ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΤΗ 21 ΜΑΡΤΙΟΥ 1972	ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 43

Περὶ Κανονισμοῦ Τεχνικῆς Ἐκμεταλλεύσεως Ἐλαφρῶν Ἀεροπλάνων Δημοσίας Χρήσεως.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψιν:

1. Τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 9 τοῦ Ν. 5017)1931 «περὶ Πολιτικῆς Ἀεροπορίας».

2. Τὰς διατάξεις τῆς κυρωθείσης διὰ τοῦ Ν. 211)1947 Συμβάσεως, «περὶ Διεθνοῦς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας».

3. Τὰς διατάξεις τοῦ Ν.Δ. 714)1970 «περὶ ἱδρύσεως Διευθύνσεως Ἐναερίων Μεταφορῶν παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνιῶν καὶ Ὀργανώσεως 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, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν:

Ἄρθρον 1.

Ὁρισμοί.

Κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ παρόντος καλεῖται:

α) Ἀεροδρόμιον: Περιοχὴ χερσαία ἢ ὑδατίνη περιλαμβανομένων οἰωνδήποτε κτιρίων, ἐγκαταστάσεων καὶ τεχνικῶν μέσων, προοριζομένη ὅπως χρησιμοποιηθῇ ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει διὰ τὴν ἄφιξιν, ἀναχώρησιν, κίνησιν καὶ ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀεροσκαφῶν.

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

γ) Ἀξιοποιημένος (χειριστής, μέλος πληρώματος ἢ τεχνικός): Ὁ πληρῶν ἐκείνας τὰς ἀπαιτήσεις αἱ ὁποῖαι ἔχουν καθορισθῇ ὡς προϋποθέσεις διὰ τὴν κατὰ περίπτωσιν ἄσκησιν τῶν οἰκείων καθηκόντων.

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

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

στ) Ἐλαφρὸν ἀεροπλάνον δημοσίας χρήσεως: Τὸ διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν, φορτίου καὶ ταχυδρομείου χρησιμοποιούμενον ἀεροπλάνον, τοῦ ὁποίου τὸ μέγιστον ἐγκεκριμένον βάρος ἀπογειώσεως 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 ἀσκῇ, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος, εἰδικὰς ἁρμοδιότητας ταύτης.

η) Κυβερνήτης: Ὁ ὑπὸ τοῦ ἐκμεταλλευομένου ὁριζόμενος χειριστής, ὁ ὑπεύθυνος διὰ τὴν πτῆσιν καὶ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ ἀεροπλάνου κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ χρόνου πτήσεως.

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

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

ια) Μετεωρολογικὰ ἐλάχιστα ἀεροδρομίου: Μετεωρολογικαὶ συνθῆκαι (περιωρισμένης ὁροφῆς καὶ ὁρατότητος) καθοριζόμεναι, πρὸς τὸν σκοπὸν προσδιορισμοῦ τῆς δυνατότητος χρησιμοποιήσεως ἀεροδρομίου τινὸς δι' ἀπογείωσιν ἢ προσγείωσιν.

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

ιγ) Πτῆσις ἐξ ὄψεως ἐδάφους: Ἡ πτῆσις καθ' ἣν ἡ ἀερονυτιλία ἐκτελεῖται τῇ βοηθείᾳ παρατηρήσεως χαρακτηριστικῶν σημείων τοῦ ἐδάφους.

ιε) Συγκυβερνήτης: Χειριστὴς ἕτερος τοῦ Κυβερνήτου, ὅστις ἔχει ὁρισθῇ ὑπὸ τοῦ ἐκμεταλλευομένου, ἵνα ἐνεργῇ ὡς βοηθὸς κυβερνήτου ἐπὶ ἀεροπλάνου ἐκτελοῦντος συγκεκριμένην πτῆσιν.

ιε) Συντήρησις: Ἡ ἐπιθεώρησις, ἡ ἐπισκευή, ἡ γενικὴ ἐπισκευὴ 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, ἡ ὑπὸ τούτου ἐκτελουμένη πτῆσις 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'

ἣν τοῦτο προσγειοῦται μετὰ τὸ πέρας πτήσεώς τινος ἢ ὁ χρόνος ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς διὰ τῶν ἰδίων αὐτοῦ μέσων κινήσεως πρὸς ἀπογείωσιν μέχρι τῆς μετὰ τὸ πέρας τῆς πτήσεως ἀκινητοποιήσεως τούτου. Ὁ χρόνος λειτουργίας ὁρίζεται δι' ἕκαστον τύπον ἀεροσκάφους εἰς τὰς σχετικὰς προδιαγραφὰς συντηρήσεως.

ιη) Χρόνος πτήσεως: Τὸ συνολικὸν χρονικὸν διάστημα ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς διὰ τῶν ἰδίων αὐτοῦ μέσων κινήσεως μὲ σκοπὸν τὴν ἀπογείωσιν ἀεροπλάνου τινὸς μέχρι τῆς, μετὰ τὸ πέρας τῆς πτήσεως ἀκινητοποιήσεως τούτου. Ὁ χρόνος πτήσεως τυγχάνει ταὐτόσημος πρὸς τοὺς γενικῶς χρησιμοποιουμένους ὅρους «ἀπὸ καταφυγίου εἰς καταφύγιον» 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 τοῦτο 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 ἔκτακτοι 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 ἀπογειώσεως εἶναι μεγαλύτερον τῶν 5.700 KG (12.500 LBS) καὶ διὰ τῶν ὁποίων ἐκτελοῦνται πτήσεις ἐπ' εὐκαιρίᾳ (ἀεροταξὶ) 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 ἑκάστοτε ἐν ἰσχύϊ διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ περὶ τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως μεταφορικῶν ἀεροπλάνων δημοσίας χρήσεως.

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

α) Ἀνωθεν ἐκτεταμένων θαλασσῶν συμμορφοῦνται πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Παραρτήματος 2 (ANNEX 2) τοῦ Διεθνοῦς Ὀργανισμοῦ Πολιτικῆς Ἀεροπορίας (ΔΟΠΑ—ICAO).

β) Ἐντὸς τοῦ ἀεροπορικοῦ χώρου Ξένου Κράτους, συμμορφοῦνται πρὸς τοὺς σχετικοὺς νόμους, κανονισμοὺς καὶ διαδικασίας τοῦ Κράτους τούτου, ἐκτὸς ἐάν, διάταξις 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 ἑκάστοτε ἐν ἰσχύϊ διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ, «περὶ κανόνων ἐναερίου κυκλοφορίας».

Ἄρθρον 3.

Γενικαὶ διατάξεις.

1. Ὁ ἔλεγχος ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ἀνασκεῖται ὑπὸ τῆς Υ.Π.Α. Πρὸς τοῦτο, ὁ ἐκμεταλλευόμενος, ὑποχρεοῦται ὅπως, κατὰ πάντα χρόνον καὶ εἰς πάντα τόπον, ἐπιτρέπῃ εἰς τοὺς ἐκπροσώπους τῆς Υ.Π.Α., τὴν ἄσκησιν ἐλέγχου, ἐκτεινομένου 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 χορηγουμένης δι' ἀποφάσεως τοῦ Διοικητοῦ τῆς Υ.Π.Α. Ἡ ἄδεια τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως χορηγεῖται μετὰ τὴν παραχώρησιν εἰς τὸν αἰτοῦντα 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 διαδικασίαι χορηγήσεως καὶ τροποποιήσεως τῆς ἀδείας τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως, ἡ παρακολούθησις καὶ ἡ διάρκεια ἰσχύος αὐτῆς προσέτι δὲ καὶ ἡ ἔκδοσις καὶ τροποποίησις τῶν εἰδικῶν ὅρων τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως, καθορίζονται ὑπὸ τῆς Υ.Π.Α.

3. Οὐδεὶς δύναται νὰ ἀνασκήσῃ ὑπεύθυνα καθήκοντα μέλους πληρώματος ἐὰν δὲν κέκτηται ἐν ἰσχύϊ τὰ κατὰ περίπτωσιν ἀπαιτούμενα πτυχία, ἀδείας, ἱκανότητας καὶ εἰδικότητας καὶ δὲν τυγχάνει ἀξιοποιημένος κατὰ τὰς σχετικὰς ἀπαιτήσεις. Διὰ πᾶσαν ἐν προκειμένῳ παράβασιν τυγχάνει ὑπεύθυνος καὶ ὁ ἐκμεταλλευόμενος.

4. Δι' ἑκάστην πτῆσιν, ὁ ἐκμεταλλευόμενος δέον ὅπως ὁρίζῃ:

α) Ἕνα χειριστὴν ὅστις θὰ ἐκτελῇ καθήκοντα Κυβερνήτου.

β) Ἕνα χειριστὴν ὅστις θὰ ἐκτελῇ καθήκοντα Συγκυβερνήτου, δι' ἐκείνας τὰς πτήσεις διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτεῖται, ἡ ὕπαρξις συγκυβερνήτου.

5. Ὁ ἀσκῶν 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 εἰδικῶν 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 ἄδειαν τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως.

ββ) Τοὺς εἰδικοὺς ὅρους τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως.

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

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

εε) Πᾶν ἕτερον στοιχεῖον 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 ἐμπιπτόντων ἀεροπλάνων, ἐφ' ὅσον φέρει θανατηφόρον ἢ ἐπικίνδυνον ὅπλον.

7. Ἀπαγορεύεται, ἄνευ εἰδικῆς ἀδείας τῆς Υ.Π.Α., ἡ μεταφορὰ δι' ἀεροπλάνων ἐκρηκτικῶν ἢ ἑτέρων ἐπικινδύνων ἀντικειμένων ἢ ὑλικῶν, 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 ὑλῶν ἐντὸς ἢ ὑπερθεν 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) Εὑρίσκεται ὑπὸ τὴν ἐπήρειαν οἰνοπνεύματος ἢ τοξικῶν οὐσιῶν.

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

9. Ἐξαιρέσει τῶν περιπτώσεων ἐπειγούσης ἀνάγκης, οὐδεὶς κυβερνήτης δύναται νὰ ἐπιτρέπῃ, ὅπως ἐπιβαίνουν τοῦ ἀεροπλάνου, ἄτομα τελοῦντα ἐμφανῶς, ὑπὸ τὴν ἐπήρειαν οἰνοπνεύματος, τοξικῶν οὐσιῶν ἢ φαρμάκου, ἐκτὸς ἐὰν πρόκειται περὶ ἀσθενῶν εὑρισκομένων ὑπὸ κατάλληλον φροντίδα.

10. Εἰς οὐδένα ἐπιτρέπεται νὰ θέτῃ εἰς λειτουργίαν φορητὴν ἠλεκτρονικὴν συσκευὴν ἐφ' οἱουδήποτε ἀεροπλάνου, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς πτήσεως, ἐξαιρέσει:

α) Φορητῶν ἀποτυπωτῶν ὁμιλίας.

β) Ἀκουστικῶν.

γ) Ἰατρικῶν ὀργάνων χρησιμοποιουμένων ἐπὶ ἀσθενῶν.

δ) Ἠλεκτρικῶν ξυριστικῶν συσκευῶν.

ε) Γενικῶς φορητῆς συσκευῆς ἡ λειτουργία τῆς ὁποίας κατὰ τὸν ἐκμεταλλευόμενον ἢ τὸν κυβερνήτην δὲν δημιουργεῖ παρεμβολὰς εἰς τὸ σύστημα ναυτιλίας καὶ ἐπικοινωνίας τοῦ ἀεροπλάνου, ἐπὶ τοῦ ὁποίου πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθῇ.

11. Πρὸ πάσης ἀπογειώσεως ὁ κυβερνήτης τοῦ ἀεροπλάνου δέον ὅπως βεβαιοῦται ὅτι ἐντὸς τοῦ ἀεροπλάνου εὑρίσκονται ἅπασαι αἱ οὐσιώδεις πληροφορίαι αἱ ἀφορῶσαι τὰς ὑπηρεσίας ἐρεύνης καὶ διασώσεως, εἰς τὴν περιοχὴν ὑπεράνω τῆς ὁποίας θὰ ἐκτελεσθῇ ἡ πτῆσις.

12. Ἐντὸς τοῦ θαλάμου διακυβερνήσεως τοῦ ἀεροπλάνου καὶ εἰς θέσιν εὐκόλως προσιτὴν εἰς τοὺς χειριστάς, δέον ὅπως τοποθετοῦνται τὰ κατωτέρω, ὑποχρεωτικῆς χρησιμοποιήσεως ὑπὸ τῶν χειριστῶν, στοιχεῖα:

α) Πίναξ ἐλέγχου (CHECK LIST) θαλάμου διακυβερνήσεως.

β) Πληροφορίαι ἀναφερόμεναι εἰς τὰς ἐπιδόσεις τοῦ ἀεροπλάνου ἐν ἀνόδῳ μὲ τὸν ἕνα κινητῆρα ἐκτὸς ἐνεργείας, προκειμένου περὶ πολυκινητηρίου ἀεροπλάνου.

γ) Κατάλληλοι, πλήρως ἐνημερωμένοι, εὐχρήστου σχήματος καὶ μεγέθους ἀεροναυτικοὶ χάρται τῆς περιοχῆς εἰς ἣν θὰ ἐκτελεσθῇ ἡ πτῆσις.

δ) Ἀεροναυτικοὶ χάρται πλήρως ἐνημερωμένοι, εὐχρήστου σχήματος καὶ μεγέθους τῆς διαδρομῆς τῆς τερματικῆς περιοχῆς τοῦ ἀεροδρομίου προορισμοῦ καὶ ἐναλλαγῆς καὶ διαδικασίας προσεγγίσεως δι' ὀργάνων.

13. Ὁ πίναξ ἐλέγχου τοῦ θαλάμου διακυβερνήσεως τῶν ἀεροπλάνων δέον ὅπως περιέχῃ:

α) Τὰς ἐνεργείας καὶ διαδικασίας αἱ ὁποῖαι θὰ ἀκολουθῶνται:

αα) Πρὸ τῆς ἐκκινήσεως τοῦ ἢ τῶν κινητήρων.

ββ) Πρὸ τῆς ἀπογειώσεως.

γγ) Ἐπὶ γραμμῆς πτήσεως.

δδ) Πρὸ τῆς προσγειώσεως.

εε) Μετὰ τὴν προσγείωσιν.

στστ) Κατὰ τὴν κράτησιν τοῦ ἢ τῶν κινητήρων.

β) Διαδικασίας ἀνάγκης ἀφορώσας εἰς:

αα) Τὴν λειτουργίαν τῶν συστημάτων, καυσίμων, ὑδραυλικοῦ, ἠλεκτρικοῦ καὶ τῶν λοιπῶν μηχανικῶς λειτουργούντων τοιούτων.

ββ) Τὴν λειτουργίαν τῶν διαφόρων ὀργάνων καὶ χειριστηρίων.

γγ) Τὴν λειτουργίαν τοῦ συστήματος ἰσχύος.

γ) Οἱασδήποτε ἑτέρας διαδικασίας ἀνάγκης θεωρουμένας ὡς ἀπαραιτήτους διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν πτήσεων.

Ἄρθρον 4.

Κανόνες ἐκμεταλλεύσεως.

1. Εἰς οὐδένα χειριστὴν ἐπιτρέπεται ὅπως ἐκτελέσῃ πτῆσιν, ἐὰν πρὸ τῆς ἀπογειώσεως δὲν βεβαιωθῇ ὅτι τὰ διατιθέμενα ἀεροδρόμια καὶ αἱ ἀπαιτούμεναι ἀεροναυτικαὶ εὐκολίαι καὶ ὑπηρεσίαι εἶναι ἐπαρκεῖς καὶ κατάλληλοι διὰ τὴν πτῆσιν ταύτην.

2. Ἐξαιρέσει τῶν ἀπογειώσεων καὶ προσγειώσεων, ἀπαγορεύεται ἡ ἐκτέλεσις πτήσεων ὑπὸ κανόνας πτήσεως ἐξ ὄψεως (VFR), εἰς ὕψη μικρότερα τῶν κατωτέρω καθοριζομένων:

α) Ἐν ἡμέρᾳ: 1.000 πόδες ἄνωθεν τῆς ἐπιφανείας τοῦ ἐδάφους καὶ εἰς ἀπόστασιν, ὁριζοντίως, οὐχὶ μικροτέραν τῶν 1.000 ποδῶν ἐξ οἱουδήποτε ἐμποδίου.

β) Ἐν νυκτί: 1.000 πόδες ἄνωθεν τοῦ ὑψηλοτέρου ἐμποδίου τὸ ὁποῖον εὑρίσκεται εἰς ἀπόστασιν 5 ναυτικῶν μιλλίων (N.M.) ἐκ τοῦ ἴχνους τῆς προτιθεμένης πτήσεως ἢ 2.000 πόδες ἄνωθεν τοῦ ὑψηλοτέρου ἐμποδίου τὸ ὁποῖον εὑρίσκεται εἰς ἀπόστασιν 5 ναυτικῶν μιλλίων ἐκ τοῦ ἴχνους τῆς προτιθεμένης πτήσεως, ἐφ' ὅσον ἡ περιοχή, ἄνωθεν τῆς ὁποίας ἐκτελεῖται ἡ πτῆσις, ἔχει χαρακτηρισθῇ ὡς ὀρεινή.

3. Ἅπασαι, αἱ ἐντὸς τοῦ ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος ἐλεγχομένου ἐναερίου χώρου, ἐκτελούμεναι πτήσεις, ὑπὸ κανόνας πτήσεως δι' ὀργάνων (IFR), δέον ὅπως μὴ ἐκτελῶνται εἰς ὕψη μικρότερα τῶν ὑπὸ τῆς Υ.Π.Α. καθοριζομένων ἐλαχίστων ὑψῶν ἀσφαλείας τῶν ἀεροδιαδρόμων καὶ ἐγκεκριμένων ἀεροπορικῶν ὁδῶν.

4. Ὁ αὐτόματος πιλότος τοῦ ἀεροπλάνου δύναται νὰ χρησιμοποιῆται κατὰ τὴν διάρκειαν πτήσεων ἐπὶ ἀεροπορικῆς ὁδοῦ, συμπεριλαμβανομένης τῆς ἀνόδου καὶ καθόδου, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τὸ ὕψος πτήσεως ἄνωθεν τοῦ ἐδάφους δὲν θὰ εἶναι μικρότερον τῶν 500 ποδῶν. Ἅπαντα τὰ ἀεροπλάνα ἅτινα εἶναι ἐξωπλισμένα διὰ Συζευκτῆρος Προσεγγίσεως (APPROACH COUPLER) δύνανται νὰ ἐκτελοῦν προσέγγισιν δι' ὀργάνων τῇ βοηθείᾳ τοῦ αὐτομάτου πιλότου καὶ νὰ κατέρχωνται μέχρι τοῦ ἐπιτρεπομένου κατὰ περίπτωσιν ἐλαχίστου ὕψους καθόδου, ἐκτὸς ἐὰν ὑφίσταται ἕτερος περιορισμός.

5. Ἀπαγορεύεται ἡ ἀπογείωσις ἀεροπλάνου ἐξ ἀεροδρομίου ὁσάκις αἱ ἐπικρατοῦσαι καιρικαὶ συνθῆκαι κατὰ τὴν ὥραν τῆς ἀπογειώσεως εἰς τὸ ἀεροδρόμιον ἀναχωρήσεως παρέχουν μετεωρολογικὰ ἐλάχιστα ἀνώτερα μὲν τῶν δι' ἀπογείωσιν ἐγκεκριμένων ἐλαχίστων, μικρότερα δέ, τῶν διὰ προσγείωσιν ἐγκεκριμένων τοιούτων, ἐκτὸς ἐὰν ὑφίσταται ἀεροδρόμιον δυνάμενον νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς ἀεροδρόμιον ἐναλλαγῆς, ἀπέχον ἐκ τοῦ ἀεροδρομίου ἀναχωρήσεως ἀπόστασιν οὐχὶ μεγαλυτέραν τῆς μιᾶς ὥρας ὑπὸ κανονικὴν ταχύτητα ταξιδίου.

6. Ἀπαγορεύεται ἡ ἀπογείωσις ἀεροπλάνου ἢ ἡ ἐκτέλεσις πτήσεως ὑπὸ κανόνας πτήσεως δι' ὀργάνων, ἐκτὸς ἐὰν τὰ πρόσφατα μετεωρολογικὰ δελτία καὶ προγνωστικὰ δεικνύουν ὅτι, αἱ ἐπικρατοῦσαι μετεωρολογικαὶ συνθῆκαι κατὰ τὸν ὑπολογιζόμενον χρόνον ἀφίξεως τοῦ ἀεροπλάνου εἰς τὸ σημεῖον τῆς πρώτης προσγειώσεως θὰ παρέχουν μετεωρολογικὰ ἐλάχιστα ἴσα ἢ ἀνώτερα τῶν διὰ προσγείωσιν ἐγκεκριμένων.

7. Ἀπαγορεύεται ἡ ἐκτέλεσις πτήσεων ὑπὸ κανόνας πτήσεως δι' ὀργάνων, ἐὰν δὲν διατίθεται ἀεροδρόμιον ἐναλλαγῆς διὰ τὸ ἀεροδρόμιον τῆς προτιθεμένης πρώτης προσγειώσεως τοῦ ἀεροπλάνου, ἐκτὸς ἐὰν ὑφίσταται πρόγνωσις ὅτι ἡ ὀροφὴ καὶ ἡ ὁρατότης εἰς τὸ ἀεροδρόμιον προορισμοῦ, θὰ εἶναι διὰ χρονικὴν περίοδον δύο ὡρῶν πρὸ καὶ δύο ὡρῶν μετὰ τὸν ὑπολογιζόμενον χρόνον ἀφίξεως, εἰς τὸ ἐν λόγῳ ἀεροδρόμιον, τοὐλάχιστον 1.000 πόδας ἄνωθεν τοῦ ἀρχικοῦ ὕψους προσεγγίσεως δι' ὀργάνων καὶ 8 χιλιόμετρα ἀντιστοίχως.

8. Ἀπαγορεύεται ἡ ἐκτέλεσις πτήσεως ὑπὸ κανόνας πτήσεως δι' ὀργάνων, ἐὰν αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι αἱ ἐπικρατοῦσαι εἰς τὸ ἀεροδρόμιον ἐναλλαγῆς κατὰ τὴν ὥραν τῆς ἀπογειώσεως δὲν παρέχουν μετεωρολογικὰ ἐλάχιστα ἴσα ἢ ἀνώτερα τῶν ἐλαχίστων προσγειώσεως, ἅτινα ἔχουσιν ἐγκριθῇ, προκειμένου τὸ ἐν λόγῳ ἀεροδρόμιον νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς ἀεροδρόμιον ἐναλλαγῆς καὶ τὰ μετεωρολογικὰ δελτία καὶ προγνωστικὰ δεικνύουν ὅτι θὰ παραμείνουν ἀμετάβλητα μέχρις ἀφίξεως τοῦ ἀεροπλάνου ἄνωθεν τοῦ ἀεροδρομίου τούτου.

9. Ἀπαγορεύεται ἡ ἔναρξις διαδικασίας προσεγγίσεως τῇ βοηθείᾳ ὀργάνων ἐὰν τὰ πρόσφατα μετεωρολογικὰ δελτία δεικνύουν ὅτι, αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι αἱ ἐπικρατοῦσαι εἰς τὸ ἀεροδρόμιον προσγειώσεως κατὰ τὴν ὥραν τῆς ἐνάρξεως τῆς διαδικασίας προσεγγίσεως παρέχουν μετεωρολογικὰ ἐλάχιστα μικρότερα τῶν διὰ προσγείωσιν ἐγκεκριμένων τοιούτων.

10. Ἀπαγορεύεται ἡ ἐκτέλεσις πτήσεως ὑπὸ κανόνας πτήσεως δι' ὀργάνων ἐντὸς τερματικῆς περιοχῆς ἀεροδρομίου διὰ τὸ ὁποῖον δὲν ὑφίσταται ἐγκεκριμένη διαδικασία καθόδου.

11. Ἡ συνέχισις πτήσεώς τινος, ἡ ὁποία ἐκτελεῖται ὑπὸ κανόνας πτήσεως δι' ὀργάνων, πρὸς τὸ ἀεροδρόμιον προορισμοῦ, ἐπιτρέπεται μόνον ἐὰν τὰ πρόσφατα μετεωρολογικὰ δελτία τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὸ ἀεροδρόμιον προορισμοῦ καὶ ἐναλλαγῆς,

δεικνύουν ὅτι, κατὰ τὸν ὑπολογιζόμενον χρόνον ἀφίξεως εἰς ταῦτα, ἡ ὀροφὴ καὶ ἡ ὁρατότης εἴτε εἰς τὸ ἀεροδρόμιον προορισμοῦ εἴτε εἰς ἓν ἐκ τῶν ἀεροδρομίων ἐναλλαγῆς θὰ εἶναι ἴσαι ἢ ἀνώτεραι τῶν ἐγκεκριμένων ἐλαχίστων διὰ τὰ ἀεροδρόμια ταῦτα.

12. Ἐξαιρέσει τῶν περιπτώσεων καταστάσεως ἀνάγκης, εἰς οὐδὲν ἀεροπλάνον ἐπιτρέπεται ὅπως κατέλθῃ, κατὰ τὰς προσεγγίσεις τῇ βοηθείᾳ ὀργάνων, εἰς ὕψος μικρότερον τοῦ εἰς τὰ σχεδιαγράμματα τῶν διαδικασιῶν προσεγγίσεως καθοριζομένου ἐλαχίστου ἐπιτρεπομένου ὕψους καθόδου.

13. Ἀπαγορεύεται ἡ ἀπογείωσις ἀεροπλάνου διὰ τὴν ἐκτέλεσιν πτήσεως ὑπὸ κανόνας πτήσεως ἐξ ὄψεως, ἐὰν τὰ πρόσφατα μετεωρολογικὰ δελτία ἢ συνδυασμοὶ μετεωρολογικῶν δελτίων καὶ προγνωστικῶν δεικνύουν ὅτι αἱ ἐπικρατοῦσαι καιρικαὶ συνθῆκαι, κατὰ μῆκος τῆς γραμμῆς πτήσεως ἢ τοῦ τμήματος ἐκείνου τῆς γραμμῆς ἐφ' οὗ θὰ ἐκτελεσθῇ πτῆσις ἐξ ὄψεως, δὲν ἐπιτρέπουν τὴν ὁλοκλήρωσιν τῆς πτήσεως ὑπὸ κανόνας πτήσεως ἐξ ὄψεως.

14. Πρὸ πάσης πτήσεως ὁ κυβερνήτης τοῦ ἀεροπλάνου δέον ὅπως ἐνημεροῦται ἐφ' ὅλων τῶν ὑπαρχουσῶν μετεωρολογικῶν καὶ λοιπῶν πληροφοριῶν τῶν ἐχουσῶν σχέσιν μὲ τὴν ἐκτελεσθησομένην πτῆσιν, ὁσάκις δὲ πρόκειται αὕτη νὰ ἐκτελεσθῇ ὑπὸ κανόνας πτήσεως δι' ὀργάνων (IFR), ὁ κυβερνήτης ὑποχρεοῦται ὅπως προβλέψῃ, κατὰ τὴν σχεδίασιν τῆς πτήσεως, ἐναλλακτικὴν ὁδὸν ἣν θὰ ἀκολουθήσῃ εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὁποίαν δὲν καταστῇ ἐφικτὴ ἡ ὁλοκλήρωσις ταύτης, ὡς ἐσχεδιάσθη, λόγῳ καιρικῶν συνθηκῶν.

15. Ἡ σχεδίασις καὶ ἐκτέλεσις τῶν πτήσεων διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν ἐνεργοῦνται ἐπὶ τῇ βάσει μετεωρολογικῶν πληροφοριῶν καὶ προγνωστικῶν, ἐκδιδομένων ὑπὸ τῆς Ἐθνικῆς Μετεωρολογικῆς Ὑπηρεσίας (E.M.Y.). Ἡ ἐκτέλεσις πτήσεων VFR πρὸς καὶ ἐκ σημείου τῆς Ἑλλάδος, ἔνθα δὲν ὑφίστανται μετεωρολογικαὶ ὑπηρεσίαι καὶ εὐκολίαι, ἐκτελοῦνται ἐπὶ τῇ βάσει παρατηρήσεων γενομένων ὑπὸ ὑπαλλήλων τοῦ ἐκμεταλλευομένου ἢ βάσει πληροφοριῶν ἐξ ἑτέρων προσώπων ἱκανῶν ὅπως ἐνεργοῦν τοιούτου εἴδους παρατηρήσεις. Πρόσωπα μὴ ἀνήκοντα ὀργανικῶς εἰς τὴν E.M.Y. δύνανται νὰ ἐκτελοῦν μετεωρολογικὰς παρατηρήσεις, ἐγκρίσει τῆς E.M.Y.

16. Ἀπαγορεύεται ἡ ἀπογείωσις καὶ προσγείωσις ἀεροπλάνου μεταφέροντος ἐπιβάτας κατὰ τὴν νύκτα, ἐάν:

α) Δὲν καθίσταται ἐφικτὸς ὁ προσδιορισμὸς τῆς διευθύνσεως τοῦ ἀνέμου εἴτε τῇ βοηθείᾳ φωτιζομένου ἀνεμοδείκτου εἴτε ἐκ πληροφοριῶν δυναμένων νὰ ληφθῶσι, δι' ἐπικοινωνίας, ἐκ τῶν ἁρμοδίων ὑπηρεσιῶν ἐδάφους ἢ προκειμένου περὶ ἀπογειώσεως, κατόπιν προσωπικῆς παρατηρήσεως τοῦ κυβερνήτου.

β) Τὰ ὅρια τοῦ διαδρόμου, ὁ ὁποῖος χρησιμοποιεῖται δι' ἀπογείωσιν καὶ προσγείωσιν τῶν ἀεροπλάνων, δὲν εἶναι σαφῶς καθωρισμένα διὰ φωτεινῆς σημάνσεως ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν.

17. Ἀπαγορεύεται ἡ ἀπογείωσις ἀεροπλάνων ἐφ' ὅσον:

α) Πάχνη, χιὼν ἢ πάγος ἔχει ἐπικαθίσει:

αα) Ἐπὶ τῶν πτερυγίων τῆς ἕλικος τοῦ ἀεροπλάνου ἢ ἐπὶ τοῦ προωθητικοῦ συστήματος τούτου.

ββ) Ἐπὶ τῶν ὑαλοκαθαριστήρων.

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

β) Χιὼν ἢ πάγος ἔχει ἐπικαθίσει:

αα) Ἐπὶ τῶν πτερύγων τοῦ ἀεροπλάνου.

ββ) Ἐπὶ τῶν σταθερῶν ἐπιφανειῶν τοῦ οὐραίου πτερώματος.

γγ) Ἐπὶ τῶν πηδαλίων.

γ) Πάχνη οἱασδήποτε ποσότητος, ἔχει ἐπικαθίσει ἐπὶ τῶν πτερύγων, τῶν σταθερῶν ἐπιφανειῶν τοῦ οὐραίου πτερώματος ἢ τῶν πηδαλίων, ἐκτὸς ἐὰν καθορισθῇ αὕτη πρὸ τῆς ἀπογειώσεως, κατὰ τρόπον ὥστε, αἱ ὡς ἄνω ἐπιφάνειαι νὰ καταστοῦν ὁμαλαί.

18. Ἀπαγορεύεται ἡ ἐκτέλεσις πτήσεων: Ὑπὸ κανόνας πτήσεως δι' ὀργάνων, ἐφ' ὅσον εἶναι γνωστὸν ὅτι ἐπικρατοῦν ἢ προβλέπεται νὰ ἐπικρατήσουν συνθῆκαι παγοποιήσεως ἐλαφρᾶς ἢ μετρίας μορφῆς, ἐκτὸς ἐὰν τὸ ἀεροπλάνον εἶναι ἐξωπλισμένον δι' ἀντιπαγωτικοῦ καὶ ἀποπαγωτικοῦ συστήματος δυναμένου νὰ προφυλάξῃ τὰ πτερύγια τῆς ἕλικος, τὰ ἀλεξήνεμα, 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 ἀεροπλάνου ἐν τῷ χώρῳ.

19. Ἀπαγορεύεται ἡ ἐκτέλεσις πτήσεων δι' ἀεροπλάνου, τὸ ὁποῖον δὲν εἶναι ἐφωδιασμένον δι' ἱκανῆς ποσότητος καυσίμων καὶ λιπαντικῶν, ἀπαραιτήτου διὰ τὴν ἐν ἀσφαλείᾳ ἐκτέλεσιν τῆς πτήσεως. Κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ὡς κατωτέρω, κατὰ περίπτωσιν ἀπαιτουμένων καυσίμων, λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν τόσον αἱ ἐπικρατοῦσαι κατὰ μῆκος τῆς διαδρομῆς καιρικαὶ συνθῆκαι, ὅσον καὶ αἱ τυχὸν ἀναμενόμεναι ἐν πτήσει καθυστερήσεις τοῦ ἀεροπλάνου.

20. Τὸ ἀεροπλάνον τὸ ὁποῖον ἵπταται ὑπὸ κανόνας πτήσεως ἐξ ὄψεως, δέον νὰ ἐφοδιάζεται διὰ καυσίμων καὶ λιπαντικῶν, ἱκανῶν νὰ ἐπαρκέσουν μέχρι τοῦ ἀεροδρομίου προορισμοῦ καὶ δι' ἐπὶ πλέον πτῆσιν 45 πρώτων λεπτῶν τοὐλάχιστον, ὑπὸ κανονικὴν ταχύτητα ταξιδίου.

21. Τὸ ἀεροπλάνον τὸ ὁποῖον ἵπταται ὑπὸ κανόνας πτήσεως δι' ὀργάνων, δέον νὰ ἐφοδιάζεται διὰ καυσίμων καὶ λιπαντικῶν, ἱκανῶν νὰ ἐπαρκέσουν μέχρι τοῦ σημείου τῆς πρώτης προσγειώσεως καὶ ἐκεῖθεν, μέχρι τοῦ ἀεροδρομίου ἐναλλαγῆς καὶ δι' ἐπὶ πλέον πτῆσιν 45 πρώτων λεπτῶν τοὐλάχιστον ὑπὸ κανονικὴν ταχύτητα ταξιδίου.

22. Ὁ κυβερνήτης τοῦ ἀεροπλάνου δέον ὅπως βεβαιοῦται ὅτι ὀξυγόνον διατίθεται διὰ τὰ μέλη τοῦ πληρώματος καὶ τοὺς ἐπιβάτας, εἰς ἱκανὴν ποσότητα, δι' ὅλας τὰς πτήσεις αἵτινες πρόκειται νὰ ἐκτελεσθοῦν εἰς ὕψη πτήσεως εἰς τὰ ὁποῖα ἡ ἔλλειψις ὀξυγόνου θὰ ἠδύνατο νὰ ἔχῃ δυσμενῆ ἐπίπτωσιν ἐπὶ τῆς διανοητικῆς ἱκανότητος τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος ἢ ἐπιβλαβῆ ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν ἐπιβατῶν.

23. Κατὰ τὰς πτήσεις δι' ἀεροπλάνου τὸ ὁποῖον δὲν διαθέτει θάλαμον ἐλεγχομένης πιέσεως ὁ κυβερνήτης δέον ὅπως χρησιμοποιῇ ὀξυγόνον συνεχῶς ὁσάκις τὸ ἀεροπλάνον 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 πτήσεως εἰς τὰ ὕψη ταῦτα.

β) Εἰς τὰ ὕψη πτήσεως ἀνώτερα τῶν 12.000 ποδῶν ἄνωθεν μέσης στάθμης θαλάσσης.

24. Κατὰ τὰς πτήσεις δι' ἀεροπλάνου τὸ ὁποῖον διαθέτει θάλαμον ἐλεγχομένης πιέσεως:

α) Ὁσάκις τὸ ἀεροπλάνον ἵπταται εἰς ὕψη πιέσεως θαλάμου ἀνώτερα τῶν 10.000 ποδῶν, ὁ κυβερνήτης δέον ὅπως συμμορφοῦται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς προηγουμένης παραγράφου.

β) Ὁσάκις τὸ ἀεροπλάνον ἵπταται εἰς ὕψη ἀνώτερα τῶν 25.000 ποδῶν, ἄνωθεν μέσης στάθμης θαλάσσης δέον ὅπως:

αα) Εἷς τοὐλάχιστον χειριστής, ὅστις τελεῖ ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τὸν θάλαμον διακυβερνήσεως καὶ χειρίζεται τὸ ἀεροπλάνον, φέρῃ, καλῶς προσηρμοσμένην καὶ ἠσφαλισμένην εἰς τὸ πρόσωπόν του, προσωπίδα παροχῆς ὀξυγόνου.

ββ) Δι' ἕκαστον τῶν ὑπολοίπων χειριστῶν, τελούντων ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τὸν θάλαμον διακυβερνήσεως, διατίθεται ἀνὰ μία προσωπὶς ὀξυγόνου, ἡ ὁποία θὰ εἶναι ἀσφαλῶς καὶ ἀεροστεγῶς προσηρμοσμένη εἰς πηγὴν παροχῆς ὀξυγόνου καὶ τοποθετημένη εἰς θέσιν ἐπιτρέπουσαν τὴν ἄμεσον χρησιμοποίησίν της.

Τὰ ἐν τῇ περιπτ. β' (αα) τῆς παρούσης παραγράφου καθοριζόμενα δὲν ἔχουσιν ἐφαρμογὴν ὁσάκις ἡ δι' ἕνα ἕκαστον χειριστὴν διατιθεμένη προσωπὶς ὀξυγόνου εἶναι τύπου ταχυτάτης τοποθετήσεως (QUICK DONNING TYPE).

γ) Ὁσάκις τὸ ἀεροπλάνον ἵπταται εἰς ὕψη ἀνώτερα τῶν 35.000 ποδῶν, εἷς τοὐλάχιστον χειριστὴς εὑρισκόμενος εἰς τὰ χειριστήρια τοῦ ἀεροπλάνου δέον ὅπως φέρῃ καλῶς προσηρμοσμένην καὶ ἠσφαλισμένην εἰς τὸ πρόσωπόν του, προσωπίδα παροχῆς ὀξυγόνου.

25. Πρὸ πάσης πτήσεως, ὁ κυβερνήτης δέον ὅπως βεβαιοῦται ὅτι τὰ μέλη πληρώματος καὶ οἱ ἐπιβάται, ἔχουσιν ἐνημε-

ρωθῆ τόσον ὡς πρὸς τὴν θέσιν εἰς ἣν εὑρίσκονται, ὅσον καὶ ἐπὶ τοῦ τρόπου χρησιμοποιήσεως τῶν:

α) Ζωνῶν προσδέσεως.

β) Ἐξόδων κινδύνου.

γ) Ἀτομικῶν σωσιβίων.

δ) Μέσων παροχῆς ὀξυγόνου ὡς καὶ λοιπῶν μέσων καταστάσεως ἀνάγκης διατιθεμένων δι' ἀτομικὴν χρῆσιν.

26. Πρὸ πάσης πτήσεως, ἥτις πρόκειται νὰ ἐκτελεσθῆ ἄνωθεν ἐκτεταμένων θαλασσῶν, ὁ Κυβερνήτης δέον ὅπως ἐνημερώνῃ τοὺς ἐπιβάτας ἐπὶ τοῦ τρόπου χρησιμοποιήσεως τῶν μέσων διασώσεως καὶ τῶν διαδικασιῶν προσθαλασσώσεως.

27. Πρὸ πάσης πτήσεως, ἥτις πρόκειται νὰ ἐκτελεσθῆ εἰς ὕψη ἀνώτερα τῶν 10.000 ποδῶν ἄνωθεν μέσης στάθμης θαλάσσης, ὁ κυβερνήτης δέον ὅπως ἐνημερώνῃ τοὺς ἐπιβάτας ἐπὶ τοῦ τρόπου χρησιμοποιήσεως τοῦ ὀξυγόνου, τόσον ὑπὸ ὁμαλὰς συνθήκας πτήσεως, ὅσον καὶ ὑπὸ συνθήκας ἀνάγκης.

28. Εἰς περιπτώσεις καταστάσεως ἀνάγκης ἐν πτήσει, ὁ κυβερνήτης δέον ὅπως βεβαιοῦται ὅτι ἅπαντες οἱ ἐπιβαίνοντες τοῦ ἀεροπλάνου ἔχουσιν ἐνημερωθῆ καὶ κατανοήσει τὰς ἐνδεδειγμένας ἐνεργείας, ἀναλόγως τῆς φύσεως τῆς ἀνάγκης.

Ἄρθρον 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 Μητρῶα πολιτικῶν ἀεροσκαφῶν, ἐκδοθὲν ἐπ' ὀνόματι τοῦ κυρίου αὐτοῦ.

ββ) Ἀναγεγραμμένα τὰ σήματα ἐθνικότητος καὶ νηολογήσεως.

γγ) Ἐν ἰσχύϊ πιστοποιητικὸν πτητικῆς ἱκανότητος.

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

2. Ἅπασαι αἱ πτήσεις, δέον ὅπως ἐκτελῶνται συμφώνως πρὸς τοὺς περιορισμοὺς πτητικῆς λειτουργίας τοὺς καθοριζομένους εἰς τὸ ἐγκεκριμένον ἐγχειρίδιον πτήσεως τοῦ ἀεροπλάνου. Ἀπαγορεύεται ἡ χρησιμοποίησις μονοκινητηρίων ἀεροπλάνων ὑπὸ συνθήκας καιροῦ, φωτὸς καὶ κατὰ μῆκος γραμμῶν πτήσεως αἱ ὁποῖαι δὲν παρέχουν τὴν δυνατότητα ἐκτελέσεως ἀσφαλοῦς ἀναγκαστικῆς προσγειώσεως, εἰς περίπτωσιν κρατήσεως τοῦ κινητῆρος. Ἅπασαι αἱ ἐπιδόσεις ἀναφέρονται εἰς συνθήκας τυπικῆς ἀτμοσφαίρας.

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, μὲ βάρος τὸ ὁποῖον δὲν θὰ ἐπέτρεπε εἰς τοῦτο νὰ ἐκτελέσῃ ἄνοδον τουλάχιστον 50 ποδῶν ἀνὰ πρῶτον λεπτὸν μὲ τὸν ἕνα κινητῆρα ἐκτὸς λειτουργίας, εἰς τὰ ἐλάχιστα ὕψη πτήσεως τῶν ἀεροδιαδρόμων, τοὺς ὁποίους 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 ἐκτελεσθῆ εἰς τοιοῦτον ὕψος ὥστε τὸ ἀεροπλάνον, εἰς περίπτωσιν κρατήσεως τοῦ κινητῆρος, νὰ δύναται κατολισθαίνον, νὰ ἀφιχθῆ εἰς τὴν ξηρὰν ἢ

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

γ) Ἐκτελῆται διὰ πολυκινητηρίου ἀεροπλάνου τὸ ὁποῖον θὰ δύναται, εἰς ὕψος 1.000 ποδῶν ἄνωθεν τῆς ἐπιφανείας θαλάσσης καὶ μὲ τὸν ἕνα κινητῆρα ἐκτὸς ἐνεργείας, νὰ ἐκτελέσῃ ἄνοδον τουλάχιστον 50 ποδῶν ἀνὰ πρῶτον λεπτόν.

5. Ὁσάκις πτῆσις ἀπαιτεῖ ὅπως τὸ πλήρωμα πτήσεως ἀπαρτίζεται ἐκ δύο χειριστῶν, τὸ ἀεροπλάνον δέον ὅπως εἶναι ἐξωπλισμένον δι' ἐν ἐνεργείᾳ συστήματος διπλοῦ χειρισμοῦ.

Ἄρθρον 6.

Ὄργανα καὶ ἐξοπλισμός.

Ἀπαγορεύεται ἡ ἐκτέλεσις πτήσεως, ἐφ' ὅσον τὸ ἀεροπλάνον δὲν φέρει ὄργανα καὶ ἐν γένει ἐξοπλισμὸν καθοριζόμενα δι' ἑκάστην 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. ἐφαρμοζόμενα.

Ἄρθρον 7.

Συσκευαὶ ἐπικοινωνίας καὶ ναυτιλίας.

1. Τὰ ἀεροπλάνα, ἅτινα ἵπτανται ὑπὸ κανόνας πτήσεως ἐξ ὄψεως κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς νυκτός, ἐντὸς ζώνης ἐλέγχου, ἄνωθεν νεφῶν ὡς καὶ εἰς πᾶσαν ἑτέραν πτῆσιν VFR καθ' ἣν παρέχονται πρὸς ταῦτα ὑπηρεσίαι ἐλέγχου ἐναερίου κυκλοφορίας, δέον ὅπως εἶναι ἐξωπλισμένα διὰ ραδιοσυσκευῶν ἐπικοινωνίας ἱκανῶν ὅπως ἐπιτυγχάνουν καὶ διατηροῦν ἀμφίδρομον ἐπικοινωνίαν μετὰ τοῦ ἐνδεδειγμένου σταθμοῦ ἐδάφους, εἰς τὰς κατὰ περίπτωσιν καθωρισμένας συχνότητας, ἐξ οἱουδήποτε σημείου τῆς γραμμῆς πτήσεως.

2. Τὰ ἀεροπλάνα, ἅτινα ἵπτανται ἐπὶ γραμμῆς κατὰ μῆκος τῆς ὁποίας δὲν καθίσταται ἐφικτὴ ἡ ἐκτέλεσις τῆς πτήσεως τῇ βοηθείᾳ χαρακτηριστικῶν σημείων τοῦ ἐδάφους, ἀπεχόντων μεταξύ των πλέον τῶν 60 Ν.Μ., δέον ὅπως εἶναι ἐξωπλισμένα 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 ἄρθρου δύναται νὰ χρησιμοποιηθῆ ἀντὶ ἑνὸς κεχωρισμένου δέκτου ἐπικοινωνίας καὶ ἑνὸς κεχωρισμένου δέκτου ραδιοναυτιλίας, εἷς δέκτης ὅστις νὰ δύναται νὰ λαμβάνῃ τόσον σήματα ἐπικοινωνίας ὅσον καὶ σήματα ραδιοναυτιλίας.

4. Δύο δέκται ραδιοσημάτων θεωροῦνται ὅτι ὁ εἷς λειτουργεῖ ἀνεξαρτήτως τοῦ ἄλλου, ἐὰν ἡ λειτουργία οἱασδήποτε μονάδος τοῦ ἑνὸς δὲν ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς λειτουργίας οἱασδήποτε μονάδος τοῦ ἑτέρου.

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

Ἄρθρον 8.

Συντήρησις ἀεροπλάνων.

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

2. Ὑπεύθυνος διὰ τὴν διατήρησιν τῶν ἐν χρήσει ἀεροπλάνων εἰς κατάστασιν πτητικῆς ἱκανότητος, τυγχάνει ὁ ἐκμεταλλευόμενος ταῦτα. Οὗτος ὑποχρεοῦται ὅπως ἐφαρμόζῃ πρόγραμμα ἐπιθεωρήσεων πρὸς διατήρησιν τῆς πτητικῆς ἱκανότητος τῶν ἀεροσκαφῶν του. Τὸ πρόγραμμα τοῦτο δέον ὅπως περιέχῃ καὶ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν προδιαγραφῶν συντηρήσεως τῶν ἐγκεκριμένων ὑπὸ τῆς ΥΠΑ. Ὁ ἐκμεταλλευόμενος ὡσαύτως ὑποχρεοῦται ὅπως ὑποβάλλῃ τῇ ΥΠΑ ἐκθέσεις μηχανικῶν ἀνωμαλιῶν κατὰ τὰ εἰδικώτερον ὑπὸ ταύτης καθοριζόμενα. Αἱ πρὸ πτήσεως ἐπιθεωρήσεις δύνανται νὰ ἐκτελοῦνται καὶ πιστοποιοῦνται ὑπὸ τοῦ πληρώματος, εὐθύνῃ τοῦ Κυβερνήτου.

3. Πᾶν πρόσωπον τὸ ὁποῖον ἔχει ἐξουσιοδοτηθῆ ὑπὸ τοῦ ἐκμεταλλευομένου ὅπως βεβαιοῖ τὴν πτητικὴν ἱκανότητα ἀεροπλάνου δέον ὅπως κέκτηται ἀντίστοιχον πτυχίον Πολιτικῆς Ἀεροπορίας, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ὁρίζεται ὑπὸ τοῦ ἐν ἰσχύϊ κανονισμοῦ πτυχίων καὶ ἀδειῶν Πολιτικῆς Ἀεροπορίας, εἶναι πλήρως ἀξιοποιημένον ἐπὶ τῶν ἐργασιῶν ἃς ἐκτελεῖ καὶ ἔχει εἰς τὴν διάθεσίν του τὰ ἀναγκαῖα ἐγχειρίδια, ὁδηγίας, ἐργαλεῖα, ὄργανα καὶ ἐξοπλισμόν.

4. Ἕκαστος ἐκμεταλλευόμενος δέον ὅπως ἐκπονῇ καὶ θέτῃ εἰς ἐφαρμογὴν πρόγραμμα ἐκπαιδεύσεως ἐξασφαλίζον ὅτι ἅπαν τὸ προσωπικὸν συντηρήσεως καὶ ἐπιθεωρήσεως τὸ ὁποῖον ἐκτελεῖ καθήκοντα σχετικὰ μὲ τὴν συντήρησιν, ἐπισκευήν, γενικὴν ἐπισκευὴν καὶ ἐπιθεώρησιν τῶν ἀεροπλάνων τοῦ ἐκμεταλλευομένου καὶ τοῦ βοηθητικοῦ αὐτῶν ἐξοπλισμοῦ, εἶναι πλήρως ἐνήμερον ὅσον ἀφορᾷ τὰς μεθόδους, τὰς διαδικασίας καὶ τὴν τεχνικήν, τὰς σχετικὰς πρὸς τὰ ἀνατεθέντα εἰς αὐτὸ καθήκοντα καὶ ὅτι εἶναι ἱκανὸν νὰ ἐκτελέσῃ ταῦτα. Ὁ ἐκμεταλλευόμενος δέον ὅπως δίδῃ ἰδιαιτέραν σημασίαν εἰς τὸ πρόγραμμα ἐκπαιδεύσεως ὁσάκις εἰσάγεται πρὸς χρῆσιν νέον ὑλικὸν ἢ ὑλικὸν μὲ τὸ ὁποῖον δὲν εἶναι ἐξοικειωμένον τὸ προσωπικόν του. Τὸ εἰς ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης παραγράφου καταρτιζόμενον ὑπὸ τοῦ ἐκμεταλλευομένου λεπτομερὲς πρόγραμμα ἐκπαιδεύσεως προσωπικοῦ ἐγκρίνεται ὑπὸ τῆς ΥΠΑ.

5. Ἕκαστος ἐκμεταλλευόμενος δέον ὅπως τηρῇ μητρῷα συντηρήσεως καὶ ἐπιθεωρήσεως τὰ ὁποῖα θὰ περιλαμβάνουν ἀνὰ ἐνημερομένου καὶ ἀκριβὲς μητρῷον διὰ τὸν συνολικὸν χρόνον λειτουργίας τοῦ σκάφους, ἑκάστου κινητῆρος καὶ ἑκάστης ἕλικος, τὸ τεχνικὸν ἡμερολόγιον ὡς καὶ ἕτερα ἔντυπα ἑκάστοτε χρησιμοποιούμενα διὰ τὴν καταχώρησιν καὶ τήρησιν τῶν ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ ἐν ἰσχύϊ Κανονισμοῦ «περὶ συντηρήσεως πολιτικῶν ἀεροσκαφῶν» ἀπαιτουμένων στοιχείων.

Τὰ τοιαῦτα μητρῷα:

α) Παραδίδονται εἰς τὸν νέον ἰδιοκτήτην ἢ τὸν ἐκμεταλλευόμενον εἰς περίπτωσιν διαθέσεως τοῦ ἀεροπλάνου.

β) Εἶναι ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν διαθέσιμα πρὸς ἐπιθεώρησιν ὑπὸ ἐξουσιοδοτημένου ἐκπροσώπου τῆς ΥΠΑ.

Ἄρθρον 9.

Πληρώματα πτήσεως.

1. Ὁ κυβερνήτης κυβερνᾷ τὸ ἀεροπλάνον, διοικεῖ τὸ πλήρωμα καὶ εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ ἀεροπλάνου καὶ τῶν ἐπιβαινόντων αὐτοῦ καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς πτήσεως.

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

α) Τὸ ἀεροπλάνον εἶναι νηολογημένον, πτητικῶς ἱκανὸν καὶ ὅτι τὰ σχετικὰ πιστοποιητικὰ εὑρίσκονται ἐντὸς τοῦ ἀεροπλάνου.

β) Τὰ ἐπὶ τοῦ ἀεροπλάνου ἐγκατεστημένα ὄργανα καὶ συσκευαὶ εἶναι ἐπαρκῆ καὶ κατάλληλα διὰ τὸ εἶδος τῆς προτιθεμένης πτήσεως.

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

δ) Τὸ βάρος ἀπογειώσεως τοῦ ἀεροπλάνου καὶ τὸ κέντρον βάρους τούτου, εὑρίσκονται ἐντὸς τῶν ἐπιτρεπομένων ὁρίων ἀσφαλείας, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν ἑκάστοτε ἀναμενομένων νὰ ἀντιμετωπισθῶσι συνθηκῶν πτήσεως.

ε) Τὸ ὑπὸ τοῦ ἀεροπλάνου μεταφερόμενον φορτίον εἶναι καταλλήλως κατανεμημένον καὶ ἀσφαλῶς προσδεδεμένον.

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

ζ) Τὰ πτυχία ἑκάστου μέλους πληρώματος ὡς καὶ αἱ τυχὸν ἀπαιτούμεναι ἄδειαι, ἱκανότητες ἐπὶ τοῦ τύπου τοῦ ἀεροπλάνου καὶ εἰδικότητες, εἶναι ἐν ἰσχύϊ καὶ ὅτι τὰ μέλη πληρώματος πτήσεως διατηροῦν τὴν πτητικὴν αὐτῶν ἱκανότητα εἰς ἱκανοποιητικὸν βαθμόν.

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

4. Ὁ Κυβερνήτης τοῦ ἀεροπλάνου, ὑποχρεοῦται ὅπως εἰ δυνατὸν ἀποφεύγῃ τὴν πλησιεστέραν ἁρμοδίαν ἀρχὴν διὰ τοῦ ταχυτέρου διαθεσίμου μέσου, διὰ πᾶν ἀτύχημα ἢ συμβάν, ὅπερ συνέβη εἰς τοῦτο καὶ εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὸν τραυματισμὸν ἢ θάνατον προσώπου ἢ σοβαρὰν ζημίαν τοῦ ἀεροπλάνου ἢ περιουσίας τρίτου.

5. Οἱ κυβερνῆται δέον ὅπως:

α) Κέκτηνται ἐν ἰσχύϊ τὰ ὑπὸ τοῦ κανονισμοῦ περὶ πτυχίων καὶ ἀδειῶν Πολιτικῆς Ἀεροπορίας προβλεπόμενα πτυχία ἀδείας, ἱκανότητας καὶ εἰδικότητα πτήσεως δι' ὀργάνων.

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

6. Οἱ συγκυβερνῆται δέον ὅπως:

α) Κέκτηνται ἐν ἰσχύϊ τὰ ὑπὸ τοῦ κανονισμοῦ περὶ πτυχίων καὶ ἀδειῶν πολιτικῆς ἀεροπορίας προβλεπόμενα πτυχία.

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

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

7. Πέραν τῶν ἐν παραγράφῳ 5 τοῦ παρόντος ἄρθρου καθοριζομένων, ὁ κυβερνήτης τοῦ ἀεροπλάνου δέον ὅπως κέκτηται καὶ τὴν ὡς κατωτέρω κατὰ περίπτωσιν καθοριζομένην πτητικὴν πεῖραν.

α) Διὰ τὴν ἐκτέλεσιν πτήσεως ὑπὸ κανόνας πτήσεως ἐξ ὄψεως (VFR) ἄνωθεν νεφῶν: Νὰ ἔχῃ ἐκτελέσει ὡς χειριστὴς τοὐλάχιστον 500 ὥρας πτήσεως, ἐξ ὧν αἱ ἑκατὸν (100) τοὐλάχιστον ὧραι νὰ ἔχουν συμπληρωθῇ εἰς πτήσεις ταξιδίου, ἐκτὸς ἐὰν αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι ἐπιτρέπουν:

αα) Προκειμένου περὶ πολυκινητηρίου ἀεροπλάνου, τὴν συνέχισιν τῆς πτήσεως μὲ τὸν ἕνα κινητῆρα ἐκτὸς ἐνεργείας ἢ τὴν ἐκτέλεσιν καθόδου ὑπὸ κανόνας πτήσεως ἐξ ὄψεως, εἰς περίπτωσιν κρατήσεως τοῦ κρισίμου κινητῆρος.

ββ) Προκειμένου περὶ μονοκινητηρίου ἀεροπλάνου, τὴν ἐκτέλεσιν καθόδου ὑπὸ κανόνας πτήσεως ἐξ ὄψεως εἰς περίπτωσιν κρατήσεως τοῦ κινητῆρος.

β) Διὰ τὴν ἐκτέλεσιν πτήσεως ἐξ ὄψεως κατὰ τὴν νύκτα: Νὰ ἔχῃ ἐκτελέσει τοὐλάχιστον 5 ὥρας νυκτερινῶν πτήσεων ἐντὸς τῶν ἀμέσως προηγουμένων 90 ἡμερῶν δι' ἀεροσκάφους τοῦ αὐτοῦ τύπου μὲ ἐκεῖνο ἐφ' οὗ πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς κυβερνήτης.

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

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

αα) Ἐκτελέσει τοὐλάχιστον 20 ὥρας πτήσεως ὡς κυβερνήτης πολυκινητηρίου ἀεροπλάνου, ἐξ ὧν 10 ὧραι τοὐλάχιστον νὰ ἔχουν συμπληρωθῇ ἐπὶ ἀεροπλάνου τοῦ αὐτοῦ τύπου μὲ ἐκεῖνον ἐπὶ τοῦ ὁποίου πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς κυβερνήτης.

ββ) Ὑποστῇ, μὲ ἱκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα, ἔλεγχον ἐν πτήσει ὡς καὶ προφορικὴν ἐξέτασιν ὑπὸ ἐλεγκτοῦ χειριστοῦ τοῦ ἐκμεταλλευομένου ἢ ὑπὸ ἐξουσιοδοτημένου ἐκπροσώπου τῆς ΥΠΑ, ἐπὶ ἀεροπλάνου τοῦ αὐτοῦ τύπου μὲ ἐκεῖνον ἐπὶ τοῦ ὁποίου πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς κυβερνήτης.

8. Εἰς ἁπάσας τὰς πτήσεις τὰς ἐκτελουμένας διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν δι' ἀεροπλάνων ἅτινα διαθέτουν καθίσματα ἐπιβατῶν πλέον τῶν ἐννέα. (9), ὁ κυβερνήτης τοῦ ἀεροπλάνου δέον ὅπως:

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

β) Ἔχῃ ἐκτελέσει τοὐλάχιστον 1500 ὥρας πτήσεως ὡς χειριστὴς ἀεροπλάνων.

γ) Εἶναι ἀξιοποιημένος πλήρως ἐπὶ τοῦ τύπου τοῦ ἀεροπλάνου ἵνα χρησιμοποιηθῇ ὡς κυβερνήτης τούτου.

δ) Ἔχῃ ἐκτελέσει, ὡς χειριστής, ἐντὸς τῶν ἀμέσως προηγουμένων 90 ἡμερῶν τρεῖς ἀπογειώσεις καὶ τρεῖς προσγειώσεις μὲ ἀεροπλάνον τοῦ αὐτοῦ τύπου μὲ ἐκεῖνον ἐφ' οὗ πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς κυβερνήτης.

ε) Ἔχῃ ἐκτελέσει, προκειμένου περὶ νυκτερινῶν πτήσεων ἐξ ὄψεως, τουλάχιστον 5 ὥρας νυκτερινῶν πτήσεων ἐντὸς τῶν ἀμέσως προηγουμένων 90 ἡμερῶν δι' ἀεροσκάφους τοῦ αὐτοῦ τύπου μὲ ἐκεῖνον ἐφ' οὗ πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς κυβερνήτης.

9. Χειριστὴς ὅστις ἔχει ὑποστῆ ἀρχικὸν ἔλεγχον ἱκανότητος μὲ ἱκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα καὶ πληροῖ τὰς περὶ ὡρῶν πτήσεως ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος, δὲν δύναται νὰ ἀσκῇ καθήκοντα κυβερνήτου ἐπὶ ἐλαφρῶν ἀεροπλάνων ἐὰν ἀνὰ 12 μῆνας, δὲν ὑφίσταται ἔλεγχον ἱκανότητος ἐν πτήσει.

10. Ὁ ἐν τῇ παραγράφῳ 7 περίπτ. β' (ββ) καὶ τῇ προηγουμένῃ τοιαύτῃ τοῦ παρόντος ἄρθρου καθοριζόμενος ἔλεγχος ἱκανότητος ἐν πτήσει καὶ προφορικὴ ἐξέτασις δέον νὰ εἶναι ἐνδεδειγμένος διὰ τὸν τύπον τοῦ ἀεροπλάνου, εἰδικῶς δὲ ὁ ἐν πτήσει ἔλεγχος νὰ περιλαμβάνῃ διαδικασίας κανονικὰς καὶ τοιαύτας καταστάσεως ἀνάγκης. Ὁ ἐξεταζόμενος χειριστὴς δέον ὅπως ἀποδείξῃ ὅτι διατηρεῖ τὴν χειριστικήν του ἱκανότητα καὶ τὰς ἀεροπορικὰς γνώσεις τὰς ἀπαιτουμένας διὰ τὴν χορήγησιν πτυχίου χειριστοῦ ἐπὶ πολυκινητηρίου ἀεροπλάνου.

11. Κυβερνήτης ὅστις ὑπόκειται εἰς ἔλεγχον ἱκανότητος ἐν πτήσει ἐπὶ ἀεροπλάνου τὸ ὁποῖον διαθέτει αὐτόματον πιλότον καὶ ἔχει ἐγκριθῇ ὑπὸ τῆς ΥΠΑ ὅπως χρησιμοποιῆται κατὰ τὰ ἐν παραγράφῳ 18 τοῦ παρόντος ἄρθρου καθοριζόμενα, δέον ὅπως ἀποδείξῃ ὅτι, καθ' ὃν χρόνον χρησιμοποιεῖ τὸν αὐτόματον πιλότον δύναται:

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

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

γ) Νὰ διεξαγάγῃ ἀμφίφορον ἐπικοινωνίαν ἀέρος—ἐδάφους καὶ νὰ συμμορφοῦται μὲ τὰς ὑπὸ τῆς ἐναερίου κυκλοφορίας παρεχομένας ἐξουσιοδοτήσεις.

12. Ἀπαγορεύεται ἡ ἔναρξις πτήσεως δι' ἀεροπλάνου ὁσάκις μέλος τοῦ πληρώματος τούτου ἤθελε καταστῇ ἀνίκανον νὰ ἐκτελέσῃ τὰ καθήκοντά του, συνεπείᾳ τραυματισμοῦ, ἀσθενείας, κοπώσεως ἢ ἐπιδράσεως οἰνοπνευματώδους ποτοῦ ἢ φαρμάκου.

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

13. Ἕκαστον ἐν ὑπηρεσίᾳ μέλος πληρώματος πτήσεως δέον ὅπως, κατὰ τὴν ἀπογείωσιν καὶ προσγείωσιν τοῦ ἀεροπλάνου, εὑρίσκεται εἰς τὴν ἀντίστοιχον θέσιν του.

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

15. Ἕκαστον μέλος πληρώματος πτήσεως ὁσάκις εὑρίσκεται εἰς τὴν θέσιν του δέον ὅπως ἔχῃ προσδεδεμένην τὴν ζώνην ἀσφαλείας.

16. Ὁ ἀριθμὸς τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος πτήσεως δέον ὅπως μὴ εἶναι μικρότερος τοῦ ἐλαχίστου ἀριθμοῦ ὅστις καθορίζεται ἐν τῷ ἐγχειριδίῳ πτήσεως τοῦ ἀεροπλάνου ἢ εἰς οἱονδήποτε ἕτερον κανονισμὸν ἢ ἔγγραφον σχέσιν ἔχοντα μὲ τὴν πτητικὴν ἱκανότητα τούτου.

17. Εἰς ἁπάσας τὰς πτήσεις τὰς ἐκτελουμένας ὑπὸ μετεωρολογικὰς συνθήκας ἀπαιτούσας τὴν ἐκτέλεσιν πτήσεως δι' ὀργάνων, τὸ πλήρωμα πτήσεως δέον ὅπως ἀπαρτίζηται ἐξ ἑνὸς Κυβερνήτου καὶ ἑνὸς Συγκυβερνήτου.

18. Κατ' ἐξαίρεσιν τῶν διατάξεων τῆς προηγουμένης παραγράφου ἐπιτρέπεται ἡ ἐκτέλεσις πτήσεων μὲ πλήρωμα ἀπαρτιζόμενον μόνον ἐξ ἑνὸς Κυβερνήτου ἐφ' ὅσον:

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

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

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

δ) Ὁ ἐκμεταλλευόμενος 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 τουλάχιστον ἀπαιτεῖται διὰ τὰ ἀεροπλάνα ἅτινα διαθέτουν καθίσματα ἐπιβατῶν περισσότερα τῶν δέκα ἐννέα (19).

20. Διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τακτικῶν, ἐκτάκτων ἢ ἐπ' εὐκαιρίᾳ πτήσεων πρὸς ὄφελος τοῦ ἐκμεταλλευομένου, 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' ἑνὸς μόνον χειριστοῦ τῇ βοηθείᾳ τοῦ αὐτομάτου πιλότου, καθορίζονται εἰς τοὺς εἰδικοὺς ὅρους τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἀσκοῦντος τὴν τεχνικὴν ἐκμετάλλευσιν.

22. Ἕκαστος ἐκμεταλλευόμενος δέον ὅπως ἐκπονῇ καὶ ἐφαρμόζῃ ἐγκεκριμένον ὑπὸ τῆς ΥΠΑ πρόγραμμα ἀρχικῆς ἐκπαιδεύσεως δι' ἀρχικὴν ἀξιοποίησιν ὡς καὶ πρόγραμμα περιοδικῆς ἐκπαιδεύσεως 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 ἐκπαιδεύσεως καθορίζονται ὑπὸ τῆς ΥΠΑ.

23. Ἕκαστος ἐκμεταλλευόμενος δέον ὅπως διαθέτῃ ἐπαρκῆ ἀριθμὸν ἐλεγκτῶν ἱπταμένων ἵνα διενεργῶσι τοὺς ὑπὸ τοῦ παρόντος ἀπαιτουμένους ἐν πτήσει ἐλέγχους. Οἱ ἐν λόγῳ ἐλεγκταὶ ἱπταμένων δέον ὅπως κέκτηνται τὰ αὐτὰ τουλάχιστον πτυχία καὶ ἱκανότητας ἅτινα ἀπαιτοῦνται διὰ τοὺς ἐξεταζομένους, καὶ ἐγκρίνονται ὑπὸ τῆς ΥΠΑ. Οἱ ἀρμόδιοι ἐκπαιδευταὶ ἢ οἱ ὑπεύθυνοι ἐπὶ τῆς ἐκτελέσεως τοῦ προγράμματος ἢ τμήματος τούτου ἐλεγκταὶ ἱπταμένων, οἵτινες ἐξετάζουν ἢ ἐλέγχουν ἐν πτήσει, δέον ὅπως βεβαιοῦν περὶ τῶν προσόντων καὶ τῆς ἱκανότητος τῶν ὑπ' αὐτῶν, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος, ἐξεταζομένων ἢ ἐλεγχομένων ἱπταμένων. Αἱ ἐν λόγῳ βεβαιώσεις δέον ὅπως τηρῶνται ὑπὸ τοῦ ἐκμεταλλευομένου εἰς τὸ μητρῷον ἑκάστου ἱπταμένου.

24. Ἕκαστος ἐκμεταλλευόμενος δέον ὅπως τηρῇ ἐνημερωμένον μητρῷον δι' ἕκαστον ἱπτάμενον προσληφθέντα ἵνα ὑπηρετήσῃ ὑπὸ τὴν ἰδιότητα ταύτην. Αἱ λεπτομέρειαι τηρήσεως καὶ ἐνημερώσεως τῶν ἐν λόγῳ μητρώων καθορίζονται δι' ἀποφάσεων τοῦ Διοικητοῦ τῆς ΥΠΑ (τεχνικῶν ὁδηγιῶν).

Ἄρθρον 10.

Χρόνος πτήσεως, ἀπασχολήσεως καὶ ἀναπαύσεως.

Αἱ διατάξεις τῆς παρ. 6.3 τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ Β.Δ. 22)64 «περὶ τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως μεταφορικῶν ἀεροπλάνων δημοσίας χρήσεως» αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὸν χρόνον πτήσεως, ἀπασχολήσεως 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 Ἐπικοινωνιῶν Ὑπουργὸν, ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 9 Μαρτίου 1972

Ἐν Ὀνόματι τοῦ Βασιλέως

Ο ΑΝΤΙΒΑΣΙΛΕΥΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΖΩΙΤΑΚΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΟΡΕΣΤΗΣ ΓΙΑΚΑΣ

Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

Ἡ ἐτησία συνδρομὴ 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 Τεῦχος 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 ἑξῆς ποσά:

1. Διὰ τὸ Τεῦχος 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

Ἕκαστον φύλλον, μέχρις 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 προσαυξάνεται κατὰ δραχ. 10 ἀνὰ 80 σελίδας.

Γ'. ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ

Ι. Εἰς τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν καὶ Ἑταιρειῶν Περιωρισμένης 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 ἄρθρον 32 τοῦ Ν. 3221/24 γνωστοποιήσεων, ὡς καὶ τῶν ἀνακοινώσεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 59 παρ. 3 τοῦ Ν.Δ. 400/70 περὶ Ἀλλοδαπῶν 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 παροχῆς ἀδείας ἐπεκτάσεως τῶν ἐργασιῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν, ὡς καὶ τῶν ἐκθέσεων περιουσιακῶν στοιχείων	»	2.000
10. Τῶν περὶ παροχῆς πληρεξουσιότητος πρὸς ἀντιπροσώπευσιν ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπῶν Ἑταιρειῶν, ὡς καὶ τῶν ἀποφάσεων περὶ μεταβιβάσεως τοῦ χαρτοφυλακίου Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 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 διαπραγμάτευσιν, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 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 ἄρθρου 2 παρ. 4 Α.Ν. 148/67	»	500

Β.' Δημοσιεύματα Ἑταιρειῶν Περιωρισμένης 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' Τεῦχος καὶ Παράρτημα

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

Τὸ ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) καταβλητέον ποσοστὸν ἐπὶ τῶν τελῶν δημοσιεύσεων ἐν τῷ Δελτίῳ Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν καὶ Ἑταιρειῶν Περιωρισμένης Εὐθύνης ἐν γένει ὡρίσθη 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 Ταμεῖα ἔναντι ἀποδεικτικοῦ εἰσπράξεως, ὅπερ, μερίμνῃ 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 Ταμεῖα, ὅπερ ἀποδίδεται εἰς τὸ ΤΑΠΕΤ, συμφώνως πρὸς τὰ ὁριζόμενα διὰ τῶν ὑπ' ἀριθ. 192378/3639 τοῦ ἔτους 1947 (RONEO 185) καὶ 178048/5321/31.7.65 (RONEO 139) ἐγκυκλίων διαταγῶν τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου τοῦ Κράτους. Ἐπὶ συνδρομῶν ἐξωτερικοῦ ἀποστελλομένων δι' ἐπιταγῶν, συναποστέλλεται διὰ τῶν ἐπιταγῶν καὶ τὸ ὑπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστόν.

Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ Ε. Τ.
Θ. ΚΩΣΤΟΜΗΤΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΚ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ