴ τῆς γιὰ τὸν αὐτὸ σκοπὸ. Ὁ κυβερνήτης δικαιούται, σὲ περίπτωσιν καταστάσεως ἐπείγουσας ἀνάγκης καὶ πρὸς τὸ συμφέρον τῆς ἀσφαλείας, νὰ ἀπαγορεύει τὴν εἴσοδο στὸ θάλαμο διακυβερνήσεως ὁποιοῦδήποτε προσώπου.

β) Μὲ ἄδεια τοῦ κυβερνήτου, ὑπάλληλοι τῆς ΥΠΑ ἢ ἄλλων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν καθὼς καὶ ὑπάλληλοι τοῦ ἀεροπορικῶν μεταφορέως ἢ ἄλλων ἀεροπορικῶν ὁργανισμῶν, τὰ καθήκοντα καὶ τὸ ἔργο τῶν ὁποίων εἶναι τέτοια ὥστε ἡ παρουσία των στὸ θάλαμο διακυβερνήσεως νὰ καθίσταται ἀναγκαία ἢ ὠφέλιμος γιὰ τὴν ἀσφαλῆ διεξαγωγὴ τῆς πτητικῆς λειτουργίας. Στὴν ἔννοια τοῦ παρόντος ἐδαφίου περιλαμβάνονται κρατικοὶ ὑπάλληλοι οἱ ὁποῖοι ὑπεύθυνα χει-

ρίζονται θέματα ασφαλείας πτήσεων και υπάλληλοι του αεροπορικού μεταφορέως, όπως είναι οι χειριστάι, επιμεληταί πτήσεων, ραδιοχειριστάι και μηχανικοί, ή επαγγελματική ικανότης των οποίων θα βελτιωθεί διά τῆς ἐξοικειώσεως των με τῆς συνθήκης πτήσεως τοῦ αεροπλάνου. Ὑπάλληλοι αεροσταθμῶν, πρακτορείων καὶ ἐν γένει υπάλληλοι, τὰ καθήκοντα τῶν ὁποίων δὲν ἔχουν σχέση με τὴν πτητική λειτουργία τῶν αεροπλάνων, δὲν ἐμπίπτουν στὴν ἔννοια τοῦ παρόντος.

γ) Με ἄδεια τοῦ κυβερνήτου, κάθε ἄλλο πρόσωπο εἰδικὰ ἐξουσιοδοτημένο ἀπὸ τὴν ΥΠΑ καὶ τὸν αεροπορικὸ μεταφορέα.

Ἀνεξαρτήτως τῶν ἀνωτέρω, ὁ κυβερνήτης φέρει εὐθύνην ἐὰν εἰσέλθουν καὶ παραμείνουν στὸ θάλαμο διακυβερνήσεως τοῦ αεροπλάνου πρόσωπα περισσότερα τοῦ ἀριθμοῦ τῶν διατιθεμένων εἰς αὐτὸν θέσεων.

5. Τὸ ἐδάφιο 7.4.6.3. τῆς παρ. 7.4. τοῦ ἀρθροῦ 7 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«7.4.6.3. Βλάβαι κινητήρος ἢ προληπτικὴ κράτηση. Ὅταν κινητήρας αεροπλάνου κρατήσει ἐν πτήσει, λόγω βλάβης ἢ προληπτικὰ γιὰ τὴν πρόληψιν πιθανῆς βλάβης, πρέπει νὰ πραγματοποιηθεῖ προσγείωσις στὸ πλησιέστερο, ἀπὸ ἀπόψεως χρόνου, κατάλληλο αεροδρόμιο, στὸ ὁποῖο εἶναι δυνατό νὰ ἐκτελεσθεῖ ἀσφαλὴς προσγείωσις. Στὴν περίπτωσιν αὐτὴ ὁ κυβερνήτης τοῦ αεροπλάνου ὑποχρεοῦται νὰ ἐνημερώσῃ ἀμέσως, μόλις αὐτὸ καταστῇ δυνατό, τὴν ἀρμοδίᾳ ἀρχὴν ἐδάφους γιὰ τὴν κράτησιν τοῦ κινητήρος. Κυβερνήτης αεροπλάνου με τρεῖς ἢ περισσότερους κινητήρας δύναται, ἐὰν ὑποστῇ βλάβῃ ἢ κρατήσῃ ἐν πτήσει ἕνας κινητήρας, νὰ συνεχίσῃ τὴν πτήσιν πρὸς αεροδρόμιο τῆς ἐκλογῆς του, ἐφ' ὅσον ἀποφασίσῃ ὅτι μιὰ τέτοια ἐνέργεια εἶναι ἀπὸ πλευρᾶς ασφαλείας, ἐξ ἴσου ἀσφαλὴς με προσγείωσιν στὸ πλησιέστερο κατάλληλο αεροδρόμιο. Στὴν περίπτωσιν αὐτὴ πρέπει νὰ λαμβάνει ὑπόψιν του τοὺς κατωτέρω παράγοντες :

α) Τὴ φύσιν τῆς κακῆς λειτουργίας καὶ τῶν πιθανῶν μηχανικῶν δυσκολιῶν, ποὺ εἶναι δυνατόν νὰ ἀντιμετωπισθοῦν ἐὰν συνεχισθεῖ ἡ πτήσις.

β) Τὴ δυνατότητα χρησιμοποίησεως τοῦ κρατηθέντος κινητήρος.

γ) Τὸ ὕψος πτήσεως, τὸ βάρος τοῦ αεροπλάνου καὶ τὰ διαθέσιμα καύσιμα κατὰ τὸ χρόνον τῆς κρατήσεως τοῦ κινητήρος.

δ) Τῆς μετεωρολογικῆς συνθήκης ἐπὶ αεροπορικῆς ὁδοῦ καὶ τὰ δυνατόν σημεία προσγειώσεως.

ε) Τὴν κίνησιν ἐναερίου κυκλοφορίας.

στ) Τὴ μορφολογίαν τοῦ ἐδάφους, καὶ

ζ) Τὴν ἐξοικειώσιν του με τὸ αεροδρόμιο ποὺ θὰ χρησιμοποιηθεῖ.

Ἐφ' ὅσον τὸ αεροπλάνο δὲν προσγειωθεῖ στὸ πλησιέστερο ἀπὸ ἀπόψεως χρόνου κατάλληλο αεροδρόμιο ἀλλὰ σὲ ἄλλο ὁ κυβερνήτης ὑποχρεοῦται νὰ ὑποβάλῃ μετὰ τὸ πέρας τῆς πτήσεως γραπτὴ ἀναφορά σὲ δύο ἀντίτυπα στὸν αεροπορικὸ μεταφορέα, στὴν ὁποία θὰ ἐκθέτῃ τοὺς λόγους ποὺ τὸν ἀνάγκασαν νὰ κατευθυνθεῖ καὶ νὰ προσγειωθεῖ σὲ ἄλλο αεροδρόμιο τῆς ἐκλογῆς του. Ὁ αεροπορικὸς μεταφορεὺς ἐντὸς τριῶν ἡμερῶν ἀπὸ τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ χειριστοῦ στὴ βάση του, ὑποβάλλει στὴν ΥΠΑ τὸ ἀντίγραφο τῆς ἀναφορᾶς τοῦ κυβερνήτου με τῆς σχετικῆς ἀπόψεις του.

Στὸν Ὑπουργὸ Συγκοινωνιῶν, ἀναθέτουμε τὴ δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθῆναις τῇ 1 Ἰουνίου 1979

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. ΤΣΑΤΣΟΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΓΓΩΝΑΣ

Η ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

Ἡ ἐτήσια συνδρομή τῆς Ἐφημερίδας τῆς Κυβερνήσεως, ἡ τιμὴ τῶν φύλλων τῆς πού πουλιοῦνται τμηματικά καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεων στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, καθορίσθηκαν ἀπὸ 1 Ἰανουαρίου 1979 ὡς ἀκολούθως:

Α' ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

1. Γιὰ τὸ Τεύχος Α'	Δραχ.	600
2. » » » Β'	»	700
3. » » » Γ'	»	500
4. » » » Δ'	»	1.000
5. » » » Νομικὸν Προσώπων Δ.Δ. κ.λπ.	»	500
6. » » » Παράρτημα	»	300
7. » » » Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν κ.λπ. .	»	3.000
8. » » Δελτίο Ἐμπορικῆς καὶ Βιομηχανικῆς Ἰδιοκτησίας	»	200
9. Γιὰ ὅλα τὰ τεύχη καὶ τὸ Δ.Ε.Β.Ι.	»	6.000

Οἱ Δῆμοι καὶ οἱ Κοινότητες τοῦ Κράτους καταβάλλουν τὸ 1/2 τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν.

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

1. Γιὰ τὸ Τεύχος Α'	Δραχ.	30
2. » » » Β'	»	35
3. » » » Γ'	»	25
4. » » » Δ'	»	50
5. » » » Νομικὸν Προσώπων Δημοσίου Δικαίου κ.λπ.	»	25
6. » » » Παράρτημα	»	15
7. » » » Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν κ.λπ. .	»	150
8. » » Δελτίο Ἐμπ. καὶ Βιομ. Ἰδιοκτησίας .	»	10
9. Γιὰ ὅλα τὰ τεύχη	»	300

Β'. ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ

Ἡ τιμὴ πωλήσεως κάθε φύλλου, μέχρις 8 σελ., εἶναι 3 δρχ., ἀπὸ 9 ὡς 40 σελ. 8 δρχ., ἀπὸ 41 ὡς 80 σελ. 15 δρχ., ἀπὸ 81 σελ. καὶ ἄνω ἡ τιμὴ πωλήσεως κάθε φύλλου προσαυξάνεται κατὰ 15 δρχ. ἀνὰ 80 σελίδες.

Γ'. ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ

1. Στὸ τεύχος Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν καὶ Ἐταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης:

Α' Δημοσιεύματα Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν:

1. Τῶν δικαστικῶν πράξεων	Δραχ.	400
2. Τῶν καταστατικῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν ..	»	10.000
3. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	»	2.000
4. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων σὲ γενικὴ συνέλευσις, τῶν κατὰ τὸ ἀρθρὸ 32 τοῦ Ν. 3221/24 γνωστοποιήσεων, τῶν ἀνακοινώσεων, πού προβλέπονται ἀπὸ τὸ ἀρθρὸ 59 παρ. 3 τοῦ Ν.Δ. 400/70 «περὶ Ἀλλοδαπῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν» καὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ ΕΛΤΑ, πού ἀναφέρονται σὲ προσωρινὰ διατάξεις ..	»	1.000
5. Τῶν ἰσολογισμῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν ..	»	4.000
6. Τῶν συνοπτικῶν μηνιαίων καταστάσεων τῶν Τραπεζικῶν Ἐταιρειῶν	»	1.000
7. Τῶν ἀποφάσεων «περὶ ἐγκρίσεως τιμολογίων τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν»	»	600
8. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων «περὶ παροχῆς ἀδείας ἐπαγασίας τῶν ἐργασίων Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν», τῶν ἐκθέσεων περιουσιακῶν στοιχείων Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν γενικά, καὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ Δ.Σ. τοῦ ΕΛΤΑ, μετὰ τῆς ὁποίας ἐγκρίνονται καὶ δημοσιεύονται οἱ κανονισμοὶ αὐτοῦ	»	4.000
9. Τῶν ἀποφάσεων «περὶ παροχῆς πληρεξουσιότητος πρὸς ἀντιπροσώπησης ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπῶν Ἐταιρειῶν» καὶ τῶν ἀποφάσεων «περὶ μεταβιβάσεως τοῦ χαρτοφυλακίου Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν κατὰ τὸ ἀρθρὸν 59 παρ. 1 τοῦ Ν.Δ. 400/70»	»	2.000
10. Τῶν ἀποφάσεων «περὶ συγχωνεύσεως Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν»	»	10.000

11. Τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Χρηματιστηρίου «περὶ εἰσαγωγῆς χρεωγράφων εἰς τὸ Χρηματιστήριον πρὸς διαπραγμάτευσιν, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 2 παρ. 3 Α.Ν. 148/67» Δραχ. | 1.000 |

12. Τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς κεφαλαιαγορᾶς «περὶ διαγραφῆς χρεωγράφων ἐκ τοῦ Χρηματιστηρίου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 2 παρ. 4 Α.Ν. 148/1967» » | 1.000 |

Β'. Δημοσιεύματα Ἐταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης:

1. Τῶν καταστατικῶν	»	1.000
2. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν ...	»	400
3. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων	»	200
4. Τῶν ἰσολογισμῶν	»	1.000
5. Τῶν ἐκθέσεων ἐκτιμήσεως περιουσιακῶν στοιχείων	»	1.000

Γ'. Δημοσιεύματα Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν - Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων καὶ Φιλανθρωπικῶν Σωματείων:

1. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων «περὶ χορηγίσεως ἀδείας λειτουργίας Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν - Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων»	»	1.000
2. Τῶν ἰσολογισμῶν τῶν ἀνωτέρω Συνεταιρισμῶν, Ταμείων καὶ Σωματείων	»	1.000

II. Στὸ Τέταρτο τεύχος τῶν δικαστικῶν πράξεων, προσκλήσεων καὶ λοιπῶν δημοσιεύσεων .. » | 400 |

Τὸ ποσοστὸ ἐπὶ τῶν τελῶν δημοσιεύσεων στὸ Τεύχος Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν καὶ Ἐταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης, πού πρέπει νὰ καταβάλλεται ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ), ὁρίσθηκε γενικά σὲ 5 ο/ο.

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

1. Οἱ συνδρομὲς τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεων καταβάλλονται στὰ Δημόσια Ταμεία ἑκαστοῦ ἀποδεικτικοῦ εἰσπράξεως, τὸ ὁποῖο φροντίζει ὁ ἐνδιαφερόμενος νὰ τὸ στέλναι στὴ Γενικὴ Δ/ση τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

2. Οἱ συνδρομὲς τοῦ ἐξωτερικοῦ εἶναι δυνατὸ νὰ στέλνονται καὶ σὲ ἀνάλογο συνάλλαγμα μετὰ ἐπιταγῇ ἐπ' ὀνόματι τοῦ Διευθυντῆ τῶν Διοικητικῶν καὶ Οἰκονομικῶν Ὑποθέσεων τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

3. Τὸ ὑπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστὸ ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν καὶ τελῶν δημοσιεύσεων καταβάλλεται ὡς ἑξῆς:

α) στὴν Ἀθήνα: στὸ Ταμεῖο τοῦ ΤΑΠΕΤ (Κατάστημα Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου),

β) στὶς ὑπόλοιπες πόλεις τοῦ Κράτους: στὰ Δημόσια Ταμεία καὶ ἀποδίδεται στὸ ΤΑΠΕΤ σύμφωνα μετὰ τὴν 192378/3639/1947 (ΡΟΝΕΟ 185) καὶ 178048/5321/31.7.65 (ΡΟΝΕΟ 139) ἐγκύκλιος διαταγῆς τοῦ Γ.Α.Κ.,

γ) στὶς περιπτώσεις συνδρομῶν ἐξωτερικοῦ: ὅταν ἡ ἀποστολὴ τους γίνεται μετὰ ἐπιταγῆς μαζί μ' αὐτὴν στέλνεται καὶ τὸ ὑπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστὸ.

Ὁ Γενικὸς Διευθυντὴς
ΑΘΑΝ. ΠΑΝ. ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ