ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΤΗ 19 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1975	ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 256

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 794

* Περὶ 'Αποδοχῆς Συστημάτων Διαχωρισμοῦ τῆς Θαλασσίας Κυκλοφορίας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψει :

1. Τὸ Μέρος V τοῦ Ν. Δ/τος 1287/1949 «περὶ Κυρώσεως τῆς ὑπογραφείσης ἐν Γενεύῃ τὴν 5ην Μαρτίου 1948, Δ. Συμβάσεως «περὶ τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ 'Οργανισμοῦ (IMCO)» καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. Α. 228 (VII) 'Απόφασιν τοῦ 'Οργανισμοῦ τούτου, περὶ «'Εφαρμογῆς τῶν Συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς Θαλασσίας Κυκλοφορίας», υἱοθετηθεῖσαν ὑπὸ τῆς 7ης τακτικῆς Συνελεύσεώς του (5–15 'Οκτωβρίου 1971).

2. Τὸ ἄρθρον 5 (δ) τοῦ Ν.Δ. 4258/1962 «περὶ Κυρώσεως τῆς ὑπογραφείσης ἐν Λονδίνῳ Δ. Συμβάσεως «περὶ 'Ασφαλείας τῆς 'Ανθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ» (1960) καὶ περὶ ἄλλων τινῶν διατάξεων ἀφορωσῶν εἰς τὴν μεταφορὰν μεταναστῶν».

3. Τὸ Β.Δ. 750/1962 «περὶ Κυρώσεως Διεθνοῦς Κανονισμοῦ πρὸς 'Αποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ» καὶ τὸ Β.Δ. 643/1965 περὶ «θέσεως ἐν ἰσχύϊ τοῦ διὰ τοῦ ὡς εἴρηται Β.Δ. κυρωθέντος Δ. Κανονισμοῦ πρὸς 'Αποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ».

4. Τὰ ἄρθρα 5 (1) καὶ 7 (γ) τοῦ Ν.Δ. 93/1974 περὶ «Κυρώσεως τῆς ὑπογραφείσης ἐν Λονδίνῳ Συμβάσεως «περὶ Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς 'Αποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ 1972».

5. Τὰ ὑπὸ τοῦ IMCO γενόμενα ἀποδεκτά, κατὰ τὴν 4ην, 6ην καὶ 7ην σύνοδον τῆς Συνελεύσεως τούτου, συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας Κυκλοφορίας (ὡς Α. 161 (ES. IV)-Α. 186 (VI)-Α. 226 (VII) καὶ Α. 227 (VII) Ψηφίσματα IMCO).

6. Τὸ ἄρθρον 1 τοῦ Ν. 3141/1955 «περὶ συστάσεως, παρὰ τῷ 'Υπουργείῳ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, Συμβουλίου 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ» καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 3/5.3.1975 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τούτου, καὶ

7. Τὴν ὑπ' ἀριθ. 379/29.5.1975 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου 'Επικρατείας, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν :

Ἄρθρον 1ον

Συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς Θαλασσίας Κυκλοφορίας 'Ορισμοὶ καὶ Γενικαὶ 'Αρχαὶ διέπουσαι τὴν διὰ τῶν συστημάτων τούτων ναυσιπλοΐαν.

1. Γίνονται ἀποδεκτὰ συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας, υἱοθετηθέντα ὑπὸ τοῦ IMCO, τὸ κείμενον τῶν ὁποίων εἰς τὴν 'Αγγλικὴν καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν 'Ελληνικήν, παρατίθεται ἐν τέλει τοῦ παρόντος ὑπὸ μορφὴν Παραρτήματος. 'Εν περιπτώσει συγκρούσεως μεταξὺ τῶν δύο κειμένων ὑπερισχύει τὸ 'Ελληνικόν.

2. Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος :

(α) «Σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας» σημαίνει σύστημα ἀποσκοποῦν εἰς τὸν διαχωρισμὸν τῆς κυκλοφορίας πλοίων, ναυσιπλοούντων πρὸς μίαν κατεύθυνσιν, ἀπὸ τῆς τοιαύτης πλοίων εὑρισκομένων εἰς τὴν αὐτὴν μετὰ τῶν πρώτων περιοχὴν καὶ ναυσιπλοούντων κατ' ἀντίθετον ἢ σχεδὸν ἀντίθετον κατεύθυνσιν καὶ τὸ ὁποῖον σύστημα περιγράφεται εἰς τὸ Παράρτημα τοῦ παρόντος.

(β) «Γραμμὴ διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας», «Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας», «Λωρὶς κυκλοφορίας» καὶ «'Οριακὴ Ζώνη Διαχωρισμοῦ» σημαίνουν ἀντιστοίχως τὰς οὕτωσὶ καθοριζομένας ἐν τῷ Παρτήματι τοῦ παρόντος γραμμὰς ἢ θαλασσίας περιοχάς.

(γ) «Μίλιον» σημαίνει ναυτικὸν μίλιον 1852 μέτρων.

3. Διὰ τὴν ἀποφυγὴν συγκρούσεων μεταξὺ πλοίων ἐντὸς τῶν ἐν Παραρτήματι τοῦ παρόντος περιγραφομένων συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας, ἐφαρμογὴν ἔχουν οἱ ἑκάστοτε ἰσχύοντες Δ. Κανονισμοὶ πρὸς 'Αποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν θαλάσσῃ.

4. Τὰ συστήματα Διαχωρισμοῦ τῆς Κυκλοφορίας προορίζονται πρὸς χρῆσιν τόσον κατὰ τὴν ἡμέραν, ὅσον καὶ τὴν νύκτα, ὑφ' ὅλας τὰς καταστάσεις καιροῦ, εἰς ἐλεύθερα πάγων ὕδατα ἢ ὑπὸ συνθήκας ἐλαφρᾶς μορφῆς πάγου, καθ' ἃς δὲν ἀπαιτοῦνται ἰδιαίτεροι ἐλιγμοὶ ἢ ἡ χρησιμοποίησις παγοθραυστικῶν.

5. Τὰ ἐν λόγῳ συστήματα συνιστῶνται πρὸς χρῆσιν ὑφ' ὅλων τῶν πλοίων, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ὁρίζεται.

6. Πρωταρχικὸς προορισμὸς τῶν «θαλασσίων 'Οδῶν Μεγάλων Βαθῶν» (DEEP WATER ROUTES) εἶναι ἡ χρησιμοποίησις των ὑπὸ πλοίων, τὰ ὁποῖα, ἐξ αἰτίας τοῦ βυθίσματός των ἐν σχέσει πρὸς τὸ διαθέσιμον βάθος τῆς θαλάσσης εἰς τὴν ἀντίστοιχον περιοχήν, ἀπαιτοῦν τὴν χρησιμοποίησιν μιᾶς τοιαύτης ὁδοῦ. Τὰ λοιπὰ πλοῖα, τὰ ὁποῖα δὲν ἔχουν ἀνάγκην τοιαύτης εἰδικῆς μεταχειρίσεως, δέον ν' ἀποφεύγουν, καθ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, νὰ χρησιμοποιοῦν τὰς ὁδοὺς μεγάλων βαθῶν. 'Οσάκις χρησιμοποιοῦν τοιαύτας ὁδούς, οἱ ναυτιλλόμενοι δέον νὰ ἔχουν ὑπ' ὄψει των πιθανὰς μεταβολὰς εἰς τὰ σημειούμενα βάθη, λόγῳ μετεωρολογικῶν ἢ ἄλλων αἰτίων.

7. 'Εκτὸς ἐὰν ἄλλως προβλέπεται εἰς τὰ περιγραφόμενα ἐν τῷ Παραρτήματι συστήματα, πᾶν πλοῖον χρησιμοποιοῦν

---

* 'Αναδημοσιεύεται ὡς ἐσφαλμένως δημοσιευθὲν εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 212 Φ.Ε.Κ. (τεῦχος Α'), τῆς 3.10.1975.

σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας, ἐκ τῶν ἐν συνεχείᾳ περιγραφομένων :

(α) Θά πλέῃ ἐντὸς τῆς ἀντιστοίχου, πρὸς τὴν πορείαν του, λωρίδος κυκλοφορίας, συμφώνως πρὸς τὴν γενικὴν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς διὰ τὴν λωρίδα ταύτην,

(β) Θὰ τηρῆται, κατὰ τὸ πρακτικῶς δυνατόν, μακρὰν γραμμῆς διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἢ ζώνης διαχωρισμοῦ ταύτης,

(γ) Κανονικῶς θὰ εἰσέρχεται ἢ ἐξέρχεται λωρίδος τινος κυκλοφορίας κατὰ τὸ πέρας αὐτῆς, ἀλλ' ὁσάκις εἰσέρχεται ἢ ἐξέρχεται ἀπὸ τὴν πλευράν, θὰ πράττῃ τοῦτο κατὰ τὴν πρακτικῶς μικροτέραν γωνίαν, ὡς πρὸς τὴν γενικὴν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς.

(δ) Θ' ἀποφεύγῃ, καθ' ὅσον τοῦτο εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, νὰ διασχίζῃ λωρίδας κυκλοφορίας, ἀλλ' ἐὰν ὑποχρεοῦται νὰ πράξῃ οὕτω, θὰ τὰς διασχίσῃ, κατὰ τὸ πρακτικῶς δυνατόν, κατ' ὀρθὴν γωνίαν ὡς πρὸς τὴν γενικὴν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς.

(ε) Ἐκτὸς ἐὰν πρόκειται περὶ διασχίζοντος πλοίου, δὲν θὰ εἰσέρχεται, ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας, ἐντὸς ζώνης διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἢ δὲν θὰ διασχίζῃ γραμμὴν διαχωρισμοῦ, ἐκτός :

(ι) Εἰς περιπτώσεις ἀνάγκης, ἵν' ἀποφύγῃ ἄμεσον κίνδυνον, καὶ

(ιι) Ἐὰν πρόκειται ν' ἀσχοληθῇ μὲ τὴν ἁλιείαν ἐντὸς τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

(στ) Θὰ πλέῃ μετ' ἰδιαιτέρας προσοχῆς, ὁσάκις ναυσιπλοῇ εἰς περιοχὰς πλησίων τῶν ἄκρων συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας,

(ζ) Ἀσχολούμενον μὲ τὴν ἁλιείαν δὲν θὰ ἐμποδίζῃ τὸν διάπλουν πλοίων πλεόντων κανονικῶς ἐντὸς λωρίδος κυκλοφορίας συστήματός τινος.

8. Ζῶναι ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας καθορισθεῖσαι διὰ νὰ χρησιμοποιῶνται ὑπὸ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων τηρουμένων οὕτω μακρὰν τῶν λωρίδων κυκλοφορίας, κανονικῶς δὲν θὰ χρησιμοποιῶνται ὑπὸ πλοίων τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ χρησιμοποιήσουν ἀσφαλῶς τὰς ἀντιστοίχους λωρίδας κυκλοφορίας τοῦ παρακειμένου συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας.

9. Πλοῖα μὴ χρησιμοποιοῦντα σύστημά τι διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας θ' ἀποφεύγουν τοῦτο δι' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, εὐρυτέρων περιθωρίων.

10. Πᾶν πλοῖον θ' ἀποφεύγῃ, καθ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ν' ἀγκυροβολῇ ἐντὸς συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἢ ἐγγὺς τῶν ἄκρων των.

11. Πλοῖα μήκους μικροτέρου τῶν 20 μ. ἢ ἱστιοφόρα πλοῖα δὲν θὰ ἐμποδίζουν τὸν ἀσφαλῆ διάπλουν μηχανοκινήτων πλοίων πλεόντων κανονικῶς ἐντὸς λωρίδος κυκλοφορίας συστήματός τινος.

12. Σκοπὸς τῶν ἐκτυπουμένων εἰς τοὺς χάρτας τόξων εἶναι ἁπλῶς ἡ ἔνδειξις τῆς γενικῆς κατευθύνσεως τῆς κυκλοφορίας. Ὡς ἐκ τούτου, τὰ πλοῖα δὲν εἶναι ὑποχρεωμένα νὰ τάσσωνται ἐπακριβῶς ἐπὶ τῶν ὑπὸ τῶν τόξων σημειουμένων πορειῶν.

13. Εἰς τὸν Διεθνῆ Κώδικα Σημάτων προβλέπεται, διὰ κάλυψιν ἀντιστοίχου ἀνάγκης, ἡ χρησιμοποίησις τοῦ σήματος «YG», ὅπερ σημαίνει «Φαίνεσθε μὴ συμμορφούμενος πρὸς τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας» (YOU APPEAR NOT TO BE COMPLYING WITH THE TRAFFIC SEPARATION SCHEME).

Ἄρθρον 2ον

Ἐφαρμογή.

1. Αἱ διὰ τοῦ παρόντος θεσπιζόμεναι διατάξεις θὰ ἐφαρμόζωνται ὑφ' ἁπάντων τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων-πλὴν τῶν Ἑλληνικῶν Πολεμικῶν πλοίων κατὰ τὸν πλοῦν των ἐντὸς τοῦ Σαρωνικοῦ Κόλπου καὶ τῶν ρητῶς, μνημονευομένων ἐν παραγράφῳ 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου καὶ ἐφ' ὅσον ταῦτα πράγματι ἀσχολοῦνται μετὰ τῶν ἐν αὐτῷ καθοριζομένων ἐργασιῶν-, ὁσάκις χρησιμοποιοῦν οἱονδήποτε τῶν ἐν Παραρτήματι τοῦ παρόντος περιγραφομένων συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας. Θὰ ἐφαρμόζωνται, πρὸς τούτοις, καὶ ὑπὸ πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας, ὁσάκις ταῦτα ναυσιπλοοῦν ἐντὸς συστημάτων κειμένων ἐξ ὁλοκλήρου ἢ μερικῶς ἐντὸς τῶν Ἑλληνικῶν χωρικῶν ὑδάτων, οἱ Πλοίαρχοι δὲ ὅσων ἐξ αὐτῶν ἤθελον παραβῆ τὰ τοιαῦτα συστήματα θὰ καταγγέλωνται εἰς τὴν ἁρμοδίαν Ἀρχὴν τῆς σημαίας, ἣν φέρει τὸ πλοῖον των.

2. Αἱ διὰ τοῦ παρόντος θεσπιζόμεναι ἀπαιτήσεις δὲν θὰ ἔχουν ἐφαρμογὴν προκειμένου περὶ ἁλιευτικῶν πλοίων, ὁσάκις ταῦτα πράγματι ἀσχολοῦνται μὲ τὴν ἁλιείαν ἢ πλοίων ἐνεργούντων ὑδρογραφικὰς ἐργασίας ἢ ἐργασίας ἐπιθεωρήσεως φαρικοῦ δικτύου, σημαντήρων ἢ ραδιοφάρων ἐγκατεστημένων ὑπὸ δεόντως ἐξουσιοδοτημένης ἐθνικῆς Κράτους τινὸς Ὑπηρεσίας.

Ἄρθρον 3ον

Κυρώσεις.

1. Πλοίαρχοι ἢ ὑπεύθυνοι Ἀξιωματικοὶ φυλακῆς γεφύρας πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν, ἅτινα, διελθόντα διὰ περιοχῆς καλυπτομένης ὑπὸ οἱουδήποτε τῶν συστημάτων τούτων, ἀνεφέρθησαν παρ' ἁρμοδίας Ἑλληνικῆς ἢ ἀλλοδαπῆς Ἀρχῆς ὅτι ἔβαινον ἀντιθέτως πρὸς τὴν καθωρισμένην ἐν αὐτοῖς γενικὴν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς, θὰ κολάζωνται διὰ προστίμου μέχρις ἑκατὸν χιλιάδων δραχμῶν, αὐξανομένου εἰς τὸ διπλάσιον, ἐν περιπτώσει ὑποτροπῆς.

2. Τὸ πρόστιμον ἐπιβάλλεται δι' ἀποφάσεως Ἐπιτροπῆς συνισταμένης ἐκ :

(α) Τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως ΥΕΝ, ὡς Προέδρου,
(β) Τοῦ Ἀρχηγοῦ Λ.Σ.
(γ) Τοῦ Διευθυντοῦ Ἐλέγχου Ναυσιπλοΐας,
(δ) Τοῦ Διευθυντοῦ Ἀσφαλείας-Πειθαρχικοῦ καὶ
(ε) Τοῦ Τμηματάρχου Ἀσφαλείας Ναυσιπλοΐας τῆς Διευθύνσεως Ἐλέγχου Ναυσιπλοΐας, ἐκτελοῦντος καθήκοντα Εἰσηγητοῦ.

Καθήκοντα Γραμματέως ἐκτελεῖ κατώτερος Ἀξιωματικὸς Λ.Σ.

3. Ἀναπληρωταὶ τῶν ἀνωτέρω ὁρίζονται :

(α) Τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως ΥΕΝ, ὁ Ἀρχηγὸς Λ.Σ.,
(β) Τοῦ Ἀρχηγοῦ Λ.Σ., ὁ Ὑπαρχηγὸς Λ.Σ.
(γ) Τοῦ Δ/ντοῦ Ἐλέγχου Ναυσιπλοΐας, ὁ ἀρχαιότερος Τμηματάρχης τῆς Διευθύνσεως Ἐλέγχου Ναυσιπλοΐας,
(δ) Τοῦ Διευθυντοῦ Ἀσφαλείας-Πειθαρχικοῦ, ὁ ἀρχαιότερος Τμηματάρχης τῆς Διευθύνσεως Ἀσφαλείας-Πειθαρχικοῦ, καὶ
(ε) Τοῦ Τμηματάρχου Ἀσφαλείας Ναυσιπλοΐας, ὁ Τμηματάρχης Ἐλέγχου Ναυτικῶν Ἀτυχημάτων τῆς Δ/νσεως Ἐλέγχου Ναυσιπλοΐας.

4. Κατὰ τῆς ἐπιβαλλούσης τὸ πρόστιμον ἀποφάσεως καὶ ἐντὸς τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς κοινοποιήσεώς της ἐπιτρέπεται προσφυγὴ ἐνώπιον τοῦ Ὑπουργοῦ Ε.Ν., ὅστις ἀποφασίζει σχετικῶς μετὰ γνώμην τοῦ Συμβουλίου Ε.Ν.

5. Ἡ προσφυγὴ τῶν ἐνδιαφερομένων εἰς τὸν Ὑπουργὸν Ε.Ν. δὲν ἔχει ἀνασταλτικὴν ἰσχύν, ὡς πρὸς τὴν καταβολὴν τοῦ προστίμου, τὸ ὁποῖον δυνατὸν νὰ καταστῇ ἐπιστρεπτέον, ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει, κατὰ τὰ ὁρισθησόμενα ἐν τῇ ἐκδοθησομένῃ ἐπὶ τῆς ἐφέσεως ἀποφάσει.

6. Ἀπαγορεύεται ὁ ἀποπλοῦς τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς κοινοποιήσεως, εἰς τὸν ὑπαίτιον Πλοίαρχον ἢ τὸν ὑπεύθυνον Ἀξιωματικὸν φυλακῆς γέφυρας ἢ τὸν πλοιοκτήτην, τῆς ἐπιβαλλούσης τὸ πρόστιμον ἀποφάσεως, μέχρι πληρωμῆς τούτου ἢ καταθέσεως ἰσοπόσου ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς ἀνεγνωρισμένης Τραπέζης εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἢ ἐν μὲν τῇ ἡμεδαπῇ εἰς Λιμενικὴν τινα Ἀρχήν, ἐν δὲ τῇ ἀλλοδαπῇ εἰς τοὺς παρὰ Πρεσβείαις καὶ Προξενείοις τοποθετημένους Ἀξιωματικοὺς Λ.Σ., τοὺς ἀσκοῦντας διοικητικὰ καθήκοντα ναυτιλίας καὶ ἐλλείψει τούτων εἰς Ἑλληνικὰς Προξενικὰς Ἀρχάς.

7. Πρὸς εἴσπραξιν τοῦ προστίμου ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις περὶ εἰσπράξεως δημοσίων ἐσόδων. Αἱ διατάξεις

αὗται ἐφαρμόζονται σωρρευτικῶς καὶ εἰς πᾶσαν ἄλλην περίπτωσιν ἐπιβολῆς προστίμου κατὰ τὰ ἐν τῷ παρόντι προβλεπόμενα, καθ' ἣν ὁ ἐπιβάλλων τὸ πρόστιμον ἤθελε κρίνει πρόσφορον τὴν ἐφαρμογὴν των πρὸς εἴσπραξιν αὐτοῦ.

8. Διὰ πᾶσαν ἑτέραν παράβασιν τῶν διατάξεων τῶν ἐν Παραρτήματι τοῦ παρόντος περιγραφομένων συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας οἱ παραβάται θὰ κολάζωνται διὰ προστίμου μέχρις εἴκοσι χιλιάδων δραχμῶν, αὐξανομένου εἰς τὸ διπλάσιον ἐν περιπτώσει ὑποτροπῆς.

9. Τὰ κατὰ τὸ παρὸν ἄρθρον εἰσπρατόμενα πρόστιμα θὰ κατατίθενται εἰς ἴδιον λογαριασμὸν παρὰ τῇ Ἐθνικῇ Τραπέζῃ τῆς Ἑλλάδος τὸ ἐξ αὐτῶν δὲ χρηματικὸν ποσὸν θὰ διατίθεται ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν δημιουργίαν Ναυαγοσωστικῶν Σταθμῶν ἐν Ἑλλάδι καὶ τὰς δαπάνας συντηρήσεως τούτων.

Ἡ διαδικασία ἀναλήψεως καὶ διαθέσεως κεφαλαίων ἐκ τοῦ λογαριασμοῦ τούτου πρὸς ἐκπλήρωσιν τοῦ δι' οὗ προβλέπεται σκοποῦ ὡς καὶ τῆς ἐν γένει διαχειρίσεώς του θὰ καθορίζεται διὰ κοινῆς ἀποφάσεως Ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος ἄρχεται μετὰ τρίμηνον ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς του.

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

Ἐν Ἀθήναις τῇ 19 Σεπτεμβρίου 1975

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. ΤΣΑΤΣΟΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ

ANNEX

TRAFFIC SEPARATION SCHEMES

Each scheme comprises a traffic separation zone or traffic separation line, or a series of such zones and lines, having on either side a traffic lane the inner limit of which lane adjoins that line or zone. In addition a boundary separation zone may be established at the outside limit of a traffic lane.

A. BALTIC SEA

1. OFF OSTROV RODSHER

A traffic separation zone, half a mile wide, is centred upon straight lines joining consecutively the following points :

(i) 59° 59.9′ N, – 26° 36.5′ E
(ii) 60° 00.4′ N, – 26° 40.3′ E
(iii) 60° 00.1′ N, – 26° 44.3′ E

The traffic lanes are one mile wide.

2. OFF KALBADAGRUND LIGHTHOUSE

A traffic separation zone, one mile wide, is centred upon straight lines joining consecutively the following points :

(i) 59° 52.2′ N, – 25° 30.7′ E
(ii) 59° 53.0′ N, – 25° 38.6′ E
(iii) 59° 53.9′ N, – 25° 46.5′ E

The traffic lanes are one and a half miles wide.

3. OFF PORKKALA LIGHTHOUSE

A traffic separation zone, one mile wide, is centred upon straight lines joining consecutively the following points :

(i) 59° 44.1′ N, – 24° 23.7′ E
(ii) 59° 44.9′ N, – 24° 21.4′ E
(iii) 59° 45.9′ N, – 24° 29.1′ E

The traffic lane on the northern side of the separation zone is one and a half miles wide.

The traffic lane on the southern side of the separation zone is two miles wide.

4. OFF HANKONIEMI PENINSULA

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon straight lines joining consecutively the following points :

(i) 59° 28.2′ N, – 22° 33.3′ E
(ii) 59° 31.9′ N, – 22° 42.6′ E
(iii) 59° 33.3′ N, – 22° 53.9′ E

The traffic lanes are four miles wide.

5. OFF GOTLAND ISLAND

A traffic separation zone, one mile wide, is centred upon a straight line joining the following points :

(i) 56° 46.0′ N, – 18° 19.0′ E
(ii) 56° 49.5′ N, – 18° 27.5′ E

6. OFF OLAND ISLAND

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon straight lines joining consecutively the following points :

(i) 56° 02.0′ N, – 16° 35.0′ E
(ii) Olands Södra Grund Lighthouse
(iii) 56° 06.7′ N, – 16° 46.3′ E

The traffic lanes are three miles wide.

7. IN THE SOUND

The series of straight lines joining consecutively the following points :

(i) 56° 06.0′ N, – 12° 34.1′ E
(ii) 56° 04.6′ N, – 12° 36.6′ E
(iii) 56° 03.3′ N, – 12° 39.2′ E
(iv) 56° 01.2′ N, – 12° 40.2′ E

is a traffic separation line.

The outer limits of the traffic lanes are defined by straight lines joining consecutively the following points

(a) Eastern limit
(i) 56° 06.4′ N, – 12° 34.9′ E
(ii) 56° 03.4′ N, – 12° 40.1′ E
(iii) 56° 01.2′ N, – 12° 41.3′ E

(b) Western limit
(i) 56° 05.5′ N, – 12° 33.3′ E
(ii) 56° 03.2′ N, – 12° 38.3′ E
(iii) 56° 01.2′ N, – 12° 37.7′ E

8. OFF KIEL LIGHTHOUSE

The quadrilateral area bounded by straigt lines joining the following points :

(i) 54° 30.0′ N, – 10° 18.5′ E
(ii) 54° 29.8′ N, – 10° 18.7′ E
(iii) 54° 29.0′ N, – 10° 16.6′ E
(iv) 54° 29.2′ N, – 10° 16.5′ E

is a traffic separation zone.

The outer limits of the traffic lanes are defined by straight lines joining the following points :

(a) North Western Limit
(i) 54° 29.6′ N, – 10° 15.8′ E
(ii) 54° 30.5′ N, – 10° 17.9′ E

(b) South Eastern Limit
(i) 54° 28.1′ N, 10° 17.6′ E
(ii) 54° 29.2′ N, – 10° 19.4′ E

B. WESTERN EUROPEAN WATERS

1. OFF THE OSLO FJORD

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon a straight line joining the following points :

(i) 58° 43.0′ N, 10° 08.0′ E
(ii) 58° 51.0′ N, 10° 27.0′ E

The traffic lanes are three miles wide.

2. OFF OSKOY

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon a straight line joining the following points :

(i) 57° 50.0′ N, 8° 03.0′ E
(ii) 57° 58.0′ N, 8° 22.0′ E

The traffic lanes are three miles wide.

3. OFF LIDDESNES

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon a straight line joining the following points :

(i) 57° 50.0′ N, 7° 22.0′ E
(ii) 57° 50.0′ N, 7° 00.0′ E

The traffic lanes are three miles wide.

4. OFF LISTA

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon a straight line joining the following points :

(i) 57° 55.0′ N, 6° 37.0′ E
(ii) 58° 00.0′ N, 6° 17.0′ E

The traffic lanes are three miles wide.

5. OFF FEISTEIN

The traffic separation scheme off Feistein contains two parts.

PART I

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon a straight line joining the following points :

(i) 58° 43.0′ N, 5° 11.0′ E
(ii) 58° 32.0′ N, 5° 05.0′ E

The traffic lanes are three miles wide.

PART II

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon a straight line joining the following points:

(i) 58° 48.0′ N, 5° 06.0′ E
(ii) 58° 50.0′ N, 4° 43.0′ E

The traffic lanes are three miles wide.

6. IN THE GERMAN BIGHT

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon straight lines joining consecutively the following points :

(i) 53° 28.9′ N, 4° 46.2′ E
(ii) 53° 47.5′ N, 6° 22.1′ E
(iii) 53° 55.6′ N, 7° 39,9′ E

The traffic lanes are three miles wide.

7. APPROACHES TO THE RIVER ELBE

A traffic separation zone, half a mile wide, is centred upon a straight line joining the following points :

(i) 54° 00.0′ N, 8° 05.5′ E
(ii) 54° 00.0′ N, 8° 07.1′ E

The straight line joining the following points :

(i) 54° 00.0′ N, 8° 07.1′ E
(ii) 53° 59.9′ N, 8° 13.4′ E

is a traffic separation line.

The outer limits of the traffic lanes are defined by straight lines joining the following points :

(a) Northern limit

(i) 54° 01.8′ N, 8° 05.5′ E
(ii) 54° 01.6′ N, 8° 13.6′ E

(b) Southern limit

(i) 53° 58.0′ N, 8° 05.5′ E
(ii) 53° 59.4′ N, 8° 13.3′ E

8. NORTH OF THE ENTRANCE OF THE NIEWE WATERWEG, ROTTERDAMSCHE

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon a straight line joining the following points :

(i) 52° 06.3′ N, 3° 58.3′ E
(ii) 52° 03.4′ N, 3° 57.2′ E

The traffic lanes are two miles wide.

9. OFF TEXEL LIGHT VESSEL

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon a straight line joining the following points :

(i) 53° 02.2′ N, 4° 18.3′ E
(ii) 53° 06.4′ N, 4° 22.7′ E

The traffic lanes are three miles wide.

10. DOVER STRAIT AND APPROACHES

(a) A traffic separation zone, one mile wide, is centred upon a straight line joining the following points :

(i) 51° 28.0′ N, 2° 07.1′ E
(ii) 51° 16.5′ N, 1° 52.4′ E

(b) The straight line joining the following points :

(i) 51° 16.5′ N, 1° 52.4′ E
(ii) 51° 06.1′ N, 1° 38.2′ E

is a traffic separation line.

The area bounded on the west by so much of the above mentioned traffic separation line and the eastern limit of the above mentioned traffic separation zone as lies between latitude 51° 22.0′ N and 51° 10.3′ N and bounded on the east by the western side of the Sandettie Bank is reserved as a route for deep draught ships only.

(c) A traffic separation zone, one mile wide, is centred upon a straight line joining the following points :

(i) 51° 06.1′ N, 1° 38.2′ E
(ii) 50° 57.2′ N, 1° 23.6′ E

(d) The straight line joining the folloing points :

(i) 50° 57.2′ N, 1° 23.6′ E
(ii) 50° 48.9′ N, 1° 16.2′ E

is a traffic separation line.

(e) A traffic separation zone, two miles wide is centred on straight lines joining consecutively the following points :

(i) 50° 48.9′ N, 1° 16.2′ E
(ii) 50° 37.9′ N, 1° 04.4′ E
(iii) 50° 33.7′ N, 0° 57.8′ E

(f) The quadrilateral area bounded by straight lines joining the following points :

(i) 50° 33.0′ N, 0° 59.0′ E
(ii) 50° 34.4′ N, 0° 56.7′ E
(iii) 50° 28.8′ N, 0° 00.0′
(iv) 50° 25.0′ N, 0° 00.0′

(g) A part of the outer limit of the traffic lane on the English side is defined by straight lines joining consecutively the following points :

(i) 51° 30.4′ N, 2° 00.0′ E
(ii) 51° 23.0′ N, 1° 50.0′ E
(iii) 51° 14.1′ N, 1° 44.1′ E
(iv) 51° 06.9′ N, 1° 31.0′ E
(v) 51° 57.5′ N, 1° 12.2′ E

(h) The outer limit continues as boundary separation zone, half a mile wide, centred on straight lines joining consecutively the following points :

(i) 50° 57.3′ N, 1° 12.2′ E
(ii) 50° 52.0′ N, 1° 02.2′ E
(iii) 50° 36.8′ N, 0° 27.4′ E
(iv) 50° 34.7′ N, 0° 00.0′

(i) A part of the outer of the traffic lane on the Continental side is defined by straight lines joining consecutively the following points :

(i) 51° 20.0′ N, 2° 24.6′ E
(ii) 51° 06.4′ N, 1° 49.0′ E
(iii) 50° 53.6′ N, 1° 30.8′ E
(iv) 50° 44.5′ N, 1° 27.0′ E
(v) 50° 37.7′ N, 1° 21.0′ E

(j) The outer limit continues as a boundary separation zone, half a mile wide, centred on straight lines joining consecutively the following points :

(i) 50° 37.7′ N, 1° 21.0′ E
(ii) 50° 26.6′ N, 0° 58.8′ E
(iii) 50° 12.0′ N, 0° 00.0′

For the purposes of this traffic separation scheme- «deep draught ship» means a ship which has a braught exceeding 17 metres; «draught» means the distance between the lowest part of a ship's keel and the water level measured vertically. A ship's draught on any occasion shall betaken to be its draught stationary in still water of relative density 1. 025 loaded as on that occasion.

11. OFF THE LIZARD

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon a straight line joining the following points:

(i) 49° 50.7′ N, 5° 00,7′ W
(ii) 49° 48.6′ N, 5° 19.1′ W

The traffic lanes are three miles wide.

12. OFF LANDS END BETWEEN THE SEVEN STONES AND THE LONGSHIPS

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon a straight line joining the following points :

(i) 49° 54.0′ N, 5° 57.3′ W
(ii) 50° 08.0′ N, 5° 57.3′ W

The traffic lanes are three miles wide.

13. SOUTH OF THE ISLES OF SCILLY

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon a straight line joining the following points :

(i) 49° 43.4′ N, 6° 15.8′ W
(ii) 49° 43.4′ N, 6° 34.4′ W

The traffic lanes are three miles wide.

14. WEST OF THE ISLES OF SCILLY

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon a straight line joining the following points :

(i) 49° 51.9′ N, 6° 41.4′ W
(ii) 50° 01.6′ N, 6° 37.0′ W

The traffic lanes are three miles wide.

15. OFF THE SMALLS

A traffic separation zone, two miles wide, iscentred upon a straight line joining the followingpoints :

(i) 51° 39.1′ N, 5° 52.1′ W
(ii) 51° 50.7′ N, 5° 46.8′ W

The traffic lanes are three miles wide.

16. OFF CHICKEN ROCK, CALF OF MAN

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon straight lines joining consecutively the following upon straight lines joining consecutively the following points :

(i) 53° 55.5′ N, 4° 52.9′ W
(ii) 53° 57.9′ N, 5° 00.3′ W
(ii) 54° 02.8′ N, 5° 02.0′ W

The traffic lanes are three miles wide.

17. OFF THE SKERRIES

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon straight lines joining consecutively the following points :

(i) 53° 22.8′ N, 4° 52.0′ W
(ii) 53° 31.3′ N, 4° 41.7′ W
(iii) 53° 32.1′ N, 4° 31.6′ W

The traffic lanes are two miles wide.

18. IN THE NORTH CHANNEL

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon straight lines joining consecutively the following points :

(i) 55° 15.3′ N, 5° 55.4′ W
(ii) 55° 22.8′ N, 6° 04.6′ W
(iii) 55° 24.0′ N, 6° 15.0′ W

The traffic lanes are two miles wide.

19. OFF TUSKAR ROCK

A traffic separation zone, two miles wide, iscentred upon straight lines joining consecutively the following points :

(i) 52° 14.0′ N, 6° 00.8′ W
(ii) 52° 08.5′ N, 6° 03.8′ W
(iii) 52° 04.7′ N, 6° 11.5′ W

The traffic lanes are three miles wide.

20. OFF FASTNET ROCK

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon a straight line joining the following points :

(i) 51° 20.0′ N, 9° 25.8′ W
(ii) 51° 18.2′ N, 9° 35.2′ W

The traffic lanes are two miles wide.

21. OFF THE CASQUETS

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon straight lines joining consecutively the following points :

(i) 49° 46.1′ N, 2° 35.1′ W
(ii) 49° 49.4′ N, 2° 27.2′ W
(iii) 49° 51.5′ N, 2° 18.3′ W

The traffic lanes are three miles wide.

22. OFF ILE D'OUESSANT

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon straight lines joining consecutively the following points :

(i) 48° 28.6′ N, 5° 23.6′ W
(ii) 48° 34.0′ N, 5° 19.4′ W
(iii) 48° 37.4′ N, 5° 11.9′ W

The traffic lanes are four miles wide.

23. OFF CABO FINISTERE

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon straight lines joining consecutively the following points :

(i) 42° 59.5′ N, 9° 31.0′ W
(ii) 43° 05.5′ N, 9° 31.0′ W
(iii) 43° 10.9′ N, 9° 27.2′ W

The traffic lanes are four miles wide.

24. OFF CABO DA ROCA

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon straight lines joining consecutively the following points :

(i) 38° 39.8′ N, 9° 40.9′ W
(ii) 38° 45.7′ N, 9° 42.5′ W
(iii) 38° 51.7′ N, 9° 42.5′ W

The traffic lanes are four miles wide.

25. OFF CABO DE SAO VICENTE

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon straight lines joining, consecutively the following points :

(i) 36° 53.1′ N, 8° 55.5′ W
(ii) 36° 54.6′ N, 9° 00.7′ W
(iii) 36° 56.5′ N, 9° 03.6′ W
(iv) 37° 00.5′ N, 9° 06.6′ W

The traffic lanes are three miles wide.

26. WEST HINDER

The series of straight lines joining consecutively the following points :

(i) 51° 22.0′ N, 2° 42.7′ E
(ii) 51° 22.0′ N, 2° 37.0′ E
(iii) 51° 22.5′ N, 2° 30.0′ E
(iv) 51° 20.0′ N, 2° 20.0′ E
(v) 51° 20.0′ N, 2° 10.6′ E

is a traffic separation line.

The outer limits of the traffic lanes are defined by straight lines joining consecutively points :

(a) Northern limit

(i) 51° 23.0′ N, 2° 42.7′ E
(ii) 51° 23.0′ N, 2° 37.0′ E
(iii) 51° 23.5′ N, 2° 30.0′ E
(iv) 51° 22.8′ N, 2° 26.5′ E
(v) 51° 21.3′ N, 2° 17.7′ E
(vi) 51° 23.7′ N, 2° 13.4′ E

(b) Southern limit

(i) 51° 21.2′ N, 2° 42.7′ E
(ii) 51° 21.2′ N, 2° 37.0′ E
(iii) 51° 21.5′ N, 2° 31.2′ E
(iv) 51° 20.0′ N, 2° 24.6′ E

27. NORTH HINDER

A traffic separation zone, one mile wide, is centred upon straight lines joining consecutively the following points :

Part I

(i) 51° 47.8′ N, 2° 39.5′ E
(ii) 51° 48.9′ N, 2° 45.8′ E

Part II

(i) 51° 47.1′ N, 2° 34.5′ E
(ii) 51° 47.0′ N, 2° 33.0′ E
(iii) 51° 28.0′ N, 2° 07.1′ E

The outer limits of the traffic lanes are defined by straight lines joining consecutively the following points :

(a) On the English side

(i) 51° 30.4′ N, 2° 00.0′ E
(ii) 51° 50.4′ N, 2° 27.5′ E
(iii) 51° 53.0′ N, 22° 44.0′ E

(b) On the Continental side

(i) 51° 44.5′ N, 2° 47.5′ E
(ii) 51° 42.3′ N, 2° 36.2′ E
(iii) 51° 39.7′ N, 2° 31.2′ E
(iv) 51° 23.7′ N, 2° 13.4′ E

28. OFF THE GOEREE

The hexagonal area bounded by straight lines joining the following points :

(i) 51° 59.3′ N, 3° 46.7′ E
(ii) 51° 58.8′ N, 3° 46.9′ E
(iii) 51° 56.5′ N, 3° 39.1′ E
(iv) 51° 56.5′ N, 3° 34.5′ E
(v) 51° 57.5′ N, 3° 34.0′ E
(iv) 51° 58.3′ N, 3° 38.7′ E

is a traffic separation zone.

The outer limits of the traffic lanes are defined by straight lines joining consecutively the following points :

(a) Northern limit

(i) 52° 00.7′ N, 3° 46.0′ E
(ii) 51° 59.2′ N, 3° 33.3′ E

(b) Southern limit

(i) 51° 54.6′ N, 3° 35.4′ E
(ii) 51° 55.8′ N, 3° 39.8′ E
(iii) 51° 57.3′ N, 3° 47.6′ E

C. MEDITERRANEAN SEA

1. IN THE STRAIT OF GIBRALTAR

A traffic separation zone, half a mile wide, is centred upon straight lines joining consecutively the following points :

(i) 35° 58.8′ N, 5° 25.7′ W
(ii) 35° 56.0′ N, 5° 36.5′ W
(iii) 35° 56.0′ N, 5° 45.0′ W

The outer limits of the traffic lanes are defined by straight lines joining consecutively the following points :

(a) Northern limit

(i) 36° 01.0′ N, 5° 25.7′ W
(ii) 35° 58.2′ N, 5° 36.5′ W
(iii) 35° 58.2′ N, 5° 45.0′ W

(b) Southern limit

(i) 35° 56.6′ N, 5° 25.7′ W
(ii) 35° 53.6′ N, 5° 36.5′ W
(iii) 35° 52.3′ N, 5° 45.0′ W

2. OFF ILES CANI (Coast of Tunisia)

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon a straight line joining the following points :

(i) 37° 31.8′ N, 10° 02.0′ E
(ii) 37° 31.8′ N, 10° 12.8′ E

The traffic lanes are three miles wide.

3. OFF CAP BON (Coast of Tunisia)

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon a straight line joining the following points :

(i) 37° 13.2′ N, 11° 01.3′ E
(ii) 37° 10.2′ N, 11° 11.5′ E

The traffic lanes are three miles wide.

4. SARONICOS GULF (in the approaches to Piraeus Harbour)

(Reference charts : British : Admiralty 1657 and Greek Hydrographic Office 140).

Description of the traffic separation scheme.

A separation zone, one-and-a-half miles wide, is centred upon the following geographical positions :

(i) 37° 40.0′ N, 23° 44.0′ E
(ii) 37° 50.0′ N, 23° 38.0′ E

A traffic lane, one mile wide, is established on each side of the separation zone. The main traffic directions are;

335° – 155°

Inshore traffic zone :

The area between the coast and the eastern boundary of the traffic separation scheme is designated as an inshore traffic zone.

Notes :

Ships in the area between the northern boundaries of the scheme and the adjacent coast of the mainland and Salamis Island should proceed with caution, as heavy traffic of especially small ships, fishing boats and pleasure craft from all directions may be encountered.

Large ships bound to Piraeus and Salamis Strait should reduce speed to bare steerage way before entering the appropriate lane of the scheme.

D. NORTH AMERICA, ATLANTIC COAST

1. OFF NEW YORK – SOUTHERN APROACH

The quadrilateral area bounded by straight lines joining the following points :

(i) 39° 45.7′ N, 73° 48.0′ W
(ii) 40° 20.5′ N, 73° 48.3′ W
(iii) 40° 20.7′ N, 73° 47.0′ W
(iv) 39° 45.7′ N, 73° 44.0′ W

is a traffic separation zone.

The outer limits of the traffic lanes are defined by straight lines joining the following points :

(a) Western Limit

(i) 39° 45.7′ N, 73° 54.4′ W
(ii) 40° 20.4′ N, 73° 49.6′ W

(b) Eastern Limit

(i) 40° 21.2′ N. 73° 45.8′ W
(ii) 39° 45.7′ N, 73° 37.7′ W

2. OFF DELAWARE BAY - EASTERN APPROACH

The quadrilateral area bounded by straight lines joining the following points :

(i) 38° 46.8′ N, 74° 34.6′ W
(ii) 38° 46.8′ N, 74° 55.7′ W
(iii) 38° 47.8′ N, 74° 34.6′ W
(iv) 38° 47.8′ N, 74° 55.4′ W

is a traffic separation zone.

The outer limits of the traffic lanes are defined by straight lines joining the following points :

(a) Northern Limit

(i) 38° 49.8′ N, 74° 34.6′ W
(ii) 38° 48.8′ N, 74° 55.3′ W

(b) Southern Limit

(i) 38° 44.8′ N, 74° 34.6′ W
(ii) 38° 45.8′ N, 74° 56.1′ W

3. OFF DELAWARE BAY - SOUTH EASTERN APPROACH.

The quadrilateral area bounded by straight lines joining the following points :

(i) 38° 27.0′ N, 74° 35.6′ W
(ii) 38° 43.4′ N, 74° 58.0′ W
(iii) 38° 27.6′ N, 74° 34,6′ W
(iv) 38° 44.2′ N, 74° 57.2′ W

is a traffic separation zone.

The outer limits of the traffic lanes are derined by straight lines joining the following points :

(a) Northern Limit

(i) 38° 29.1′ N, 74° 32.9′ W
(ii) 38° 45.1′ N, 74° 56.6′ W

(b) Southern Limit

(i) 38° 27.0′ N, 74° 39.2′ W
(ii) 38° 42.8′ N, 74° 58,9′ W

4. CHEDABUCTO BAY AND APPROACHES

The traffic separation scheme for Chedabucto Bay consists of three parts.

PART I

Thequadrilateral area bounded by straight lines joining the following points :

(i) 45° 24.0′ N, 60° 36.7′ W
(ii) 45° 24.2° N, 60° 27.2′ W
(iii) 45° 23.7′ N, 60° 28.2′ W
(iv) 45° 23.8′ N, 60° 36.5′ W

is a traffic separation zone.

The outer limits of the traffic lanes are defined by straight lines joining the following points :

(a) Northern Limit

(i) 45° 25.4° N, 60° 41.7′ W
(ii) 45° 26.0′ N, 60° 23.2′ W

(b) Southern Limit

(i) 45° 22.3′ N, 60° 34.5′ W
(ii) 45° 22.1′ N, 60° 31.6′ W

PART II

The quadrilateral area bounded by straight lines joining the following points :

(i) 45° 22.6′ N, 60° 40,0′ W
(ii) 45° 19,9′ N, 60° 36.5′ W
(iii) 45° 19.3′ N, 60° 37,8′ W
(iv) 45° 22.7′ N, 60° 42.2′ W

is a traffic separation zone.

The outer limits of the traffic lanes are defined by straight lines joining consecutively the following points:

(a) Eastern Limit

(i) 45° 22.3′ N, 60° 34.5′ W
(ii) 45° 21.3′ N, 60° 33.3′ W

(b) Western Limit
(i) 45° 22.9′ N, 60° 46.5′ W
(ii) 45° 21.3′ N, 60° 44.4′ W
(iii) 45° 14.5′ N, 60° 48.4′ W

PART III

The straight line joining the following points :
(i) 45° 23.9′ N, 60° 41.7′ W
(ii) 45° 23.9′ N, 60° 58.8′ W
is a traffic separation line.

The outer limits of the traffic lanes are defined by straight lines joining the following points :

(a) Northern Limit
(i) 45° 25.4′ N, 60° 41.7′ W
(ii) 45° 24.9′ N, 60° 58.8′ W

(b) Southern Limit
(i) 45° 22.9′ N, 60° 46.5′ W
(ii) 45° 22.9′ N, 60° 58.8′ W

E. NORTH AMERICA, PACIFIC COAST

1. OFF SAN FRANCISCO - NORTH WESTERN APPROACH

The quadrilateral area bounded by straight lines joining the following points :
(i) 37° 48.6′ N, 122° 47.5′ W
(ii) 37° 57.1′ N, 123° 03.5′ W
(iii) 37° 55.7′ N, 123° 04.6′ W
(iv) 37° 47.8′ N, 122° 48.2′ W
is a traffic separation zone.

The outer limits of the traffic lanes are defined by straight lines joining the following points :

(a) Northern Limit
(i) 37° 49.4′ N, 122° 46.6′ W
(ii) 37° 58.5′ N, 123° 02.3′ W

(b) Southern Limit
(i) 37° 54.3′ N, 123° 05.7′ W
(ii) 37° 46.8′ N, 122° 48.7′ W

2. OFF SAN FRANCISCO - SOUTHERN APPROACH

The quadrilateral area bounded by straight lines joining the following points :
(i) 37° 39.1′ N, 122° 40.3′ W
(ii) 37° 27.0′ N, 122° 36.9′ W
(iii) 37° 27.0′ N, 122° 34.8′ W
(iv) 37° 39.3′ N, 122° 39.1′ W
is a traffic separation zone.

The outer limits of the traffic lanes are defined by straight lines joining the following points :

(a) Western Limit
(i) 37° 39.0′ N, 122° 41.6′ W
(ii) 37° 27.0′ N, 122° 39.0′ W

(b) Eastern Limit
(i) 37° 27.0′ N, 122° 32.6′ W
(ii) 37° 39.7′ N, 122° 37.9′ W

3. OFF SAN FRANCISCO - MAIN APPROACH

The quadrilateral area bounded by straight lines joining the following points :
(i) 37° 41.9′ N, 122° 48.0′ W
(ii) 37° 38.1′ N, 122° 58.1′ W
(iii) 37° 36.5′ N, 122° 57.3′ W
(iv) 37° 41.1′ N, 122° 47.2′ W
is a traffic separation zone.

The outer limits of the traffic lanes are defined by straight lines joining the following points :

(a) Northern Limit
(i) 37° 42.8′ N, 122° 48.5′ W
(ii) 37° 39.6′ N, 122° 58.8′ W

(b) Southern Limit
(i) 37° 35.0′ N, 122° 56.5′ W
(ii) 37° 40.4′ N, 122° 46.3′ W

4. IN THE SANTA BARBARA CHANNEL

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon straight lines joining consecutively the following points :
(i) 34° 20.1′ N, 120° 30.4′ W
(ii) 34° 04.6′ N, 129° 19.6′ W
(iii) 33° 44.1′ N, 118° 36.3′ W
The traffic lanes are one mile wide.

5. IN THE APPROACHES TO LOS ANGELES - LONG BEACH

A traffic separation zone, two miles wide, is centred upon straight lines joining consecutively the following points :
(i) 33° 39.7′ N, 118° 17.6′ W
(ii) 33° 39.7′ N, 118° 27.3′ W
(iii) 33° 44.1′ N, 118° 36.3′ W
The traffic lanes are one mile wide.

F. AUSTRALIA OFF SOUTH WILSON PROMONTORY IN THE BASS STRAIT

The quadrilateral area bounded by straight lines joining the following points :
(i) 39° 11.0′ S, 146° 45.0′ E
(ii) 39° 15.0′ S, 146° 33.0′ E
(iii) 39° 15.0′ S 146° 15.0′ E
(iv) 39° 12.0′ S, 146° 25.0′ E
is a traffic separation zone.

The outer limits of the traffic lanes are defined by straight lines joining consecutively the following points :

(a) Northern Limit
(i) 39° 10.8′ S, 146° 15.0′ E
(ii) 39° 10.8′ S, 146° 19.2′ E
(iii) 39° 09.0′ S, 146° 26.0′ E
(iv) 39° 02.0′ S, 146° 45.0′ E

(b) Southern Limit
(i) 39° 19.0′ S, 146° 15.0′ E
(ii) 39° 19.0′ S, 146° 45.0′ E

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Ἕκαστον σύστημα περιλαμβάνει ζώνην διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἢ γραμμὴν διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἢ σειρὰν τοιούτων ζωνῶν ἢ γραμμῶν ἐχουσῶν ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν των λωρίδα κυκλοφορίας, τὸ ἐσωτερικὸν ὅριον τῆς ὁποίας λωρίδος ἐφάπτεται τῆς ἐν λόγῳ ζώνης ἢ γραμμῆς. Ἐπιπροσθέτως, ὁριακὴ ζώνη διαχωρισμοῦ δυνατὸν νὰ ἐγκαθίσταται παρὰ τὸ ἐξωτερικὸν ὅριον λωρίδος τινος κυκλοφορίας.

Α' ΒΑΛΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

1. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ OSTROV RODSHER

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους ἡμίσεος μιλίου, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 59° 59',9 Β – 26° 36',5 Α
(ιι) 60° 00',4 Β – 26° 40',3 Α
(ιιι) 60° 00',1 Β – 26° 44',3 Α

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος ἑνὸς μιλίου.

2. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ KALBADAGRUND

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας συνολικοῦ εὔρους ἑνὸς μιλίου, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 59° 52',2 Β – 25° 30',7 Α
(ιι) 59° 53',0 Β – 25° 38'.6 Α
(ιιι) 59° 53',9 Β – 25° 46',5 Α

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος ἑνὸς καὶ ἡμίσεος μιλίου.

3. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ PORKKALA

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας συνολικοῦ εὔρους ἑνὸς μιλίου, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 59° 44',1 Β, – 24° 13',7 Α
(ιι) 59° 44',9 Β – 24° 21',4 Α
(ιιι) 59° 45',9 Β – 24° 29',1 Α

Ἡ λωρὶς κυκλοφορίας τῆς βορείας πλευρᾶς τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ ἔχει εὖρος ἑνὸς καὶ ἡμίσεος μιλίου.
Ἡ λωρὶς κυκλοφορίας τῆς νοτίας πλευρᾶς τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ ἔχει εὖρος δύο μιλίων.

4. ΕΞΩΘΙ ΤΗΣ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΥ HANKONIEMI

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 59° 28',2 Β – 22° 33',3 Α
(ιι) 59° 31',9 Β – 22° 42',6 Α
(ιιι) 59° 33',3 Β – 22° 53',9 Α

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τεσσάρων μιλίων.

5. ΕΞΩΘΙ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ GOTLAND

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους ἑνὸς μιλίου, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθείας γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 56° 46',0 Β – 18° 19',0 Α
(ιι) 56° 49',5 Β – 18° 27',5 Α

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τριῶν μιλίων.

6. ΕΞΩΘΙ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ OLAND

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 56° 02',0 Β – 16° 35',Ο Α
(ιι) Φάρον OLANDS SODRA GRUND
(ιιι) 56° 06',7 Β – 16° 46',9 Α

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τριῶν μιλίων.

7. ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗΝ SOUND

Ἡ σειρὰ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 56° 06',0 Β – 12° 34',1 Α
(ιι) 56° 04',6 Β – 12° 36',6 Α
(ιιι) 56° 03',3 Β – 12° 39',2 Α
(ιν) 56° 01',2 Β – 12° 40',2 Α

ἀποτελεῖ γραμμὴν διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἑκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ὁρίζονται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(α) Ἀνατολικὸν ὅριον :
(ι) 56° 06',4 Β – 12° 34',9 Α
(ιι) 56° 03',4 Β – 12° 40',1 Α
(ιιι) 56° 01',2 Β – 12° 41',3 Α

(β) Δυτικὸν ὅριον :
(ι) 56° 05',5 Β . 12° 33',3 Α
(ιι) 56° 03',2 Β – 12° 38',3 Α
(ιιι) 56° 01',2 Β – 12° 37',7 Α

8. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ KIEL

Ἡ τετράπλευρος περιοχή, ἡ ὁποία ὁρίζεται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 54° 30',0 Β – 10° 18',5 Α
(ιι) 54° 29',8 Β – 10° 18',7 Α
(ιιι) 54° 29',0 Β – 10° 16',6 Α
(ιν) 54° 29',2 Β – 10° 16',5 Α

ἀποτελεῖ ζώνην διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἑκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ὁρίζονται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(α) Βορειοδυτικὸν ὅριον :
(ι) 54° 29',6 Β – 10° 15',8 Α
(ιι) 54° 30',5 Β – 10° 17',9 Α

(β) Νοτιοανατολικὸν ὅριον :
(ι) 54° 28',1 Β – 10° 17',6 Α
(ιι) 54° 29',2 Β – 10° 19',4 Α

Β' ΔΥΤΙΚΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΥΔΑΤΑ

1. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ ΦΙΟΡΔ ΤΟΥ OSLO

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθείας γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 58° 43',0 Β – 10° 08',0 Α
(ιι) 58° 51',0 Β – 10° 27',0 Α

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τριῶν μιλίων.

2. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ ΟΚΣΟΥ

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθείας γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 57° 50',0 Β – 8° 03',0 Α
(ιι) 57° 58',0 Β – 8° 22',0 Α

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τριῶν μιλίων.

3. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ LINDESNES

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθείας γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 57° 50',0 Β – 7° 22',0 Α
(ιι) 57° 50',0 Β – 7° 00',0 Α

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τριῶν μιλίων.

4. ΕΞΩΘΙ ΤΗΣ LISTA

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθείας γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 57° 55',0 Β – 6° 37',0 Α
(ιι) 58° 00',0 Β – 6° 17',0 Α

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τριῶν μιλίων.

5. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ FEISTEIN

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἔξωθι τοῦ FEISTEIN περιλαμβάνει δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθείας γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 58° 43′,0 Β – 5° 11′,0 Α
(ιι) 58° 32′,0 Β – 5° 05′,0 Α

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τριῶν μιλίων.

ΜΕΡΟΣ ΙΙ.

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθείας γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 58° 48′,0 Β – 5° 06′,0 Α
(ιι) 58° 50′,0 Β – 4° 43′,0 Α

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τριῶν μιλίων.

6. ΕΙΣ ΤΟ GERMAN BIGHT

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 53° 28′,9 Β – 4° 46′,2 Α
(ιι) 53° 47′,5 Β – 6° 22′,1 Α
(ιιι) 53° 55′,6 Β – 7° 39′,9 Α

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τριῶν μιλίων.

7. ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΟΤΑΜΟΝ ΕΛΒΑΝ

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους ἡμίσεος μιλίου, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθείας γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 54° 00′,0 Β – 8° 05′,5 Α
(ιι) 54° 00′,0 Β – 8° 07′,1 Α

Ἡ εὐθεῖα γραμμὴ ἡ ἑνοῦσα τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 54° 00′,0 Β – 8° 07′,1 Α
(ιι) 53° 59′,9 Β – 8° 13′,4 Α

ἀποτελεῖ γραμμὴν διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἑκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ὁρίζονται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(α) Βόρειον ὅριον :

(ι) 54° 01′,8 Β – 8° 05′,5 Α
(ιι) 54° 01′,6 Β – 8° 13′,6 Α

(β) Νότιον ὅριον :

(ι) 53° 58′,0 Β – 8° 05′,5 Α
(ιι) 53° 59′,4 Β – 8° 13′,3 Α

8. ΒΟΡΕΙΩΣ ΤΟΥ ΕΙΣΠΛΟΥ ΕΙΣ ΤΗΝ NIEUWE WATERWEG, ΠΑΡΑ ΤΟ ROTTERDAM

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων , ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθείας γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 52° 06′,3 Β – 3° 58′,3 Α
(ιι) 52° 03′,4 Β – 3° 57′,2 Α

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος δύο μιλίων.

9. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ ΦΑΡΟΠΛΟΙΟΥ TEXEL

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθείας γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 53° 02′,2 Β – 4° 18′,3 Α
(ιι) 53° 06′,4 Β – 4° 22′,7 Α

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τριῶν μιλίων.

10. ΕΙΣ ΤΟ ΣΤΕΝΟΝ ΤΟΥ DOVER ΚΑΙ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥΤΟΥ

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους ἑνὸς μιλίου, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθείας γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 51° 28′,0 Β – 2° 07′,1 Α
(ιι) 51° 16′,5 Β – 1° 52′,4 Α

(β) Ἡ εὐθεῖα γραμμὴ ἡ ἑνοῦσα τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 51° 16′,5 Β – 1° 52′,4 Α
(ιι) 51° 06′,1 Β – 1° 38′,2 Α

ἀποτελεῖ γραμμὴν διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Ἡ περιοχή, ἡ ὁριζομένη πρὸς δυσμάς, μεταξὺ τῆς ὑπερθεν μνησθείσης γραμμῆς διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας καὶ τοῦ ἀνατολικοῦ ὁρίου τῆς ὑπερθεν ἐπίσης μνησθείσης ζώνης διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας καὶ περιλαμβανομένη μεταξὺ τῶν πλατῶν 51° 22′,0 Β καὶ 51° 10′,3 Β, πρὸς ἀνατολὰς δὲ ὁριζομένη ὑπὸ τῆς δυτικῆς πλευρᾶς τοῦ SANDETTIE BANK, διαφυλλάσσεται ὡς διάδρομος πορείας μόνον πλοίων μεγάλων βυθισμάτων.

(γ) Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους ἑνὸς μιλίου, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθείας γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 51° 06′,1 Β – 1° 38′,2 Α
(ιι) 50° 57′,2 Β – 1° 23′,6 Α

(δ) Ἡ εὐθεῖα γραμμὴ ἡ ἑνοῦσα τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 50° 57′,2 Β – 1° 23′,6 Α
(ιι) 50° 48′,9 Β – 1° 16′,2 Α

ἀποτελεῖ γραμμὴν διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(ε) Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 50° 48′,9 Β – 1° 16′,2 Α
(ιι) 50° 37′,9 Β – 1° 04′,4 Α
(ιιι) 50° 33′,7 Β – 0° 57′,8 Α

(στ) Ἡ τετράπλευρος περιοχὴ ἡ ὁριζομένη ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 50° 33′,0 Β – 0° 59′,0 Α
(ιι) 50° 34′,4 Β – 0° 56′,7 Α
(ιιι) 50° 28′,8 Β – 0° 00′,0
(ιν) 50° 25′,0 Β – 0° 00′,0

ἀποτελεῖ ζώνην διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(ζ) Μέρος τοῦ ἐξωτερικοῦ ὁρίου τῆς λωρίδος κυκλοφορίας, παρὰ τὴν Ἀγγλικὴν πλευράν, ὁρίζεται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 51° 30′,4 Β – 2° 00′,0 Α
(ιι) 51° 23′,0 Β – 1° 50′,0 Α
(ιιι) 51° 14′,1 Β – 1° 44′,1 Α
(ιν) 51° 06′,9 Β – 1° 31′,0 Α
(ν) 51° 57′,3 Β – 1° 12′,2 Α

(η) Τὸ ἐξωτερικὸν ὅριον συνεχίζει ὡς ὁριακὴ ζώνη διαχωρισμοῦ, συνολικοῦ εὔρους ἡμίσεος μιλίου, ὁριζομένη ἑκατέρωθεν εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 50° 57′,3 Β 1° 12′,2 Α
(ιι) 50° 52′,0 Β 1° 02′,2 Α
(ιιι) 50° 36′,8 Β 0° 27′,4 Α
(ιν) 50° 34′,7 Β 0° 00′,0

(θ) Μέρος τοῦ ἐξωτερικοῦ ὁρίου τῆς λωρίδος κυκλοφορίας, παρὰ τὴν ἠπειρωτικὴν πλευράν, ὁρίζεται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἐνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 51° 20′,0 B – 2° 24′,6 A
(ιι) 51° 06′,4 B – 1° 49′,0 A
(ιιι) 50° 53′,6 B – 1° 30′,8 A
(ιν) 50° 44′,5 B – 1° 27′,0 A
(ν) 50° 37′,7 B – 1° 21′,0 A

(ι) Τὸ ἐξωτερικὸν ὅριον συνεχίζει ὡς ὁριακὴ ζώνη διαχωρισμοῦ συνολικοῦ εὔρους ἡμίσεος μιλίου, ὁριζομένη ἑκατέρωθεν εὐθειῶν γραμμῶν ἐνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 50° 37′,7 B 1° 21′,0 A
(ιι) 50° 26′,6 B 0° 58′,8 A
(ιιι) 50° 12′,0 B 0° 00′,0

Διὰ τοὺς σκοποὺς τοῦ παρόντος συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας :

–«Πλοῖον μεγάλου βυθίσματος» σημαίνει πλοῖον, τοῦ ὁποίου τὸ βύθισμα ὑπερβαίνει τὰ 17 μέτρα,
–«Βύθισμα» σημαίνει τὴν ἀπόστασιν μεταξὺ τοῦ κατωτάτου μέρους τῆς τρόπιδος ἑνὸς πλοίου καὶ τῆς ἰσάλου γραμμῆς, μετρουμένην κατακορύφως. Ὡς βύθισμα πλοίου τινος, ἐν πάσῃ περιπτώσει, θὰ λαμβάνεται τὸ βύθισμά του, ἐν ἠρεμοῦντι ὕδατι σχετικῆς πυκνότητος 1.025, τὸ ὁποῖον ἀντιστοιχεῖ εἰς τὴν φόρτωσιν τοῦ πλοίου δι' ἑκάστην περίπτωσιν.

11. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ LIZARD

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθείας γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 49° 50′,7 B – 5° 00′,7 Δ
(ιι) 49° 48′,6 B – 5° 19′,1 Δ

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τριῶν μιλίων.

12. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ LANDS END, ΜΕΤΑΞΥ SEVEN STONES ΚΑΙ LONGSHIPS

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθείας γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 49° 54′,0 B – 5° 57′,3 Δ
(ιι) 50° 08′,0 B – 5° 57′,3 Δ

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τριῶν μιλίων.

13. ΝΟΤΙΩΣ ΤΩΝ ΝΗΣΙΔΩΝ SCILLY

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθείας γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 49° 43′,4 B – 6° 15′,8 Δ
(ιι) 49° 43′,4 B – 6° 34′,4 Δ

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τριῶν μιλίων.

14. ΔΥΤΙΚΩΣ ΤΩΝ ΝΗΣΙΔΩΝ SCILLY

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθείας γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 49° 51′,9 B – 6° 41′,4 Δ
(ιι) 50° 01′,6 B – 6° 37′,0 Δ

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τριῶν μιλίων.

15. ΕΞΩΘΙ ΤΩΝ SMALLS

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθείας γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 51° 39′,1 B – 5° 52′,1 Δ
(ιι) 51° 50′,7 B – 5° 46′,8 Δ

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τριῶν μιλίων.

16. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ CHICKEN ROCK, CALF OF MAN

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 53° 55′,5 B – 4° 52′,9 Δ
(ιι) 53° 57′,9 B – 5° 00′,3 Δ
(ιιι) 54° 02′,8 B – 5° 02′,0 Δ

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τριῶν μιλίων.

17. ΕΞΩΘΙ ΤΩΝ SKERRIES

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 53° 22′,8 B – 4° 52′,0 Δ
(ιι) 53° 31′,3 B – 4° 41′,7 Δ
(ιιι) 53° 32′,1 B – 4° 31′,6 Δ

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος δύο μιλίων.

18. ΕΙΣ ΤΟ NORTH CHANNEL

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 55° 15′,3 B – 5° 55′,4 Δ
(ιι) 55° 22′,8 B – 6° 04′,6 Δ
(ιιι) 55° 24′,0 B – 6° 15′,0 Δ

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος δύο μιλίων.

19. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ TUSKAR ROCK

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 52° 14′,0 B – 6° 00′,8 Δ
(ιι) 52° 08′,5 B – 6° 03′,8 Δ
(ιιι) 52° 04′,7 B – 6° 11′,5 Δ

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τριῶν μιλίων.

20. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ FASTNET ROCK

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθείας γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 51° 20′,0 B – 9° 25′,8 Δ
(ιι) 51° 18′,2 B – 9° 35′,2 Δ

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος δύο μιλίων.

21. ΕΞΩΘΙ ΤΩΝ CASQUETS

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τὰ ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 49° 46′,1 B – 2° 35′,1 Δ
(ιι) 49° 49′,4 B – 2° 27′,2 Δ
(ιιι) 49° 51′,5 B – 2° 18′,3 Δ

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τριῶν μιλίων.

22. ΕΞΩΘΙ ΤΗΣ ΝΗΣΙΔΟΣ OUESSANT

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 48° 28′,6 B – 5° 23′,6 Δ
(ιι) 48° 34′,0 B – 5° 19′,4 Δ
(ιιι) 48° 37′,4 B – 5° 11′,9 Δ

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τεσσάρων μιλίων.

23. ΕΞΩΘΙ ΑΚΡΑΣ FINISTERRE

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 42° 59′,5 Β – 9° 31′,0 Δ
(ιι) 43° 05′,5 Β – 9° 31′,0 Δ
(ιιι) 43° 10′,9 Β – 9° 27′,2 Δ

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τεσσάρων μιλίων.

24. ΕΞΩΘΙ ΑΚΡΑΣ DA ROCA

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 38° 39′,8 Β – 9° 40′,9 Δ
(ιι) 38° 45′,7 Β – 9° 42′,5 Δ
(ιιι) 38° 51′,7 Β – 9° 42′,5 Δ

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τεσσάρων μιλίων.

25. ΕΞΩΘΙ ΑΚΡΑΣ SAO VICENTE

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 36° 53′,1 Β – 8° 55′,5 Δ
(ιι) 36° 54′,6 Β – 9° 00′,7 Δ
(ιιι) 36° 56′,5 Β – 9° 03′,6 Δ
(ιν) 37° 00′,5 Β – 9° 06′,6 Δ

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τριῶν μιλίων.

26. WEST HINDER

Ἡ σειρὰ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 51° 22′,0 Β – 2° 42′,7 Α
(ιι) 51° 22′,0 Β – 2° 37′,0 Α
(ιιι) 51° 22′,5 Β – 2° 30′,0 Α
(ιν) 51° 20′,0 Β – 2° 20′,0 Α
(ν) 51° 20′,0 Β – 2° 10′,6 Α

ἀποτελεῖ γραμμὴν διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἑκάστης λωρίδος κυκλοφορίας, ὁρίζονται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(α) Βόρειον ὅριον

(ι) 51° 23′,0 Β – 2° 42′,7 Α
(ιι) 51° 23′,0 Β – 2° 37′,0 Α
(ιιι) 51° 23′,5 Β – 2° 30′,0 Α
(ιν) 51° 22′,8 Β – 2° 26′,5 Α
(ν) 51° 21′,3 Β – 2° 17′,7 Α
(νι) 51° 23′,7 Β – 2° 13′,4 Α

(β) Νότιον ὅριον

(ι) 51° 21′,2 Β – 2° 42′,7 Α
(ιι) 51° 21′,2 Β – 2° 37′,0 Α
(ιιι) 51° 21′,5 Β – 2° 31′,2 Α
(ιν) 51° 20′,0 Β – 2° 24′,6 Α

27. NORTH HINDER

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους ἑνὸς μιλίου, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

Μέρος Ι

(ι) 51° 47′,8 Β – 2° 39′,5 Α
(ιι) 51° 48′,9 Β – 2° 45′,8 Α

Μέρος ΙΙ

(ι) 51° 47′,1 Β – 2° 34′,5 Α
(ιι) 51° 47′,0 Β – 2° 33′,0 Α
(ιιι) 51° 28′,0 Β – 2° 07′,1 Α

Τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἑκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ὁρίζονται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(α) Πρὸς τὴν Ἀγγλικὴν ἀκτὴν

(ι) 51° 30′,4 Β – 2° 00′,0 Α
(ιι) 51° 50′,4 Β – 2° 27′,5 Α
(ιιι) 51° 53′,0 Β – 2° 44′,0 Α

(β) Πρὸς τὴν Ἠπειρωτικὴν ἀκτήν.

(ι) 51° 44′,5 Β – 2° 47′,5 Α
(ιι) 51° 42′,3 Β – 2° 36′,2 Α
(ιιι) 51° 39′,7 Β – 2° 31′,2 Α
(ιν) 51° 23′,7 Β – 2° 13′,4 Α

28. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ GOEREE

Ἡ ἐξαγωνικὴ περιοχὴ ἡ ὁριζομένη ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 51° 59′,3 Β – 3° 46′,7 Α
(ιι) 51° 58′,8 Β – 3° 46′,9 Α
(ιιι) 51° 56′,5 Β – 3° 39′,1 Α
(ιν) 51° 56′,5 Β – 3° 34′,5 Α
(ν) 51° 57′,5 Β – 3° 34′,0 Α
(νι) 51° 58′,3 Β – 3° 38′,7 Α

ἀποτελεῖ ζώνην διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας

Τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἑκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ὁρίζονται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(α) Βόρειον ὅριον

(ι) 52° 00′,7 Β – 3° 46′,0 Α
(ιι) 51° 59′,2 Β – 3° 33′,3 Α

(β) Νότιον ὅριον

(ι) 51° 54′,6 Β – 3° 35′,4 Α
(ιι) 51° 55′,8 Β – 3° 39′,8 Α
(ιιι) 51° 57′,3 Β – 3° 47′,6 Α

Γ' ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ ΘΑΛΑΣΣΑ

1. ΕΙΣ ΤΟ ΣΤΕΝΟΝ ΤΟΥ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους ἡμίσεος μιλίου, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 35° 58′,8 Β – 5° 25′,7 Δ
(ιι) 35° 56′,0 Β – 5° 36′,5 Δ
(ιιι) 35° 56′,0 Β – 5° 45′,0 Δ

Τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἑκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ὁρίζονται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(α) Βόρειον ὅριον

(ι) 36° 01′,0 Β – 5° 25′,7 Δ
(ιι) 35° 58′,2 Β – 5° 36′,5 Δ
(ιιι) 35° 58′,2 Β – 5° 45′,0 Δ

(β) Νότιον ὅριον

(ι) 35° 56′,6 Β – 5° 25′,7 Δ
(ιι) 35° 53′,6 Β – 5° 36′,5 Δ
(ιιι) 35° 52′,3 Β – 5° 45′,0 Δ

2. ΕΞΩΘΙ ΤΩΝ ΝΗΣΙΔΩΝ CANI (ΑΚΤΗ ΤΥΝΗΣΙΑΣ)

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθείας γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 37° 31′,8 Β – 10° 02′,0 Α
(ιι) 37° 31′,8 Β – 10° 12′,8 Α

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τριῶν μιλίων.

3. ΕΞΩΘΙ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ BON (ΑΚΤΗ ΤΥΝΗΣΙΑΣ)

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθείας γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 37° 13′,2 Β – 11° 01′,3 Α
(ιι) 37° 10′,2 Β – 11° 11′,5 Α

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος τριῶν μιλίων.

4. ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ (Προσέγγισις λιμένος ΠΕΙΡΑΙΩΣ).

('Αναφορὰ εἰς Ν. Χάρτας Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 1657 καὶ 'Ελληνικῆς 'Υδρογραφικῆς 'Υπηρεσίας 140).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας :

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους ἑνὸς καὶ ἡμίσεος μιλίου, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθείας γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 37° 40′,0 Β – 23° 44′,0 Α
(ιι) 37° 50′,0 Β – 23° 38′,0 Α

Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους ἑνὸς μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :

335° - 155°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας :

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας, ὁρίζεται μεταξὺ τῆς ἀνατολικῆς λωρίδος κυκλοφορίας καὶ τῆς παρακειμένης ἀκτῆς.

Σημειώσεις :

Πλοῖα ἐντὸς τῆς περιοχῆς μεταξὺ τῶν βορείων ὁρίων τοῦ συστήματος καὶ τῶν παρακειμένων ἀκτῶν τῆς ἠπειρωτικῆς γῆς καὶ τῆς Νήσου Σαλαμῖνος, δέον ὅπως πλέουν μετὰ προσοχῆς, δοθέντος ὅτι ἐνδέχεται ν' ἀντιμετωπίσουν πυκνὴν κυκλοφορίαν ἰδίως ἐκ μικρῶν πλοίων, ἁλιευτικῶν λέμβων καὶ σκαφῶν ἀναψυχῆς ἀπὸ πᾶσαν κατεύθυνσιν.

Μεγάλα πλοῖα, κατευθυνόμενα πρὸς τὸν Πειραιᾶ καὶ τὸ στενὸν τῆς Σαλαμῖνος, δέον ὅπως ἐλαττώνουν τὴν ταχύτητά των εἰς τὴν ἐλαχίστην ἐπιτρέπουσαν διακυβέρνησιν πρὶν ἢ εἰσέλθουν εἰς τὴν ἀντίστοιχον λωρίδα τοῦ συστήματος.

Δ' ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ - ΑΚΤΗ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ

1. ΕΞΩΘΙ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ - ΝΟΤΙΑ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΣ

'Η τετράπλευρος περιοχὴ ἡ ὁριζομένη ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 39° 45′,7 Β – 73° 48′,0 Δ
(ιι) 40° 20′,5 Β – 73° 48′,3 Δ
(ιιι) 40° 20′,7 Β – 73° 47′,0 Δ
(ιν) 39° 45′,7 Β – 73° 44′,0 Δ

ἀποτελεῖ ζώνην διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἑκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ὁρίζονται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(α) Δυτικὸν ὅριον

(ι) 39° 45′,7 Β – 73° 54′,4 Δ
(ιι) 40° 20′,4 Β – 73° 49′,6 Δ

(β) 'Ανατολικὸν ὅριον

(ι) 40° 21′,2 Β – 73° 45′,8 Δ
(ιι) 39° 45′,7 Β – 73° 37′,7 Δ

2. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ DELAWARE BAY - ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΣ

'Η τετράπλευρος περιοχὴ ἡ ὁριζομένη ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 38° 46′,8 Β – 74° 34′,6 Δ
(ιι) 38° 46′,8 Β – 74° 55′,7 Δ
(ιιι) 38° 47′,8 Β – 74° 34′,6 Δ
(ιν) 38° 47′,8 Β – 74° 55′,4 Δ

ἀποτελεῖ ζώνην διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἑκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ὁρίζονται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(α) Βόρειον ὅριον

(ι) 38° 49′,8 Β – 74° 34′,6 Δ
(ιι) 38° 48′,8 Β – 74° 55′,3 Δ

(β) Νότιον ὅριον

(ι) 38° 44′,8 Β – 74° 34′,6 Δ
(ιι) 38° 45′,8 Β – 74° 56′,1 Δ

3. ΕΞΩΘΙ DELAWARE BAY - ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΣ

'Η τετράπλευρος περιοχὴ ἡ ὁριζομένη ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 38° 27′,0 Β – 74° 35′,6 Δ
(ιι) 38° 43′,4 Β – 74° 58′,0 Δ
(ιιι) 38° 27′,6 Β – 74° 34′,6 Δ
(ιν) 38° 44′,2 Β – 74° 57′,2 Δ

ἀποτελεῖ ζώνην διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἑκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ὁρίζονται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(α) Βόρειον ὅριον

(ι) 38° 29′,1 Β – 74° 32′,9 Δ
(ιι) 38° 45′,1 Β – 74° 56′,6 Δ

(β) Νότιον ὅριον

(ι) 38° 27′,0 Β – 74° 39′,2 Δ
(ιι) 38° 42′,8 Β – 74° 58′,9 Δ

4. CHEDABUCTO BAY ΚΑΙ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας διὰ τὸ CHEDABUCTO BAY ἀποτελεῖται ἐκ τριῶν μερῶν.

ΜΕΡΟΣ Ι

'Η τετράπλευρος περιοχὴ ἡ ὁριζομένη ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 45° 24′,0 Β – 60° 36′,7 Δ
(ιι) 45° 24′,2 Β – 60° 27′,2 Δ
(ιιι) 45° 23′,7 Β – 60° 28′,2 Δ
(ιν) 45° 23′,8 Β – 60° 36′,5 Δ

ἀποτελεῖ ζώνην διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἑκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ὁρίζονται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(α) Βόρειον ὅριον

(ι) 45° 25′,4 Β – 60° 41′,7 Δ
(ιι) 45° 26′,0 Β – 60° 23′,2 Δ

(β) Νότιον ὅριον

(ι) 45° 22′,3 Β – 60° 34′,5 Δ
(ιι) 45° 22′,1 Β – 60° 31′,6 Δ

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

Ἡ τετράπλευρος περιοχὴ ἡ ὁριζομένη ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 45° 22',6 Β – 60° 40',0 Δ
(ιι) 45° 19',9 Β - 60° 36',5 Δ
(ιιι) 45° 19',3 Β – 50° 37',8 Δ
(ιν) 45° 22',7 Β – 60° 42',2 Δ

ἀποτελεῖ ζώνην διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἑκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ὁρίζονται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(α) Ἀνατολικὸν ὅριον

(ι) 45° 22',3 Β – 60° 34',5 Δ
(ιι) 45° 21',3 Β – 60° 33',3 Δ

(β) Δυτικὸν ὅριον

(ι) 45° 22',9 Β – 60° 46',5 Δ
(ιι) 45° 21',3 Β – 60° 44',4 Δ
(ιιι) 45° 14',5 Β – 60° 48',4 Δ

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ

Ἡ εὐθεῖα γραμμὴ ἡ ἑνοῦσα τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 45° 23',9 Β – 60° 41',7 Δ
(ιι) 45° 23',9 Β – 60° 58',8 Δ

ἀποτελεῖ γραμμὴν διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἑκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ὁρίζονται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τὰ ἀκόλουθα σημεῖα :

(α) Βόρειον ὅριον

(ι) 45° 25',4 Β – 60° 41',7 Δ
(ιι) 45° 24',9 Β – 60° 58',8 Δ

(β) Νότιον ὅριον

(ι) 45° 22',9 Β – 60° 46',5 Δ
(ιι) 45° 22',9 Β – 60° 58',8 Δ

Ε' ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ - ΑΚΤΗ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

1. ΕΞΩΘΙ SAN FRANCISCO – ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΣ

Ἡ τετράπλευρος περιοχὴ ἡ ὁριζομένη ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 37° 48',6 Β – 122° 47',5 Δ
(ιι) 37° 57',1 Β – 123° 03',5 Δ
(ιιι) 37° 55',7 Β – 123° 04',6 Δ
(ιν) 37° 47',8 Β – 122° 48',2 Δ

ἀποτελεῖ ζώνην διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἑκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ὁρίζονται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(α) Βόρειον ὅριον

(ι) 37° 49',4 Β – 122° 46',6 Α
(ιι) 37° 58',5 Β – 123° 02',3 Α

(β) Νότιον ὅριον

(ι) 37° 54',3 Β – 123° 05',7 Α
(ιι) 37° 46',8 Β – 122° 48',7 Α

2. ΕΞΩΘΙ SAN FRANCISCO – ΝΟΤΙΑ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΣ

Ἡ τετράπλευρος περιοχὴ ἡ ὁριζομένη ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 37° 39',1 Β – 122° 40',3 Δ
(ιι) 37° 27',0 Β – 122° 36',9 Δ
(ιιι) 37° 27',0 Β – 122° 34',8 Δ
(ιν) 37° 39',3 Β – 122° 39',1 Δ

ἀποτελεῖ ζώνην διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἑκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ὁρίζονται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(α) Δυτικὸν ὅριον

(ι) 37° 39',0 Β – 122° 41',6 Δ
(ιι) 37° 27',0 Β – 122° 39',0 Δ

(β) Ἀνατολικὸν ὅριον

(ι) 37° 27',0 Β 122° 32',6 Δ
(ιι) 37° 39',7 Β 122° 37',9 Δ

3. ΕΞΩΘΙ SAN FRANCISCO-ΚΥΡΙΑ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΣ

Ἡ τετράπλευρος περιοχὴ ἡ ὁριζομένη ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 37° 41',9 Β – 122° 48',0 Δ
(ιι) 37° 38',1 Β – 122° 58',1 Δ
(ιιι) 37° 36',5 Β – 122° 57',3 Δ
(ιν) 37° 41',1 Β – 122° 47',2 Δ

ἀποτελεῖ ζώνην διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἑκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ὁρίζονται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(α) Βόρειον ὅριον

(ι) 37° 42',8 Β – 122° 48',5 Δ
(ιι) 37° 39',6 Β – 122° 58',8 Δ

(β) Νότιον ὅριον

(ι) 37° 35',0 Β – 122° 56',5 Δ
(ιι) 37° 40',4 Β – 122° 46',3 Δ

4. ΕΙΣ ΤΟΝ ΔΙΑΥΛΟΝ SANTA BARBARA

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 34° 20',1 Β – 120° 30',4 Δ
(ιι) 34° 04',6 Β – 129° 19',6 Δ
(ιιι) 33° 44',1 Β – 118° 38',3 Δ

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος ἑνὸς μιλίου.

5. ΚΑΤΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΙΝ LOS ANGELES - LONG BEACH

Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, συνολικοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἑκατέρωθεν εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 33° 39',7 Β – 118° 17',6 Δ
(ιι) 33° 39',7 Β – 118° 27',3 Δ
(ιιι) 33° 44',1 Β – 118° 36',3 Δ

ἑκάστη λωρὶς κυκλοφορίας ἔχει εὖρος ἑνὸς μιλίου.

ΣΤ' ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

ΕΞΩΘΙ SOUTH WILSON PROMONTORY IN THE BASS STRAIT

Ἡ τετράπλευρος περιοχὴ ἡ ὁριζομένη ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(ι) 39° 11',0 N – 146° 45',0 A
(ιι) 39° 15',0 N – 146° 33',0 A
(ιιι) 39° 15',0 N – 146° 15',0 A
(ιν) 39° 12',0 N – 146° 25',0 A

ἀποτελεῖ ζώνην διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἑκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ὁρίζονται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν διαδοχικῶς τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(α) Βόρειον ὅριον
(ι) 39° 10',8 N – 146° 15',0 A
(ιι) 39° 10',8 N – 146° 19',2 A
(ιιι) 39° 09',0 N – 146° 26',0 A
(ιν) 39° 02',0 N – 146° 45',0 A

(β) Νότιον ὅριον
(ι) 39° 19',0 N – 146° 15',0 A
(ιι) 39° 19',0 N – 146° 45',0 A

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 ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1974 ὡς κάτωθι:

Α'. ΕΤΗΣΙΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

1. Διὰ τὸ Τεῦχος Α'	Δραχ.	600
2. » » » Β'	»	700
3. » » » Γ'	»	500
4. » » » Δ'	»	1.000
5. » » » Πράξεις Νομικῶν Προσώπων Δ.Δ. κ.λ.π.	»	500
6. » » » Παράρτημα	»	300
7. » » Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν κ.λ.π.	»	3.000
8. » » Δελτίον Ἐμπορικῆς καὶ Βιομηχανικῆς Ἰδιοκτησίας	»	200
9. Δι' ἅπαντα τὰ τεύχη, τὸ Παράρτημα καὶ τὰ Δελτία	»	6.000

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.	30
2. » » » Β'	»	35
3. » » » Γ'	»	25
4. » » » Δ'	»	50
5. » » » Πράξεις Νομικῶν Προσώπων Δημ. Δικαίου κ.λ.π.	»	25
6. » » Παράρτημα	»	15
7. » » Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	150
8. » » Δελτίον Ἐμπ. καὶ Βιομ. Ἰδιοκτησίας	»	10
9. Δι' ἅπαντα τὰ τεύχη	»	300

Β'. ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ

Ἕκαστον φύλλον, μέχρις 8 σελίδων, τιμᾶται δραχ. 3, ἀπὸ 9 ἕως 40 σελ. δραχ. 8, ἀπὸ 41 ἕως 80 σελ. δραχ. 15, ἀπὸ 81 σελ. καὶ ἄνω ἡ τιμὴ πωλήσεως ἑκάστου φύλλου προσαυξάνεται κατὰ δραχ. 15 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.	400
2. Τῶν καταστατικῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	10.000
3. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	2.000
4. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων εἰς γενικὰς συνελεύσεις, τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 32 τοῦ Ν. 3221/24 γνωστοποιήσεων, τῶν ἀνακοινώσεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 59 παρ. 3 τοῦ Ν.Δ. 400/70 περὶ Ἀλλοδαπῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν, ὡς καὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ ΕΛΤΑ τῶν ἀφορωσῶν εἰς προσωρινὰς διατάξεις	»	1.000
5. Τῶν ἀνακοινώσεων τῶν ὑπὸ διάλυσιν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν, κατὰ τὸ Β.Δ. 20/5/1939	»	200
6. Τῶν Ἰσολογισμῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	4.000
7. Τῶν συνοπτικῶν μηνιαίων καταστάσεων τῶν Τραπεζικῶν Ἑταιρειῶν	»	1.000
8. Τῶν ἀποφάσεων περὶ ἐγκρίσεως τιμολογίων τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν	»	600
9. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων περὶ παροχῆς ἀδείας ἐπεκτάσεως τῶν ἐργασιῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν, τῶν ἐκθέσεων περιουσιακῶν στοιχείων Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν ἐν γένει, ὡς καὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ Δ.Σ. τοῦ ΕΛΤΑ δι' ὧν ἐγκρίνονται καὶ δημοσιεύονται οἱ κανονισμοὶ αὐτοῦ	»	4.000
10. Τῶν ἀποφάσεων 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	»	2.000
11. Τῶν ἀποφάσεων περὶ συγχωνεύσεως Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	10.000
12. Τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Χρηματιστηρίου περὶ εἰσαγωγῆς χρεογράφων εἰς τὸ Χρηματιστήριον πρὸς διαπραγμάτευσιν, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 παρ. 3 Α.Ν. 148/67	Δραχ.	1.000
13. Τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς κεφαλαιαγορᾶς περὶ διαγραφῆς χρεογράφων ἐκ τοῦ Χρηματιστηρίου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 παρ. 4 Α.Ν. 148/1967	»	1.000

Β'. Δημοσιεύματα Ἑταιρειῶν Περιωρισμένης Εὐθύνης

1. Τῶν καταστατικῶν	Δραχ.	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 χορηγήσεως ἀδείας λειτουργίας Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν - Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων	»	1.000
2. Τῶν Ἰσολογισμῶν τῶν ὡς ἄνω Συνεταιρισμῶν, Ταμείων καὶ Σωματείων	»	1.000

ΙΙ Εἰς τὸ Τέταρτον τεῦχος, τῶν δικαστικῶν πράξεων, προσκλήσεων καὶ λοιπῶν δημοσιεύσεων ..... » 400

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.

ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ

ΕΚ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ