

Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ: ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ  
ΠΡΑΚΤΙΚΗ**

**ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΡΕΜΕΝΤΖΟΥΛΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ  
ΤΣΙΜΑΚΗ ΑΘΑΝΑΣΙΑ**

**ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ: ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ**

ΠΑΤΡΑ, ΜΑΡΤΙΟΣ 2001

35

Πρόλογος.....	1
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ I</b> .....	3
Ασφάλεια τουριστών γενικά.....	3
Ελλάδα και Μεσόγειος.....	6
<b>ΤΟΜΕΙΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ</b> .....	10
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ II</b> .....	15
Τρόποι μεταφοράς – είσοδος στη χώρα.....	15
Εταιρίες.....	33
Ακτοπλοϊκές Γραμμές.....	34
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ III</b> .....	36
Μεταφορά εντός Ελλάδος.....	36
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV</b> .....	40
Τουριστικά Γραφεία.....	40
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ V</b> .....	46
Ασφάλεια Των Τουριστων Μεσα Σε Μια Ξενοδοχειακη Μοναδα Και Προληψη Τυχον Ατυχηματων.....	46
Ηλεκτρισμός.....	46
<b>ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΕΣ</b> .....	58
<b>ΕΙΔΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ</b> .....	62
Ασφάλεια για Βλάβη ή Αφαίρεση Πραγμάτων των Τουριστών.....	67
<b>ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΤΩΝ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ</b> .....	68
<b>Επίλογος</b> .....	78
<b>Παράρτημα</b> .....	80

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Βασική θέση στην αναπτυξιακή προοπτική μιας χώρας έχει ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ όπως άλλωστε και στην ελληνική οικονομία. Είναι σε όλους γνωστό ότι η ΕΛΛΑΔΑ είχε πάντοτε πλεονέκτημα σε αυτό που ονομάστηκε αργότερα τουριστική βιομηχανία. Ιδιαίτερα τώρα, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής ενοποίησης αλλά και της παγκοσμιοποίησης γενικότερα, με την έννοια του γενικού καταμερισμού εργασίας αλλά και της παραγωγής προϊόντος, ο τουριστικός τομέας αναδεικνύεται σε σημαντικό αναπτυξιακό «κλειδί» για το μέλλον της χώρας μας. Ένα από τα σημαντικά μελήματα της πολιτείας είναι η διατήρηση επαρκούς πληθυσμού Κι ικανοποιητικού επιπέδου ανάπτυξης στις επιμέρους περιφέρειες και συνεπώς, η καταπολέμηση της αστυφιλίας με όλες τις αρνητικές συνέπειες που αυτή συνεπάγεται. Αρωγό στην προσπάθεια της αυτή, η πολιτεία μπορεί να έχει τον τουρισμό, ο οποίος είναι κατεξοχήν περιφερειακή δραστηριότητα και προσφέρεται για ουσιαστική άμβλυση των περιφερειακών οικονομικών ανισοτήτων και βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των τοπικών κοινωνιών.

Η ελληνική περιφερειακή οικονομία αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα. Κατά την περίοδο 1970-1991, περίοδο έντονης τουριστικής ανάπτυξης, 41 από τους 51 νομούς της χώρας παρουσίασαν βελτίωση του σχετικού κατά κεφαλήν προϊόντος ως προς τον μέσο όρο της οικονομίας, κλείνοντας έτσι την ψαλίδα των περιφερειακών κατά κεφαλήν εισοδημάτων από τον μέσο όρο της χώρας.

Ο τουριστικός τομέας, λόγω των συγκριτικών πλεονεκτημάτων που διαθέτει η χώρα, αποτελεί από μακρό-όπηση το δυναμικό κομμάτι της εγχώριας παραγωγής, που είναι πράγματι σε θέση να αποτελέσει κινητήριο μοχλό για ουσιαστική και μόνιμη οικονομική ανάπτυξη. Ταυτόχρονα λύνει και το πρόβλημα της άνισης περιφερειακής κατανομής του εισοδήματος και αναβαθμίζει οικονομικά περιοχές που δεν διαθέτουν άλλες ουσιαστικές δυνατότητες οικονομικής ανέλιξης. Ωστόσο για την επιτυχία σε ένα τομέα όπως είναι ο Τουρισμός, δεν υπάρχουν συνταγές. Κυρίαρχο στοιχείο είναι ο

σχεδιασμός τουριστικής πολιτικής που θα πρέπει να στηρίζεται στην φαντασία και την πρωτοτυπία των υπευθύνων.

Η τουριστική πολιτική συνίσταται:

- στην αναβάθμιση της ζήτησης, με προϋπόθεση την αναβάθμιση της τουριστικής προσφοράς προς την κατεύθυνση, τόσο του εκσυγχρονισμού της υφιστάμενης τουριστικής υποδομής, και ανωδομής και του εμπλουτισμού της, όσο και της δημιουργίας πρόσθετης προσφοράς υψηλής στάθμης.
- στην διαφοροποίηση του συνολικού ελληνικού προϊόντος μέσω της βελτίωσης των προσφερομένων υπηρεσιών καθώς και «ανοίγματα» προς τις νέες μορφές τουρισμού κι την προσέλκυση διαφοροποιημένης πελατείας, με στόχο την μερική και σταδιακή απεξάρτηση θεματικού τουρισμού και την προσέλκυση ζήτησης σε δωδεκάμηνη βάση.

Σε αυτή την αναβάθμιση της ζήτησης που συνιστάται και στην βελτίωση των υπηρεσιών προς τους τουρίστες, ένα μεγάλο κομμάτι καταλαμβάνει η ασφάλεια που παρέχεται προς αυτούς. Διότι η πρώτη εικόνα που δίδεται στον απλό τουρίστα που καταφθάνει στην Ελλάδα έχει πολλές πλευρές. Ξεκινά από την ασφάλεια στις μεταφορές, την ασφάλεια στις υπηρεσίες ξενοδοχειακών μονάδων, την ασφάλεια στις παρεχόμενες υπηρεσίες ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης και πολλά άλλα. Παρακάτω γίνεται προσπάθεια παρουσίασης της αποτελεσματικότητας που παρέχει η ασφάλεια στον τουρίστα στον Ελλαδικό χώρο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

### ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΓΕΝΙΚΑ

Κάθε τουρίστας Έλληνας και πιο πολύ αλλοδαπός που αποφασίζει να επισκεφθεί μερικά από τα πανέμορφα μέρη της χώρας μας, πρέπει να νιώθει κάποια ασφάλεια. Ασφάλεια και σιγουριά για την καινούργια περιοχή που θα επισκεφθεί χωρίς να νιώθει κάποιο φόβο για το τι πρόκειται να του συμβεί και πως θα αντιμετωπίσει τα διάφορα τυχόν προβλήματα που θα συναντήσει. Κάθε τουρίστας πρέπει να είναι απολύτως σίγουρος πως ερχόμενος στην Ελλάδα δεν διατρέχει κανένα κίνδυνο. Αυτό πραγματοποιείται με την βοήθεια του κράτους και του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού. Έτσι έχει δημιουργηθεί ένα Πρόγραμμα Επιδημιολογικής Επιτήρησης Λοιμωδών Νοσημάτων. Το Πρόγραμμα Επιδημιολογικής Επιτήρησης Λοιμωδών Νοσημάτων των ταξιδιωτών που επισκέπτονται την Ελλάδα, αναπτύσσει το Εθνικό Κέντρο Επιδημιολογικής Παρακολούθησης και Παρέμβασης (Ε.Κ.Ε.Π.Α.Π.) του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας σε συνεργασία με τον Ε.Ο.Τ. Το πρόγραμμα αυτό αποσκοπεί στην ασφαλέστερη διαβίωση των ταξιδιωτών που επισκέπτονται την χώρα μας αλλά και στην προστασία του τοπικού πληθυσμού από νοσήματα που μπορούν να μεταδώσουν οι τουρίστες.

Οι ειδικότεροι στόχοι του προγράμματος είναι:

- Πρόληψη έξαρσης κρουσμάτων με πρόγραμμα ενημέρωσης
- Επιδημιολογική διερεύνηση και αντιμετώπιση κρουσμάτων

Στα πλαίσια του προγράμματος, θα δημιουργηθεί σύστημα δήλωσης συμβάντων με μηχανογραφημένο δελτίο, στο οποίο καθημερινά θα δηλώνονται από ξενοδοχειακές μονάδες διάρροιες, εμετοί, εμπύρετες και ισογενείς λοιμώξεις του αναπνευστικού, ενώ εβδομαδιαία θα αποστέλλεται αρνητική δήλωση.

Οι δηλώσεις θα αποστέλλονται μέσω φαξ ή Internet και αφού καταχωρισθούν θα επεξεργάζονται από ειδικούς επιστήμονες του Εθνικού Κέντρου.

Επιδημιολογικής Παρακολούθησης. Στη συνέχεια και κατά τακτά χρονικά διαστήματα (ανά 15 ημέρες περίπου) θα αποστέλλονται στον ΕΟΤ τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα για την περαιτέρω ενημέρωση ξένων οργανισμών και φορέων. Η πρώτη εφαρμογή του προγράμματος θα ξεκινήσει από την Χαλκιδική και σταδιακά θα επεκταθεί σε Κρήτη και Ρόδο με σκοπό να καλύψει όλη την Ελλάδα.

Κάθε τουρίστας που επισκέπτεται την χώρα μας θα πρέπει να νιώθει ευχάριστα σε ένα άνετο περιβάλλον και μια φιλόξενη και φιλική ατμόσφαιρα. Εάν αποτύχουμε να ικανοποιήσουμε τον τουρίστα, δεν θα επιστρέψει σε εμάς και θα επηρεάσει αρνητικά την φήμη μας σχολιάζοντας δυσμενώς τα προϊόντα μας και τις υπηρεσίες μας. Και βέβαια πάντα υπάρχει κάποιος ανταγωνιστής προς τον οποίο μπορεί να απευθυνθεί ο δυσαρεστημένος τουρίστας. Έτσι οι κύριοι στόχοι είναι να προσφέρουμε:

- Ευπρόσιτη υπηρεσία (από φιλικό προσωπικό)
- Σωστή σχέση ανάμεσα στην τιμή και την αξία των προϊόντων και υπηρεσιών
- Φιλική και ευχάριστη ατμόσφαιρα

Επίσης, για μεγαλύτερη ασφάλεια των τουριστών, ο υπουργός τουρισμού 1994 κ. Λιβάνης αποφάσισε να θέσει τέρμα στο καθεστώς των προσωρινών αδειών στα ξενοδοχεία και τα ενοικιαζόμενα δωμάτια. Ξε ότι αφορά τα παράνομα δωμάτια, σύμφωνα με την επίσημη καταγραφή των περιφερειακών υπηρεσιών του ΕΟΤ, ο αριθμός των παρανόμως λειτουργούντων δωματίων στις τουριστικές περιοχές της χώρας ανέρχεται σε 623353 με δυνατότητα 131,313 δωματίων. Η εκτίμηση του ΕΟΤ είναι ότι οι παράνομες κλίνες πλησιάζουν τις 260,000. η περιοχή με την μεγαλύτερη επίσημη παραξενοδοχία είναι η Κεντρική-Δυτική Μακεδονία όπου είχαν καταγραφεί 19,009 παράνομα δωμάτια με 38,813 κλίνες. Ακολουθούν Κέρκυρα (13,114 δωμάτια με 26,228 κλίνες) Πελοπόννησος-Στερεά Ελλάδα (11,890 δωμάτια με 23,780 κλίνες), Κρήτη (5,845 δωμάτια με 16,227 κλίνες), Στερεά Ελλάδα-Εύβοια (3,850 δωμάτια με 8,500 κλίνες), Δωδεκάνησα (3,338 δωμάτια με 4,690 κλίνες), Θεσσαλία (2,086 δωμάτια με 4,172 κλίνες),

Κυκλάδες (1,300 δωμάτια με 2,600 κλίνες), Ήπειρος (1,152 δωμάτια με 2,410 κλίνες), Αττική-Νήσοι (752 δωμάτια με 1,601 κλίνες), Θράκη (371 δωμάτια με 742 κλίνες).

Ένας ακόμα σημαντικός παράγοντας για την ασφάλεια των τουριστών είναι η καθαριότητα γενικά, και η ρύπανση του περιβάλλοντος. Η καθαριότητα των τουριστικών μονάδων, παρά το γεγονός ότι εξυπηρετείται σημαντικά από μια σειρά μηχανημάτων και προϊόντων καθαριότητας, απαιτεί επίπονη καλοσχεδιασμένη προσπάθεια. Ο βαθμός που αυτή τελικά επιτυγχάνεται και ο τρόπος με τον οποίο γίνεται, θα πρέπει απαραίτητα να διασφαλίζει αφ' ενός μεν την υγεία των πελατών της ξενοδοχειακής μονάδας και αφ' ετέρου την προστασία του περιβάλλοντος χώρου. Οι δύο αυτοί παράγοντες που θα πρέπει να τηρούνται και να συμπεριλαμβάνονται στην όλη «επιχείρηση καθαριότητα» της ξενοδοχειακής μονάδας, έχουν ειδική σημασία στην προσπάθεια αναβάθμισης του ελληνικού τουρισμού.

Η διασφάλιση της υγιεινής, κατ' αρχάς, μέσα από τις προδιαγραφές των υγειονομικών υπηρεσιών, είναι αναμφίβολα η πρώτη υπηρεσία που θα πρέπει να διασφαλίζουν οι υπηρεσίες και οι εγκαταστάσεις του ξενοδοχείου. Λόγω του ιδιαίτερου ενδιαφέροντος που έχει αποκτήσει η εγκατάσταση της πισίνας, σε μια σειρά άρθρων, προσπαθούμε να προσεγγίσουμε το θέμα της υγιεινής στις κολυμβητικές δεξαμενές μέσα από την παρουσίαση όλων των παραμέτρων που συμβάλλουν στη σημερινή κατάσταση των κολυμβητικών δεξαμενών.

Ο δεύτερος παράγοντας που θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη είναι η προστασία του περιβάλλοντος. Είναι κοινή διαπίστωση ότι το περιβάλλον με καταστρεμμένους πλέον τους αμυντικούς του μηχανισμούς αδυνατεί να δεχθεί άλλη επιβάρυνση. Ειδικότερα, οι τουριστικές εγκαταστάσεις θα πρέπει να είναι εφοδιασμένες με τις εγκαταστάσεις εκείνες που θα συγκρατούν τα λύματα του ξενοδοχείου, θα τα καθιστούν αδρανή και ακίνδυνα και θα τα διαθέτουν προς χρήση ή αποθήκευση.

## ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

Επειδή οι ελληνικές θάλασσες και ακτές βρίσκονται στην ευρύτερη λεκάνη της Μεσογείου, κατ' εξοχήν διαφημιζόμενη τουριστική περιοχή στον πλανήτη, χρήσιμο είναι να αναφέρουμε μερικά άλλα εντυπωσιακά στοιχεία της ρύπανσης της Μεσογείου, σύμφωνα με πηγές των Ηνωμένων Εθνών. Στην Μεσόγειο, που καλύπτει το 1% της θαλάσσιας επιφάνειας της Γης, οδηγούνται από ξηρά και θαλάσσιες μεταφορές 685.000 τόνοι περίπου ετησίως. Εκτός όμως από το περίγυρο, η Μεσόγειος ρυπαίνεται από χιλιάδες τόνους αζώτου, φωσφόρου, απορρυπαντικών, μολύβδου, καδμίου και από 130 τόνους υδραργύρου ετησίως, πέραν των αστικών λυμάτων. Από αυτά, αρκετά είναι τοξικά και επικίνδυνα για τον άνθρωπο. Αυτή η ρύπανση προέρχεται από τις ανθρώπινες δραστηριότητες, που δυστυχώς είναι αποτέλεσμα έλλειψης έγκαιρου προγραμματισμού και σε μεγάλο βαθμό, αδιαφορίας και αλόγιστης εκμετάλλευσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος λόγω ανεπαρκούς ενημέρωσης. Και όλα αυτά συνήθως καλύπτονται κάτω από το εύκολο, αλλά και αόριστο επιχείρημα της έλλειψης οικονομικών πόρων. Είναι γνωστά τα στοιχεία της U.N.E.P. για την ρύπανση στη Μεσόγειο. Στις παράκτιες περιοχές και τα νησιά αυτής της κλειστής λεκάνης, κατοικούν μόνιμα 130 εκατομμύρια άνθρωποι. Σ' αυτά προστίθενται κάθε χρόνο 100 εκατομμύρια από άλλες χώρες. Στην ίδια αυτή κλειστή θάλασσα καταλήγουν και τα ποτάμια της κεντρικής Ευρώπης με αστικά και βιομηχανικά απόβλητα. Έτσι οι αστικές και βιομηχανικές δραστηριότητες μαζί με τις μεταφορές, σε συνδυασμό με τον εποχιακό διπλασιασμό του πληθυσμού στην Μεσόγειο και την έλλειψη περιβαλλοντολογικής ευαισθησίας, έφεραν την ρύπανση της θάλασσας και των ακτών μας. Ακόμη, η τουριστική ανάπτυξη στις ακτές της Μεσογείου αλλά και στην Ελλάδα, με σημαντική έλλειψη διαχείρισης και αποκομιδής λυμάτων και απορριμμάτων, συμβάλλει στην συντήρηση της σημερινής κατάστασης. Άλλωστε, είναι γνωστό σε όλους μας ότι σχεδόν ο μισός πληθυσμός της χώρας βρίσκεται στην περιοχή της χερσονήσου της Αττικής ενώ σε ολόκληρη τη Μεσόγειο, ο μόνιμος παράκτιος πληθυσμός των 130.000.000 αυξάνεται το καλοκαίρι σε 230.000.000.



Η θαλάσσια ρύπανση της Μεσογείου, παρακολουθείται και αντιμετωπίζεται από το περιβαλλοντικό πρόγραμμα της U.N.E.P. των Ηνωμένων Εθνών, από διακρατικές συμφωνίες και μεμονωμένα από κάθε κράτος. Στην Ελλάδα υπάρχει ειδική νομοθεσία της προστασίας του περιβάλλοντος, καθώς και ο νόμος 743/77 που αφορά κυρίως τις ναυτιλιακές δραστηριότητες και το θαλάσσιο περιβάλλον. Στον τομέα των ναυτιλιακών μεταφορών η ισχύουσα διεθνής και εθνική νομοθεσία προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος απαιτούν από τα πλοία την τήρηση αυστηρών κανονισμών, που επιφέρουν σημαντικές οικονομικές επιβαρύνσεις στους παραβάτες. Δυστυχώς, δεν ισχύει το ίδιο και για την ρύπανση των θαλασσών και των ακτών που προέρχεται από την ξηρά.

Βεβαίως, γνωρίζουμε ότι έστω και με θέσπιση αυστηρότερης νομοθεσίας, η αστυνόμευση των ακτών στην Ελλάδα είναι πολλές φορές φυσικά και τεχνικά αδύνατη. Η γεωφυσική διαμόρφωση πολλών περιοχών δεν επιτρέπει ούτε ακόμη και τη μεθοδευμένη περισυλλογή και αποκομιδή των απορριμμάτων. Η Ελλάδα διαθέτει 16.000 χιλιόμετρα ακτογραμμής και πάνω από 3.000 μικρά και μεγάλα νησιά, ιδανικό κλίμα και καιρικές συνθήκες με ισχυρούς ανέμους και θαλάσσια ρεύματα που βοηθούν να διατηρείται το Αιγαίο καθαρό. Ακριβώς λόγω της γεωφυσικής διαμόρφωσης της χώρας, το πλήθος των εκτεταμένων, απόμακρων και δύσβατων παράλιων, δεν είναι εύκολο να παρακολουθείται και να αστυνομεύεται για την τήρηση των κανόνων καθαριότητας της θάλασσας και των ακτών. Οι μόνιμοι κάτοικοι αυτής της ιστορικής και περιβαλλοντικά ευαίσθητης περιοχής του πλανήτη μας δεν μπορούν μόνοι τους να την προστατεύσουν και να την διατηρήσουν καθαρή, αν δεν βοηθήσουν και όλοι όσοι απολαμβάνουν μαζί τους τις φυσικές καλλονές με τις οποίες είναι προικισμένη. Ωστόσο...

Δεν μπορούμε να γνωρίζουμε με ακρίβεια πόσο περιβαλλοντικά αφυπνισμένοι είναι οι Ευρωπαίοι, όταν όλοι μας έχουμε παρατηρήσει κάποιους τουρίστες να συμπεριφέρονται στις θάλασσες, στις ακτές ή στις

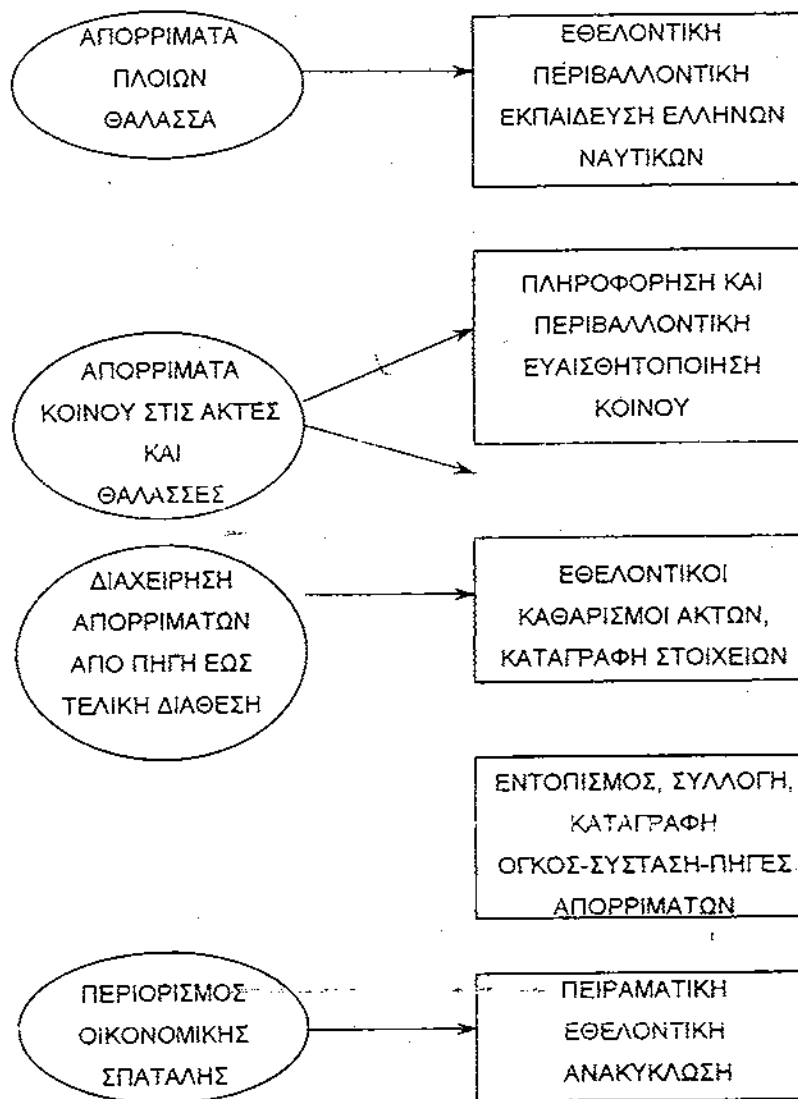
εξορμήσεις τους στη φύση με τον χειρότερο τρόπο. Δεν μπορούμε όμως να αγνοήσουμε πως οι περισσότεροι απογοητεύονται όχι μόνο από την εικόνα περιοχών που αλλιώς έπλαθε η φαντασία τους μέσα από τις μπροσούρες των τουριστικών γραφείων, αλλά κι απ' τον τρόπο που εμείς οι Έλληνες μεταμορφώσαμε τον τόπο μας σε ξέφραγο αμπέλι...

Έτσι οι τουρ-οπερέιτορ δηλώνουν – και μας αξίζει – πως οι πελάτες τους απογοητεύονται από περιοχές που επισκέφθηκαν γιατί έχουν υποστεί μικρές ή μεγάλες οικολογικές καταστροφές. Δηλώνουν πως στο μέλλον ο παράγοντας ποιότητα ακτών και περιβάλλοντος θα είναι καθοριστικός όσο και η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών. Επειδή το πρόβλημα έχει οξυνθεί την περιοχή της Μεσογείου, επειδή πολλά ακούγονται και πολλά μεταφέρουν τα μεγάλα τηλεοπτικά δίκτυα, επειδή τα οικολογικά κινήματα στην Ευρώπη μεγαλώνουν την εκλογική τους δύναμη, επειδή οι διακοπές πρέπει να πληρούν βασικές προϋποθέσεις – κανείς δεν θέλει να κάνει μπάνιο πλάι σε σκουπιδότοπους – αλλά κυρίως επειδή θα δρομολογηθούν δυσάρεστες εξελίξεις, απαιτείται η υπερδραστηριοποίηση όλων. Ένας τέτοιος πυρετός δραστηριοποίησης που εκδηλώθηκε τα τελευταία χρόνια για το περιβάλλον, δίνει σε όλους μας την ελπίδα πως ένας τόπος όπως η Ελλάδα, μοναδικά πλούσιος περιβαλλοντολογικά, θα προστατευτεί ίσως και θα διατηρήσει την ταυτότητά του.

Παρά το γεγονός ότι η Ελλάδα δέχεται τις συνέπειες της ίδιας της τουριστικής της πραγματικότητας, παρά το γεγονός ότι συγκεκριμένες περιοχές της υποφέρουν ήδη απ' την άναρχη και επιπόλαια ανάπτυξη, ξαφνικά, παρατηρείται στροφή. Ο μοχλός που μετακίνησε το βράχο, ήταν τελικά πάλι η Ευρώπη. Όλοι σχεδόν, νομαρχίες, Ο.Τ.Α., κρατικές υπηρεσίες, τοπικοί παράγοντες και επιχειρηματίες, για διαφορετικούς λόγους ο καθένας αλλά ευτυχώς προς την ίδια κατεύθυνση, έχουν αρχίσει να κινητοποιούνται για θέματα περιβάλλοντος. Μόνο οι επιστήμονες, οι διάφοροι σύλλογοι και οι φυσιολάτρες, υποστηρίζουν όσα υποστήριζαν και ενεργούν όπως ενεργούσαν.

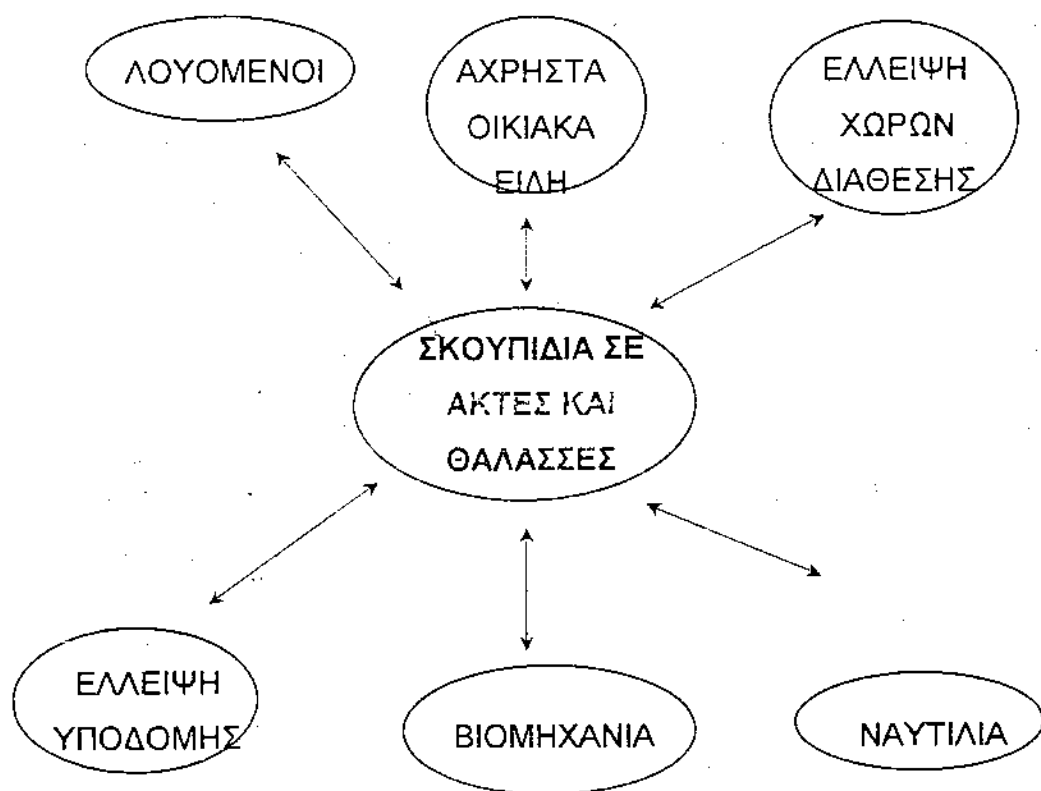
Έτσι, μια με τις οδηγίες ή τις προσαγές της Κομισιόν για μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος, μια με προγράμματα δράσης περιβαλλοντικής ενημέρωσης του κοινού ή άμιλλας σε επίπεδο χωρών-μελών, μια με χρηματοδοτήσεις έργων ή επιχορηγήσεις προγραμμάτων, μελετών και συγκεκριμένων ερευνών και την άλλη με τους τουρίστες Ευρωπαίους; και τους μεγάλους τουρ-οπερέτορς που τους διακινούν, να παραπονιούνται, να αντιδρούν ή να πιέζουν, φτάνουμε στο σημείο να διαπιστώνουμε έστω και αργά, πως ναι, η Ελλάδα έχει ιδιαιτερότητες, που πρέπει να προστατευτούν γιατί αρέσουν και γιατί ζητούνται στην αυθεντική τους όμως μορφή.

ΤΟΜΕΙΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ  
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΑΚΤΩΝ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΩΝ



Απ' την άλλη πάλι, η Ελλάδα είναι στην Μεσόγειο. Και η Μεσόγειος απειλείται οικολογικά ως θάλασσα κλειστή και περιτριγυρισμένη από χώρες των οποίων τα εργοστάσια, τα πλοία, ο τουρισμός, η θέση των αστικών κέντρων, η έλλειψη αστικής υποδομής, η έλλειψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος, η άγνοια ή η αδιαφορία παντός υπευθύνου, την επιβάρυναν ήδη πολύ, κινδυνεύει πλέον ή να καταστραφεί ή να αποκλειστεί τουριστικά με το πέρασμα δεκαετιών αδιαφορίας. Και αυτό το μεταδίδουν συχνά τα μεγάλα τηλεοπτικά κανάλια και τα έντυπα σε όλο τον κόσμο. Δεν ήταν άλλωστε λίγα

τα "ατυχήματα" στη Μεσόγειο, ούτε οι πετρελαιοκηλίδες μικρές. Και οι χώρες της Μεσογείου στηρίζουν πολλά στον τουρισμό τους ενώ έχουν να ανταγωνιστούν και προορισμούς εξωτικούς και υπερπόντιους και όχι μόνο...



Αποτέλεσμα αυτού, με επιστολές τους στους ξενοδόχους, μεγάλοι τουρ-οπερέτορες ανακοινώνουν τους φόβους τους, τους ανακινούν να συμμετέχουν σε κοινοτικά προγράμματα που τα υποστηρίζουν οικονομικά και οι ίδιοι και με το γάντι τονίζουν πως η "οικονομική επιτυχία προϋποθέτει οικονομικό νου". Πολλά γραφεία και τα ξενοδοχεία έγκαιρα ζητούν από τις κρατικές υπηρεσίες να τους σπλίσουν με στοιχεία που πιστοποιούν την καθαριότητα των νερών κολύμβησης ή αναζητούν τρόπους να αποδείξουν την ευαισθησία τους για το περιβάλλον. Πολλοί μετάνιωσαν που δεν συμμετείχαν στο κοινοτικό πρόγραμμα "γαλάζιες σημαίες της Ευρώπης" τα προηγούμενα χρόνια, όμως τότε είχε οικολογικό χαρακτήρα και δεν είχε ακουστεί η μαγική λέξη τουρ-οπερέτορες, να αναμειγνύεται σ' αυτό. Ξαφνικά λοιπόν, όλοι άρχισαν να ενδιαφέρονται για το περιβάλλον και οι πάντες, Ο.Τ.Ε., πανεπιστήμια, ιδιώτες, υπηρεσίες, σύλλογοι, οργανισμοί έχουν άμεσα

ή έμμεσα εμπλακεί στα προγράμματα της ΕΟΚ ή κινητοποιούνται προκειμένου να χρηματοδοτηθούν.

Αυτή τη στιγμή, ακριβώς επειδή απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχία των προγραμμάτων αλλά και για την είσπραξη χρημάτων είναι η παρουσίαση ποιοτικής και ουσιαστικής δουλειάς, η ύπαρξη σωστών μελετών, η σωστή οργάνωση και λειτουργία των υπηρεσιών, η σημασία των αναγκών των περιοχών κλπ., είναι φανερό πως τέλειωσαν τα ψέματα πλέον. Ιδίως σε ότι αφορά τα κοινοτικά προγράμματα για το περιβάλλον, τα πράγματα είναι πολύ πιο λεπτά απ' ό τι ήταν στο παρελθόν και η σημασία που δίνεται στα περιβαλλοντικά ζητήματα, πολύ μεγαλύτερη. Όμως επειδή τα συμφέροντα είναι συμφέροντα και πολλές ενέργειες υπέρ του περιβάλλοντος μπορεί να αγγίξουν κάποια απ' αυτά, ας ευχηθούμε πως τουλάχιστον θα προστατευτούν περιοχές, βιότοποι, πως δεν θα γίνουν γήπεδα και οι χαρακτηριστικές προσπάθειες που παρατηρούνται θα στηριχθούν όχι στο "οικονομικό νου" αλλά στη πίστη πως είναι ώρα να περιφρουρήσουμε τις μοναδικότητες του τόπου και τις προσφορές της ίδιας της φύσης.

### **Η ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ ΣΤΟΝ ΕΝΔΙΑΜΕΣΟ ΡΟΛΟ**

Και μέσα σε όλα αυτά η τοπική αυτοδιοίκηση καλείται να παίξει ενδιάμεσο και καθοριστικό ρόλο. Οφείλει να εκμεταλλεύεται όλες τις ευκαιρίες που της δίνονται, να ικανοποιεί όλες τις ανάγκες του τουρισμού, των περιοχών, του περιβάλλοντος, να διευκολύνει το έργο των επιστημόνων, να ενημερώνει τους κατοίκους, να στηρίζει τις όποιες προσπάθειες αναβάθμισης της ποιοτικής ζωής, αλλά κυρίως να ακολουθεί συγκεκριμένη περιβαλλοντική πολιτική, δεσμεύοντας και κατευθύνοντας τις κινήσεις όλων.

Έχει αποδειχτεί στην πράξη πως, σε όσους νομούς, δήμους και κοινότητες υπήρξε δραστηριοποίηση σ' αυτό το επίπεδο, περιορίστηκε στο ελάχιστο η αυθαιρεσία από πλευράς κατοίκων και επιχειρηματιών αλλά και παρατηρήθηκε ατμόσφαιρα συνεργασίας και κλίμα εμπιστοσύνης μεταξύ φορέων και τοπικών παραγόντων. Είναι γεγονός πως τα όρια δικαιοδοσίας της τοπικής αυτοδιοίκησης είναι περιορισμένα και οι αρμοδιότητές της δεν μπορούν να ρυθμίσουν όλα τα κακώς κείμενα. Όμως η στάση της μπορεί να είναι δυναμική και οι υπηρεσίες της είναι δυνατόν να λειτουργούν οργανωμένα και προγραμματισμένα με άξονα τέτοιον ώστε οι όποιες δραστηριότητες να μην δημιουργούν μελλοντικές δραματικές συνέπειες στο περιβάλλον.

#### Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (Ε.Ο.Τ.)

Έχουν εκδοθεί διάφορα νομοθετήματα για την προστασία ακτών, αρχαιολογικών χώρων και μνημείων, δασών, βοσκοτόπων, σπηλαίων, ιαματικών πηγών, θαλασσών, λιμανιών και μαρίνων. Υπάρχουν όροι για τις αποστάσεις των τουριστικών εγκαταστάσεων από την οριογραμμή του αιγιαλού, για τα απόβλητα των ξενοδοχείων, υπάρχουν τεχνικές προδιαγραφές κατασκευής ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων, προκειμένου να υπάρχουν τεχνικά στάνταρντς, που συντελούν άμεσα στην προστασία του περιβάλλοντος, εκπονούνται μελέτες για την επίδραση της τουριστικής ανάπτυξης στο περιβάλλον, καθορίζονται οι όροι δόμησης, και έχουν ανακηρυχθεί ως κορεσμένες, αρκετές περιοχές όχι μόνο για λόγους υπερπροσφοράς τουριστικών καταλυμάτων ή έλλειψης επαρκούς υποδομής, αλλά και για λόγους περιβαλλοντικούς.

Απ' την άλλη πλευρά ωστόσο, ο Ε.Ο.Τ. προωθεί ειδικές μορφές τουρισμού όπως ο οικοτουρισμός και εκφράζονται φόβοι για την κατάληξη των περιοχών που θα φιλοξενούν αυτούς τους τουρίστες. Από τη στιγμή που ο τουρισμός φανερά κατηγορείται για τον τρόπο που επέδρασε στην οικολογική και περιβαλλοντολογική ισορροπία, πρέπει άμεσα πλέον να διασφαλιστεί, κατ' αρχήν η εφαρμογή των παραπάνω ρυθμίσεων με αυστηρά

συστήματα ελέγχου και εποπτείας, να παταχθεί η παραξενοδοχία και η αυθαίρετη δόμηση. Το κυριότερο πρόβλημα δεν δημιουργείται πλέον από τις μονάδες που αναγείρονται μέσα στα νόμιμα πλαίσια αλλά από αυτές που κατασκευάζονται αυθαίρετα, δίχως να τηρούν χωροταξικές, πολεοδομικές, αρχιτεκτονικές και άλλες προδιαγραφές, να ληφθούν αποτελεσματικά μέτρα για την προστασία των θαλασσών, των ακτών, των κοινόχρηστων χώρων, των βιότοπων κλπ. από την ρύπανση και την όχληση που δημιουργούνται από διάφορες αιτίες και να προωθηθούν οι ήπιες μορφές τουρισμού και διασποράς της τουριστικής περιόδου, προκειμένου να αμβλυνθούν τα συμπτώματα του κορεσμού και της αλλοτρίωσης του φυσικού περιβάλλοντος που παρουσιάζουν ορισμένες περιοχές.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

### ΤΡΟΠΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ – ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΤΗ ΧΩΡΑ

#### ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Το αεροπλάνο είναι το ασφαλέστερο μεταφορικό μέσο. Οι πιθανότητες να πάθει κανείς ατύχημα σε αεροπλάνο είναι μία φορά στις 500.000 πτήσεις που θα κάνει. Για τον λόγο αυτό, για τον λόγο της γρήγορης μετακίνησης και λόγω της θέσης που έχει η χώρα μας, ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό τουριστών χρησιμοποιούν τα αεροπλάνα κυρίως για την είσοδό τους στον Ελλαδικό χώρο.

#### ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Το υλικό των αεροπλάνων έχει την τεχνολογία των διαστημικών προγραμμάτων. Το προσωπικό είναι άριστα εκπαιδευμένο και οι νέες γενιές πιλότων, μηχανικών και ελεγκτών γίνονται συνεχώς καλύτερες. Οι εμπειρίες επιφέρουν συνεχείς βελτιώσεις στην εκπαίδευση και τον εξοπλισμό. Ένα σύγχρονο όργανο το οποίο έχει τοποθετήσει η Ολυμπιακή στο 747 και σύντομα θα το εγκαταστήσει και στα άλλα αεροσκάφη, είναι το ΤΙΚΑΣ. Πρόκειται για ένα τεχνολογικό επίτευγμα που βοηθάει να βρίσκουμε τη θέση των άλλων αεροσκαφών στον αέρα και όταν κάποια στιγμή υπάρχει συγκλίνουσα πορεία, αρχίζει να εκπέμπει ειδικό ηχητικό σήμα. Έτσι δεν υπάρχει καμία περίπτωση το αεροπλάνο με ΤΙΚΑΣ να συγκρουστεί στον αέρα.

Άλλα σύγχρονα όργανα ασφαλείας είναι τα ΓΚΡΑΟΥΝΤ ΠΡΟΞΙΛΙΤΙΣ τα οποία ανάλογα με το αεροσκάφος, υπολογίζουν τις πιθανότητες να γίνει πρόσκρουση στο έδαφος. Τέλος, υπάρχουν ειδικά όργανα τοποθετημένα στο AIRBUS τα οποία μπορούν να οδηγήσουν το αεροσκάφος σε τυφλή προσγείωση. Όλα αυτά τα υψηλού κόστους μηχανήματα οδηγούν τις εταιρίες πολλές φορές σε μείωση προσωπικού πτήσης, κάτι που ηχεί παράλογο κατ' αρχήν, και προκαλεί αντιδράσεις, όμως έχει αποδειχτεί ότι τα σύγχρονα πλοηγικά συστήματα μπορούν να αντικαταστήσουν ως ένα βαθμό τον ανθρώπινο παράγοντα αυξάνοντας το ποσοστό ασφαλείας. Εξάλλου, όσο

πιο πολλά είναι τα μέλη του πληρώματος, τόσο πιο δύσκολη γίνεται η επικοινωνία και ο συντονισμός μεταξύ τους, σε περίπτωση κινδύνου. Αντίθετα, η ηλικία του πληρώματος παίζει καθοριστικό ρόλο στην ασφάλεια των πτήσεων. Η πείρα στους αιθέρες είναι κάτι που μόνο με τα χρόνια αποκτάται.

#### ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΠΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Στατιστικές και συγκοινωνιολόγοι σε όλο τον κόσμο συμφωνούν: "το αεροπλάνο είναι το ασφαλέστερο μεταφορικό μέσο", "πιο εύκολο είναι να πεθάνεις από κλοτσιά γαϊδάρου, παρά από αεροσκάφος" λένε χαριτολογώντας. Το αεροπορικό μέσο είναι το ασφαλέστερο γιατί έχει επικρατήσει από την αρχή της ανακάλυψης της αεροναυτικής μια αρκετά πιο λεπτομερής αντίληψη σε ότι αφορά στον σχεδιασμό, τον πειραματισμό, την κατασκευή, την μαζική παραγωγή και εκμετάλλευση του μεταφορικού μέσου και των οργάνων ελέγχου πτήσεων. Για να μπει και μια βίδα σε ένα αεροπλάνο, πρέπει να έχει πιστοποιητικό καταλληλότητας και ποιοτικού ελέγχου. Όλα τα τμήματα και τα εξαρτήματα των αεροπλάνων, όπου κι αν χρησιμοποιούνται, λειτουργούν και επισκευάζονται με βάση τις αυστηρές προδιαγραφές και τις τεχνικές οδηγίες που έχει εκδώσει ο κατασκευαστής και έχουν εγκρίνει οι διεθνείς αεροπορικοί οργανισμοί και οι αρχές της χώρας. Τέτοιος εξονυχιστικός έλεγχος δεν συμβαίνει για κανένα άλλο μεταφορικό μέσο. Η ασφάλεια πτήσεων θα μπορούσε τελικά να οριστεί ως το σύμβολο της προσπάθειας όλων των εμπλεκόμενων φορέων (κατασκευή, εκπαίδευση, δραστηριότητα, λειτουργία, συντήρηση, υποδομή, υποστήριξη, προμήθεια υλικών), η οποία εκτελείται με σκοπό να μην υπάρχουν προβλήματα στην ουσιαστική εκτέλεση των πτήσεων.

Αφορά σε τρεις βασικούς άξονες: στην πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων, στην κανονικότητα των πτήσεων και στην ποιότητα της συνολικής εξυπηρέτησης. Κυρίως όμως η ασφάλεια προσπαθεί να αποτρέψει ατυχήματα και συμβάντα. Τα ατυχήματα καταλήγουν σε τραυματισμό ή θάνατο, το συμβάν σε βλάβη ή απλώς σε υλική ζημιά. Το

κόστος ενός ατυχήματος είναι τεράστιο. Εξοντώνει την εταιρία και όσον αφορά στην φήμη της, και οικονομικά γιατί τα ασφάλιστρα αυξάνονται τρομακτικά.

### ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Η ασφάλεια πτήσεων είναι η συνισταμένη των προσπαθειών μιας ομάδας ανθρώπων ειδικών και της άρτιας λειτουργίας ενός πού ακριβού υλικού. Από την στιγμή που ξεκινάει μια πτήση για να ενώσει δυο προορισμούς, ένα πλήθος κόσμου κάνει τη δική του προσπάθεια. Είναι ατέλειωτος ο κατάλογος των εργαζομένων και των ειδικοτήτων που εμπλέκονται και ασχολούνται με την επιτυχία μιας πτήσης, ξεκινώντας από τους πιλότους, τους μηχανικούς, τον φορτωτή, τον επιβάτη, την ασφάλεια του αεροδρομίου, τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, το πλήρωμα αλλά και από αυτό καθαυτό το υλικό, την συντήρηση του, την ηλικία του και την κατασκευή του. Η πείρα και οι στατιστικές έχουν δείξει ότι ποτέ ένα ατύχημα δεν δημιουργείται από έναν και μόνο παράγοντα. Για να φτάσει ένα συμβάν να γίνει ατύχημα πρέπει να υπάρξει συνδυασμός πολλών δυσμενών παραμέτρων. Ποτέ δεν πέφτει ένα αεροπλάνο από μια αιτία. Πάντα υπάρχει συνδυασμός τριών, τεσσάρων ή και πέντε συμπτώσεων. Η στατιστική αποκαλύπτει ότι τα περισσότερα ατυχήματα οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος ή σε τυχαία γεγονότα. Τα ελαττώματα ή οι βλάβες στα αεροσκάφη συμβάλλουν σε ένα ποσοστό 10% περίπου, ενώ η εσφαλμένη καθοδήγηση και τα σφάλματα του πύργου ελέγχου ευθύνονται μόνο για το 5% των ατυχημάτων που συμβαίνουν.

### ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Το 75% των ατυχημάτων γίνονται κατά την απογείωση και την προσγείωση, δηλαδή 2 λεπτά μετά την εκκίνηση και 4 λεπτά πριν την προσγείωση. Και παρά τις εντονότερες και οργανωμένες προσπάθειες, τα ποσοστά αυτά δεν μπορούν να αλλάξουν. Η τεχνολογική εξέλιξη έχει καταφέρει να μειώσει σημαντικά τον αριθμό των περιστατικών, ιδίως στην φάση της προσγείωσης. Τα αεροδρόμια εξοπλίζονται με σύγχρονα και αξιόπιστα μέσα (ραντάρ τυφλής προσέγγισης, ραδιογωνιόμετρα κλπ.). Σύμφωνα με τα στατιστικά

στοιχεία των πέντε τελευταίων ετών, ένας επιβάτης πρέπει να διανύσει πάνω από 300 εκατομμύρια μίλια για να του συμβεί ατύχημα. Δηλαδή το ποσοστό ασφάλειας φτάνει το 99,99%. Παρ' όλο τα παραπάνω στοιχεία, πολλοί ξένοι υποστηρίζουν πως στα ελληνικά αεροδρόμια υπάρχουν επικίνδυνες ελλείψεις.

### ΞΕΝΟΙ ΠΙΛΟΤΟΙ: "ΠΕΤΑΜΕ ΣΕ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΟΥ 19<sup>ΟΥ</sup> ΑΙΩΝΑ"

Με τα μελανότερα χρώματα περιγράφει η Ένωση Γερμανών Πιλότων Fereinigung την κατάσταση στα ελληνικά αεροδρόμια υποστηρίζοντας ότι οι συνθήκες ασφαλείας έχουν επιδεινωθεί, λόγω ακαταλληλότητας των οργάνων ελέγχου και διαρκή προβλήματα στον χώρο εργασίας των ελεγκτών. Σύμφωνα με τις καταγγελίες, η Ελλάδα παρουσιάζει τη χειρότερη εικόνα σε όλη τη περιοχή της Μεσογείου. Οι πιλότοι κατέγραψαν πάνω από 40 περιπτώσεις που η έλλειψη σύγχρονων συστημάτων ελέγχου των πτήσεων θα μπορούσε να δημιουργήσει επικίνδυνες καταστάσεις για αεροσκάφη και επιβάτες. «Από θαύμα δεν συνέβη κάποιο ατύχημα αυτό το καλοκαίρι», δήλωσε η Μπ. Πάουελ, πιλότος της Lufthansa. Ορισμένοι πιλότοι έφτασαν, το καλοκαίρι που μας πέρασε, να αρνούνται να πετάξουν από και προς την Ελλάδα, επικαλούμενοι έλλειψη μέτρων ασφαλείας. Η Ένωση Γερμανών Πιλότων έφτασε στο σημείο να ζητήσει να τοποθετηθεί ειδικός ηλεκτρονικός εξοπλισμός στα αεροσκάφη που πετούν από και προς την Ελλάδα σαν προσωρινό μέτρο, μέχρι η χώρα μας να λάβει τα απαραίτητα μέτρα. Οι πιλότοι επεσήμαναν τις ανεπαρκείς δυνατότητες ραδιοεπικοινωνίας μεταξύ αεροσκάφους και πύργου ελέγχου. «Είναι φοβερό να πετάς με αεροπλάνα του 20<sup>ου</sup> αιώνα σε αεροδρόμια του 19<sup>ου</sup>», δήλωσε εκπρόσωπος της ένωσης, που αριθμεί περί τα 4.000 μέλη. «Στον αέρα ακούμε συχνά τους ελεγκτές να μιλούν ταυτόχρονα σε πολλά αεροσκάφη ή να δίνουν οδηγίες σε μικτή διάλεκτο, ελληνική και αγγλική. Με τη χρήση της ελληνικής, δε μας δίνεται η δυνατότητα να παρακολουθούμε τι συμβαίνει στα αεροσκάφη δίπλα μας. Επίσης, η επικοινωνία με τον πύργο ελέγχου δεν είναι άμεση. Πολλές φορές χρειάζεται να καλέσουμε τρεις και τέσσερις φορές, πριν ο ελεγκτής μας απαντήσει».

Τους ισχυρισμούς των Γερμανών πιλότων υποστήριξε με τη σειρά της και η Ένωση Δανών Πιλότων. «Οι συνθήκες ασφαλείας στα ελληνικά αεροδρόμια δεν είναι ικανοποιητικές». «Στον εναέριο χώρο της Ελλάδας επικρατεί συνωστισμός πολλών πτήσεων κατά την ίδια χρονική στιγμή και ο εξοπλισμός ασφαλείας δεν είναι ο κατάλληλος», υποστηρίζει ο πρόεδρος της ένωσης Α. Κραγκ.

Ο υπεύθυνος πτήσεων της S.A.S, Π. Λοκ, σχολιάζοντας τις παραπάνω καταγγελίες των πιλότων, αναφέρει χαρακτηριστικά: «Μπορώ να συγκατανεύσω στην κριτική που άσκησαν οι Γερμανοί. Αν οι συνθήκες ασφαλείας στα ελληνικά αεροδρόμια γίνουν τόσο άσχημες ώστε οι πτήσεις να καθίστανται επικίνδυνες, τότε η ματαίωση των πτήσεων είναι αποκλειστική μας ευθύνη». Πάντως, ο κ. Λοκ απέκλεισε την άμεση επιβολή τέτοιων ακραίων μέτρων: «Στην Ελλάδα το πρόβλημα είναι πολύ μεγάλο, ωστόσο δε σχεδιάζουμε την ματαίωση καμιάς πτήσης για το άμεσο μέλλον».

Οι καταγγελίες των Γερμανών και Δανών πιλότων, αν και δεν διατυπώθηκαν επίσημα μέσω των διεθνών οργανισμών, έκαναν τον γύρο του κόσμου μεταφέροντας το αρνητικό για την Ελλάδα κλίμα μέσα από τις στήλες των εφημερίδων. Ο βρετανικός τύπος αφιέρωσε τα πιο καυστικά του σχόλια στην περιγραφή των συνθηκών που επικρατούν στα ελληνικά αεροδρόμια.

#### ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ: ΣΤΟΧΟΣ Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Άμεση ήταν η απάντηση από ελληνικής πλευράς, καθώς το κύμα καταγγελιών μέσα στην τουριστική σεζόν δημιούργησε πολλά ερωτηματικά. Σε ανακοίνωση της, η Υ.Π.Α. επισήμανε: «όλες οι πτήσεις που εκτελούνται στον ελληνικό εναέριο χώρο, καθώς από και προς τα ελληνικά αεροδρόμια, διεξάγονται με πλήρη ασφάλεια τόσο από πλευράς διαδικασιών, όσο και από πλευράς ετοιμότητας, διατιθέμενων μέσων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τους κανονισμούς του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας και των λοιπών διεθνών οργανισμών για την ασφάλεια των πτήσεων. Τονίζουμε ότι όσον αφορά στην ασφάλεια των πτήσεων, ουδέποτε μέχρι σήμερα η Υ.Π.Α. έχει έγγραφες ή προφορικές καταγγελίες ή παράπονα ή οργανώσεις πιλότων

ή άλλους διεθνείς οργανισμούς για το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών. Επιπλέον, σημειώνεται ότι σήμερα βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη, πρόγραμμα εκσυγχρονισμού του συστήματος αεροναυτιλίας της χώρας, στο πλαίσιο των διεθνών προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Πολιτικής Αεροπορίας EATCHIP και APATSI. «Θεωρούμε,» καταλήγει η ανακοίνωση, «ότι η επίθεση κατά των ελληνικών αεροδρομίων και του συστήματος αεροναυτιλίας της χώρας, ειδικά αυτή την περίοδο, έχει άλλους στόχους.»

#### ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ: ΟΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΔΙΚΑΙΩΝΟΥΝ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στο μεταξύ, το Δ.Σ. της Ένωσης Χειριστών Πολιτικής Αεροπορίας δηλώνει: «Οι Έλληνες πιλότοι που πετούν με την Ολυμπιακή, η οποία διεθνώς αναγνωρίζεται ως μια από τις ασφαλέστερες αεροπορικές εταιρίες στον κόσμο, χωρίς απώλεια αεροσκάφους τα τελευταία 20 χρόνια και μηδέν απώλεια jet στην ιστορία της, δεν έχουν παρά να επισημάνουν τον άδικο και εμπαθή χαρακτήρα των παραπάνω δηλώσεων. Παράλληλα, διαβεβαιώνουν την ελληνική και διεθνή κοινή γνώμη ότι οι πτήσεις στον ελληνικό εναέριο χώρο είναι απολύτως ασφαλείς. Οι ελεγκτές εκφράζουν ερωτηματικά για τον τρόπο και τον χρόνο που έγιναν οι καταγγελίες: «Δημιουργεί ερωτηματικά η πρόθεση των ξένων συναδέλφων μας να θίξουν τον ελληνικό τουρισμό, την στιγμή που φέρεται να έχει αναλάβει το αεροδρόμιο των Σπάτων, γερμανική εταιρία η οποία και θα κερδίσει από την εκμετάλλευσή του.»

«Το γεγονός ότι υπάρχουν δυσλειτουργίες και προβλήματα περισσότερα από άλλες χώρες της Ευρώπης, λόγω αλλαγής των συστημάτων από παλιά σε νέα, σε καμιά περίπτωση δεν δικαιολογεί την όποια υπερβολή», καταλήγει η ανακοίνωση των Ελλήνων πιλότων. «Υπενθυμίζεται ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία είναι η πέμπτη, σύμφωνα με εκτιμήσεις της I.C.A.O. σε ασφάλεια πτήσεων, ενώ στα ελληνικά αεροδρόμια κατά την πενήνταετή ιστορία τους έχουν συμβεί μόνο δύο ατυχήματα από λάθος χειριστών ανατολικών και αφρικάνικων χωρών.

### ΚΑΝΕΝΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

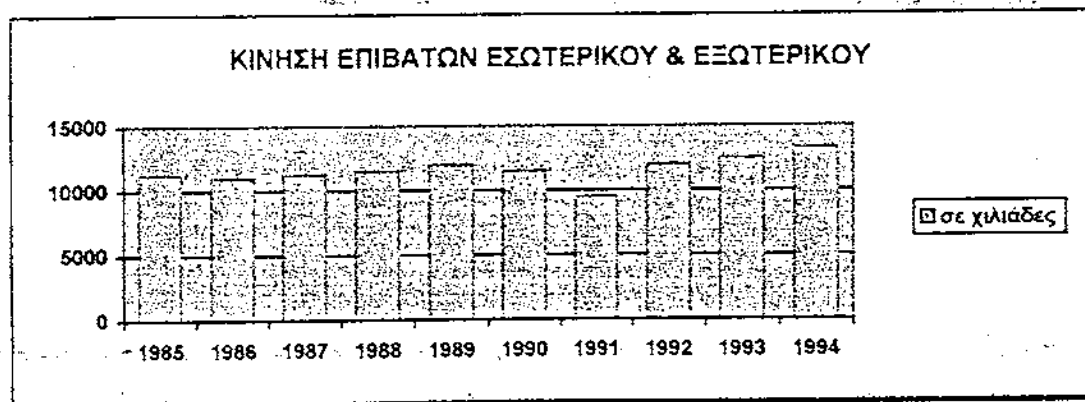
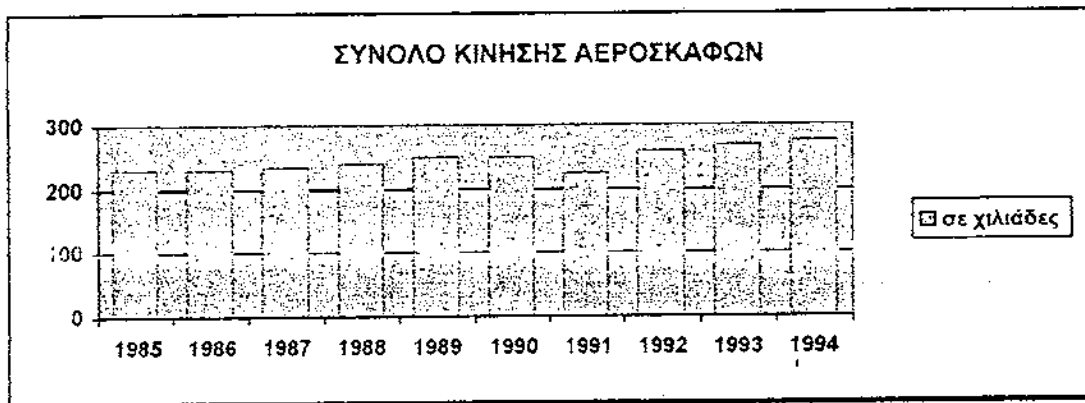
«Το σύστημα ελέγχου του εναέριου χώρου των Αθηνών καλύπτεται απολύτως από τα δύο επιχειρησιακά ραντάρ (Αθηνών-κύριο και Υμηττού-βοηθητικό)», τονίζει εκ μέρους της Υ.Π.Α. ο κ. Κ. Μαλτέζος, το ραντάρ που βρίσκεται σε λειτουργία στο Ελληνικό είναι μεν παλαιάς τεχνολογίας αλλά αξιόπιστο. Ο έλεγχος των πτήσεων ολοκληρώνεται με την βοήθεια των συστημάτων PALLAS (επεξεργασία δεδομένων) και VAR (αναβάθμιση τηλεπικοινωνιών εδάφους-εδάφους και εδάφους-αέρος). Παράλληλα βρίσκεται υπό παραλαβή και εγκατάσταση το καινούργιο ραντάρ της εταιρίας THOMSON. Το κύριο τμήμα του ραντάρ αυτού κατά τον έλεγχο παρουσίασε αποκλείσεις από τις διεθνείς προδιαγραφές. Σύμφωνα, όμως, με πρόσφατη οδηγία της ΑΕΚΕΟ (Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας), βασικό ραντάρ για ελέγχους θεωρείται πλέον το δευτερεύον, ενώ το κύριο ραντάρ μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως βοηθητικό.

Αναφορικά με τα τέσσερα άλλα μεγάλα αεροδρόμια της χώρας, βρισκόμαστε στο στάδιο της υπουργικής απόφασης για την προμήθεια των απαραίτητων συστημάτων ελέγχου, ενώ συζητείται η αγορά άλλων τριών ραντάρ μακράς εμβέλειας, που θα ενταχθούν στο σύστημα PALLAS για να καλυφθεί πλήρως το FIR Αθηνών». «Δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα ασφαλείας των πτήσεων στα ελληνικά αεροδρόμια», καταλήγει ο κ. Μαλτέζος. «Τα νέα συστήματα απλώς θα αυξήσουν τη χωρητικότητα του εναέριου χώρου και θα αυτοματοποιήσουν τις διαδικασίες. Όσο για το θέμα που δημιουργήθηκε με τους ξένους πιλότους, ουδέποτε η ΥΠΑ έλαβε επίσημη καταγγελία για προβλήματα ασφαλείας των πτήσεων από κάποιο διεθνή οργανισμό.»

### ΕΛΕΓΚΤΕΣ: ΟΙ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΜΟΝΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

«Τα υπάρχοντα συστήματα ελέγχου των πτήσεων είναι πεπταλαιωμένα», σχολιάζει ο πρόεδρος ελεγκτών Παν. Τσούμπελης. «Αυτό όμως έχει επιπτώσεις στις καθυστερήσεις και όχι στην ασφάλεια των πτήσεων. Οι ελεγκτές γνωρίζουν την δουλειά τους και δίνουν τις κατάλληλες οδηγίες για την ομαλή προσγείωση και απογείωση των αεροσκαφών». Ο κ. Τσούμπελης

παραδέχθηκε ότι οι ελεγκτές καταφεύγουν σε λύσεις ανάγκης για να προσγειώσουν και να απογειώσουν τα αεροσκάφη σε δυσχερείς καιρικές συνθήκες, όταν η οπτική επαφή είναι αδύνατη. «Όταν ο έλεγχος είναι δύσκολος λόγω καιρικών συνθηκών, οι ελεγκτές συνήθως απομακρύνουν τα αεροσκάφη, μεγαλώνοντας τα διαστήματα μεταξύ τους. Έτσι αποφεύγεται το ενδεχόμενο σύγκρουσης. Αυτό βέβαια δημιουργεί πρόσθετο εκνευρισμό και καθυστερήσεις. Τα ξένα αεροσκάφη είναι σύγχρονα και οι πιλότοι συχνά απαιτούν ταχύτητα και άμεση εξυπηρέτηση από ένα αεροδρόμιο, πράγμα που εμείς δυστυχώς δεν προσφέρουμε. Οι πολύωρες καθυστερήσεις στις οποίες υποβάλλονται οι επιβάτες, είναι μόνιμη αιτία παραπόνων. Τα νέα ραντάρ, υποβοηθούμενα από συστήματα επεξεργασίας πληροφοριών, θα δώσουν τη δυνατότητα στους ελεγκτές να κάνουν επιτέλους τη δουλειά τους γρήγορα και με απόλυτη ασφάλεια».



**ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ:**



## ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

Ο Σ.Ε.Τ.Ε. σε ειδική μελέτη του για την κατάσταση των ελληνικών αεροδρομίων, τονίζει τις σοβαρές επιπτώσεις που έχει για τον ελληνικό τουρισμό η εμμονή της χώρας μας να μην προχωράει σε έργα υποδομής και εκσυγχρονισμού. Σύμφωνα με τις διαπιστώσεις της μελέτης, τα ελληνικά αεροδρόμια έχουν χάσει την αξιοπιστία τους τόσο ως χώροι προορισμού, όσο και ως κόμβοι διέλευσης (Transit), αποτέλεσμα, οι ξένες αεροπορικές εταιρίες να παρακάμπτουν την Ελλάδα, όταν αυτό είναι δυνατό. «Τα φαινόμενα που παρατηρούνται ειδικά κατά τα τελευταία 4 χρόνια», αναφέρει η θέση, «εκτός των λειτουργικών προβλημάτων, του υποβιβασμού της ασφάλειας των πτήσεων και των καθυστερήσεων που προκαλούν, απειλούν το μέλλον του ελληνικού τουρισμού.» στην μελέτη τονίζεται ότι πόλεις όπως η Κωνσταντινούπολη, το Κάιρο, ή Σόφια και το Βουκουρέστι, με την έγκαιρη κατανόηση της σημασίας που έχει ένα σύγχρονο αεροδρόμιο, έχουν εξελιχθεί σε διεθνείς κόμβους σε σύντομο χρονικό διάστημα, την στιγμή που η Ελλάδα χαρακτηρίζεται από την διεθνή αεροπορική πραγματικότητα ως «τριτοκοσμική». Ο Σ.Ε.Τ.Ε. επισημαίνει τις ελλείψεις που παρουσιάζονται στον εναέριο όσο και στον επίγειο χώρο κίνησης επιβατών και αεροσκαφών (πύργος εναέριας κυκλοφορίας, χώροι στάθμευσης αεροπλάνων, βοηθητικοί χώροι αερολιμένων, ειδικοί χώροι και προσβάσεις αεροδρομίου κλπ.) με άμεσες επιπτώσεις:

- απώλεια εισοδήματος και εργασιών από μη-αύξηση της κίνησης
- απώλεια εισοδήματος και εργασιών από την τεράστια μείωση των τουριστικών εσόδων και την δημιουργία αρνητικότερης εικόνας προς τουρίστες-επιβατικό κοινό και δυσφήμιση για τη χώρα μας, που δεν είναι επιδιορθώσιμη με τουριστικά κονδύλια και φιλότιμες προσπάθειες
- δημιουργία αρνητικότερης εικόνας της χώρας μας προς τους διεθνείς κρατικούς ή ιδιωτικούς φορείς, όπως τουρ-οπερέτορς, αεροπορικές εταιρίες, διεθνείς οργανισμούς προσωπικού εναέριας κυκλοφορίας και άλλους.

Ο Σ.Ε.Τ.Ε. προτείνει:

- τη δημιουργία Εθνικού Αερομεταφορικού Συμβουλίου, υπό τον υπουργό μεταφορών. Στο συμβούλιο θα πρέπει να μετέχουν εκπρόσωποι του Ε.Ο.Τ., της Υ.Π.Α., του Υπουργείου Εξωτερικών και της τουριστικής βιομηχανίας, και άλλα προσεκτικά επιλεγμένα πρόσωπα, με ικανότητα διάκρισης του πραγματικού εθνικού συμφέροντος σε ότι αφορά στις αερομεταφορές και την υποδομή τους και την δυνατότητα χάραξης πολιτικής.
- Την κατάργηση του αδικαιολόγητου προστατευτισμού της Ολυμπιακής Αεροπορίας και τη χορήγηση δικαιώματος πτήσης στους διεθνείς αερομεταφορείς.
- Την άμεση επίτευξη καθεστώτος «εργασιακής ειρήνης» με όλους τους εμπλεκόμενους κλάδους.
- Την διανομή ενημερωτικών προγραμμάτων σε όσους απασχολούνται στους αερολιμένες, καθώς και τη θεσμοθέτηση κριτηρίων και κινήτρων για καλύτερη ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών στα αεροδρόμια.

«Σκοπός μας δεν είναι ο εντοπισμός ευθυνών,» καταλήγει ο Σ.Ε.Τ.Ε. «Το μέλλον είναι σημαντικότερο από το παρελθόν και είναι, κατά την άποψή μας, τεράστιας εθνικής σημασίας, με το πέρας της φετινής τουριστικής περιόδου, χωρίς καμία περαιτέρω καθυστέρηση, η δημιουργία του Εθνικού Αερομεταφορικού Συμβουλίου και η δρομολόγηση των απαραίτητων μέτρων για την αντιμετώπιση όλων των προβλημάτων».

Εκτός από τις παραπάνω προτάσεις, το κράτος προβαίνει και σε έργα, συνολικού προϋπολογισμού 21,6 δις. δρχ. που βρίσκονται σε εξέλιξη σε 22 αεροδρόμια της χώρας, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Η διοίκηση της Υπηρεσίας εκτιμά ότι τα έργα αυτά θα ολοκληρωθούν εντός του 1993 ενώ παράλληλα προωθείται για ένταξη στο δεύτερο Πακέτο Ντελόρ ένα γιγαντιαίο πρόγραμμα εκσυγχρονισμού αεροδρομίων, προϋπολογισμού 61 δις. δρχ. Το πρόγραμμα αυτό σύμφωνα με τον αρχικό σχεδιασμό, θα περιλαμβάνει:

- την κατασκευή νέων αεροσταθμών με τις απαραίτητες ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις στα αεροδρόμια Κέρκυρας, Ρόδου, Αράξου, Ζακύνθου, Κυθήρων, Κεφαλληνίας, Κω, Λήμνου, Μυτιλήνης, Πάρου, Σαντορίνης, Κοζάνης και Σκύρου, συνολικής δαπάνης 15 δις δρχ.
- την επέκταση των πεδίων κινήσεως αεροσκαφών στα αεροδρόμια Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Ηρακλείου, Ρόδου, Αράξου, Ζακύνθου, Λήμνου, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Πάρου, Σάμου, Χίου, Νάξου, Σκιάθου, Μήλου, Ικαρίας και Χανίων, προϋπολογισμού 46 δις δρχ. Με απορρόφηση την πενταετία 1993-1997

#### ΈΡΓΑ ΕΝ ΕΞΕΛΙΞΕΙ

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Υ.Π.Α. αυτή την περίοδο κατασκευάζονται έργα στα ακόλουθα αεροδρόμια:

#### **Α/Δ Θεσσαλονίκης**

- Διαμόρφωση κύκλων στροφής προϋπολογισμού 90 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%
- Επέκταση αεροσταθμού προϋπολογισμού 460 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%
- Βελτίωση τάπητα τροchioδρόμου προϋπολογισμού 90 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%
- Έργα βελτίωσης αεροδρομίου προϋπολογισμού 250 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%

#### **Α/Δ Ηρακλείου**

- Επέκταση δαπέδου αεροσταθμού Β' φάση προϋπολογισμού 560 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%
- Επέκταση αεροσταθμού προϋπολογισμού 3 δις δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%
- Κλιματισμός αεροσταθμού προϋπολογισμού 50 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΜΟΠ κατά 70%

#### **Α/Δ Κερκύρας**

- Επέκταση αεροσταθμού Α' φάση προϋπολογισμού 3 δις δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%
- Περίφραξη – αντικεραυνική προστασία – επισκευή προϋπολογισμού 165 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από INTER κατά 75%

#### **Α/Δ Ρόδου**

- Βελτίωση και επέκταση πεδίου ελιγμών προϋπολογισμού 700 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%
- Περίφραξη – ΡΑΡΙ – RTIL, επισκευές προϋπολογισμού 220 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από INTER κατά 75%

#### **Α/Δ Καβάλας**

- Επέκταση αεροσταθμού προϋπολογισμού 150 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%

#### **Α/Δ Αλεξανδρούπολης**

- Βελτιώσεις αεροδρομίου προϋπολογισμού 100 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%

#### **Α/Δ Καστοριάς**

- Βελτίωση πεδίου ελιγμών προϋπολογισμού 530 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%

#### **Α/Δ Σκιάθου**

- Περίφραξη αεροδρομίου προϋπολογισμού 10 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%

#### **Α/Δ Κεφαλληνίας**

- Έργα επισκευών και βελτιώσεων προϋπολογισμού 120 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%

#### **Α/Δ Ζακύνθου**

- Βελτίωση πεδίου ελιγμών προϋπολογισμού 400 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%
- Βελτιώσεις κτιριακών εγκαταστάσεων προϋπολογισμού 100 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%

#### **Α/Δ Αράξου**

- Έργα βελτιώσεως αεροδρομίου προϋπολογισμού 100 εκατ. δρχ.  
χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%

#### **Α/Δ Ικαρίας**

- Νέο αεροδρόμιο προϋπολογισμού 2 δις δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%

#### **Α/Δ Μυτιλήνης**

- Επέκταση αεροσταθμού αμαξοστ. προϋπολογισμού 700 εκατ. δρχ.  
χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%
- Επαύξηση ισχύος, νέος υποσταθμός προϋπολογισμού 110 εκατ. δρχ.  
χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%
- Εκτροπείς καυσαερίων προϋπολογισμού 75 εκατ. δρχ.  
χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%

#### **Α/Δ Σάμου**

- Αποκατάσταση διαδρόμου προϋπολογισμού 220 εκατ. δρχ.  
χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%
- Βελτιώσεις αεροδρομίου προϋπολογισμού 170 εκατ. δρχ.  
χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%

#### **Α/Δ Μήλου**

- Αεροσταθμός - επισκευή δαπέδου προϋπολογισμού 300 εκατ. δρχ.  
χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%

#### **Α/Δ Σαντορίνης**

- Αποπεράτωση αεροσταθμού προϋπολογισμού 165 εκατ. δρχ.  
χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%
- Αεροσταθμός προϋπολογισμού 100 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο  
από ΠΕΠ κατά 65%

#### **Α/Δ Νάξου**

- Πεδίο κίνησης αεροσκαφών προϋπολογισμού 665 εκατ. δρχ.  
χρηματοδοτούμενο από ΜΟΠ κατά 70%
- Αεροσταθμός προϋπολογισμού 100 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο  
από ΜΟΠ κατά 70%

#### **Α/Δ Καρπάθου**

- Αεροσταθμός προϋπολογισμού 300 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΜΟΠ κατά 70%
- Φωτοσήμανση προϋπολογισμού 55 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΜΟΠ κατά 70%

#### **Α/Δ Σύρου**

- Αεροσταθμός προϋπολογισμού 200 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΜΟΠ κατά 70%

#### **Α/Δ Ιωαννίνων**

- Επέκταση αεροσταθμού προϋπολογισμού 170 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΜΟΠ κατά 70%
- Φωτοσήμανση προϋπολογισμού 145 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΜΟΠ κατά 70%
- Φώτα εμποδίων προϋπολογισμού 100 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΜΟΠ κατά 70%

#### **Α/Δ Χανίων**

- Νέος αεροσταθμός προϋπολογισμού 2 δις 600 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από INTER κατά 75%
- Βελτιώσεις υπάρχοντος αεροσταθμού προϋπολογισμού 120 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 65%
- Δίκτυο ελικοδρομίων προϋπολογισμού 1 δις 580 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 70%

#### **Α/Δ Αθηνών**

- Κτίριο charter προϋπολογισμού 1 δις δρχ. χρηματοδοτούμενο από STAR κατά 65%
- Άλλα μικρότερα Η/Μ έργα προϋπολογισμού 300 εκατ. δρχ. χρηματοδοτούμενο από ΠΕΠ κατά 70%

---

**Σύνολο έργων σε εξέλιξη: 21,680,000,000 δρχ.**

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΕΡΓΩΝ Υ.Π.Α. 1994-1997

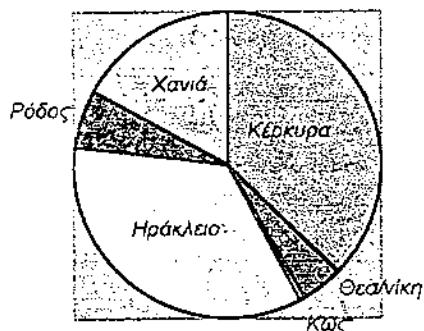
προϋπολογισμός

1. Α/Δ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	Παράλληλος τροχιόδρομος	20,000,000
	Λοξός διάδρομος	100,000,000
2. Α/Δ ΖΑΚΥΝΘΟΥ	Επέκταση δαπέδου	30,000,000
3. Α/Δ ΛΗΜΝΟΥ	Επέκταση δαπέδου	15,000,000
4. Α/Δ ΛΕΡΟΥ	Νέο αεροδρόμιο	50,000,000
5. Α/Δ ΜΥΚΟΝΟΥ	Επέκταση πεδίου ελιγμών	24,000,000
6. Α/Δ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ	Νέο δάπεδο	50,000,000
	Νέος αεροσταθμός	80,000,000
	Κόμβος και οδός προσπέλασης	50,000,000
7. Α/Δ ΠΑΡΟΥ	Επέκταση διαδρόμου	30,000,000
8. Α/Δ ΣΚΥΡΟΥ	Επέκταση διαδρόμου	50,000,000
9. Α/Δ ΣΚΙΑΘΟΥ	Επέκταση δαπέδου	15,000,000
10. Α/Δ ΜΗΛΟΥ	Νέος διάδρομος	25,000,000
11. Α/Δ ΘΕΣΣ/ΚΗΣ	Παράλληλος τροχιόδρομος 10-28	25,000,000
	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>564,000,000</b>

ΠΤΗΣΕΙΣ CHARTER

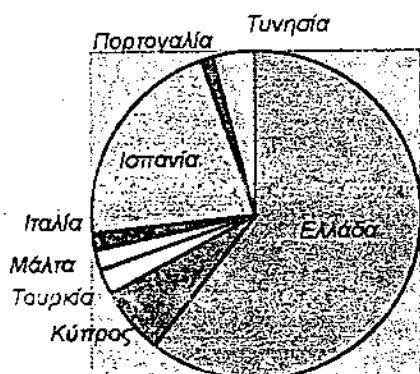
Η Ελλάδα κατέχει πάνω από το 60% της προγραμματισμένης κίνησης μέσω charter, με δεύτερη την Ισπανία σε μεγάλη απόσταση 21,3% και Τρίτη την Κύπρο με 6,9%. Έτσι κάθε χρόνο η τουριστική κίνηση όλο και αυξάνεται χάρη στα charter. Έτσι κάθε χρόνο η τουριστική κίνηση όλο και αυξάνεται χάρη στα charter.

Προγραμματισμένες πτήσεις charter MALEV ανά  
ελληνικό προορισμό για το 1995



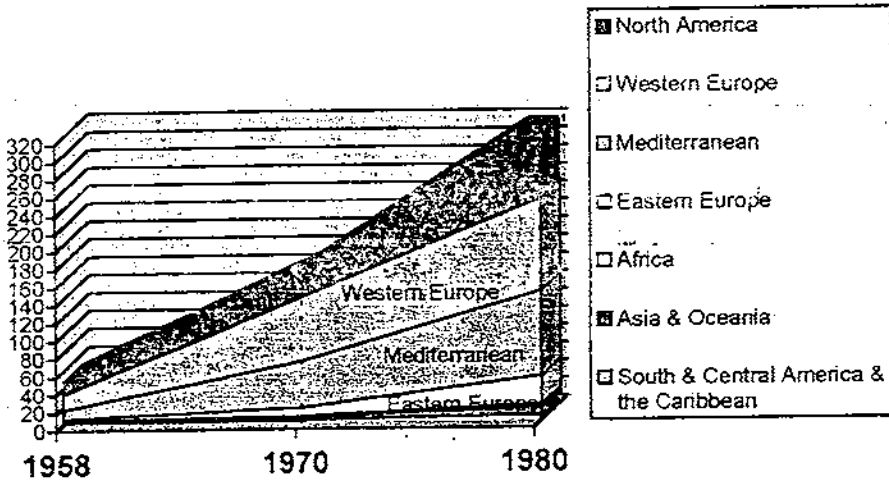
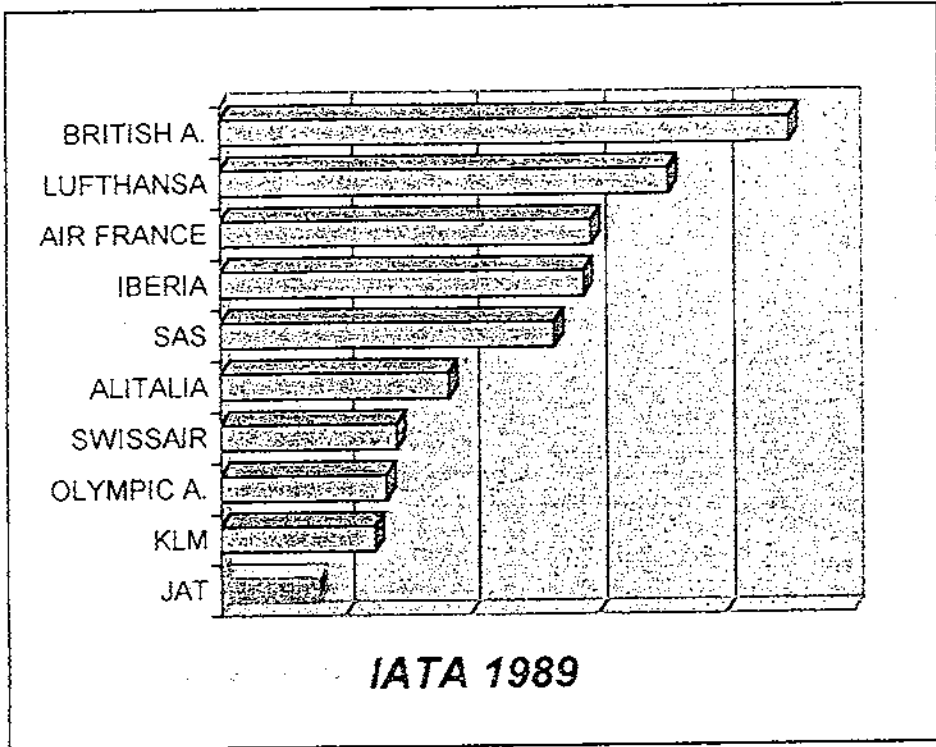
■	Κέρκυρα (1004)
■	Θεσ/νίκη (114)
□	Κως (18)
□	Ηράκλειο (932)
■	Ρόδος (171)
□	Χανιά (453)

Προγραμματισμένες πτήσεις charter MALEV  
ανά χώρα προορισμού για το 1995



■	Ελλάδα (2692)
■	Κύπρος (308)
□	Τουρκία (106)
□	Ιταλία (80)
■	Μάλτα (80)
□	Ισπανία (951)
■	Πορτογαλία (51)
□	Τυνησία (186)





## ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΓΑΞΙΔΙΑ

Η ελληνική ακτοπλοΐα αποτελεί τον ομφάλιο λώρο που συνδέει την νησιωτική και την ηπειρωτική χώρα. Ο ρόλος της αποκτά εθνική σημασία. Τα ελληνικά πλοία συνδέουν 3,500 νησιά σε μια αγορά 750 λιμένων.

Ο επιβατηγός-οχηματαγωγός στόλος που αποτελείται από πλοία κλειστού τύπου, από το 1994 έως το 1997 αυξήθηκε κατά 795% και η συνολική χωρητικότητα κατά 37,1%. Πιο συγκεκριμένα τα πλοία από 88 έφθασαν τα 95. Η μεταφορική τους ικανότητα έφτασε στους 106,220 επιβάτες έναντι 96.000 το 1994.

Τα πλοία ανοικτού τύπου (τα οποία χρησιμοποιούνται κυρίως σε πορθμεία) αυξήθηκαν από 128 το 1994 σε 144 το 1997, ποσοστό αύξησης 12,5% με δυνατότητα μεταφοράς 62,229 ατόμων.

Τα καταμαράν και τα υδροπτέρυγα που χρησιμοποιούνται στη μικρή ακτοπλοΐα έφθασαν τα 61 έναντι 44 το 1994, ποσοστό αύξησης 38,64%, στοιχείο που αποδεικνύει τη στροφή των ακτοπλοϊκών εταιριών στα ταχύπλοα που προσφέρουν ασφάλεια αλλά και ταχύτερη μεταφορά στον τόπο προορισμού. Η ικανότητα μεταφοράς τους έφτασε στους 9,188 επιβάτες έναντι 6,460 το 1994, ποσοστό αύξησης 42,23%.

**ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ  
(1993 – 1997)**

Εταιρίες	1993	1994	1995	1996	1997
Μινωικές Γραμμές ANE	28,840,481	28,180,798	27,959,618	32,286,861	34,560,264
Ναυτιλιακή Εταιρία Κρήτης ΑΕ (ANEK)	19,543,735	21,130,968	118,936,863	20,426,587	26,815,057
Στρίντζη Γραμμές Ναυτιλιακή ΑΕ		15,308,238	14,533,709	16,555,290	16,584,309
Ναυτιλιακή Εταιρία Λέσβου ΑΕ	4,735,122	5,650,485	6,974,930	7,567,311	8,084,859
ΔΑΝΕ Θαλάσσια Γραμμή ΑΕ	6,679,947	5,455,649	5,874,481	5,928,770	6,414,402
Ρεθυμνιακή Ναυτ. Τουρ. Cretan Ferries	1,778,084	1,996,720	2,743,994	3,350,224	3,569,862
Λασιθιωτική Ναυτιλιακή ΑΕ		252,239	1,071,578	1,451,676	1,734,425
Λίνδος Ναυτιλιακή	927,848	740,796	1,199,433	1,297,300	1,240,168
Σέρρες Ιπτάμενοι Υδροδρομοί Ναυτιλ.	671,876	739,740	756,082	799,269	844,363
ANENDYK ΑΕ	406,603	407,953	433,178	390,662	418,229
Ναυτιλιακή Εταιρία Σύμης ΑΕ	250,062	231,463	278,364	299,154	398,308
Ναυτιλιακή Εταιρία Καλύμνου ΑΕ	214,394	245,418	267,703	314,230	313,538
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>60,048,152</b>	<b>79,599,671</b>	<b>81,029,933</b>	<b>90,667,334</b>	<b>100,977,784</b>

Ποσά σε χιλιάδες δρχ.

Σύμφωνα με τα παραπάνω στοιχεία και με μια έρευνα που πραγματοποίησε η ICAP με βάση τις 11 πιο δραστήριες εταιρίες ελληνικής ακτοπλοΐας: (ANEK, Μινωικές Γραμμές, Επιχειρήσεις Αττικής, Στρίντζης Ναυτιλιακή, Εταιρία Λέσβου, Ρεθυμνιακή ANE, Λασιθιωτική ANE, CERES ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΑ, ΔΑΝΕ και δυο εταιρίες λαϊκής βάσης, βλέπουμε ότι υπάρχει τρομερή αύξηση στις πωλήσεις των ακτοπλοϊκών εταιριών και στα κέρδη τους.

**ΕΤΗΣΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ (%) ΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ  
ΜΕ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΚΑΙ Ε/Γ -Ο/Γ ΠΛΟΙΑ (1993 - 1997)**

Ακτοπλοϊκές Γραμμές	1994/1993	1995/1994	1996/1995	1997/1996
Αργοσαρωνικού	4,69	4,62	-5,15	4,57
Πειραιά - Πελοποννήσου	58,45	-18,34	-25,78	123,05
Πειραιά - Κρήτης	1,46	-5,31	5,65	-2,18
Πειραιά - Κρήτης - Δωδεκανήσου	-1,49	-19,30	-7,50	-13,81
Πειραιά - Δωδεκανήσου	23,76	-13,66	1,04	8,81
Πειραιά - Δυτ. Κυκλάδων	19,64	11,72	8,36	9,10
Πειραιά - Ανατ. Κυκλάδων	-1,10	-6,46	3,52	10,15
Πειραιά - Μυκόνου - Τήνου - Σάμου	-7,68	3,93	-4,46	17,29
Πειραιά - Χίου - Μυτιλήνης	0,89	2,52	1,51	-2,69
Πάτρας - Ακαρνανίας - Ιονίων Νησιών	14,09	21,50	9,43	11,90
Ραφήνας - Εύβοιας - Ανδρου - Τήνου	8,64	0,92	8,89	1,12
Βόλου - Βορ. Σποράδων - Κύμης	-6,77	9,16	9,68	6,59
Λοιπές	-1,74	-0,24	9,89	2,59
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>2,99</b>	<b>1,41</b>	<b>1,46</b>	<b>4,82</b>

Ο λόγος της αύξησης αυτής είναι η μεγαλύτερη ζήτηση και κίνηση από πλευρά τουριστών. Μεγάλος αριθμός τουριστών χρησιμοποιεί τα ακτοπλοϊκά μέσα για τις μεταφορές τους σε διάφορα μέρη της χώρας μας. Μεγάλος αριθμός επίσης χρησιμοποιεί τουριστικά πλοία για την μεταφορά τους ή και για κρουαζιέρες. Και πάλι, η ασφάλεια τους έχει τον πρώτο λόγο. Έτσι τα τουριστικά πλοία βάση του νόμου, πρέπει να είναι σκάφη με αυτοδύναμη κίνηση στη θάλασσα, είτε με είτε χωρίς θαλάμους ενδιάμεσης και

διανυκτέρευσης μέχρι είκοσι πέντε επιβατών εκτός βέβαια αυτές που απαιτούνται για το πλήρωμα, το οποίο από την κατασκευή του να μπορεί να χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά για την εκτέλεση πλόων θαλάσσιας αναψυχής ή περιήγησης.

Η ναύλωση των πλοίων σύμφωνα με τον κώδικα ιδιωτικού ναυτικού δικαίου έχει ως αντικείμενο την έναντι ανταλλάγματος

- α) χρησιμοποίηση του πλοίου εν πλω (ολική ναύλωση) ή εν μέρη (μερική ναύλωση) προς ενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς,
- β) μεταφορά πραγμάτων από τη θάλασσα
- γ) μεταφορά επιβατών από τη θάλασσα.

Εφ' όσον η ναύλωση γίνεται προς αλλοδαπούς τουρίστες, το πρόσωπο που ενεργεί τη ναύλωση υποχρεούται να καταθέσει στην οικεία λιμενική αρχή τα αντίστοιχα δικαιολογητικά δραχμοποίησης στην Ελλάδα του συναλλάγματος από το οποίο προέρχεται ο ναύλος που πρέπει να καταβληθεί, σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά.

Επίσης η σύνθεση του πληρώματος καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας για μεγαλύτερη ασφάλεια των τουριστών. Όσον αφορά την πρόσληψη του, η σχετική σύμβαση συνομολογείται με τον πλοίαρχο και εγγράφεται στο ναυτολόγιο. Η σύμβαση αυτή περιέχει τα στοιχεία ταυτότητας και την ειδικότητα του ναυτολογούμενου, στοιχεία του πλοίου (πχ. όνομα, χωρητικότητα), τα ονόματα του πλοιοκτήτη, του πλοίαρχου, τον μισθό και τέλος, την διάρκεια της σύμβασης.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

#### ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΝΤΟΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Για την διευκόλυνση των ατόμων-τουριστών που μετακινούνται από τόπο σε τόπο χωρίς να έχουν την δυνατότητα να μεταφέρουν και το ιδιωτικό τους αυτοκίνητο, η πολιτεία έχει προβλέψει την δυνατότητα ενοικίασης επιβατικών αυτοκινήτων χωρίς οδηγό. Η ασφάλεια των πελατών - τουριστών έχει και πάλι τον πρώτο λόγο, έτσι όλα τα αυτοκίνητα που εκμισθώνονται πρέπει να υποβάλλονται κάθε εξάμηνο σε γενική επιθεώρηση, είτε από τις υπηρεσίες Συγκοινωνιών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, είτε από συνεργείο το οποίο θα πρέπει να λειτουργεί σύμφωνα με τη νομοθεσία την σχετική με το επάγγελμα του επισκευαστή των αυτοκινήτων.

Κάθε επιχείρηση είναι υποχρεωμένη να τηρεί καρτέλα επιθεώρησης και καρτέλα επισκευών σύμφωνα με υπόδειγμα που καθορίζεται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Επικυρωμένο φωτοαντίγραφο των παραπάνω δελτίων πρέπει να τηρείται μέσα στο αυτοκίνητο. Τα παραπάνω δελτία προσκομίζονται για έλεγχο και θεώρηση στην κατά τόπο αρμόδια περιφερειακή υπηρεσία Συγκοινωνιών μέσα στο πρώτο δεκαήμερο κάθε εξαμήνου.

Κάθε επιχείρηση εκμίσθωσης επιβατικών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης είναι υποχρεωμένη να ασφαρίζει με απλή ασφάλιση κάθε ένα από τα αυτοκίνητα της σε μία από τις ασφαλιστικές εταιρίες που είναι αναγνωρισμένες στην Ελλάδα. Επίσης είναι υποχρεωμένη να συνάπτει σύμβαση σε δύο αντίγραφα για κάθε αυτοκίνητο, στην οποία θα πρέπει να περιλαμβάνονται τα παρακάτω στοιχεία:

- ⇒ Η τιμή που έχει συμφωνηθεί.
- ⇒ Ο πλήρης καθορισμός του τύπου του αυτοκινήτου που νοικιάζεται καθώς και ο αριθμός κυκλοφορίας του
- ⇒ Η ασφαλιστική εταιρία στην οποία είναι ασφαλισμένο το αυτοκίνητο
- ⇒ Η διάρκεια της μίσθωσης.

Η εκμίσθωση αυτοκινήτου επιτρέπεται μόνο σε πρόσωπα ηλικίας τουλάχιστον 21 χρονών που έχουν άδεια ικανότητας οδηγού αυτοκινήτου κλάσης αντίστοιχης με το αυτοκίνητο ή άδεια διεθνούς ισχύος όταν πρόκειται για αλλοδαπό.

Άλλος ένας τρόπος μετακίνησης τουριστών μέσα στον Ελλαδικό χώρο είναι τα τουριστικά λεωφορεία. Τα ειδικά τουριστικά λεωφορεία που τίθενται σε κυκλοφορία σύμφωνα με τις διαταγές του νόμου, πρέπει να είναι καινούργια. Επιπλέον προβλέπεται ότι όταν συμπληρώσουν δεκαοκτώ χρόνια από το χρόνο κατασκευής τους, πρέπει να αποσυρθούν από την κυκλοφορία ως δημοσίας χρήσης. Κάθε τουριστικό λεωφορείο δημοσίας χρήσεως, όταν περάσουν τρία χρόνια από την κατασκευή του πρέπει να επιβάλλεται σε ετήσια επιθεώρηση. Η επιθεώρηση αυτή αφορά:

α) την καταλληλότητα του από την πλευρά της ασφαλούς κυκλοφορίας και γίνεται από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών

β) την ευπρεπή του εμφάνιση και γίνεται από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Ε.Ο.Τ.

Με αποφάσεις του Υπουργού Προεδρίας της Κυβέρνησης, έχουν καθοριστεί οι παρακάτω όροι κυκλοφορίας των δημοσίας χρήσεων τουριστικών λεωφορείων:

- 1) το ανώτατο όριο απόστασης που μπορεί να διανύεται κάθε μέρα από τα λεωφορεία είναι τα 630 χιλιόμετρα. Απαραίτητο να γίνονται δύο ημίωρες στάσεις.
- 2) Στα λεωφορεία που πραγματοποιούν εκδρομές στο εσωτερικό, να επιβαίνει συνοδός διπλωματούχος ξεναγός εάν το πρόγραμμα περιλαμβάνει ξενάγηση σε αρχαιολογικούς ή ιστορικούς χώρους.
- 3) Τα προγράμματα των εκδρομών πρέπει να είναι σαφή και λεπτομερειακά.
- 4) Οι συνοδοί, ξεναγοί οδηγοί οφείλουν να σέβονται τις επιθυμίες των επιβατών (τουριστών).

5) Απαγορεύεται το κάπνισμα στα δημοσίας χρήσης τουριστικά λεωφορεία που εκτελούν εκδρομές σύμφωνα με τα παρακάτω:

A) για τα λεωφορεία που έχουν 20 θέσεις και παραπάνω, στις 5 πρώτες σειρές καθισμάτων.

B) για όσα έχουν λιγότερες από 20 θέσεις, στις πρώτες 2 σειρές καθισμάτων.

6) Όλα τα λεωφορεία πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πυροσβεστήρες καθώς και με κιβώτιο φαρμακευτικών ειδών άμεσης βοήθειας.

### ΟΔΗΓΟΣ ΠΟΛΕΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ 1992 - ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΕΣΧΗ ΤΑΞΙΔΙΩΤΩΝ DINER'S

Η Πιστωτική Κάρτα Diner's προσφέρει ταξιδιωτική ασφάλιση προσωπικών ατυχημάτων.

α) Ταξιδιωτική ασφάλιση προσωπικών ατυχημάτων: με αποζημιώσεις ύψους έως 15 εκατ. δρχ. για περιπτώσεις απώλειας ζωής ή μόνιμης ολικής ανικανότητας και αποζημιώσεις έως 7,5 εκατ. δρχ. για περιπτώσεις μόνιμου μερικής ανικανότητας. Εδώ απαραίτητη προϋπόθεση είναι τα εισιτήρια, τα καύσιμα του αυτοκινήτου ή η ενοικίαση του αυτοκινήτου να έχουν χρεωθεί στην κάρτα Diner's. Επίσης η ταξιδιωτική ασφάλιση σας καλύπτει σε περίπτωση καθυστέρησης πτήσης άνω των 4 ωρών για έκτακτα έξοδα που θα κάνετε και που αφορούν γεύματα, αναψυκτικά ή ποτά ή διαμονή σε ξενοδοχείο καθώς και τη μεταφορά σας από και προς το αεροδρόμιο, ποσό έως 15,000 δρχ. Φυσικά όλα τα έξοδα πρέπει να γίνουν με χρήση της Diner's. Ακόμη, σε περίπτωση καθυστέρησης των αποσκευών σας στο αεροδρόμιο άνω των 4 ωρών, καλύπτεστε για ποσό έως 75,000 δρχ. για έξοδα αγοράς βασικού ρουχισμού και άλλων απαραίτητων ατομικών ειδών, αρκεί να έχουν χρεωθεί στην Diner's.

β) Η ταξιδιωτική προστασία σας καλύπτει αν ταξιδεύετε 30 χλμ. μακρύτερα από τη μόνιμη κατοικία σας στην Ελλάδα και για περιπτώσεις που χρειάζεστε επείγουσα ιατρική βοήθεια. Αυτό μπορεί να γίνει με ένα απλό τηλεφώνημα στην GESA ASSISTANCE, στο τηλέφωνο (01) 9428751 με την αναφορά μόνο του τραυματισμού ή της ασθένειάς σας. Σε περίπτωση που αυτό γίνει στο εξωτερικό η G.A. αναλαμβάνει να προπληρώσει και τις



δαπάνες για την πρώτη διαγνωστική επίσκεψη. Επίσης αν τραυματιστείτε ή αρρωστήσετε, η ιατρική ομάδα της GESA ή ο γιατρός που θα κάνει τη διαγνωστική εξέταση, συστήσει την εισαγωγή σε νοσοκομείο, η G.A. θα φροντίσει κι θα πληρώσει τις δαπάνες για την μεταφορά σας στο πλησιέστερο κατάλληλο νοσοκομείο ή για τον άμεσο επαναπατρισμό σας μετά την θεραπεία αν παραμείνετε στο νοσοκομείο για περισσότερες από 10 μέρες, η GESA εφόσον της το ζητήσετε, θα εξασφαλίσει και θα πληρώσει ένα αεροπορικό εισιτήριο μετ' επιστροφής για φίλο ή συγγενή σας. Επίσης σε περίπτωση θανάτου ενός μέλους του Diner's Club η GESA αναλαμβάνει όλα τα έξοδα και φροντίζει όλες τις διαδικασίες για τον επαναπατρισμό της σωρού του αποθανόντος στην Ελλάδα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

### ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

Μεγάλος αριθμός τουριστών που επισκέπτονται τη χώρα μας, δεν έρχονται μεμονωμένοι αλλά μέσω τουριστικών γραφείων και οργανωμένων ταξιδιών. Για την ασφάλεια τους κατ' αρχήν, από το ίδιο το γραφείο πρέπει: τα διαφημιστικά φυλλάδια να περιέχουν ακριβείς πληροφορίες, τη συνολική τιμή του οργανωμένου ταξιδιού, τα μέσα μεταφοράς, τα κυριότερα χαρακτηριστικά του καταλύματος, τα παρεχόμενα γεύματα, τα δρομολόγια, τις διατυπώσεις διαβατηρίων, θεωρήσεων και υγειονομικών διαπιστώσεων, το ποσό προκαταβολής και χρονοδιάγραμμα εξόφλησης, και τον ελάχιστο αριθμό ατόμων που απαιτείται για την πραγματοποίηση του ταξιδιού. Πριν από την υπογραφή κάθε συμφωνίας, το πρακτορείο θα πρέπει να ενημερώσει για τα ωράρια, τις στάσεις, το όνομα, τη διεύθυνση και το τηλέφωνο του τοπικού του αντιπροσώπου ή των τοπικών φορέων προκειμένου να παράσχουν τη βοήθειά τους σε περίπτωση δυσχερειών, τη δυνατότητα προαιρετικής ασφάλειας για περιπτώσεις ασθένειας ή ατυχήματος. Ότι αφορά την ασφάλιση των τουριστών κατά την διάρκεια του οργανωμένου ταξιδιού, καλύπτονται με την οδηγία 90/314/ΕΟΚ. Η νομοθεσία αυτή αφορά την υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη των πελατών ταξιδιωτικών γραφείων τόσο στην περίπτωση παροχής των σωστών (συμφωνηθέντων) υπηρεσιών, όσο και στην περίπτωση κάλυψης των πελατών από πτώχευση του ταξιδιωτικού οργανισμού. Επισημαίνεται βέβαια ότι η οποιαδήποτε ασφαλιστική κάλυψη αφορά τον τελικό καταναλωτή και όχι την τουριστική επιχείρηση, γεγονός που δημιουργεί ατέλειες σχετικά με την ολοκληρωτική κάλυψη των υπηρεσιών του τουριστικού μηχανισμού τόσο στο επιχειρηματικό επίπεδο όσο και της προστασίας του ταξιδιώτη καταναλωτή.

#### A) ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ

Σύμφωνα με τις απόψεις της εταιρίας, η ασφάλιση στον χώρο του τουρισμού κατανέμεται σε τρεις κατηγορίες:

- 1) Ασφάλιση επαγγελματικής ευθύνης των ταξιδιωτικών πρακτόρων

- 2) Ασφάλιση αστικής ευθύνης των ξενοδόχων
- 3) Ασφάλιση προσωπικού ατυχήματος

Αναλυτικότερα, οι ανωτέρω κατηγορίες περιλαμβάνουν :

- 1) την ευθύνη των ταξιδιωτικών πρακτόρων απέναντι στους πελάτες τους που συμμετέχουν σε εκδρομές, ταξίδια και διακοπές που έχουν οργανωθεί από ταξιδιωτικούς πράκτορες. Η κάλυψη περιλαμβάνει σωματικές βλάβες, υλικές ζημιές και ή καθαρά οικονομικές απώλειες που θα υποστούν οι τουρίστες από την συμμετοχή τους στις ανωτέρω εκδηλώσεις και για τις οποίες θα θεωρηθούν υπεύθυνοι οι τουριστικοί πράκτορες .
- 2) Η ασφάλιση αστικής ευθύνης των ξενοδόχων αφορά σωματικές βλάβες και ή υλικές ζημιές που θα υποστούν οι πελάτες του ξενοδοχείου κατά την διάρκεια της παραμονής τους στο ξενοδοχείο και μέσα στα πλαίσια της καθημερινής δραστηριότητας. Η ισχύουσα Ελληνική Νομοθεσία καθώς και οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας διαμορφώνουν ουσιαστικά ένα καθεστώς αντικειμενικής ευθύνης του ξενοδοχείου να εξαιρεί ζημιές που οφείλονται στους ίδιους τους πελάτες ή στην ιδιόζουσα φύση κάποιου προγράμματος ή σε βία.
- 3) Η ασφάλιση προσωπικού ατυχήματος των τουριστών γίνεται με δική τους πρωτοβουλία και δεν διαφέρει από την συνήθη κάλυψη προσωπικού ατυχήματος.

Αναφορικά με την ασφάλιση των ξενοδοχειακών μονάδων και γενικότερα του τουριστικού εξοπλισμού, υπάρχει μια πλειάδα συμβολαίων εκτεταμένου φάσματος, στην ασφαλιστική αγορά σε εξυπηρέτηση των αναγκών του ξενοδόχου. Τα συμβόλαια αυτά από τα πλέον απλά, απλή πυρασφάλιση, προχωράνε σε περισσότερο σύνθετα πυρασφαλιστήρια με συμπληρωματικούς κατονομαζόμενους κινδύνους και ολοκληρώνονται με την έμφαση προσφορά συμβολαίων κατά παντός κινδύνου ασφάλισης ξενοδοχείων για τις υλικές ζημιές.

## B) ΑΣΤΗΡ AAC

Η αστική ευθύνη δηλαδή η ευθύνη του ξενοδοχείου ή του Tour Operator προς τους πελάτες τους είναι ένας κίνδυνος ο οποίος καλύπτεται σχεδόν υποχρεωτικά γιατί οι απαιτήσεις των τουριστών, σε περίπτωση ατυχήματος είναι πολύ μεγάλες. Επίσης καλύπτεται η όποια ζημιά του πελάτη από ακύρωση ταξιδιού ή δωματίου ή ακόμα όταν η ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών είναι χαμηλότερη από αυτή που έχει συμφωνηθεί.

Τέλος με ειδικά πακέτα ταξιδιωτικής ασφάλισης καλύπτεται απώλεια αποσκευών και έκτακτες δαπάνες στην περίπτωση απώλειας οποιασδήποτε ανωμαλίας από το ταξιδιωτικό ή παραθεριστικό πρόγραμμα του πελάτη.

Όσον αφορά την ασφάλιση των ξενοδοχειακών μονάδων και του τουριστικού εξοπλισμού, υπάρχει ποικιλία προϊόντων και δυνατότητα πλήρους κάλυψης από οποιαδήποτε αιτία π.χ. πυρκαγιά, κλοπή, πλημμύρα, σεισμό, φυσική κατάσταση, δόλιες ή τρομοκρατικές ενέργειες.

## Γ) INTERAMERICAN

Η ασφάλεια με πλήρη ασφαλιστικά προγράμματα έχει τη δυνατότητα να παράσχει κάλυψη ακόμη και στο μεγαλύτερο ξενοδοχειακό συγκρότημα ως εξής:

- 1) Πλήρης ασφαλιστική κάλυψη πυρκαγιάς.
- 2) Πλήρης ασφαλιστική κάλυψη κλοπής.
- 3) Πλήρης ασφαλιστική κάλυψη αστικής ευθύνης έναντι των πελατών και ακόμα έναντι του προσωπικού που ασχολείται σε ένα ξενοδοχείο.

Επίσης σύμφωνα με την οδηγία της Ε.Ο.Κ. (90/314/ΕΟΚ) η εταιρεία προσφέρει:

- α) Επαναπατρισμό (με ίδιο μέσο που αρχικά ο πελάτης ταξίδευσε) σε περίπτωση πτώχευσης του ταξιδιωτικού πράκτορα ή αφερεγγυότητάς αυτού.
- β) Κάλυψη της παραμονής του πελάτη στα ξενοδοχεία μέχρι της ημέρας επαναπατρισμού του.

γ) Κάλυψη της διαφοράς των εξόδων παραμονής του πελάτη για όσες μέρες ο πράκτορας αδυνατεί να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του, σύμφωνα με το ταξιδιωτικό πακέτο που αγόρασε.

δ) Ιατροφαρμακευτική κάλυψη για τις μέρες παραμονής του πελάτη στο εξωτερικό από ατύχημα.

ε) Κάλυψη των αποσκευών του σε περίπτωση ολικής απώλειας για ορισμένο ύψος κατ' αποσκευή και κατά κιλό.

#### **Δ) ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ**

##### **Πρόγραμμα ταξιδιωτικής ασφάλισης**

Το πρόγραμμα καλύπτει άτομα ηλικίας μεγαλύτερης των 15 ημερών και μικρότερης των 70 ετών για:

- Μόνιμη ανικανότητα για εργασία εξαιτίας ατυχήματος
- Θάνατο από ατύχημα
- Έξοδα θεραπείας ατυχήματος ή αρρώστιας
- Πρόσθετες ταξιδιωτικές δαπάνες
- Απώλειες αποσκευών και προσωπικών ειδών
- Ζημιές από προκαταβολές που δεν επιστρέφονται
- Προσωπική αστική ευθύνη
- Η ασφάλεια ισχύει για οποιοδήποτε μέσο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού (αεροπλάνο, τρένο, πλοίο, αυτοκίνητο)

##### **Πρόγραμμα Αστικής Ευθύνης Ξενοδοχειακών Μονάδων και Τουριστικών Επιχειρήσεων.**

Το πρόγραμμα αυτό περιλαμβάνει τους εξής κινδύνους:

- Σωματικές βλάβες ή υλικές ζημιές τρίτων που μπορεί να προκληθούν από τη χρήση των διάφορων χώρων του ξενοδοχείου και τις προσφερόμενες υπηρεσίες του προσωπικού του.
- Υλικές ζημιές σε αντικείμενα και προσωπικά είδη πελατών.
- Ζημιές σε φυλασσόμενες αποσκευές των πελατών του ξενοδοχείου.
- Σωματικές βλάβες σε τρίτους, διερχόμενους πεζούς, καθώς επίσης και σε εισερχόμενους ή εξερχόμενους από το ξενοδοχείο (επισκέπτες πελάτες) από πτώση αντικειμένων που θα προέρχονται από αυτά.

- Σωματικές βλάβες και υλικές ζημιές σε γειτονικά κτίρια και στους ευρισκόμενους σε αυτά, συνέπεια πυρκαγιάς, που θα προέλθει από μετάδοση φωτιάς από το ξενοδοχείο και με άμεσο υπεύθυνο τον ασφαλιζόμενο.

### Ε) ΑΣΠΙΣ ΠΡΟΝΟΙΑ (Προϊόντα του ομίλου ΑΣΠΙΣ)

Τα προϊόντα του ομίλου περιλαμβάνουν:

- 1) Το πρόγραμμα «ΞΕΝΙΣΙΣ» για μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες. Είναι ένα ασφαλιστικό πακέτο που συνδυάζει ασφάλεια περιουσιακών στοιχείων κατά πυρός, κεραυνού, βανδαλισμών, σεισμού, πλημμύρας, ζημιών σε εγκαταστάσεις κεραιών ραδιοφώνου, TV, ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού, αστικής ευθύνης κλπ. Οι πιθανοί συνδυασμοί είναι πάρα πολλοί.

- 2) Πρόγραμμα Ασφάλισης Τουριστικών Καταλυμάτων.

Το πρόγραμμα αυτό ασφαλίζει τις οικοδομές και τον εξοπλισμό τους, μικρών τουριστικών μονάδων και απώλεια εισοδήματος του επιχειρηματία από φωτιά και συναφείς κινδύνους, αλλά και την αστική ευθύνη των ιδιοκτητών λόγω τραυματισμού ή υλικών ζημιών των πελατών όσο αυτοί βρίσκονται στο χώρο της τουριστικής μονάδας.

- 3) Πρόγραμμα άμεσης ιατρικής βοήθειας MED-24.

Η εταιρεία με το πρόγραμμα άμεσης ιατρικής βοήθειας προσφέρει στους ασφαλισμένους και τα μέλη των οικογενειών τους ανεξάρτητα ή σε συνδυασμό με άλλα ασφαλιστικά προγράμματα.

α) Σε περίπτωση ατυχήματος ή αιφνίδιας ασθένειας επείγουσα αερομεταφορά για νοσηλεία σε κατάλληλο νοσηλευτικό ίδρυμα.

β) Το δικαίωμα χρήσης, σε 24-ωρη βάση, 365 ημέρες το χρόνο του προγράμματος ιατρικής τηλεφωνικής βοήθειας Ανοικτή Γραμμή Υγείας «MEDLINE» ειδικευμένοι γιατροί δίνουν πολύτιμες ιατρικές συμβουλές και οδηγίες για την αντιμετώπιση κάθε προβλήματος υγείας επειγόντως ή μη και ακόμη μέσω της μοναδικής στην Ελλάδα τράπεζας ιατρικών πληροφοριών MEDI-BANK πληροφορίες για τις πληρέστερες σε οποιοδήποτε σημείο της Ελλάδας, υπηρεσίες υγείας

(Δημόσια νοσοκομεία, Ιδιωτικές κλινικές, Κέντρα υγείας, αναγνωστικά κέντρα, φαρμακεία, γιατρούς κάθε ειδικότητας και όχι μόνο.

Η ΑΣΠΙΣ ΠΡΟΝΟΙΑ προσφέρει σε συνδυασμό με τις παραπάνω υπηρεσίες και δυνατότητα επείγουσας αερομεταφοράς ασθενούς με ελικόπτερο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

### ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΜΕΣΑ ΣΕ ΜΙΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΗ ΜΟΝΑΔΑ

#### ΚΑΙ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΥΧΟΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Πολλές φορές μέσα σε ένα ξενοδοχειακό χώρο γίνονται διάφορα ατυχήματα σε βάρος κυρίως των πελατών κατά τη διάρκεια κάποιων εργασιών ή κατά τη διάρκεια συντήρησης των εγκαταστάσεων. Τα συνηθέστερα αίτια των ατυχημάτων είναι:

- α) Κακή εγκατάσταση των υλικών, μηχανημάτων και εργαλείων
- β) Η μη εφαρμογή των προβλεπόμενων και ενδεικνυόμενων μέτρων ασφαλείας
  - γ) Η άγνοια από μέρους των εργαζομένων
  - δ) Η έλλειψη προσοχής

Για την αποφυγή των παραπάνω και για την μεγαλύτερη ασφάλεια των πελατών (τουριστών) μιας ξενοδοχειακής μονάδας πρέπει να τηρούνται και τηρούνται κάποια μέτρα ασφαλείας.

#### ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ

Γενικά όλες οι ηλεκτρικές συσκευές και τα μηχανήματα πρέπει να είναι γειωμένα. Δηλαδή να υπάρχει η σύνδεση της ηλεκτρικής συσκευής με ένα ανεξάρτητο καλώδιο που να οδηγεί στη Γη. Σκοπός της Γειώσεως είναι η αποφυγή ηλεκτροπληξίας σε περίπτωση που υπάρχει διαρροή ηλεκτρικού ρεύματος από το μηχανισμό μιας ηλεκτρικής συσκευής. Δεν υπάρχει γείωση το ρεύμα θα κατευθυνθεί. Στη Γη χρησιμοποιώντας σαν (καλό) αγωγό το κάθε ανθρώπινο σώμα. Για το λόγο αυτό κάθε ηλεκτρολόγος-συντηρητής χρησιμοποιεί σαν γείωση αγωγό που έχει μικρότερη αντίσταση από το σώμα του ανθρώπου.

Επίσης όταν χρησιμοποιείται περισσότερο ρεύμα από τη δυνατότητα των καλωδίων ή σε περίπτωση βραχυκυκλώματος πρέπει να γίνει άμεση διακοπή του ρεύματος. Για τον παραπάνω λόγο υπάρχουν οι ασφάλειες που επιτυγχάνουν αυτόματα τη διακοπή του ρεύματος. Υπάρχουν δύο ειδών:



ασφάλειες οι κοινές έχουν ένα μικρό σύρμα μέσα σε ένα σωλήνα από πορσελάνη και όταν ανέβει η τάση του ρεύματος το συρματάκι αυτό λιώνει και διακόπτεται το ρεύμα. Η ασφάλεια αυτή δεν μπορεί να ξαναχρησιμοποιηθεί. Οι αυτόματες είναι ένα είδος διακοπών που όταν θερμανθούν τα διάφορα μέρη τους τότε απομακρύνονται αυτόματα μεταξύ τους και διακόπτεται το ρεύμα. Τοποθετούνται ξανά σε λειτουργία με μια κίνηση του χεριού.

Υπάρχουν σε κάθε χώρο οι ρευματοδότες και ρευματολήπτες γνωστά στο ευρύ κοινό ως πρίζες και φισ το έργο τους είναι να συνδέουν μια συσκευή με το δίκτυο που είναι εντοιχισμένο. Υπάρχουν αρκετά είδη εκ των οποίων τα πιο σημαντικά και ειδικά κατασκευασμένα είναι για υγρούς χώρους. Η υγρασία είναι πολύ επικίνδυνη επειδή όπως έχουμε προαναφέρει το νερό είναι καλός αγωγός του ρεύματος και αρκετά ατυχήματα οφείλονται σε αυτήν για τον λόγο αυτό κατασκευάζονται ειδικοί ρευματοδότες και ρευματολήπτες για υγρούς χώρους. Τονίζεται όμως ότι η παρεχόμενη ασφάλεια δεν είναι απόλυτη και στους χώρους αυτούς, η χρησιμοποίηση του ηλεκτρικού θα πρέπει να γίνεται με μεγάλη προσοχή.

Λόγω του άμεσου κινδύνου που μπορεί να προκαλέσει ο ηλεκτρισμός υπάρχουν διάφοροι κανονισμοί οι οποίοι πρέπει να τηρούνται. Αυτοί είναι:

- Τα όργανα, οι διακόπτες και οι αγωγοί των πινάκων θα πρέπει να τοποθετούνται κατά τρόπο καλαίσθητο βέβαια αλλά κυρίως να είναι ευδιάκριτα και γενικά η κατασκευή και η τοποθέτηση να διευκολύνει τον έλεγχό τους.
- Οι αγωγοί και οι ακροδέκτες που είναι πίσω από τους πίνακες, θα πρέπει να επιτρέπουν τον έλεγχο χωρίς να απαιτείται μετατόπιση του πίνακα.
- Ο χειρισμός των οργάνων του πίνακα να γίνεται χωρίς κίνδυνο.
- Η τοποθέτηση των αγωγών στους πίνακες θα πρέπει να έχει γίνει με τέτοιο τρόπο που να αποκλείεται οποιοδήποτε βραχυκύκλωμα.

Θα πρέπει εύκολα να εντοπίζονται οι υπερθερμάνσεις των ακροδεκτων και να είναι εύκολη η διόρθωση.

- Όταν στον ίδιο πίνακα χρησιμοποιούνται διαφορετικές τάσεις θα πρέπει να αποφεύγονταν οι διασταυρώσεις των αγωγών με τις διαφορετικές τάσεις και να είναι ευδιάκριτα τα όργανα και τα εξαρτήματα του πίνακα που λειτουργούν με διαφορετική τάση. Σε περίπτωση που είναι αναπόφευκτη η διασταύρωση αγωγών με διαφορετικές τάσεις τότε επιβάλλεται οι αποστάσεις των αγωγών να είναι αρκετές και να είναι ενισχυμένη η μόνωση τους.
- Απαγορεύεται η παρεμβολή διακόπτη ή ασφάλειας στον ουδέτερο αγωγό του πίνακα εφόσον τούτος χρησιμοποιείται σαν έμμεση γείωση των συσκευών καταναλώσεως. Επιτρέπεται μόνο όταν με τον διακόπτη που παρεμβάλλεται γίνεται ταυτόχρονα διακοπή όλων των πόλων τού κυκλώματος.
- Θα αποσυνδέεται ο γεφυροσύνδεσμος του ουδέτερου μόνο με την βοήθεια εργαλείου και θα πρέπει να προστατεύονται τα γυμνά μέρη του από τυχαία επαφή.
- Οι ακροδέκτες γενικά και οι κοχλίες συνδέσεως οργάνων και εξαρτημάτων των πινάκων θα πρέπει να είναι κατασκευασμένοι με τέτοιο τρόπο που να μπορεί να γίνονται σφιξίματα και έλεγχοι τόσο στο εμπρός όσο και το πίσω μέρος του πίνακα χωρίς να χρειασθεί να βγουν τα όργανα του ή να μετακινηθεί ο ίδιος πίνακας.

### Σύρματα Διακόπτες – Ρευματοδότες

Διακόπτης που τροφοδοτεί συσκευή μεγαλύτερης ισχύος από 1500 Watt ή όταν η τάση λειτουργίας της γραμμής έναντι της γης είναι μεγαλύτερη από 250 Volt, θα πρέπει να είναι διπολικός.

- Απαγορεύεται η τοποθέτηση διακόπτη σε γειωμένο ουδέτερο αγωγό. Επιτρέπεται μόνο εφόσον με την διακοπή διακόπτονται συγχρόνως η φάση και ο ουδέτερος.
- Σε κύκλωμα δύο αγωγών, πάντα τοποθετείται διακόπτης στην φάση.
- Οι διακόπτες των εσωτερικών ηλεκτρικών εγκαταστάσεων πρέπει να είναι σε θέση να διακόπτουν με ασφάλεια και ακίνδυνα την μεγαλύτερη ένταση από αυτήν που γράφουν ότι μπορούν να διακόπτουν.
- Οι διακόπτες πρέπει κατά την χρησιμοποίησή τους να μην παρέχουν την δυνατότητα να μείνουν σε ενδιάμεση θέση δηλαδή ανάμεσα στις θέσεις ON - OFF.
- Το μέρος του διακόπτη που χρησιμοποιείται για το άνοιγμα και το κλείσιμο του κυκλώματος πρέπει να είναι κατασκευασμένο από υλικό μονωτικό και οι άξονες να μην υπάρχει δυνατότητα να έλθουν σε επαφή με τα μέρη που χρησιμοποιούνται σαν αγωγοί.
- Όλοι οι διακόπτες των εσωτερικών ηλεκτρικών εγκαταστάσεων θα πρέπει να δείχνουν τις δύο θέσεις λειτουργίας τους ON και OFF.
- Οι ασφάλειες και οι αυτόματοι θα πρέπει να τοποθετούνται πάντα, πάνω σε βάσεις από άκαυστο υλικό.
- Είναι υποχρεωτική η τοποθέτηση ασφαλειών σε όλους τους αγωγούς της φάσεως.
- Οι κύριες ασφάλειες μιας εγκατάστασης θα πρέπει να τοποθετούνται σε μέρος εμφανές και σε θέσεις που να είναι εύκολο να τις φθάσει κανείς.
- Η τοποθέτηση ασφαλείας επιβάλλεται στη γραμμή η οποία κατά την διαδρομή αλλάζει διατομή. Η ασφάλεια τοποθετείται στο σημείο αυτό. Η ασφάλεια ισχύει για προστασία της γραμμής με την μικρότερη διατομή.
- Το ύψος στο οποίο τοποθετούνται οι ασφάλειες πρέπει να είναι τα 2 μέτρα.

- Σε περιπτώσεις που οι ασφάλειες παρουσιάζουν φθορές πρέπει να τοποθετούνται μέσα σε κιβώτιο.
  - Απαγορεύεται απόλυτα η τοποθέτηση ασφαλειών σε: χώρους με εύφλεκτες ύλες, σε χώρους που βρέχονται από νερό, σε χώρους που υπάρχουν υγρά καλοί αγωγοί του ηλεκτρισμού ή σε χώρους που είναι εκτεθειμένοι σε σκόνες.
  - Δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για γείωση ηλεκτρικών συσκευών, διπολικοί ρευματολήπτες.
  - Όταν ένας ρευματολήπτης είναι τοποθετημένος σε ένα ρευματοδότη, πρέπει να αποκλείεται οποιαδήποτε τυχαία επαφή με τα στοιχεία που έχουν ηλεκτρικό ρεύμα.
  - Απαγορεύεται να τοποθετούνται ασφάλειες μέσα σε ρευματοδότες.
  - Απαγορεύεται η τοποθέτηση ρευματοδοτών κοντά σε εύφλεκτες ύλες.
  - Συσκευές καταναλώσεως μεγαλύτερες από 10 A ή τάσεως μεγαλύτερης από 250 V, θα πρέπει να τροφοδοτούνται από μόνιμους ρευματοδότες.
  - Εάν σε χώρο λουτρού είναι αναπόφευκτη η τοποθέτηση ρευματοδοτών, θα πρέπει να τοποθετούνται σε τέτοιες θέσεις που να μη μπορούν να χρησιμοποιηθούν από άτομα που βρίσκονται μέσα στον λουτήρα.
- 
- Απαγορεύονται οι διακλαδώσεις μέσα σε χώρους υγρούς όπως είναι τα λουτρά.
  - Επιτρέπεται η ηλεκτρική θέρμανση μέσα στο λουτρό από εγκατεστημένη συσκευή μόνιμα μέσα στον χώρο αυτό αλλά δεν πρέπει να μπορεί να την φτάσει πρόσωπο που βρίσκεται μέσα στον λουτήρα.
  - Οι ρευματοδότες που βρίσκονται σε χώρους υγρούς, σε χώρους με διαβρωτικούς ατμούς και σε χώρους που είναι εμπότισμένοι με αγωγή υγρά, θα πρέπει να έχουν κάλυμμα ή να είναι τοποθετημένοι μέσα σε στεγανά μεταλλικά κιβώτια. Το ίδιο ισχύει για ειδικούς χώρους όπως είναι

οι σκηνές των θεάτρων ή όταν χρησιμοποιούνται εγκαταστάσεις με τάση μεγαλύτερη από 250 V.

- Συνιστάται η περιοδική επιθεώρηση των μονώσεων των αγωγών για να διαπιστώνονται τυχόν φθορές.
  - Η σύνδεση των αγωγών μεταξύ τους, θα πρέπει να είναι κατασκευασμένη με τέτοιο τρόπο ούτως ώστε να εξασφαλίζεται η αγωγιμότητα, η μόνωση, η αντοχή και η ασφάλεια κατά της πυρκαγιάς.
  - Όλες οι συνδέσεις των αγωγών πρέπει να παρέχουν την δυνατότητα να επιθεωρηθούν οποιαδήποτε στιγμή. Εξαιρούνται μερικές ειδικές περιπτώσεις.
  - Στις εσωτερικές ηλεκτρικές εγκαταστάσεις πρέπει να μπορεί να γίνει χρήση είτε γυμνών, είτε μονωμένων αγωγών.
  - Οι αγωγοί των εσωτερικών ηλεκτρικών εγκαταστάσεων πρέπει να έχουν μεταξύ τους μόνωση κατά μόνιμο τρόπο. Η μόνωση αυτή πρέπει να είναι ανάλογη με την τάση του ρεύματος που χρησιμοποιείται και τις ειδικές συνθήκες της εγκατάστασης.
  - Επιτρέπεται η χρησιμοποίηση γυμνών αγωγών σε μέρη που δεν υπάρχει περίπτωση να έλθουν σε επαφή με πρόσωπα και εφόσον υπάρχουν, διαβρωτικοί ατμοί ή άλλοι λόγοι που φθείρουν την μόνωση των αγωγών.
- 
- Κάθε γραμμή των εσωτερικών ηλεκτρικών εγκαταστάσεων που μπορεί να την φθάσουν άνθρωποι ή είναι εκτεθειμένη σε τυχαία επαφή, πρέπει να προστατεύεται μέσα σε σωλήνα ή να είναι τοποθετημένη μέσα στον τοίχο.
  - Οι αγωγοί πρέπει να τοποθετούνται είτε πάνω σε μονωτήρες, είτε μέσα σε σωλήνες εκτός εάν προστατεύονται από διπλό ειδικό περίβλημα ή οπλισμό. Στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να τοποθετούνται πάνω σε τοίχους, στις οροφές ή μέσα σε τοίχους για την τροφοδότηση των συσκευών καταναλώσεως.

- Η πιο μικρή διατομή των αγωγών παροχής ηλεκτρικού ρεύματος ορίζεται σε  $6\text{mm}^2$  για κάθε ένα αγωγό.
- Οι αγωγοί των εσωτερικών ηλεκτρικών εγκαταστάσεων που περνάνε από δάπεδα ή τοίχους θα πρέπει να προστατεύονται μέσα σε χαλύβδινους σωλήνες. Σε αυτές τις περιπτώσεις δεν περιλαμβάνονται οι συνδέσεις των αγωγών.
- Τα κουτιά διακλαδώσεως πρέπει να κλείνουν με τέτοιο τρόπο ώστε να μην μπορεί να μπει σκόνη μέσα σ' αυτά.

### Κανονισμοί για ηλεκτρικά μαγειρεία

- Εάν ο χώρος του ηλεκτρικού μαγειρείου απέχει περισσότερο από μια θύρα από τον πίνακα διανομής τότε τοποθετείται στον χώρο του μαγειρείου ή σε παρακείμενο χώρο και σε θέση που να είναι εύκολα προσιτή, πίνακας ο οποίος ονομάζεται "χειριστήριο ηλεκτρικού μαγειρείου". Αυτό το χειριστήριο πρέπει να έχει διπολικό διακόπτη και ενδεικτική λυχνία λειτουργίας του μαγειρείου.
- Η τοποθέτηση του χειριστηρίου αυτού γίνεται κατά 70 με 80 εκατοστά του μέτρου δεξιά ή αριστερά από την κατακόρυφο του κέντρου του ηλεκτρικού μαγειρείου και προς την αντίθετη πλευρά από την πλευρά που περνούν οι αναδιδόμενοι από το μαγειρείο ατμοί.
- Η σύνδεση της ενδεικτικής λυχνίας του χειριστηρίου γίνεται με αγωγούς διατομής 5 των  $25\text{mm}^2$  και λειτουργεί μόνον όταν ο διακόπτης είναι ανοικτός.
- Το ύψος που πρέπει να τοποθετείται το χειριστήριο είναι από 170 μέχρι 180 μέτρα από το δάπεδο.
- Η γραμμή παροχής ηλεκτρικού ρεύματος του μαγειρείου πρέπει να διακόπτεται στο χειριστήριο για να συνδεθεί με τον διακόπτη του χειριστηρίου.

- Εάν υπάρχει γραμμή ηλεκτρικού μαγειρείου που περνάει κάτω από καπνοδόχο, πρέπει να είναι τοποθετημένη μέσα σε χαλύβδινους σωλήνες.
  - Το ύψος που τοποθετείται το κουτί συνδέσεως του ηλεκτρικού μαγειρείου, με την γραμμή του, είναι ανάλογο με το ύψος του μαγειρείου και κυμαίνεται γύρω στα 40 με 60 εκατοστά του μέτρου ώστε να βρίσκεται πάντα πίσω από το μαγειρείο.
  - Εάν απαιτείται να υπάρχει τοπικός φωτισμός του ηλεκτρικού μαγειρείου με ειδικό φωτιστικά σώμα πάνω από αυτό, τότε αυτό θα πρέπει να είναι στεγανό, τοποθετημένο σταθερά στον τοίχο και να τοποθετείται 70 με 80 εκατοστά του μέτρου δεξιά ή αριστερά από την κατακόρυφο του κέντρου του ηλεκτρικού μαγειρείου και προς το αντίθετο μέρος από την πλευρά που αναδύονται οι ατμοί του μαγειρείου και σε ύψος από 1,80 μέχρι 2,00 μέτρα.
  - Η σύνδεση των αγωγών της γραμμής του ηλεκτρικού μαγειρείου με το εύκαμπτο καλώδιο αυτού επιτυγχάνεται με ειδικό διακλαδωτήρα από πορσελάνη ή "κλέμενς" που έχουν κατάλληλη διατομή.
  - Το κουτί συνδέσεως του ηλεκτρικού μαγειρείου θα πρέπει να έχει στο εσωτερικό του καλύμματος ειδικό μονωτικό από λάστιχο.
  - Εάν το χειριστήριο του ηλεκτρικού μαγειρείου έχει κατασκευαστεί από μάρμαρο, τότε πάνω σ' αυτό τοποθετείται μαχαίρωτος διακόπτης και ενδεικτική λυχνία.
- 
- Γύρω από τις πλευρές τόσο των πινάκων χειρισμού όσο και των πινάκων διανομής που κατασκευάζονται από μάρμαρο, τοποθετούνται προστατευτικά πλαίσια από μονωτικό και άκαυστο υλικό.
  - Η σύνδεση των αγωγών στο χειριστήριο του ηλεκτρικού μαγειρείου γίνεται απ' ευθείας στον διακόπτη χωρίς να χρησιμοποιούνται ακροδέκτες.
  - Το χειριστήριο του ηλεκτρικού μαγειρείου θα πρέπει να βρίσκεται μακριά από νιπτήρες και νεροχύτες.

### ΥΠΟΓΕΙΕΣ ΠΑΡΟΧΕΤΕΥΣΕΙΣ

Υπόγειες παροχτετεύσεις των εσωτερικών ηλεκτρικών εγκαταστάσεων εκτελούνται όταν ο μετρητής της καταναλώσεως απέχει από το δίκτυο διανομής περισσότερο από 20 μέτρα. Στην περίπτωση αυτή, σύμφωνα με τους κανονισμούς, απαγορεύεται η εναέρια παροχέτευση. Η υπόγεια αυτή γραμμή περνάει κάτω από δρόμους και πεζοδρόμια μέχρι να φτάσει στον μετρητή του καταναλωτή. Οι γραμμές αυτές μέσα στο έδαφος προστατεύονται με μεταλλικούς ή τσιμεντένιους σωλήνες. Οι μεταλλικοί αυτοί σωλήνες χρησιμοποιούνται και για την γείωση της εγκαταστάσεως. Υπάρχει η δυνατότητα να χρησιμοποιηθεί ειδικό καλώδιο χωρίς τους πρόσθετους αυτούς προστατευτικούς σωλήνες, κυρίως για τάση ρεύματος 220 μέχρι 380V.

### Παροχές

- Η είσοδος του ρεύματος μέσα στο ρευματοδοτούμενο κτίριο επιτυγχάνεται είτε κατευθείαν από την πρόσοψη είτε με την βοήθεια μικρής κολώνας. Οι αγωγοί της γραμμής αυτής θα πρέπει να τοποθετούνται με τέτοιο τρόπο που να μην τους φθάνουν άνθρωποι από το έδαφος ή από κάποια θέση της οικοδομής. Επίσης πρέπει να είναι απομακρυσμένοι από μεταλλικές στέγες, υδρορροές και άλλες εγκαταστάσεις όπως των αλεξικέραυνων.
- Παροχτετεύσεις με γυμνούς αγωγούς με τάσεις μεγαλύτερες από 250V πρέπει να οδηγούνται κάθετα προς την πρόσοψη της οικοδομής και να τοποθετούνται πάνω σ' αυτές προειδοποιητικές πινακίδες κοντά στη θέση εισαγωγής με τις λέξεις ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΘΑΝΑΤΟΣ.
- Οι παροχτετεύσεις απαγορεύεται να περνάνε από χώρους που είναι επικίνδυνοι για πυρκαγιές, εκρήξεις ή είναι πολύ υγροί. Σε αντίθετη περίπτωση πρέπει οι ασφάλειες των γραμμών αυτών να τοποθετούνται σε ειδικά κιβώτια μεγάλης μηχανικής αντοχής.
- Το ελάχιστο ύψος των εναέριων παροχτετεύσεων θα πρέπει να είναι πάνω από το έδαφος 6 μέτρα. Το ύψος αυτό μπορεί να ελαττωθεί εφόσον κάτω



από τις γραμμές αυτές δεν περνάνε οχήματα ή δεν υπάρχει κίνδυνος να έλθουν σε επαφή με τα σύρματα, εργαλεία ή άλλα αντικείμενα που μπορεί να περάσουν από κάτω.

- Το τμήμα της γραμμής παροχетеύσεως μεταξύ του μονωτήρα ή του στυλίσκου με τον μετρητή πρέπει να είναι όσο το δυνατό μικρότερο.
- Απαγορεύονται διακλαδώσεις των γραμμών παροχетеύσεων εάν δεν προστατεύονται με ασφάλειες.
- Οι σωλήνες των γραμμών παροχетеύσεων πρέπει να τοποθετούνται με τέτοιο τρόπο ώστε να μην υπάρχει η δυνατότητα να μπει υγρασία μέσα σ' αυτούς.
- Οι στυλίσκοι των παροχетеύσεων πρέπει να είναι κατασκευασμένοι από σωλήνες γαλβανισμένους και η εσωτερική τους διάμετρος να είναι τουλάχιστον 50 χιλιοστά του μέτρου.
- Οι στυλίσκοι πρέπει να τοποθετούνται με τέτοιο τρόπο ώστε οι γραμμές των παροχетеύσεων να περνάνε πάνω από τις στέγες των οικοδομών τουλάχιστον 2,50 μέτρα. Το ύψος αυτό μπορεί να ελαττωθεί στα 2 μέτρα αν οι αγωγοί είναι γειωμένοι.
- Οι στυλίσκοι που υπάρχει δυνατότητα να τους φθάσει άνθρωπος πρέπει να έχουν γειωθεί.

### Χώροι συναθροίσεων

Στους χώρους αυτούς περιλαμβάνονται αίθουσες κινηματογράφων, θεάτρων, συναυλιών, χοροεσπερίδων και άλλων εκδηλώσεων. Οι χώροι αυτοί έχουν πολλούς κινδύνους για πυρκαγιά, για τον λόγο αυτό το Υπουργείο Βιομηχανίας έχει ιδιαίτερους κανονισμούς. Για τους χώρους αυτούς προβλέπονται:

- Κύριος φωτισμός αιθούσης.

- Φωτισμός ασφάλειας ή κινδύνου ο οποίος να τροφοδοτείται από ανεξάρτητη πηγή. Συνήθως χρησιμοποιούνται συσσωρευτές.
- Φωτισμός πανικού ο οποίος να τροφοδοτείται από τον κύριο φωτισμό αλλά από διαφορετικό πίνακα.
- Φωτισμό ανεξάρτητο για προβολείς, επιγραφές και άλλα παρόμοια συστήματα.
- Τα ρυθμιζόμενα κυκλώματα πρέπει να είναι αποζεύξημα για όλους τούς πόλους με την χρησιμοποίηση ενός κεντρικού διακόπτη.
- Οι ρυθμιστές φωτισμού να παρεμβάλλονται στους ακραίους αγωγούς των φάσεων.
- Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση γυμνών αγωγών.
- Οι ρευματοδότες να είναι τοποθετημένοι μέσα σε πολύ καλά μονωμένα κουτιά.
- Επιτρέπονται οι πρόχειρες εγκαταστάσεις με τον όρο να παρακολουθούνται συνεχώς από υπεύθυνο τεχνικό.
- Σε περίπτωση που υπάρχουν σκηνικά οι ασφάλειες των φωτιστικών σωμάτων να είναι μέρος τής σταθερής εγκαταστάσεως.
- Οι διατομές των αγωγών των φορητών συσκευών πρέπει να αντιστοιχούν με την ισχυρότερη ασφάλεια της μεγαλύτερης φωτιστικής συσκευής, διαφορετικά πρέπει να τοποθετούνται ενδιάμεσες ασφάλειες.
- Οι λυχνίες φωτισμού πρέπει να τοποθετούνται μέσα σε προστατευτικά χωνιά ή σε δικτυωτά.

### Υπαίθριοι χώροι

Οι εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τούς χώρους αυτούς είναι εκτεθειμένες στις καιρικές συνθήκες. Για τις εγκαταστάσεις αυτές εφαρμόζονται οι κανονισμοί των βρεγμένων χώρων.

- Όλα τα υλικά και τα εξαρτήματα της εγκατάστασης των χώρων αυτών πρέπει να αντέχουν στις καιρικές μεταβολές χωρίς να καταστρέφονται.
- Επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται γυμνοί αγωγοί εφόσον είναι κρεμασμένοι από κατάλληλα χαλυβδοσύρματα.
- Οι διατομές των αγωγών που στηρίζονται σε στηρίγματα τα οποία απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 20 μέτρα πρέπει να είναι  $16\text{mm}^2$  ενώ για απόσταση μικρότερη από 20 μέτρα να είναι  $10\text{mm}^2$ .
- Η στερέωση των αγωγών πρέπει να γίνεται σε μονωτήρες τύπου κώδωνα.
- Η απόσταση των αγωγών από το έδαφος που περνάνε οχήματα πρέπει να είναι 6 μέτρα.
- Η απόσταση των αγωγών για περιπτώσεις που δεν υπάρχει κίνδυνος από διερχόμενους μπορεί να είναι 3,50 μέτρα.
- Απαγορεύεται η διασταύρωση των γραμμών διαφορετικών τάσεων είτε προς το επάνω είτε προς το κάτω μέρος.
- Οι γραμμές κατά την διαδρομή τους πρέπει να απέχουν μία από την άλλη ανάλογα με το μήκος της διαδρομής και επιβάλλεται μεταξύ των γραμμών διάστημα 20 εκατοστών για αποστάσεις μεγαλύτερες από 6 μέτρα, 15 εκατοστά για αποστάσεις από 4 μέχρι 6 μέτρα και 10 εκατοστά για λιγότερο από 4 μέτρα.
- Τα καλώδια που έχουν επένδυση από μολύβι πρέπει να έχουν μεταξύ τους απόσταση 2 μέχρι 3 εκατοστά του μέτρου.

Ο έλεγχος επίσης των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων είναι αναγκαίος. Σε ορισμένα χρονικά διαστήματα πρέπει να γίνεται έλεγχος των εσωτερικών εγκαταστάσεων και οπωσδήποτε ύστερα από επισκευές, μετατροπές ή προσθήκες. Ο έλεγχος περιλαμβάνει επιθεώρηση με το μάτι και ειδικές μετρήσεις. Στην οπτική επιθεώρηση εξετάζεται εάν όλα έγιναν σύμφωνα με

το σχέδιο, ότι περιλαμβάνονται όλα τα εξαρτήματα και υλικά και ότι η εγκατάσταση είναι σύμφωνη με τους κανονισμούς των εσωτερικών ηλεκτρικών εγκαταστάσεων. Με τις μετρήσεις ελέγχεται η μόνωση των αγωγών και εξαρτημάτων τόσο ως προς τη γη όσο και μεταξύ των αγωγών, η μέτρηση της συνέχειας των κυκλωμάτων, ο έλεγχος της συναέσεως των διακοπών και ο έλεγχος της συνέχειας της γείωσης. Το όργανο που χρησιμοποιείται είναι το ωμόμετρο. Ο έλεγχος των εγκαταστάσεων γίνεται για τάση ρεύματος διπλάσια από την χρησιμοποιούμενη. Ένα σοβαρό ατύχημα που μπορεί να γίνει εξαιτίας του ηλεκτρισμού είναι η ηλεκτροπληξία, για την αποφυγή της πρέπει να τηρούνται τα παραπάνω. Επίσης για την μέση ασφάλεια των τουριστών πελατών οι ξενοδοχειακοί υπάλληλοι πρέπει να γνωρίζουν τι θα κάνουν σε μια τέτοια περίπτωση που είναι να ανάλογη με αυτή του πνιγμού. Δηλαδή πρέπει να εφαρμόζεται τεχνητή αναπνοή, μαλάξεις της καρδιάς και να γίνονται καρδιοτονωτικές ενέσεις καθώς και να ειδοποιείται το συντομότερο γιατρός.

## **ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΕΣ**

Η χρησιμότητα τους μέσα σε μια ξενοδοχειακή μονάδα είναι απολύτως απαραίτητη, όμως για την εγκατάστασή τους και την ασφαλή τους χρήση υπάρχουν κανονισμοί που τηρούνται αυστηρώς.

## **1. 2 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΝΕΡΟΥ**

Ο βασικός τρόπος αντιμετώπισης της πυρκαϊάς είναι το νερό. Υπάρχει ανεξάρτητο δίκτυο που ξεκινάει από ειδικές δεξαμενές και διοχετεύεται με σωλήνες μεγάλης διαμέτρου στους χώρους του κτιρίου. Προκειμένου να επιτευχθεί η παροχή μεγάλων ποσοτήτων νερού και με πολλή πίεση οι δεξαμενές του νερού του συστήματος συνδέονται με ειδικές δεξαμενές πεπιεσμένου αέρα. Το δίκτυο καταλήγει σε διάφορα σημεία του κτιρίου όπως είναι τα πλατύσκαλα, οι διάδρομοι και οι προθάλαμοι των ορόφων. Η κατάληξη του δικτύου και ένας πρόσθετος σωλήνας, με επιστόμιο, από ορείχαλκο, είναι τοποθετημένα σε ειδικά κουφώματα που λέγονται πυροσβεστικές φωλιές. Οι σωλήνες είναι κατασκευασμένοι από μούσαμα και

διπλώνουν με τρόπο που να καταλαμβάνουν λίγο χώρο, το μήκος τους πρέπει να είναι τόσο, ώστε να καλύπτει απόσταση από μια φωλιά μέχρι την άλλη.

Η επικάλυψη της φωλιάς κατασκευάζεται ανάλογα με το είδος του χώρου και την πολυτέλεια του κτιρίου.

Οι πυροσβεστικές φωλιές επισημαίνονται με διάφορους τρόπους που να γίνονται εύκολα αντιληπτές. Οι πιο συνηθισμένοι τρόποι είναι δύο. Είτε βάφεται το κάλυμμα με έντονο κόκκινο χρώμα και με γράμματα υπάρχει η ένδειξη «πυροσβεστική φωλιά», είτε κλείνει ο χώρος με διαφανές τζάμι και φαίνεται το εσωτερικό της φωλιάς.

Το ανεξάρτητο δίκτυο για την κατάσβεση των πυρκαϊών, συνδέεται, πολλές φορές, και με τις συνηθισμένες δεξαμενές κρύου του κτιρίου, για να υπάρχει η δυνατότητα να χρησιμοποιηθεί ακόμη περισσότερο νερό απ' όσο έχουν οι δεξαμενές του συστήματος. Απολήξεις του δικτύου υπάρχουν και στους εξωτερικούς χώρους για να μπορεί να καταπολεμηθεί η πυρκαϊά και απ' έξω. Οι κρουνοί αυτοί μοιάζουν με τους κρουνοί που έχει εγκαταστήσει η πυροσβεστική υπηρεσία στα πεζοδρόμια των πόλεων. Για τον λόγο αυτό σε ξενοδοχεία των πόλεων δεν υπάρχει ιδιαίτερη κάλυψη του εξωτερικού χώρου από το δίκτυο του ξενοδοχείου εφ' όσον υπάρχουν κρουνοί της πόλεως. Εκτός από το βασικό σύστημα νερού για το σβήσιμο της φωτιάς σε κτίρια ή μεμονωμένους χώρους που διατρέχουν ιδιαίτερους κινδύνους πυρκαϊάς υπάρχουν πρόσθετες εγκαταστάσεις, συνήθως αυτόματες.

Πάνω από το χώρο υπάρχουν οι άκρες από πολλούς σωλήνες που συνδέονται με δεξαμενή νερού. Μόλις εκδηλωθεί πυρκαϊά με κάποιο αυτόματο τρόπο, αρχίζει να τρέχει νερό απ' όλους τους σωλήνες μαζί και σε λίγη ώρα πλημμυρίζει ο χώρος με νερό. Ο τρόπος αυτός ονομάζεται σύστημα σπρίγκλερς.

Ένας τρόπος για την αυτόματη λειτουργία του συστήματος είναι ότι τα βουλώματα των σωλήνων αποτελούνται από υλικό που λιώνει μόλις ανέβει η θερμοκρασία στους 70 βαθμούς Κελσίου. Δεν αποκλείονται και άλλα συστήματα, πιο πολύπλοκα, που λειτουργούν με ηλεκτρισμό και τα οποία παίρνουν εντολές από κάποιο σύστημα θερμομέτρου. — διακόπτου. Σε

πολλές περιπτώσεις τα συστήματα αυτά είναι συνδεδεμένα και με σύστημα συναγερμού, που κλείνοντας ένα ηλεκτρικό λαμπάκι, συνήθως στο θυρωρείο, ή βάζει συγχρόνως σε λειτουργία και ένα ή περισσότερα ηλεκτρικά κουδούνια.

### 1.3 ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΗΡΕΣ

Εκτός από τα συστήματα νερού υπάρχουν και οι φορητοί πυροσβεστήρες για την καταπολέμηση της φωτιάς. Οι πυροσβεστήρες είναι μεταλλικά δοχεία, συνήθως σε σχήμα φιάλης, διαφόρων τύπων.

Τοποθετούνται στον τοίχο ή σε διάφορες γωνίες διαδρόμων και αιθουσών χωρίς να εμποδίζουν την κυκλοφορία αλλά συγχρόνως να φαίνονται αβίαστα. Είναι χρωματισμένοι με έντονο κόκκινο χρώμα. Οι μεγαλύτεροι λόγω του μεγάλου βάρους τους και για την ευκολότερη μετακίνησή τους, έχουν δύο ρόδες. Υπάρχουν και ακόμη μεγαλύτεροι πυροσβεστήρες για ειδικές περιπτώσεις, που είναι τοποθετημένοι επάνω σε ειδικά καροτσάκια. Επάνω από επικίνδυνες εστίες τοποθετούνται ειδικοί πυροσβεστήρες που με το τράβηγμα μιας αλυσίδας λειτουργούν σαν το σύστημα «σπρίγκλερς» την περιοχή με σκόνη ή αφρό.

Οι πυροσβεστήρες είναι διαφόρων ειδών ανάλογα με τον τρόπο που λειτουργούν. Το στόμιο του πυροσβεστήρα είναι κλεισμένο με μια σταγόνα από μολύβι. Επάνω από το στόμιο συγκρατείται με ελατήριο μία βελόνα. Εάν αντιστραφεί η συσκευή και χτυπηθεί με δύναμη στο πάτωμα τότε η βελόνα τρυπάει το μολύβι και εκτοξεύεται το περιεχόμενο του πυροσβεστήρα που βρίσκεται με πίεση στο εσωτερικό του. Σε άλλους πυροσβεστήρες υπάρχει μέσα σε γυάλινο σωλήνα θειικό οξύ ενώ στον υπόλοιπο χώρο νερό με συθανθρακικό νάτριο σε συνηθισμένη πίεση. Με την πίεση ενός εμβόλου σπάζει ο γυάλινος σωλήνας, και έρχονται σε επαφή τα δύο υγρά. Αποτέλεσμα της αναμίξεως αυτής είναι η δημιουργία διοξειδίου του άνθρακος, που δημιουργεί μεγάλη πίεση και εκτοξεύει το υγρό του πυροσβεστήρα. Άλλοι πυροσβεστήρες περιέχουν διοξείδιο του άνθρακα με μεγάλη πίεση. Με το άνοιγμα μιας βαλβίδας βγαίνει απότομα το αέριο, εκτονώνεται και εκτοξεύεται σαν το χιόνι, με αποτέλεσμα το κατέβασμα της

θερμοκρασίας των καιγόμενων αντικειμένων και το σβήσιμο τους. Οι πιο συνηθισμένοι πυροσβεστήρες που κυκλοφορούν στο εμπόριο περιέχουν νερό, σκόνη, διοξείδιο του άνθρακος και αφρό.

Τα πλεονεκτήματα των πυροσβεστήρων είναι ότι μπορούν να χρησιμοποιηθούν από οποιονδήποτε που βρίσκεται κοντά, την ώρα της πυρκαϊάς. Σβήνουν υλικά που δεν σβήνει το νερό, όπως είναι το πετρέλαιο και η βενζίνη. Οι περισσότεροι μπορούν να χρησιμοποιηθούν και σε περιοχές που υπάρχει ηλεκτρισμός και απαγορεύεται να χρησιμοποιηθεί νερό για τον κίνδυνο της ηλεκτροπληξίας.

#### 1.4 ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ - ΕΛΕΓΧΟΣ

Η σημασία του ελέγχου και της συντηρήσεως των συστημάτων και των μέσων αντιμετώπισης της πυρκαϊάς είναι αυτονόητη. Η ευθύνη για την καλή λειτουργία των συστημάτων αυτών ανήκει στο τμήμα συντηρήσεως και είναι πολύ μεγάλη. Χρειάζεται σχολαστικός έλεγχος κατά κανονικά χρονικά διαστήματα ο οποίος πρέπει να περιλαμβάνει:

- Διαπίστωση ότι οι δεξαμενές είναι γεμάτες και δεν έχει κατέβει η στάθμη του νερού.
- Έλεγχος για την καλή κατάσταση των σωληνώσεων.
- Έλεγχος στους σωλήνες από μουςαμά. Αν έχουν σαπίση ή παρουσιάζουν διαρροές άμεση αντικατάστασή τους.
- Έλεγχος των ορειχάλκινων άκρων των σωλήνων αν βιδώνουν και ξεβιδώνουν με σχετική ευκολία.
- Μικρή δοκιμή του συστήματος κατά ορισμένα χρονικά διαστήματα.
- Έλεγχος των φορητών πυροσβεστήρων αν είναι όλοι τοποθετημένοι σύμφωνα με το διάγραμμα πυροσβέσεως.
- Αντικατάσταση ή αναγόμωση φορητών πυροσβεστήρων σύμφωνα με τον πίνακα που έχει καταρτισθεί και ανάλογα με τις οδηγίες του κατασκευαστή. Συνιστάται να μην παραδίδονται όλοι οι πυροσβεστήρες μαζί για επιθεώρηση και αναγόμωση. Για να μην μένει το κτίριο ακάλυπτο στον κίνδυνο της πυρκαϊάς πρέπει να γίνεται πρώτα παραλαβή νέων και ύστερα να παραδίδονται οι παλαιοί.

- Σε κάθε συσκευή να υπάρχει ειδική καρτέλα και να γράφεται η ημερομηνία και το όνομα του τεχνικού που έκανε τον έλεγχο.
- Αντίγραφα των ενδείξεων των ελέγχων να δίδονται στο γραφείο για την περίπτωση που η καρτέλα κάποιας συσκευής καταστραφεί.
- Έλεγχος των αυτομάτων συστημάτων και αντικατάσταση τμημάτων σύμφωνα με τις προδιαγραφές.
- Έλεγχος και δοκιμή των οπτικών και ηχητικών συστημάτων συναγερμού.

## **ΕΙΔΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ**

### **§ 1. ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΕΙΔΙΚΑ ΜΕΤΡΑ**

#### **I. Έξοδοι κινδύνου – διαφυγής**

Με τον όρο «έξοδοι» εννοούνται όλοι οι ελεύθεροι δρόμοι διαφυγής προς χώρους ασφαλείας, οι οποίοι μπορεί να είναι διάδρομοι, περάσματα, κλιμακοστάσια και προθάλαμοι. Οι έξοδοι πρέπει να βρίσκονται σε τέτοιες θέσεις, ώστε η απόσταση από κάθε σημείο του κτιρίου προς την πλησιέστερη έξοδο διαφυγής να μην ξεπερνά οριζόντια τα τριάντα μέτρα. Οι ανελκυστήρες δεν υπολογίζονται ως έξοδοι.

Σε κάθε σημείο του κτιρίου πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον δύο διαφορετικοί δρόμοι διαφυγής για το κοινό. Εφόσον είναι δυνατόν, είναι σκόπιμο να βρίσκονται σε θέση διαμετρικά αντίθετη ο ένας σε σχέση με τον άλλο. Οποιαδήποτε, όμως, αποκλείεται η τοποθέτησή τους στην ίδια πλευρά του κτίσματος. Επιπλέον, σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται να περνά μέσα από αποχωρητήριο, λουτρό ή άλλο δωμάτιο, δρόμος διαφυγής που φτάνει στην έξοδο κινδύνου. Ο λόγος είναι ότι υπάρχει κίνδυνος να αποκλεισθεί από το εσωτερικό του.

Όλοι οι δρόμοι διαφυγής πρέπει να καταλήγουν σε δημόσιο ελεύθερο χώρο ή ανοίγματα, όπως αυλές και γενικά ανοιχτά μέρη, των οποίων η επιφάνεια να προσφέρει ασφαλή παραμονή στο κοινό.

Όλη η επιφάνεια που χρησιμοποιείται ως δρόμος διαφυγής προς εξόδους κινδύνου πρέπει να προστατεύεται με αυτόματο σύστημα «SPRINKLER». Επίσης, να είναι διαχωρισμένη από τους άλλους χώρους με χωρίσματα



αντοχής στην πυρκαϊά, τουλάχιστον για δύο ώρες. Κλιμακοστάσια που καταλήγουν σε χαμηλότερα επίπεδα από την έξοδο κινδύνου και χρησιμοποιούνται ως δρόμοι διαφυγής, πρέπει να διακόπτονται με πόρτες ή με άλλο ασφαλή τρόπο στο σημείο της εξόδου κινδύνου για το κοινό από την πλευρά διαφυγής.

Κάθε πόρτα και κύρια είσοδος πρέπει να ανοίγει προς τον ελεύθερο χώρο όταν χρησιμοποιείται και ως έξοδος κινδύνου.

Επάνω στην επιφάνεια της πόρτας ή κοντά της πρέπει να μην υπάρχουν καθρέφτες ή άλλα αντικείμενα που να είναι δυνατόν να παραπλανήσουν ως προς τη σωστή πορεία της εξόδου κινδύνου. Παράθυρα, βιτρίνες ή καθρέφτες που, λόγω του μεγέθους ή του τρόπου κατασκευής τους, μπορούν να δώσουν την εντύπωση πόρτας, πρέπει να επισημαίνονται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να μη συγχέονται με εξόδους.

Τέλος, κάθε πόρτα, στους διαδρόμους διαφυγής, πρέπει να είναι κατά τέτοιο τρόπο κατασκευασμένη και τοποθετημένη, ώστε να ανοίγει εύκολα προς τη φορά εξόδου, ενώ το άνοιγμα της δε θα πρέπει να παρεμποδίζει σκάλες ή να ελαττώνει το πλάτος του δρόμου διαφυγής.

Υπάρχουν ειδικές διατάξεις για τον υπολογισμό του πλάτους των εξόδων διαφυγής καθώς και του πιθανού αριθμού ατόμων.

## II. Διαφράγματα κατακόρυφων ανοιγμάτων

Όλα τα κατακόρυφα ανοίγματα, στις σκάλες, κυλιόμενες σκάλες κ.λ.π., πρέπει να αποκλείονται με στεγανά διαφράγματα που να είναι ανθεκτικά

στην πυρκαϊά και να διαθέτουν πόρτα διαφυγής.

Ο λόγος που προβλέπεται αυτό είναι η προσπάθεια αποφυγής μεταφοράς καπνών, τοξικών ή ασφικτικών αναθυμιάσεων σε περίπτωση πυρκαϊάς, καθώς και της μετάδοσής της από όροφο σε όροφο.

## III. Φωτεινή σήμανση

Σε κάθε θέση, όπου υπάρχει αλλαγή κατεύθυνσης, πρέπει να υπάρχουν πινακίδες με τη λέξη «ΕΞΟΔΟΣ» και βέλος που να προσδιορίζει την κατεύθυνση προς την έξοδο.

Οι πινακίδες εξόδου πρέπει να έχουν έντονο χρώμα, το οποίο να είναι σε αντίθεση με τη διακόσμηση του περιβάλλοντος.

Κάθε πινακίδα πρέπει να είναι κανονικά φωτισμένη με λαμπτήρες (ισχύος όχι μικρότερης από τέσσερα Watts) και να τροφοδοτείται από το ηλεκτρικό δίκτυο της πόλης. Σε κάθε περίπτωση διακοπής της παροχής του γενικού δικτύου, πρέπει να συνεχίζεται η τροφοδότησή της αυτόματα από ασφαλή λειτουργία εφεδρικής πηγής, η οποία να καλύπτει την κανονική λειτουργία της για μια ώρα τουλάχιστον.

Η μεταγωγή μάλιστα της τροφοδότησης του συστήματος φωτισμού εξόδου από το δίκτυο της πόλης προς την εφεδρική πηγή και αντίστροφα, πρέπει να γίνεται αυτόματα χωρίς ανθρώπινο χειρισμό, σε χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο από δέκα δευτερόλεπτα.

#### IV. Φωτισμός δρόμων διαφυγής

Ο φωτισμός των δρόμων πρέπει να είναι συνεχής, τεχνητός με ορισμένη ελάχιστη απόδοση φωτεινότητας, (για την ακρίβεια 0,5 Lux μετρημένη στο δάπεδο).

Τα φωτιστικά στοιχεία των δρόμων διαφυγής πρέπει να έχουν τέτοια διάταξη, ώστε η βλάβη ενός στοιχείου να μην αφήσει σκοτεινή περιοχή.

Η παροχή ηλεκτρικής ενέργειας για τον φωτισμό των δρόμων πρέπει να είναι από το δίκτυο της πόλης. Σε περίπτωση όμως που διακοπεί, πρέπει να συνεχίζεται η τροφοδότησή της αυτόματα από εφεδρική πηγή η οποία να καλύπτει την κανονική λειτουργία του τουλάχιστον επί μία ώρα.

#### V. Έγκαιρη ειδοποίηση έκρηξης πυρκαϊάς

Σε κάθε κατάλυμα θα πρέπει να υπάρχει εκτός από το ιδιαίτερο σήμα ειδοποίησης με φωτεινά και ηχητικά μέσα, και μεγαφωνικό σύστημα, με το οποίο θα καθοδηγείται το κοινό προς τους δρόμους διαφυγής και το προσωπικό πυροπροστασίας προς το σημείο όπου εκδηλώθηκε η πυρκαϊά ή έλαβε χώρα άλλο σοβαρό γεγονός.

Απαιτείται βέβαια και σύστημα συναγερμού για την εκκένωση σε περίπτωση έκρηξη πυρκαϊάς ή άλλου περιστατικού. Ο συναγερμός όμως πρέπει να δίνεται με ασφαλές μέσο, αλλά με τρόπο ήπιο, ώστε να

μη δημιουργείται σύγχυση και πανικός στο κοινό και τους εργαζομένους.

## § 2. ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Στα τουριστικά καταλύματα απαγορεύεται:

α. Η κατασκευή κλιματοστασίων, εξόδων διαφυγής, κ.λ.π., από υλικά αναφλέξιμα, που δηλαδή δεν είναι ανθεκτικά στην πυρκαϊά.

β. Η τοποθέτηση, μόνιμα ή πρόσκαιρα, επίπλων και γενικά αντικειμένων στις διόδους, σκάλες, διαφυγές και εξόδους κινδύνου, τα οποία να μπορούν να μειώσουν το πλάτος τους ή με οποιονδήποτε τρόπο να εμποδίσουν την ελεύθερη κυκλοφορία του κοινού σε περίπτωση κινδύνου.

γ. Η εγκατάσταση προβολών με μεγάλη θερμική ακτινοβολία σε χώρους των καταλυμάτων, οι οποίοι να είναι δυνατόν να προκαλέσουν πυρκαϊά σε εύφλεκτα υλικά, χωρίς παράλληλη λήψη προστατευτικών μέτρων.

δ. Η διακόσμηση και επένδυση των δαπέδων, των τοίχων και των οροφών οποιωνδήποτε χώρων των καταλυμάτων με υλικά που καίγονται με φλόγα.

ε. Η ανάρτηση ή τοποθέτηση σε χώρους ανοικτούς στο κοινό μπαλονιών γεμισμένων με εύφλεκτα αέρια.

στ. Η ύπαρξη σε δωμάτια και χώρους προορισμένους για χρήση του κοινού πτητικών υγρών, καυσίμων, εύφλεκτων διαλυτών, δοχείων αεροζόλ, των οποίων η βασική σύσταση είναι ο υδρογονάνθρακας κ.λ.π.

ζ. Το κάπνισμα και η χρήση οποιασδήποτε γυμνής φλόγας σε χώρους μεγάλου κινδύνου ή χώρους που τους καθορίζει έτσι κατά την κρίση της η Πυροσβεστική Αρχή.

η. Η θέρμανση των χώρων με θερμάστρες που λειτουργούν με οποιαδήποτε καύσιμη ύλη καθώς επίσης και με ηλεκτρικές που όμως έχουν εκτεθειμένες ή ορατές πυρακτωμένες επιφάνειες.

Στις κτηριακές εγκαταστάσεις των ξενοδοχειακών καταλυμάτων επιβάλλεται να διαχωρίζονται τα λεβητοστάσια, οι δεξαμενές πετρελαίου και οι χώροι μεγάλου κινδύνου από τους υπόλοιπους χώρους με χωρίσματα αντοχής στην πυρκαϊά για μια τουλάχιστον ώρα. Επίσης πρέπει να διαθέτουν πόρτες

όμοιας αντοχής στην πυρκαϊά που να ανοίγουν παλινδρομικά ή προς τα έξω και να κλείνουν αυτόματα.

Η απευθείας επικοινωνία τέτοιων χώρων με άλλους χώρους διαμονής ή διακίνησης του κοινού απαγορεύεται απόλυτα.

Ως χώρος μεγάλου κινδύνου νοείται κάθε στεγασμένος χώρος στον οποίο υπάρχει πιθανότητα εμφάνισης και ταχείας εξάπλωσης πυρκαϊάς με κίνδυνο παγίδευσης ατόμων από αυτή, εξαιτίας της φύσης των υλικών που υπάρχουν και καίγονται ζωηρά με φλόγες ή παράγουν τοξικά αέρια σε επικίνδυνη συγκέντρωση.

### **§ 3. ΚΑΤΑΣΤΑΛΤΙΚΑ ΜΕΣΑ**

Ως κατασταλτικά μέσα θεωρούνται:

α. Το υδροδοτικό πυροσβεστικό δίκτυο.

β. Το αυτόματο σύστημα καταιονισμού ύδατος SPRINKLER.

γ. Τα φορητά μέσα (πυροσβεστήρες) ανάλογα με τους χώρους που πρέπει να προστατευθούν.

δ. Διάφορα βοηθητικά εργαλεία και μέσα.

ε. Δύο πυροσβεστήρες ξηρής σκόνης, που θα τοποθετούνται στο χωλ ή τους διαδρόμους καθώς και δύο ακόμη πυροσβεστήρες (ένας ξηράς σκόνης κι ένας διοξειδίου του άνθρακα) για το λεβητοστάσιο κεντρικής θέρμανσης, εφόσον υπάρχει. Οι πυροσβεστήρες αυτοί όμως δεν απαιτούνται για τα μονώροφα ή διόρωφα καταλύματα συνολικού εμβαδού για κάθε όροφο μέχρι 100 μ.<sup>2</sup>

Επίσης, στον κρουνό του υδροδοτικού δικτύου κάθε ορόφου του κτιρίου και προαυλίου, αν υπάρχει, προσαρμόζεται μόνιμα ελαστικός σωλήνας αναλόγου μήκους με ειδικό ακροφύσιο (αυλίσκο) στο ελεύθερο άκρο του, που θα καλύπτει την πυροπροστασία του κτιρίου και του προαυλίου.

### **§ 4. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ**

Τα ξενοδοχειακά καταλύματα, στα οποία επιβάλλονται οι προηγούμενες υποχρεώσεις πυρασφάλειας, οφείλουν επίσης να οργανώσουν και να

εκπαιδεύουν συνεχώς το προσωπικό τους σε θέματα πυροπροστασίας, κατάσβεσης πυρκαϊών, εκκένωσής τους, κ.λ.π.

Είναι γεγονός ότι όσο ταχύτερα γίνεται η επέμβαση σε περίπτωση πυρκαϊάς, τόσο περισσότερο μειώνεται ο κίνδυνος εξάπλωσής της και καθίσταται ευκολότερη η κατάσβεσή της.

Για τον λόγο αυτό, κάθε αίθουσα συγκέντρωσης κοινού πρέπει να διαθέτει ειδικό πρόγραμμα καταπολέμησης πυρκαϊάς, που θα εφαρμόζεται μολις σημάνει με οποιοδήποτε μέσο συναγερμός, παράλληλα με την ειδοποίηση της αρμόδιας Πυροσβεστικής Υπηρεσίας.

Σε κάθε επιχείρηση πρέπει να υπάρχει ομάδα πυροπροστασίας, η οποία να αποτελείται από υποομάδες και να καλύπτει όλο το 24ωρο.

Το πιο κατάλληλο μέλος του προσωπικού της επιχείρησης ορίζεται ως αρχηγός της ομάδας. Αυτός επιλέγει τα υπόλοιπα μέλη της ομάδας, με την έγκριση του διευθυντή του ξενοδοχείου.

Η ομάδα πυροπροστασίας εκπαιδεύεται αρχικά από την οικεία Πυροσβεστική Αρχή και έχει ένα μεγάλο αριθμό καθηκόντων.

Ο αρχηγός πυροπροστασίας έχει επίσης ένα μεγάλο αριθμό ιδιαίτερων καθηκόντων και υποχρεώσεων, π.χ. τηρεί πλήρη φάκελλο πυροπροστασίας, μεριμνά για την καλή συντήρηση των μέσων πυροπροστασίας, καταρτίζει τα προγράμματα εκπαίδευσης και ασκήσεων εκτάτων συναγερμών, μετά βέβαια από προηγούμενη συνεννόηση με το διευθυντή της επιχείρησης. Μάλιστα, καθίσταται και συνυπεύθυνος με το διευθυντή για κάθε παράλειψη, αμέλεια ή αδιαφορία σχετικά με τη λήψη και την εφαρμογή όλων των προληπτικών μέτρων και κατασταλτικών μέσων πυροπροστασίας, που προβλέπονται, καθώς και των υπόλοιπων υποχρεώσεών του.

#### **Δ) ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΓΙΑ ΒΛΑΒΗ Η ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ**

Σύμφωνα με τον αστικό κώδικα ο ξενοδόχος ευθύνεται για κάθε βλάβη, καταστροφή ή αφαίρεση των πραγμάτων που έχουν φέρει οι πελάτες στο ξενοδοχείο, εκτός εάν η ζημιά οφείλεται στον πελάτη, ή σε επισκέπτη ή συνοδό του δεν ευθύνεται επίσης ο ξενοδόχος, εάν η ζημιά οφείλεται στην ιδιόζουσα φύση του πράγματος ή σε ανώτερα βία.

Για χρήματα, χρώγραφα και τιμαλφή η ευθύνη του ξενοδόχου για την βλάβη, την καταστροφή ή την αφαίρεσή τους περιορίζεται στο ποσό των τριάντα χιλιάδων δραχμών κατά πελάτη. Απαλλάσσεται όμως από την ευθύνη αυτή εαν έχοντας γνώση της ιδιότητας των πραγμάτων αυτών, δεν δέχθηκε τη φύλαξή τους ή την αποποιήθηκε.

Η αξίωση όμως του πελάτη για αποζημίωση αποσβένονται, αν αυτός παρόλο ότι έλαβε γνώση της ζημιάς καθυστέρησε αδικαιολόγητα να την αναγγείλει στον ξενοδόχο. Και σε περίπτωση όμως καθυστέρησής του δεν χάνει το δικαίωμα να ζητήσει αποζημίωση εαν είχε παραδώσει τα πράγματα στον ξενοδόχο. Το ίδιο ισχύει και αν η ζημιά οφείλεται σε ππείσμα του ξενοδόχου της οικογένειάς ή του προσωπικού του.

Είναι άκυρη κάθε μονομερής γνωστοποίηση του ξενοδόχου που αποκλείει ή περιορίζει την ευθύνη του.

Ο ξενοδόχος έχει μόνιμο ενέχυρο στα πράγματα που έφερε ο πελάτης στο ξενοδοχείο για τις απαιτήσεις του από τη διαμονή του πελάτη στο ξενοδοχείο και για τις συναφείς παροχές.

#### **ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΤΩΝ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

Ε) Τρόποι επιθεώρησης ασφαλούς λειτουργικότητας μιας ξενοδοχειακής μονάδας.

Κάθε ξενοδοχείο πρέπει να τηρεί αρχείο των δελτίων λειτουργικότητας, το οποίο να είναι στη διάθεση των οργάνων ελέγχου. Από το αρχείο εξάλλου αυτό, θα διαπιστώνεται πότε έγινε ο τελευταίος λειτουργικός έλεγχος.

Το δελτίο συντάσσεται σε πέντε αντίγραφα, που προορίζονται για τον ενδιαφερόμενο, την τοπική Αστυνομία Τουρισμού, που συμπράττει στην επιθεώρηση, την Τοπική Διεύθυνση του ΕΟΤ, την Διεύθυνση Εποπτείας και τέλος τη Διεύθυνση Επιθεώρησης. Επιπλέον ένα αντίγραφο του δελτίου θα πρέπει να κοινοποιείται και στο Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο, εφόσον έχει το χαρακτηριστικό «κακό» σε περισσότερα από δέκα σημεία.

Ο ενδιαφερόμενος, εφόσον νομίζει ότι αδικείται, μπορεί να κάνει ένσταση κατά του δελτίου στην προϊσταμένη αρχή του επιθεωρητή. Όμως, για να γίνει αυτό θα πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον δέκα χαρακτηρισμοί «κακό».

Σε σχετικό έγγραφο του ΕΟΤ διευκρινίζεται ότι η τήρηση των δελτίων λειτουργικότητας είναι υποχρεωτική μόνο για τους επιθεωρητές του ΕΟΤ.

Όσον αφορά τα όργανα της Τουριστικής Αστυνομίας, η μόνη υποχρέωση που έχουν είναι να γνωστοποιήσουν στον ΕΟΤ το αποτέλεσμα του ελέγχου που διενέργησαν στο ξενοδοχείο.

## § 2. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Η αξιολογική κρίση και ο χαρακτηρισμός του κάθε τομέα πρέπει να είναι συνάρτηση της τάξης στην οποία ανήκει τι ξενοδοχείο και των περισσοτέρων ομοειδών στοιχείων, χωρίς να γίνεται έξαρση μεμονωμένων εξαιρέσεων.

### Ι. Στοιχεία αξιολόγησης

Τα στοιχεία, τα οποία κατά κύριο λόγο εξετάζονται κατά την αξιολόγηση, είναι:

α) *Ο περιβάλλον χώρος.* Ειδικότερα, η ύπαρξη και συντήρηση του πράσινου, η καθαριότητα και η κατάσταση της πισίνας. Εάν το ξενοδοχείο βρίσκεται κοντά στη θάλασσα, εξετάζονται επίσης ο εξοπλισμός και η κατάσταση της ακτής.

β) *Η καθαριότητα και η τάξη.* Ελέγχεται δηλαδή η κατάσταση στην οποία βρίσκονται τα δωμάτια και οι διάδρομοι, όπως και το αν είναι κατάλληλα

εξοπλισμένα, ποιοτικά και ποσοτικά. Επίσης, εξετάζεται η κατάσταση των κοινοχρήστων χώρων, σαλονιών, bar, reception, αιθουσών συνεδρίων, snack bar, νυχτερινών κέντρων καθώς και ο εξοπλισμός τους. Κατά τον ίδιο τρόπο θα πρέπει να ελέγχονται και τα εστιατόρια, οι αίθουσες πρωινού, τα μαγειρεία και οι βοηθητικοί χώροι. Ιδιαίτεροι προσοχή πρέπει να δίνεται στα κοινόχρηστα WC.

γ) *Ο ιματισμός,* η καθαριότητα δηλαδή και η επάρκειά του.

δ) *Πρωινό – γεύμα.* Ειδικότερα εξετάζεται το σερβίρισμα και η σύνθεση του πρωινού και του γεύματος, όπως επίσης η επάρκεια και η καταλληλότητα του προσωπικού. Πρόκειται για τομέα που απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή, επειδή

αποτελεί προσοχή, αντικείμενο πολλών παραπόνων.

ε) *Προσωπικό*. Τα κυριότερα βαθμολογικά στοιχεία στην περίπτωση αυτή είναι η επάρκεια του προσωπικού, η καθαριότητα, η εμφάνιση, η συμπεριφορά, η ειδίκευση, η προϋπηρεσία, καθώς και οι ξένες γλώσσες που τυχόν γνωρίζει.

## II. Χαρακτηρισμοί

Ο χαρακτηρισμός της κατάταξης των επί μέρους στοιχείων της ξενοδοχειακής επιχείρησης γίνεται στην κλίμακα «Άριστο – Καλό – Μέτριο – Κακό».

Η παραπάνω βαθμολογική αξιολόγηση είναι σε απόλυτη συνάρτηση με την κατηγορία του ξενοδοχείου. Ορισμένα στοιχεία που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την υποβοήθηση του έργου των επιθεωρήσεων είναι:

α) Ο κήπος ή η ακτή που είναι ακάθαρτα και με σκουπίδια, χαρακτηρίζουν τους αντίστοιχους τομείς ως κακούς. Αντίθετα, ο περιποιημένος κήπος με καλοσυντηρημένο πράσινο, καθώς επίσης η καθαρή ακτή με άρτιο εξοπλισμό της πλαζ (ντους – καμπίνες – αθλοπαιδιές) χαρακτηρίζουν τους αντίστοιχους τομείς ως άριστους.

β) Ιματισμός με άψογη καθαριότητα και τάξη σε επάρκεια, με άψογες λινόθηκες κατά όροφο, αν είναι μεγάλο το ξενοδοχείο, ή άψογη κεντρική λινόθηκη, επιφέρει τον χαρακτήρισμό «άριστο» σε όλες τις κατηγορίες.

Εάν ο ιματισμός είναι ανεπαρκής ή ρυπαρός, η βαθμολογία θα καθορισθεί από τον βαθμό της ανεπάρκειας ή της μη άψογης καθαριότητας, σε συνάρτηση με την κατηγορία του ξενοδοχείου.

Πρέπει να σημειωθεί ότι όσο υψηλότερη είναι η κατηγορία του ξενοδοχείου, τόσο τα επί μέρους στοιχεία πρέπει να εξετάζονται αυστηρότερα.

## III. Αιτιολόγηση χαρακτηρισμών

Η συνηθισμένη αξιολόγηση κανονικά πρέπει να είναι «μέτριο – καλό». Οι απόλυτες όμως εκτιμήσεις «Άριστο – Κακό» που ασφαλώς μπορεί επίσης να υπάρχουν πρέπει να δικαιολογούνται με λεπτομέρειες. Εάν π.χ. ένα δωμάτιο κριθεί ως άριστο, θα πρέπει να σημειωθεί ότι αυτό οφείλεται στο ότι έχει



υποδειγματική τάξη και καθαριότητα, όπως επίσης και επαρκή και κατάλληλο εξοπλισμό. Αντίθετα, ο χαρακτηρισμός δωματίου ως «κακού» θα πρέπει να συνοδεύεται και από τις σχετικές λεπτομέρειες, π.χ. ότι είναι ακάθαρτο, τα έπιπλα του είναι ανεπαρκή και χαλασμένα, ότι ο εξοπλισμός του μπάνιου του είναι ακατάλληλος ή ακόμη ότι οι υδραυλικές του εγκαταστάσεις δεν λειτουργούν.

Εάν υπάρχει διαφωνία στις εκτιμήσεις μεταξύ επιθεωρητή του ΕΟΤ και του αστυνομικού οργάνου, θα πρέπει να μνημονευθεί μαζί με τις συστάσεις και τις υποδείξεις ώστε να γίνει διαδικασία επανελέγχου για να αρθεί η διαφωνία.

Σκόπιμο πάντως είναι να αποφεύγονται οι διαφωνίες επειδή τα μέτρα που πρέπει να καθιερωθούν καθώς και η εξοικείωση των εποπτικών οργάνων με τους ιδιαίτερους τομείς της ξενοδοχειακής μονάδας δεν επιτρέπουν μεγάλες αποκλίσεις στις εκτιμήσεις.

### **§ 3. ΥΠΟΔΕΙΞΕΙΣ – ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ**

Οι υποδείξεις και οι συστάσεις μπορούν κατά βάση να ανήκουν σε δύο κατηγορίες:

α) Υποδείξεις και συστάσεις που αφορούν σε εργασίες οικοδομικές ή γενικά εργασίες που απαιτούν πολύ χρόνο ή μεγάλη δαπάνη, ή γενικά που δεν μπορούν να γίνουν σε περίοδο μεγάλης πληρότητας του ξενοδοχείου, χωρίς σημαντική ενόχληση των πελατών. Στις περιπτώσεις αυτές η προθεσμία για την εκτέλεσή τους πρέπει να συμπίπτει με την έναρξη της επόμενης τουριστικής περιόδου.

β) Υποδείξεις και συστάσεις που αφορούν σε εργασίες που μπορούν να γίνουν εύκολα και που η διαπίστωση της εκτέλεσής τους μπορεί εύκολα να γίνει από την τοπική τουριστική αστυνομία, π.χ. χαλασμένο καλοριφέρ, βλάβες σε υδραυλικές ή κλιματιστικές εγκαταστάσεις κ.λ.π.

Στις περιπτώσεις αυτές πρέπει να παρέχεται μικρή ή προθεσμία, γιατί παρόμοιες καταστάσεις δημιουργούν εύλογα παράπονα των ενοίκων, χωρίς ουσιαστικό λόγο και δείχνουν αδιαφορία των επιχειρηματιών.

## Ιαματικές πηγές - Κάμπινγκ

Μεγάλος αριθμός τουριστών που καταφθάνουν στη χώρα μας προτιμούν χώρους οργανωμένης κατασκήνωσης (camping) κατά την παραμονή τους στον ελλαδικό χώρο.

Το ελληνικό κράτος και ο ΕΟΤ θέλοντας να προστατέψει τους τουρίστες έχει δημιουργήσει και τηρεί κάποια μέτρα για την καταλληλότητα των χώρων αυτών.

### A) Γενικές απαιτήσεις όσον αφορά τον χώρο.

Έγκριση καταλληλότητας χορηγείται σε οικόπεδο μόνο εφόσον βρίσκεται σε απόσταση τουλάχιστον 250 μέτρων από ξενοδοχειακές μονάδες σε λειτουργία η οποία θεσπίζεται ως ζώνη προστασίας από θορύβους. Προβλέπεται δηλαδή με το σκοπό της προστασίας των προσώπων που διαμένουν στα ξενοδοχεία κύρια από τους θορύβους που είναι φυσικό να δημιουργούνται από τους υπαίθριους χώρους των campings.

Τα campings θα πρέπει να βρίσκονται σε υγιεινές περιοχές με ιδιαίτερη φυσική ομορφιά, μακριά από θορυβώδεις εγκαταστάσεις, νεκροταφεία καθώς και εγκαταστάσεις που προκαλούν ρύπανση του περιβάλλοντος. Πρέπει επίσης να βρίσκονται σε σημεία που να είναι εύκολη η προσπέλαση από κύριες οδικές αρτηρίες ή από τη θάλασσα. Ακόμη πρέπει να είναι οι χώροι περιφραγμένοι με αυτοφυές ή καλλιεργημένο πράσινο, την αναγκαία υποδομή, π.χ. εσωτερικούς δρόμους, δίκτυα υδρεύσεως, αποχετεύσεως, φωτισμού κ.λπ., καθώς και τις απαραίτητες κτιριακές εγκαταστάσεις.

### B) Γενικές προδιαγραφές

#### B1) Γήπεδο.

Τα campings θα πρέπει να βρίσκονται σε ενιαίο χώρο κατά μήκος οδικών αρτηριών με εύκολη πρόσβαση και να έχουν αυτοφυή δασοκάλυψη.

## B2) Γενική υποδομή.

- Σύνδεση με το τηλεφωνικό και ηλεκτρικό δίκτυο της χώρας ή εάν αυτό δεν είναι δυνατό εξασφάλιση ηλεκτροδότησης με ηλεκτρογεννήτρια.
- Να εξασφαλίζεται η παροχή νερού, με πρόβλεψη ασφαλείας τριών ημερών με αποθήκευση νερού σε μόνιμες υδροδεξαμενές.
- Πρόβλεψη διάθεσης λυμάτων σύμφωνα με τις υγειονομικές διατάξεις που ισχύουν.
- Μέσα κατάσβεσης πυρκαϊάς που καθορίζονται από την πυροσβεστική υπηρεσία.
- Περιφράξη. Ο χώρος πρέπει να διαθέτει περίφραξη ύψους 1.00 έως 2.00 μ. Σε όλο το μήκος των ορίων του που δεν θα επιτρέπει την είσοδο παρά μόνο από εισόδους και εξόδους που ελέγχονται.
- Καμπίνα τηλεφωνικού θαλάμου.
- Χώροι υγιεινής.
- Χώρος Α' Βοηθειών.
- Χρηματοκιβώτιο φύλαξης τιμαλφών και αποδεικτικών ταυτότητας.
- Πλαίσιο αναρτημένο που να περιλαμβάνει πλήρες τοπογραφικό του οργανωμένου χώρου.
- Πινακίδα με τα τιμολόγια καθώς και τα σχήματα παροχής υπηρεσιών και ανέσεων που είναι διεθνώς καθιερωμένα.

Πολλοί τουρίστες επισκέπτονται τη χώρα μας όχι μόνο για τους αρχαιολογικούς της χώρους, την καταγάλανη θάλασσα και τις αμέτρητες ομορφιές της αλλά και λόγω των ιαματικών της πηγών (υδροθεραπευτήρια).

Η ασφάλεια που υπάρχει σ' αυτούς τους χώρους είναι μεγάλη. Υπάρχει εγκατάσταση κωδώνων σε λειτουργία, πολύ ευαίσθητη, ώστε τυχόν κλήση για βοήθεια να επιτυγχάνεται με ελαφρή κίνηση του χεριού του ατόμου που βρίσκεται μέσα στο λουτρό. Υπάρχει εγκατάσταση φωτισμού με ηλεκτρισμό. Οι πόρτες των λουτρών να μην έχουν σύρτη αλλά σύστημα που να ανοίγει απ' έξω. Υπάρχει κλειδαριά ασφαλείας στην εξώπορτα του

υδροθεραπευτηρίου για να ασφαρίζεται μετά τη λήξη της λειτουργίας. Επίσης υπάρχει ιατρείο.

Όσον αφορά την υγιεινή, υπάρχουν κατάλληλα απολυμαντικά για τον καθαρισμό των λουτήρων, επαρκής αριθμός αποχωρητηρίων με τον απαραίτητο εξοπλισμό καθώς και ο χώρος γύρω του πρέπει να είναι καθαρός και απαλλαγμένος από πρόσθετα υλικά.

Σε κάθε ιαματική πηγή τα υγειονομικά καθήκοντα που αφορούν τον ΕΟΤ ανατίθενται στο γιατρό ο οποίος τοποθετείται σύμφωνα με τη νόμιμη διαδικασία και ο οποίος ασκεί υπεύθυνα τις διατάξεις.

Ο γιατρός παρακολουθεί υπεύθυνα την υγειονομική κατάσταση όλων όσων εργάζονται εκεί. Καθορίζει τις ώρες εξέτασης των ατόμων που προσέρχονται για λουτροθεραπεία. Βρίσκεται στο ιατρείο καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας του υδροθεραπευτηρίου καθώς επίσης διενεργεί μικροβιολογική εξέταση του πόσιμου νερού.

### Υγιεινή

Η υγιεινή είναι η επιστήμη που συντελεί στη διατήρηση και παραγωγή της υγείας του ανθρώπου. Η υγιεινή είναι ένας τρόπος ζωής και παρόλο που χρησιμοποιείται σε κάθε βήμα στη ζωή του ανθρώπου απαιτεί ειδικές ενέργειες από τον καθένα μας και πολύ περισσότερο από τον επιχειρηματία. Έτσι ο διευθυντής πρέπει να διατηρεί ένα υψηλό επίπεδο υγιεινής στον τομέα του, εφαρμόζοντας τους κανόνες της επιστήμης της υγιεινής για την απομάκρυνση και εξουδετέρωση οποιασδήποτε αιτίας που θα μπορούσε να αποδειχθεί επιβλαβής για την υγεία των πελατών.

Για την εφαρμογή των ανωτέρω, ευθύνη βέβαια έχουν οι εργαζόμενοι σε τέτοιες μονάδες. Η πολιτεία λοιπόν έχει θεσπίσει ένα σύνολο από νόμους και διατάξεις για να μπορέσει να προφυλάξει την υγεία των πελατών.

### Πρόγραμμα υγιεινής

Η εφαρμογή των υγειονομικών κανόνων μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο από το προσωπικό της επιχείρησης που είναι γνώστης των κινδύνων και είναι επιφορτισμένο με το έργο αυτό. Είναι λοιπόν καθήκον του διευθυντή μιας επισιτιστικής μονάδας να εκπαιδεύσει το προσωπικό στους κανόνες της υγιεινής και να φροντίσει για την τήρηση του υγειονομικού κανονισμού. Σε κάθε επιχείρηση το πρόγραμμα υγιεινής πρέπει να βασίζεται στις εξής βάσεις:

#### α) Νομικές βάσεις

Η καθιέρωση και η επιβολή νομικά όλων των απαιτήσεων του υγειονομικού κανονισμού γίνεται με αστυνομικές διατάξεις. Οι απαιτήσεις αυτές είναι οι άδειες λειτουργίας των επισιτιστικών μονάδων, τα βιβλιάρια υγείας του προσωπικού, οι επιθεωρήσεις εγκαταστάσεων από τα αρμόδια όργανα, οι κανονισμοί κατασκευής των επισιτιστικών μονάδων κ.ά.

Ο νομικός υπεύθυνος για τη σωστή λειτουργία και εφαρμογή των διατάξεων είναι ο διευθυντής, ο οποίος είναι υποχρεωμένος για την εφαρμογή ορισμένων προδιαγραφών και για την αποφυγή άλλων.

Στην περίπτωση που δεν τηρεί τους κανονισμούς μπορεί να έχει επιβολή προστίμου ή φυλάκισης ή και τα δύο μαζί. Αν δε πάλι καταδικαστεί για ανεπαρκή εφαρμογή του υγειονομικού κανονισμού κινδυνεύει να χάσει μέχρι και την άδεια της επιχείρησής του.

Ο έλεγχος γίνεται με τους επόπτες εξυγίανσης οι οποίοι επισκέπτονται τους χώρους της επιχείρησης για να διαπιστώσουν αν όλες οι εργασίες γίνονται σύμφωνα με τους κανόνες που υπάρχουν.

### β) Ηθικές βάσεις

Η πιστή εφαρμογή του νόμου δεν αποτελεί από μόνη της εφαρμογή και συμμόρφωση στον υγειονομικό κανονισμό. Ασφαλώς βέβαια παίζει πάρα πολύ μεγάλο ρόλο, αλλά είναι εξίσου σημαντική και σοβαρή και η ηθική υποχρέωση ενός παράγοντα επισιτιστικής μονάδας.

Θα πρέπει να υπάρχει προς τον πελάτη μια βαθύτερη ηθική υποχρέωση και σχέση ανεξάρτητα με το νόμο και τους κανονισμούς η οποία υποχρεώνει να δώσει στον πελάτη περισσότερη ευχαρίστηση, ασφαλές φαγητό και να τον προστατέψει από τυχόν ασθένειες. Τους ίδιους κανόνες που θα εφαρμόζαμε στο ίδιο μας το σπίτι θα πρέπει να εφαρμόζουμε και στην επιχείρηση οποιαδήποτε μορφή κι αν έχει αυτή.

### γ) Οικονομικές βάσεις

Σε τελευταία ανάλυση οι κανόνες υγιεινής πρέπει να εφαρμόζονται αποβλέποντας στην οικονομική επιβίωση της επιχείρησης. Η επιχείρηση η οποία διαθέτει ανθυγιεινή τροφή και βρώσιμο περιβάλλον δεν έχει καθόλου μέλλον. Ορισμένες μονάδες φαίνεται να αδιαφορούν για τους κανόνες αυτούς με σκοπό το πιο εύκολο κέρδος. Το αποτέλεσμα σε τέτοιες περιπτώσεις είναι να δημιουργηθούν προβλήματα στο διευθυντή της επιχείρησης αυτής. Ένα επεισόδιο τροφικής δηλητηρίασης μπορεί να προκαλέσει πολύ μεγαλύτερη ζημιά στη φήμη της επιχείρησης και στα οικονομικά της απ' ό,τι μπορεί κανείς να φανταστεί, όπως και η πιθανή δίωξη του υπεύθυνου αυτής.

Η τήρηση των κανόνων υγιεινής έχει και τα θετικά αποτελέσματα για την επιχείρηση. Όταν οι κανόνες εφαρμόζονται σωστά επιφέρουν πολύ λιγότερη καταστροφή στις τροφές, μεγαλύτερη απόδοση των αγορών και τελικά μεγαλύτερο κέρδος για την επιχείρηση.

Τα τρόφιμα θα πρέπει να αποθηκεύονται σε χώρους με σωστή θερμοκρασία και να χειρίζονται με προσοχή χωρίς να κακοποιούνται.

Τέλος, θα πρέπει να πούμε ότι επειδή καμία από τις προηγούμενες βάσεις δεν λειτουργεί ανεξάρτητα, ο υπεύθυνος πρέπει να θεωρεί τους κανόνες υγιεινής σαν «τρόπο ζωής» και να ενσταλάζει μέσα του όπως και στους υφισταμένους του τη θέληση και την επιθυμία για πιστή εφαρμογή του υγειονομικού κανονισμού.

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ο τουρισμός ως οικονομική δραστηριότητα αποτελεί ένα εξαιρετικά σύνθετο φαινόμενο. Πέραν των οικονομικών, θετικό ως επί το πλείστον, επιπτώσεων έχει σοβαρότατες παρενέργειες, σε ζωτικής σημασίας θέματα όπως είναι η ποιότητα του περιβάλλοντος, η πολιτιστική ταυτότητα μιας χώρας, οι συνθήκες κοινωνικής ζωής και γενικότερα η ποιότητα ζωής σε μια χώρα ή περιοχή.

Σαν πολυσύνθετο προϊόν λοιπόν είναι φυσικό η ποιότητά του να αποτελεί την συνισταμένη της ποιότητας των συνθετικών του μερών, την ποιότητα και ασφάλεια των συγκοινωνιών και επικοινωνιών, των συνθηκών υγιεινής, την συμπεριφορά του ανθρωπίνου στοιχείου στη διαδικασία παραγωγής της υπηρεσίας, του βαθμού στον οποίο εκφράζεται σεβασμός προς το φυσικό περιβάλλον και τα πολιτισμικά στοιχεία της σίτισης και των συνθηκών διασκέδασης, της συνέπειας που χαρακτηρίζει τη σχέση μεταξύ τιμής και προσφερόμενης υπηρεσίας, την αντικειμενική και δίκαιη κατάταξη των ξενοδοχείων και των παρεχόμενων υπηρεσιών από όλους γενικά τους φορείς που ασχολούνται με τον τουρισμό, τη διαμονή κ.ά.

Η ποιότητα είναι πολλαπλά χρήσιμη τόσο για την προστασία του καταναλωτή -τουριστικών- υπηρεσιών όσο και για την εξασφάλιση συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού στον κλάδο:

Σαν οικονομική δραστηριότητα ιδιαίτερα στη χώρα μας ο τουρισμός διαθέτει ένα μόνιμο συγκριτικό πλεονέκτημα, το οποίο συνθέτει ο συνδυασμός μοναδικών στοιχείων φυσικού κάλλους και ποικιλίας. Είναι δε το μόνο αξιόπιστο και διατηρήσιμο συγκριτικό πλεονέκτημα που διαθέτει στην εγχώρια παραγωγή, που προορίζεται για τη διεθνή αγορά. Επιπλέον, διαθέτει μεγάλες δυνατότητες αύξησης της παραγωγικής δυναμικότητας στο εν λόγω προϊόν.



Δεν είναι υπερβολή να πούμε ότι ταχύρρυθμη ανάπτυξη η Ελλάδα δεν πρόκειται να πετύχει χωρίς πολύ ταχεία ανάπτυξη του τουριστικού τομέα. Το επιχείρημα, όπως όλες οι μεγάλες αλήθειες, είναι απλό. Αν δεν μπορούμε να αξιοποιήσουμε ένα πλεονέκτημα το οποίο μας παρέσχε πλουσιοπάροχα η φύση και η ιστορία με ποιο τρόπο θα μπορέσουμε να ανταποκριθούμε στις μεγάλες απαιτήσεις στους υπόλοιπους τομείς σε προσπάθεια, επιμέλεια, επινοήσεις;

Στην τουριστική Ελλάδα λοιπόν δεν υπάρχουν πραγματικές μακροπρόθεσμες ανταγωνιστικές απειλές εάν επικρατήσει σοβαρότητα και υπευθυνότητα στην αντιμετώπιση των προβλημάτων του τουρισμού από πολιτεία και ιδιωτική πρωτοβουλία. Για την επιτυχή πορεία του κλάδου δεν απαιτούνται επενδύσεις σε τεχνολογίες αιχμής, ούτε βεβαίως αντίστοιχες επινοήσεις και πρωτοβουλίες όπως π.χ. συμβαίνει σε κλάδους παραγωγής, όπως είναι η μεταποίηση. Φροντίδα και επιμέλεια χρειάζεται. Απλά πράγματα. Καθαριότητα, ασφάλεια, σεβασμός στις ανάγκες του πελάτη, συνέπεια στις συναλλαγές και φυσικά επάρκεια βασικών έργων υποδομής και θεσμικού εξοπλισμού.

Τα κοινά παράπονα των ξένων τουριστών για την ολική ποιότητα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος επικεντρώνονται κυρίως στην έλλειψη γενικής υποδομής, καθαριότητα και υγιεινή, προστασία και ασφάλεια, στην ανεπαρκή συντήρηση των αρχαιολογικών χώρων και στην έλλειψη σεβασμού για το περιβάλλον.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

### ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ

Επίσης παρέχεται ασφάλεια βάση του προεδρικού διατάγματος που αναφέρεται στις ασφαλιστικές συμβάσεις.

#### ΣΚΟΠΟΣ

Με τις διατάξεις του Πρ. Διατάγματος αυτού εναρμονίζεται η Ελληνική Νομοθεσία, προς τις διατάξεις της οδηγίας του Συμβουλίου, 90/314/ΕΟΚ της 13<sup>ης</sup> Ιουνίου 1990 για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις (ΕΕL 158/59 της 13.6.90). οι διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται στα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις που πωλούνται ή προσφέρονται προς πώληση στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών, πλην της Ελβετίας.

#### ΟΡΙΣΜΟΙ

**Κατά την έννοια του παρόντος:**

1. α. "Οργανωμένο ταξίδι" είναι ο προκαθορισμένος συνδυασμός τουλάχιστον δύο εκ των ακόλουθων στοιχείων, ήτοι μεταφοράς, διαμονής, άλλων τουριστικών υπηρεσιών -μη συμπληρωματικών της μεταφοράς ή της διαμονής που αντιπροσωπεύουν σημαντικό τμήμα του οργανωμένου ταξιδιού- εφόσον η εν λόγω περιοχή υπερβαίνει τις 24 ώρες ή περιλαμβάνει μια διανυκτέρευση και πωλείται ή προσφέρεται προς πώληση σε μια συνολική τιμή. Οργανωμένο ταξίδι θεωρείται και όταν η παροχή των επί μέρους υπηρεσιών ενός και του αυτού οργανωμένου ταξιδιού γίνεται με χωριστή τιμολόγηση.

β. δεν εμπίπτει στην έννοια του όρου -οργανωμένο ταξίδι- σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου:

- η επί ευκαιρία της διαμονής του καταναλωτή, χρησιμοποίηση των, εκ μέρους του τουριστικού καταλύματος, προσφερομένων

υπηρεσιών, όπως χρήση αθλητικών εγκαταστάσεων, εγκαταστάσεων ειδικής τουριστικής υποδομής ή άλλων παρόμοιων υπηρεσιών

- η απλή μεταφορά από και προς το ξενοδοχείο από αεροδρόμια, λιμάνια, σταθμούς με ιδιόκτητο ή μισθωμένο μεταφορικό μέσο
- η χωριστή κράτηση μεταφοράς και διαμονής που δεν αποτελεί το στοιχείο του προκαθορισμένου συνδυασμού οργανωμένου ταξιδιού ακόμη κι αν γίνεται ταυτόχρονη τιμολόγηση, όταν πρόκειται για επαγγελματικό ταξίδι
- η πληρωμή κλίνης ή κουκέτας ως μοναδικό συμπλήρωμα μεταφοράς με πλοίο ή τρένο.

2. "Διοργανωτής" είναι το πρόσωπο, φυσικό ή νομικό το οποίο κατ' επάγγελμα διοργανώνει οργανωμένα ταξίδια και τα πωλεί ή τα προσφέρει προς πώληση, απ' ευθείας ή μέσω πωλητή.

3. "Πωλητής" είναι το πρόσωπο, φυσικό ή νομικό, που πωλεί ή προσφέρει προς πώληση το οργανωμένο ταξίδι που έχει προγραμματίσει ο διοργανωτής.

4. "Καταναλωτής" είναι το πρόσωπο που αγοράζει ή αναλαμβάνει να αγοράσει το οργανωμένο ταξίδι (κύριος συμβαλλόμενος) ή κάθε πρόσωπο εξ ονόματος του οποίου ο κύριος συμβαλλόμενος αναλαμβάνει να αγοράσει το οργανωμένο ταξίδι (άλλοι δικαιούχοι) ή κάθε άλλο πρόσωπο στο οποίο ο κύριος συμβαλλόμενος ή ένας από τους άλλους δικαιούχους εκχωρεί το οργανωμένο ταξίδι (εκδοχέας).

5. "Σύμβαση" είναι η συμφωνία που συνδέει τον καταναλωτή με τον διοργανωτή ή/ και με τον πωλητή.

## ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ - ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

1. Κάθε περιγραφή του οργανωμένου ταξιδιού, που κοινοποιείται υποχρεωτικά πριν από την σύναψη της σύμβασης, από τον διοργανωτή ή τον πωλητή στον καταναλωτή ως επίσης η τιμή του οργανωμένου ταξιδιού και όλοι οι όροι αυτής δεν πρέπει να περιλαμβάνουν απατηλές ενδείξεις.
2. Εάν τίθεται στην διάθεση του καταναλωτή διαφημιστικό φυλλάδιο, αυτό πρέπει να αναφέρει κατά τρόπο ευανάγνωστο, σαφή και επακριβή την τιμή καθώς και τις κατάλληλες πληροφορίες όσον αφορά:
  - α) στον προορισμό και στα μέσα μεταφοράς, στα χαρακτηριστικά και στις κατηγορίες των χρησιμοποιούμενων μεταφορικών μέσων,
  - β) στον τύπο του καταλύματος, στη θέση του, στην κατηγορία ή στο επίπεδο ανέσεων και στα κυριότερα χαρακτηριστικά, στον χαρακτηρισμό και την τουριστική κατάταξή του, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία,
  - γ) στα παρεχόμενα γεύματα,
  - δ) στο δρομολόγιο,
  - ε) στις πληροφορίες γενικού χαρακτήρα σχετικά με τους όρους που ισχύουν όσον αφορά στα διαβατήρια και στις θεωρήσεις καθώς και στις υγειονομικές διατυπώσεις που απαιτούνται για το ταξίδι και τη διαμονή,
  - στ) στο ποσό ή ποσοστό της τιμής που πρέπει να καταβληθεί ως προκαταβολή και στο χρονοδιάγραμμα εξόφλησης του υπολοίπου,
  - ζ) αν η πραγματοποίηση του οργανωμένου ταξιδιού, απαιτεί ένα ελάχιστο αριθμό ατόμων και, στη περίπτωση αυτή, την προθεσμία για την ειδοποίηση του καταναλωτή, σε περίπτωση ματαίωσης του ταξιδιού.
3. Οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο διαφημιστικό φυλλάδιο δεσμεύουν τον διοργανωτή ή τον πωλητή, εκτός αν:
  - α) οι μεταβολές που επήλθαν στις πληροφορίες αυτές έχουν κοινοποιηθεί στον καταναλωτή εγγράφως ή με άλλο εύληπτο τρόπο και πάντως πριν από την σύναψη της σύμβασης, κάθε δε δυνατότητα

μεταβολής του προγράμματος θα πρέπει να προβλέπεται ρητά στη σύμβαση,

β) πρόκειται για μεταγενέστερες της σύμβασης μεταβολές, που επήλθαν μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων μερών.

4. Στο διαφημιστικό φυλλάδιο πρέπει να αναφέρονται ρητά οι ανωτέρω δεσμεύσεις του διοργανωτή /πωλητή με τις σχετικές εξαιρέσεις.



## ΣΥΜΒΑΣΗ

1. α. Ο διοργανωτής και /ή ο πωλητής παρέχουν στον καταναλωτή πριν από τη σύναψη της σύμβασης, γραπτώς ή υπό άλλη πρόσφορη μορφή, τις γενικές πληροφορίες σχετικά με τους όρους που ισχύουν όσον αφορά τα διαβατήρια και στις θεωρήσεις, στο απαιτούμενο συνήθως προς έκδοσή τους χρονικό διάστημα καθώς και πληροφορίες σχετικά με τις αναγκαίες για το ταξίδι και την παραμονή υγειονομικές διατυπώσεις.
1. β. Ο διοργανωτής ή /και ο πωλητής, παρέχουν στον καταναλωτή εγκαίρως και πριν από την έναρξη, γραπτώς ή υπό άλλη πρόσφορη μορφή, πληροφορίες σχετικά με τα ωράρια, τις ενδιάμεσες στάσεις, τις ανταποκρίσεις, τη θέση του ταξιδιώτη καθώς και το όνομα, τη διεύθυνση και τον αριθμό τηλεφώνου του τοπικού αντιπροσώπου του διοργανωτή και /ή του πωλητή ή ελλείψει τούτου, το όνομα, τη διεύθυνση και τον αριθμό τηλεφώνου των τοπικών φορέων που μπορούν να βοηθήσουν σε περίπτωση δυσχερειών. Σε περίπτωση παντελούς ελλείψεως των ανωτέρω αντιπροσώπων ή φορέων δίδεται στον καταναλωτή αριθμός τηλεφώνου επείγουσας ανάγκης ή κάθε άλλη πληροφορία που του επιτρέπει να έρθει σε επαφή με τον διοργανωτή ή /και τον πωλητή. Όσον αφορά στα ταξίδια ανηλίκων, εξωτερικού ή εσωτερικού, χορηγούνται στον συμβληθέντα για λογαριασμό του ανηλίκου πληροφορίες που του επιτρέπουν να έρθει απευθείας σε επαφή ή με τον ανήλικο ή με τον επί τόπου υπεύθυνο

για την διαμονή του. Ο διοργανωτής ή /και ο πωλητής ενημερώνουν υποχρεωτικά τον καταναλωτή, πριν από τη σύναψη της σύμβασης, σχετικά με την υποχρέωσή τους να καλύπτουν με σχετική ειδική ασφάλιση, εγγυήσεων των άρθρων 5 και 7 του παρόντος ήτοι τους κινδύνους μη εκτέλεσης ή πλημμελούς εκτέλεσης της σύμβασης εκ μέρους των, καθώς και αφερεγγυότητας ή πτώχευσης των.

2. Κατά την κατάρτιση της σύμβασης πρέπει να τηρούνται οι εξής αρχές:
- α. Ανάλογα με το οργανωμένο ταξίδι, η σύμβαση πρέπει να περιλαμβάνει τα κατωτέρω στοιχεία:
- τον προορισμό ή τους προορισμούς του ταξιδιού και, όταν προβλέπονται πλείονες παραμονές, περιόδους και ημερομηνίες, ώρες και τόπους αναχώρησης και επιστροφής.
  - Τα μέσα μεταφοράς, τα χαρακτηριστικά και τις κατηγορίες των χρησιμοποιούμενων μεταφορικών μέσων, τις ημερομηνίες, ώρες, και τόπους αναχώρησης και επιστροφής, ως και τα διανυόμενα χιλιόμετρα ημερησίως.
  - Όταν το οργανωμένο ταξίδι συμπεριλαμβάνει διανυκτερεύσεις, πρέπει να παρέχονται λεπτομερώς πληροφορίες σχετικά με το κατάλυμα, τον τόπο, την άδεια λειτουργίας, την θέση ή την τουριστική κατηγορία του, το επίπεδο ανέσεων και τα κυριότερα χαρακτηριστικά, σύμφωνα με την νομοθεσία του συγκεκριμένου κράτους υποδοχής, καθώς επίσης τα παρεχόμενα γεύματα και τις λοιπές προσφερόμενες υπηρεσίες. Εφ' όσον, σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους υποδοχής απαιτείται τα τουριστικά καταλύματα να καλύπτονται με άδεια λειτουργίας ή και ίδρυσης ή άλλη άδεια αρμόδιας αρχής, θα πρέπει να αναφέρεται ρητά η ύπαρξη τέτοιας άδειας εν ισχύ.
  - Αν η πραγματοποίηση του οργανωμένου ταξιδιού απαιτεί ένα ελάχιστο αριθμό ατόμων και, στην περίπτωση αυτή, την προθεσμία για την ειδοποίηση του καταναλωτή σε περίπτωση ματαίωσης του ταξιδιού.
  - Το δρομολόγιο

- Τις επισκέψεις, τις εκδρομές ή άλλες υπηρεσίες που συμπεριλαμβάνονται στην συμφωνηθείσα συνολική τιμή του οργανωμένου ταξιδιού.
- Το όνομά και τη διεύθυνση του διοργανωτή, του πωλητή και του ή των ασφαλιστών, τον αριθμό του ασφαλιστηρίου συμβολαίου και το ποσό της ασφαλιστικής κάλυψης και την ύπαρξη των λοιπών εγγυήσεων των άρθρων 5 και 7 του παρόντος.
- Την τιμή του οργανωμένου ταξιδιού, καθώς και κάθε ενδεχόμενη αναθεώρηση της τιμής δυνάμει του άρθρου 4, παράγραφος 4 και τα ενδεχόμενα τέλη και φόρους που οφείλονται για ορισμένες υπηρεσίες (φόροι αεροδρομίου, αποβίβασης ή επιβίβασης σε λιμένες και αερολιμένες, τέλη παραμονής), εφόσον δεν περιλαμβάνονται στην τιμή του οργανωμένου ταξιδιού.
- Το χρονοδιάγραμμα και τις λεπτομέρειες πληρωμής της τιμής.
- Τις ιδιαίτερες επιθυμίες που ο καταναλωτής γνωστοποιεί στο διοργανωτή ή στον πωλητή τη στιγμή της κράτησης, τις οποίες αμφότεροι έχουν αποδεχθεί.
- Τις προθεσμίες εντός των οποίων ο καταναλωτής θα πρέπει ενδεχομένως να διαμαρτυρηθεί για τη μη εκτέλεση ή την πλημμελή εκτέλεση της σύμβασης.

β. Η σύμβαση συνομολογείται γραπτώς και αντίγραφο της λαμβάνει ο καταναλωτής, επί αποδείξει, προ της υπογραφής της ώστε να δύναται να λάβει έγκαιρη γνώση των όρων τους οποίους περιέχει. Η ανωτέρω υποχρέωση δεν πρέπει να εμποδίζει να γίνονται καθυστερημένες κρατήσεις ή κρατήσεις της τελευταίας στιγμής και γενικά να συνάπτονται συμβάσεις.

3. Σε περίπτωση που ο καταναλωτής κωλύεται να συμμετάσχει στο οργανωμένο ταξίδι, μπορεί να εκχωρεί την κράτησή του, αφού ενημερώσει το διοργανωτή ή τον πωλητή 5 εργάσιμες ημέρες πριν την αναχώρηση, σε πρόσωπο που πληροί όλους τους απαιτούμενους όρους για το οργανωμένο ταξίδι. Όσον αφορά στις θαλάσσιες μεταφορές η προθεσμία για την ως άνω εκχώρηση ανέρχεται σε 10



ημέρες. Ο εκχωρών και ο εκδοχέας ευθύνονται αλληλεγγύως έναντι του αντισυμβαλλομένου τους, διοργανωτή ή πωλητή να καταβάλλουν σ' αυτόν το τυχόν οφειλόμενο υπόλοιπο του ποσού καθώς και τα ενδεχομένως πρόσθετα έξοδα της εκχώρησης αυτής.

4. α. Οι καθοριζόμενες στη σύμβαση τιμές δεν αναθεωρούνται, εκτός εάν προβλέπεται ρητά στη σύμβαση η δυνατότητα αυξομείωσής τους καθώς και ο επακριβής τρόπος υπολογισμού τους, εφόσον πρέπει να ληφθούν υπόψη μεταβολές σχετικά με το κόστος μεταφοράς συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων, των τελών και φόρων που οφείλονται για ορισμένες υπηρεσίες, όπως οι φόροι αεροδρομίου, επιβίβασης ή αποβίβασης σε λιμένες και αερολιμένες, καθώς και των εφαρμοζομένων στο συγκεκριμένο οργανωμένο ταξίδι τιμών συναλλάγματος.

β. Η καθορισμένη στη σύμβαση τιμή δεν μπορεί να προσαυξηθεί κατά την διάρκεια των 20 ημερών που προηγούνται της προβλεπόμενης ημερομηνίας αναχώρησης.

5. Όταν πριν από την αναχώρηση ο διοργανωτής υποχρεωθεί να τροποποιήσει σε σημαντικό βαθμό, ένα από τα ουσιαστικά στοιχεία της σύμβασης, όπως την τιμή, πρέπει να το γνωστοποιήσει το ταχύτερο δυνατό στον καταναλωτή, ο οποίος δικαιούται:

- Είτε να καταγγείλει τη σύμβαση χωρίς να υποστεί κυρώσεις.
- Είτε να αποδεχθεί μια τροποποιητική πράξη της συμβάσεώς που θα καθορίζει τις επελθούσες τροποποιήσεις και την επίπτωσή τους στις τιμές.

Ο καταναλωτής πρέπει να γνωστοποιεί την απόφασή του στον διοργανωτή ή τον πωλητή το συντομότερο δυνατό.

6. Εάν ο καταναλωτής καταγγείλει την σύμβαση σύμφωνα με την παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου ή εάν για οιοδήποτε λόγο που δεν οφείλεται σε υπαιτιότητα του καταναλωτή, ο διοργανωτής μταιιώσει το οργανωμένο ταξίδι πριν από την συμφωνηθείσα ημερομηνία, ο καταναλωτής δικαιούται να απαιτήσει:

- Είτε ένα άλλο οργανωμένο ταξίδι ίδιας ή ανώτερης ποιότητας, εφόσον ο διοργανωτής και/ ή ο πωλητής δύναται να το προτείνει. Εάν όμως το προσφερόμενο ταξίδι είναι κατώτερης ποιότητας, ο διοργανωτής υποχρεούται να καταβάλλει στον καταναλωτή την διαφορά της τιμής.
- Είτε να ζητήσει την επιστροφή το συντομότερο δυνατό των καταβληθέντων από αυτόν ποσών βάσει της σύμβασης.

Στις ανωτέρω περιπτώσεις, ο καταναλωτής διατηρεί ενδεχομένως την αξίωση αποζημίωσης κατά του διοργανωτή ή του πωλητή για μη εκπλήρωση της σύμβασης, σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, εκτός αν η ματαίωση οφείλεται :

- Είτε στη μη συμπλήρωση του απαιτούμενου ελάχιστου αριθμού συμμετεχόντων στο οργανωμένο ταξίδι και ο καταναλωτής πληροφορήθηκε την ματαίωση γραπτώς και εντός των προθεσμιών που προβλέπονται στην περιγραφή του οργανωμένου ταξιδιού.
  - Είτε σε ανωτέρα βία και όχι σε υπεράριθμες κρατήσεις, δηλαδή σε περιστάσεις που είναι ξένες προς τη βούληση του διοργανωτή/ πωλητή, ασυνήθεις και απρόβλεπτες, των οποίων οι συνέπειες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν όση επιμέλεια και αν είχε καταβληθεί.
7. Εάν μετά την αναχώρηση του καταναλωτή, υπάρξει αδυναμία παροχής σημαντικού τμήματος των προβλεπόμενων στην σύμβαση υπηρεσιών, ο διοργανωτής προβαίνει σε άλλους, διακανονισμούς, χωρίς πρόσθετη επιβάρυνση του καταναλωτή για την συνέχιση του οργανωμένου ταξιδιού και ενδεχομένως αποζημιώνει τον καταναλωτή. Το ύψος της αποζημίωσης καθορίζεται βάσει της διαφοράς μεταξύ των προβλεπόμενων και των παράσχεθαισών υπηρεσιών. Στην περίπτωση που είναι αδύνατον να επέλθει ένας τέτοιος διακανονισμός ή ο καταναλωτής δεν τον αποδέχεται για βάσιμους λόγους, ο διοργανωτής παρέχει στον καταναλωτή, χωρίς πρόσθετη επιβάρυνση, ανάλογο μεταφορικό μέσο για να επιστρέψει στον τόπο αναχώρησης ή σε οποιοδήποτε άλλο σημείο επιστροφής είχε συμφωνηθεί και ενδεχομένως τον αποζημιώνει σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

## ΣΥΜΒΑΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ

1. Ο διοργανωτής και/ή ο πωλητής που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη σύμβαση, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 5, φέρουν ευθύνη έναντι του καταναλωτή για την καλή εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από την έν λόγω σύμβαση, ασχέτως αν οι υποχρεώσεις αυτές πρόκειται να εκτελεσθούν από τους ίδιους ή από άλλους παρέχοντες υπηρεσίες, εφόσον αυτές αποτελούν τμήμα της σύμβασης και με την επιφύλαξη του δικαιώματος αναγωγής του διοργανωτή και/ή του πωλητή κατά των παρεχόντων υπηρεσιών.
  
2. α. Όσον αφορά τις ζημιές που υφίσταται ο καταναλωτής, λόγω μη εκτέλεσης ή πλημелούς εκτέλεσης της σύμβασης, ο διοργανωτής και/ή ο πωλητής φέρουν ευθύνη, εκτός εάν η μη εκτέλεση ή πλημμελής εκτέλεση δεν οφείλεται ούτε σε δική τους υπαιτιότητα ούτε σε υπαιτιότητα κάποιου άλλου παρέχοντος υπηρεσίες, διότι:
  - ⇒ είτε για τις παραλείψεις που σημειώθηκαν κατά την εκτέλεση της σύμβασης ευθύνεται αποκλειστικά ο καταναλωτής
  - ⇒ είτε για τις παραλείψεις αυτές οφείλεται αποκλειστικά τρίτο πρόσωπο, ξένο προς την παροχή των υπηρεσιών που προβλέπονται στην σύμβαση και οι συμβαλλόμενοι δεν θα μπορούσαν να τις προβλέψουν ή να τις αποτρέψουν
  - ⇒ είτε οι παραλείψεις αυτές οφείλονται σε ανωτέρα βίβα, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 4, παράγραφος 6, τελευταίο εδάφιο, ή σε γεγονός που ούτε ο διοργανωτής και/ή ο πωλητής, ούτε ο παρέχων υπηρεσίες θα μπορούσαν, με όλη την απαιτούμενη επιμέλεια να προβλέψουν ή να αποτρέψουν.
  
- β. Στην ανωτέρω δεύτερη και τρίτη περίπτωση ο διοργανωτής και/ή ο πωλητής, που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη σύμβαση, οφείλουν να

επιδείξουν την προσήκουσα επιμέλεια προκειμένου να συνδράμουν τον καταναλωτή που βρίσκεται σε δύσκολη θέση.

γ. Όσον αφορά τις ζημιές που προκύπτουν από την μη εκτέλεση ή την πλημμελή εκτέλεση των παροχών του οργανωμένου ταξιδιού η αποζημίωση περιορίζεται σύμφωνα με τις περί ευθύνης διατάξεις των διεθνών συμβάσεων οι οποίες δεσμεύουν την χώρα και διέπουν τις εν λόγω παροχές.

δ. Εύλογος περιορισμός της αποζημίωσης δύναται, επίσης, να προβλέπεται στη σύμβαση για τις λοιπές ζημιές, εκτός των σωματικών βλαβών που προκύπτουν από την μη εκτέλεση ή την πλημμελή εκτέλεση των παροχών του οργανωμένου ταξιδιού.

3. Με την επιφύλαξη του τέταρτου εδαφίου της παραγράφου 2, οι λοιποί όροι του παρόντος άρθρου δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο παρεκκλίσεως δυνάμει συμβατικής ρήτρας.

4. Ο καταναλωτής υποχρεούται να γνωστοποιεί γραπτώς, άνευ υπαιτίου βραδύτητος, στο συγκεκριμένο παρέχοντα υπηρεσίες καθώς και στον διοργανωτή και/ή τον πωλητή, κάθε ελάττωμα κατά την εκτέλεση της συμβάσεως που διαπιστώνεται επί τόπου από αυτόν.

Στην σύμβαση πρέπει να γίνεται σαφή και επακριβής μνεία της υποχρέωσης αυτής.

5. α. Τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, τα οποία παρέχουν υπηρεσίες οργανωμένων ταξιδιών, υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα με την προβλεπόμενη από τον νόμο άδεια και συγκεκριμένα:

1) Τα τουριστικά γραφεία γενικού και εσωτερικού τουρισμού, με την άδεια λειτουργίας των άρθρων 3 και 4 του Ν. 393/76 (τ. 199 Α) "περί ιδρύσεως και λειτουργίας τουριστικών γραφείων".

2) Τα ναυλομεσιτικά γραφεία με την άδεια λειτουργίας του άρθρου 4 του Ν. 438/76 (τ. 256 Α) "περί τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών και ρυθμίσεως δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων επί πλοίων ως και επί πλοιαρίων αναψυχής" όπως συμπληρώθηκε και ισχύει με τις παραγράφους 3 και 4 του άρθρου 2 και τα άρθρα 3 και 4 της υπ' αριθ. 531353/ ειδ.

αρ. 129/2-7-77 Κ.Α. υπουργών Προεδρίας Κυβερνήσεως και Εμπορικής Ναυτιλίας.

- 3) Τα τουριστικά καταλύματα, κύρια και μη κύρια ξενοδοχειακά, με τις άδειες λειτουργίας του άρθρου 3, παρ. 3 επ. του Ν. 2160/93 (τ. 118 Α).
- 4) Οι θαλάσσιοι μεταφορείς με όλα τα απαιτούμενα από την σχετική νομοθεσία, προκειμένου για επιβατηγά πλοία περιηγητικών πλόων, πιστοποιητικά.

β. Οι διοργανωτές ή οι πωλητές οργανωμένων ταξιδιών των εδαφ. 1,2 και 3 της παρ. 5, α του παρόντος άρθρου οφείλουν να συνάπτουν ασφαλιστήριο συμβόλαιο αστικής επαγγελματικής ευθύνης, προερχομένης εκ λαθών και παραλείψεων κατά την άσκηση του επαγγέλματός τους, με νομίμως λειτουργούσα στην Ελλάδα ή σε άλλο κράτος μέλος των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, ασφαλιστική εταιρία. Το συμβόλαιο θα καλύπτει τυχόν αξιώσεις καταναλωτών, οι οποίες προέρχονται από την μη εκτέλεση ή την πλημμελή εκτέλεση της τουριστικής σύμβασης όπως αυτή ορίζεται από το παρόν.

Στην υποχρέωση αυτή υπόκεινται και τα ήδη λειτουργούντα τουριστικά γραφεία από της ενάρξεως ισχύος του παρόντος εφόσον διοργανώνουν ή πωλούν οργανωμένα ταξίδια.

αριθμός 16

#### **ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΕΞΗΓΗΣΕΩΝ**

Ο διοργανωτής ή/και ο πωλητής, ή ο τοπικός αντιπρόσωπος τους, εφόσον υπάρχει, θα πρέπει σε περίπτωση συγκεκριμένης εγγράφου διαμαρτυρίας, καλούμενοι από την εποπτεύουσα αρχή, να είναι σε θέση να παρέχουν εξηγήσεις και να αποδεικνύουν ότι ενήργησαν επιμελώς για την εξεύρεση κατάλληλων λύσεων σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος. Εποπτεύουσα

αρχή για μεν τους διοργανωτές /πωλητές των εδαφ. 1,2,3 της παρ. 5 είναι ο Ε.Ο.Τ., για δε εκείνους του εδαφ. 4 το Υ.Ε.Ν.



## ΑΦΕΡΕΓΓΥΟΤΗΤΑ - ΠΤΩΧΕΥΣΗ

Η σύναψη ασφαλιστικής σύμβασης, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 5, καλύπτει σε περίπτωση αφερεγγυότητας ή πτώχευσης του διοργανωτή και/ή του πωλητή, πέραν των άλλων αξιώσεων, την υποχρέωση επιστροφής των καταβληθέντων και τον επαναπατρισμό του καταναλωτή.

Για την περίπτωση αφερεγγυότητας ή πτώχευσης, στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο θα πρέπει να αναφέρεται και ο τρόπος άμεσης καταβολής των εξόδων επαναπατρισμού.

Οι κίνδυνοι του άρθρου αυτού και οι αντίστοιχες αξιώσεις του καταναλωτή, είναι δυνατόν εναλλακτικά να καλύπτονται με τραπεζικές εγγυήσεις ή από ειδικό κοινό ταμείο ή λογαριασμό, σε περίπτωση που ο διοργανωτής ή πωλητής του οργανωμένου ταξιδιού είναι τουριστικό γραφείο.



## ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Στους παραβάτες των διατάξεων του παρόντος, επιβάλλονται οι ακόλουθες διοικητικές κυρώσεις:

α) Στους εκ των διοργανωτών ή πωλητών που είναι τουριστικά γραφεία, οι προβλεπόμενες από τα άρθρα 11 και 12 του Ν. 393/76 (τ. 199 Α).

β) Στους εκ των διοργανωτών ή πωλητών που είναι ναυλομεσιτικά γραφεία, οι προβλεπόμενες από την παρ. 11 της 531353/ ειδ. αριθ. 129/ 2.7.77 Κονής Απόφασης υπ. Προεδρίας και Εμπορικής Ναυτιλίας.

γ) Στους εκ των διοργανωτών ή πωλητών που είναι επιχειρηματίες ξενοδοχειακών καταλημάτων οι προβλεπόμενες από την παρ. 10 του άρθρου 4 του Ν. 2160/93 (τ. 118 Α).

δ) Στους εκ των διοργανωτών ή πωλητών που είναι θαλάσσιοι μεταφορείς, οι οποίοι εκτελούν οργανωμένα ταξίδια με επιβατηγά πλοία περιηγητικών πλόων, επιβάλλεται από τις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές το προβλεπόμενο στην παράγρ. 1 εδάφ. Α του άρθρου 157 του Ν.Δ. 187/73 "περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου" (ΦΕΚ 261Α/73) πρόστιμο, το όριο του οποίου ανέρχεται στο καθοριζόμενο από τα εκάστοτε κατ'άρθρο 157 ΚΑΝΔ Προεδρικά Διατάγματα. Η παράγρ. 1 εδάφ. Γ και η παράγρ. 2 του άρθρου 157 ΚΑΝΔ εφαρμόζονται αναλόγως και επί του κατά τα ανωτέρω επιβαλλομένου προστίμου, ως προς το οποίο ισχύει και το άρθρο 1 του ΝΔ 471/70(ΦΕΚ 57Α/70).

#### αρθρο 9

Το παρόν Π.Δ. αρχίζει να ισχύει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης. στον Υπουργό Τουρισμού αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος.

Βάση του Προεδρικού Διατάγματος για τα οργανωμένα ταξίδια και την ασφάλεια των τουριστών, τα τουριστικά γραφεία και όχι μόνο καθώς και οι ξενοδοχειακές μονάδες απευθύνονται σε ασφαλιστικές εταιρίες για την καλύτερη και άμεση κάλυψη τους. Παρακάτω αναφέρουμε προσφορές ασφαλειών από μερικές ασφαλιστικές εταιρίες.

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΩΝ

Τα θέματα κατασκευής, συντηρήσεως και λειτουργίας των ανελκυστήρων περιλαμβάνονται σε Β' διάταγμα του 1965. Επειδή η σπουδαιότητά του είναι πολύ σημαντική για την συντήρηση και θεσπίζονται για την επιχείρηση σοβαρότατες υποχρεώσεις, κρίνεται σκόπιμο να δοθεί όπως είναι δημοσιευμένο στην εφημερίδα της κυβερνήσεως.

### Β.Δ. 37 της 23-12-65/17-1-66 (Α 10)

#### Περί κατασκευής και λειτουργίας ηλεκτροκίνητων ανελκυστήρων.

##### Άρθρον 1

Αι διατάξεις του παρόντος Β.Δ. εφαρμόζονται εις όλες τας εγκαταστάσεις ηλεκτροκίνητων ανελκυστήρων, προσώπων ή φορτίων μεθ' οδηγού ή φορτίων άνευ οδηγού των οποίων ο θαλαμίσκος μετακινείται κατά μήκος σταθερών οδηγών (ευθυντηρίων) η δε διαδρομή των υπερβαίνει τα 2 μέτρα. Εξαιρούνται οι ειδικοί ανελκυστήρες φορτίων οι χρησιμοποιούμενοι εις εγκαταστάσεις σιδηροδρομικών σταθμών και υποκείμενοι εις την επίβλεψιν των Σιδηροδρομικών Εταιρειών ως και οι ευρισκόμενοι εις τα ορυχεία, δια τους οποίους ισχύουσιν ειδικαί διατάξεις.

Α' Ανελκυστήρες προσώπων-φορτίων μεθ' οδηγού και φορτίων εις ους δύναται να εισέλθει άτομον τι.

#### Φρέαρ διαδρομής ανελκυστήρων

##### Άρθρον 2

1) Το μήκος της διαδρομής, την οποίαν θα δύναται να διατρέξη ο θαλαμίσκος κατ'ωθεν τις κατωτάτης στάσεως πρέπει να είναι το ολιγώτερον 0,50 του μέτρου. Εις περιπτώσεις ανελκυστήρων ταχύτητας λειτουργίας ανωτέρας του 1 μέτρου άνα δευτερόλεπτον δέον όπως υπολογίζεται επί πλέον και το αναγκαίον μήκος πεδήσεως ως εκ της λειτουργίας της συσκευής αρπάγης.



2) Όταν ο θαλαμίσκος διατρέξει την κάτωθεν της κατωτάτης στάσεως διαδρομή να επικαθήσει επί των επικαθήσεων πρέπει να παραμείνη ελευθέρα απόστασις εβδομήκοντα (70) εκατοστων του μέτρου μεταξύ του κατωτέρου σημείου των υπό τον θαλαμίσκον κατασκευών και του πυθμένος του φρέατος. Δεν λαμβάνεται υπόψιν το μήκος των πεδίων του θαλαμίσκου εις τας ευθυντηρίους ράβδους καθώς και το ύψος περιφερειακών υποκατασκευών πλάτους δέκα (10) εκατοστων του μέτρου από τον όρον ότι κάτωθεν αυτών παραμένει ελευθέρα απόστασις δέκα (10) εκατοστων του μέτρου από του πυθμένος του φρέατος. Εάν η απόστασις από του δαπέδου της κατωτάτης στάσεως μέχρι του πυθμένος του φρέατος είναι μεγαλύτερα των 2 μέτρων τότε δέον να υπάρχει ιδιαίτερα εις οδοντοεπισκέψεως του πυθμένος κλειομένη, και έχουσα επαφάς ασφαλείας του κυκλώματος χειρισμού.

3) Το μήκος της διαδρομής την οποίαν θα δύναται να διατρέξει ο θαλαμίσκος άνωθεν της ανωτάτης στάσεως, δέον να είναι το ολιγώτερον πενήτηκοντα (50) εκατοστά του μέτρου.

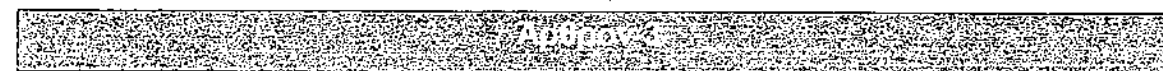
4) Εάν η ταχύτης λειτουργίας V είναι μεγαλύτερα των 0,85 μέτρων άνα δευτερόλεπτον, ή εν § 3 του παρόντος άρθρου διαδρομή δέον να είναι ηυξημένη κατά  $V/10$  μέτρα.

5) Όταν ο θαλαμίσκος διατρέξει την άνωθεν της ανωτάτης στάσεως διαδρομή, δέον να παραμένει μεταξύ της οροφής του θαλαμίσκου και της οροφής του φρέατος ελευθέρα απόστασις 70 εκατοστων του μέτρου. Εις τον χώρον τούτον ασφαλείας απαγορεύεται οιαδήποτε δόμησις, ως και η ανάρτησις επί των τοίχων του φρέατος οιαδήποτε αντικειμένου. Διάφοροι κατασκευαί επί της οροφής του θαλαμίσκου πρέπει να αφήνουν μίαν ελευθέραν απόστασιν τεσσαράκοντα (40) εκατοστων του μέτρου μεταξύ του υψηλοτέρου σημείου αυτων και της οροφής του φρέατος, όταν ο θαλαμίσκος υπερβή την ανωτάτην υπερδιαδρομήν και το αντίβαρον επικαθήσει επί των επικαθήσεων. Δεν λαμβάνεται ύπ' όψιν το μήκος των πεδίων του θαλαμίσκου εις τας ευθυντηρίους ράβδους.

6) Το κατώτατον μέρος της διαδρομής των αντιβάρων δέον να είναι ούτω διαμορφωμένον, ώστε και μετά την επικαθήσιν των αντιβάρων επί των

επικαθήσεων, να παραμένη κάτωθεν του κατωτάτου σημείου των αντιβάρων ή των τυχόν υποκατασκευών ελεύθερος χώρος μήκους δέκα (10) εκατοστών του μέτρου. Δια την περίπτωσην διαστολής των συρματοσχοίνων δέον ο περιορισμός να είναι μεταβλητός. 7) Η διαδρομή των αντιβάρων άνωθεν της ανωτάτης θέσεως αυτών, δέον να είναι μεγαλύτερα τουλάχιστον κατά δέκα (10) εκατοστά του μέτρου, όταν ο θαλαμίσκος ευρίσκεται κάτωθεν της κατωτάτης θέσεως αυτού και δεν έχουν συμπιεσθεί αι επικαθήσεις αυτού.

### Τοίχοι φρέατος



- 1) Το φρέαρ εντός του οποίου κινείται ο θαλαμίσκος ανελκυστήρος ή το αντίβαρον, δέον να είναι ως κατωτέρω περιγράφεται, διαμορφωμένον ώστε κατά την χρησιμοποίησιν του να μη δύναται να προξενηθώσιν ατυχήματα, να είναι προφυλαγμένον έναντι βροχής και να φωτίζεται δια τεχνητού φωτισμού στεγανής εγκαταστάσεως. Το εσωτερικόν του φρέατος δέον όπως είναι επιχρισμένον μέχρι και μαρμαροκονίας δια τριβιδίου εφόσον τα τοιχώματα του φρέατος είναι κατασκευασμένα εκ σκυροδέματος (μονομπλόκ) ή οπτοπλινθοδομής. (Απαγορεύεται η δόμησις φρέατος δια (δρομικής) οπτοπλινθοδομής πάχους 1/2 πλίνθου).
- 2) Τα φρέατα διαδρομής ανελκυστήρων μεταξύ διαμερισμάτων δέον να περιφράσσονται υπό τοιχωμάτων πλήρων καθ' όλο το ύψος αυτών, εξ' υλικών ακαύστων, παρουσιαζόντων ασφάλειαν έναντι μετάδοσης πυρός.
- 3) Τα φρέατα ανελκυστήρων με πλήρη τοιχώματα δέον να είναι εφοδιασμένα με οπήν αερισμού. Ο αερισμός ούτος θα γίνεται υπό ανεξαρτήτου αεραγωγού εξερχόμενου εις το ύπαιθρον και του οποίου η διατομή δέον να είναι τουλάχιστον 3,5% της διατομής του φρέατος και κατ' ελάχιστον 500 τετρ. εκατοστά.
- 4) Δομικά τοιχώματα ή εξοχαί εις τους τοίχους του φρέατος ή δομικαί κατασκευαί απαγορεύονται. Εν περιπτώσει καθ' ην εκ των πραγμάτων είναι αναγκάσιοι και ευρίσκονται εις απόστασιν μικροτέραν των είκοσι (20) εκατοστών του μέτρου, από της διαδρομής του θαλαμίσκου δέον να

καλύπτονται δια λαμαρίνης ή πλέγματος χαλύβδινου γαλβανισμένου ή ελαιοχρωματισμένου του οποίον τα σύρματα δέον να έχωσιν διάμετρον κατ' ελάχιστον 2 χιλ. του μέτρου και ανοίγματα οπτών πλευρών μέχρι 20 χιλιοστών και όπερ θα επεκτείνεται καθ' όλην την διαδρομήν του θαλαμίσκου. Εξαιρούνται μηχανικοί διακόπται φρέατος, αι καμπύλαι στάσεως και τα στηρίγματα αυτών, εφόσον ευρίσκονται πλησίον των ευθυντηρίων ράβδων ως επίσης και τα εξαρτήματα της ηλεκτρικής εγκαταστάσεως.

5) Εις ανελκυστήρας των οποίων ο θαλαμίσκος στερείται θυρών η επιφάνεια του τοίχου του φρέατος εις την πλευράν της εισόδου του θαλαμίσκου δέον να είναι απολύτως λεία, τουλάχιστον καθ' όλον το πλάτος της εισόδου.

6) Εκτός των περιπτώσεων της §2 του παρόντος άρθρου δύναται το φρέαρ να περιφράσσεται υπό χαλύβδινου πλέγματος γαλβανισμένου ή ελαιοχρωματισμένου διαμέτρου σύρματος 2 χιλιοστών του μέτρου κατ' ελάχιστον και ανοίγματος οπτών πλευράς 1,3 έκ. του μέτρου καθ' όλον το ύψος αυτού. Η προηγουμένη παράγραφος ισχύει και δια την περίπτωσιν ταύτην, του πλέγματος μη θεωρουμένου ως λείας επιφανείας. Τα κλείθρα, τα διάφορα καλώδια, ως και αι λοιπαι διατάξεις και μηχανισμοί λειτουργίας και ασφαλείας, δέον να προφυλάσσονται ιδιαίτέρως κατά πάσης επαφής έξωθεν του φρέατος. Τα μάλλον εξέχοντα μέρη του θαλαμίσκου και αντίβαρου δέον να απέχουν δεκαπέντε (15) εκατοστά του μέτρου τουλάχιστον από του συρμάτινου περιφραγμάτος.

7) Η εντός του φρέατος τοποθέτησις τμημάτων εγκαταστάσεως ξένης προς την λειτουργίαν του ανελκυστήρος π.χ. σωληνώσεις ύδατος, σωληνώσεις αποχετεύσεως, καπνοδόχοι, ενισχυταί ραδιοφώνων, ξένοι πίνακες, ηλεκτρικαι εγκαταστάσεις ξέναι προς τον ανελκυστήρα, φρέατα διοχετεύσεως απορριμμάτων κλπ. απαγορεύεται. Επίσης απαγορεύεται χρησιμοποίησις του φρέατος δια τον εξαερισμόν του οικήματος. 8) Η εις το φρέαρ διαδρομή των αντίβαρων από του πυθμένος αυτού και εις ύψος δύο (2) μέτρων, δέον να περιφράσσεται δια χαλύβδινου πλέγματος ως εν §6 ή λαμαρίνης πάχους 1,5 χιλ. Εάν η απόστασις της διαδρομής του αντίβαρου, από την διαδρομήν του θαλαμίσκου είναι μικροτέρα των τριάκοντα (30) εκατοστών του μέτρου, δέον όπως η διαδρομή του αντίβαρου περιφράσσεται ομοίως από του

πτυθμένος του φρέατος και μέχρι δύο μέτρα άνωθεν του σημείου συναντήσεως του άνω μέρους του θαλαμίσκου με το κάτω μέρος του αντίβαρου. Η προστασία αυτή δεν είναι απαραίτητος εις την περίπτωσιν επί της οροφής του θαλαμίσκου υπάρχει ειδική κινουμένη συσκευή (ψευδοδάπεδον) διακόπτουσα την κίνησιν του θαλαμίσκου εφ' όσον πρόσωπον τι ευρίσκειται προς την πλευράν διαδρομής του αντίβαρου. Το μήκος της συσκευής δέον να καταλαμβάνει τουλάχιστον τα 3/4 της πλευράς του θαλαμίσκου.

9) Αι διαδρομαί των αντίβαρων ή θαλαμίσκων αι οποίαι ευρίσκονται πλησίον των διαδρομών θαλαμίσκων ετέρων ανελκυστήρων δέον να προστατεύονται προς την πλευράν γεινιάσεως δια πλέγματος ανοίγματος οπών έξι (6) εκατοστών του μέτρου και διαμέτρου συρμάτων 3 χιλ. του μέτρου.

10) Εις ανελκυστήρας προσώπων δεν επιτρέπεται η εγκατάστασις περισσότερων των τριών θαλαμίσκων εις το αυτό φρέαρ.

11) Εις περίπτωσιν καθ' ην δεν είναι δυνατή η επιθεώρησις της διαδρομής του αντίβαρου εκ της οροφής του θαλαμίσκου δέον να προβλεφθή δυνατότης ελέγχου των συρματοσχοίνων, τροχαλιών αποθέσεως ή προσδέσεως των συρματοσχοίνων των οδηγών ράβδων, των ελατηρίων επικαθήσεως και λοιπών στοιχείων του αντίβαρου.

12) Η ελαχίστη εσωτερική διάστασις του φρέατος, εις την πλευράν των εισόδων αυτού, δέον να είναι 1 μέτρον.

#### Αντίβαρον

1) Αι εισοδοί του φρέατος δέον να κλείωνται δια θυρών μεταλλικών. Το ελεύθερον πλάτος των εισόδων δέον, να είναι ίσον ή μεγαλύτερου, μέχρι και πέντε (5) έκατ. του μέτρου, του ελευθέρου πλάτους της εισόδου του θαλαμίσκου και τουλάχιστον πλάτους εξήκοντα πέντε (65) έκατ. του μέτρου. Το ελεύθερον ύψος των εισόδων πρέπει να είναι τουλάχιστον 1,8 μ. και δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει πλέον των πέντε (5) έκατ. του μέτρου το ελεύθερον ύψος της εισόδου του θαλαμίσκου.

2) Οι θύρες των φρέατων δέον να είναι ανθεκτικές έναντι ισχυρών κτυπημάτων και στερεωμένες ούτως ώστε να αποφεύγονται οι παραμορφώσεις (σκευρώματα) εν πάση δε περίπτωση δέον να είναι πάντοτε δυνατή η μανδάλωσις αυτών ακόμη και εις περιπτώσιν φθοράς των στροφείων. Οι θύρες του φρέατος δέον να είναι ούτω κατασκευασμένες, ώστε δια της εφαρμογής δυνάμεως 30KP, εις γωνίαν αυτών να μην επέρχεται ελαστικότης μεγαλύτερα των πέντε (5) χιλ. εις κάθε σημείον αυτής. Το πάχος της λαμαρίνης εξ ης θα κατασκευάζονται οι θύρες δέον να είναι τουλάχιστον 1,5 χιλ.

3) Οριζοντίως κινούμεναι συρτάριω ή πτυσσόμεναι θύρες δέον να έχουν οδηγούς εξ ακούστου ύλης, αποτελουμένους εξ ενός τεμαχίου δι' έκαστον φύλλον θύρας. Οι θύρες αιταί δέον να είναι ούτω τοποθετημέναι ώστε να είναι αδύνατος η ανάρτησις προσώπων ή αντικειμένων εξ αυτών. Ωσαύτως δέον να μην είναι δυνατή η λειτουργία του ανελκυστήρος εφ' όσον κατά το κλείσιμον παραμένει διάκενον από το πλαίσιον της εισόδου μεγαλύτερον των πέντε (5) χιλ. Μεταξύ φύλλων θύρας κατά το κλείσιμον αυτών απαγορεύεται η ύπαρξις διακένου μεγαλύτερου των (5) πέντε χιλ. πρέπει δε το διάκενον τούτο να είναι ούτω διαμορφωμένον ώστε να μην υπάρχει περίπτωσις τυχαίου τραυματισμού. Κατακορύφως κινούμεναι θύρες απαγορεύονται. Εις θύρας αυτομάτως λειτουργούσας δέον να προβλέπεται διάταξις αναστροφής της κινήσεως αυτών εις περιπτώσιν συναντήσεως εμποδίου τινός. Η δύναμις του κλεισίματος δέον να μην υπερβαίνει τα 15KG και η ενέργεια εκάστου φύλλου θύρας να μην υπερβαίνει το 1 GM.

4) Οι θύρες εισόδων του φρέατος δεν επιτρέπεται κατά το κλείσιμον να εξέχουσιν εκ της εσωτερικής επιφάνειας των τοιχωμάτων του φρέατος συμφώνως προς το άρθρον 3§5 του παρόντος επιτρεπομένης ανοχής μέχρι 2 χιλιοστών εις τα ανοίγματα αυτών. Τα διάκενα μεταξύ θυρών και των πλαισίων αυτών δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα πέντε (5) χιλ.

5) Εις ην περιπτώσιν οι θύρες του φρέατος φέρουν χειρολαβάς και προς το εσωτερικόν του φρέατος, οι χειρολαβαί αιταί επιβάλλεται να είναι χωνευταί σχήματος αχυβάδος και βάθους ουχί μεγαλύτερου των δύο εκατοστών, εφ' όσον δε οι θύρες είναι κλεισταί η χειρολαβή δέον να είναι κατακόρυφος. Εις

περίπτωσιν είναι απαραίτητος η έλξις της θύρας δια της χειρολαβής (μη ημιαυτόματοι θύρα φορτηγών ανελκυστήρων), οπότε τα δύο εκατοστά είναι ανεπαρκή, επιτρέπεται το βάθος της χειρολαβής να είναι μεγαλύτερον των 2 εκατ. υπό τον όρον όπως όπισθεν της χειρολαβής δεν υπάρχει διάκενον δια την είσοδον των δακτύλων.

6) Εφ' όσον ανελκυστήρ τις λειτουργεί συνοδεία οδηγού ανελκυστήρος αι θύραι εισόδου του φρέατος δέον να φέρουν κλείθρα εις τρόπον ώστε να είναι αδύνατος η χρήσις του ανελκυστήρος υπό τυχόντων προσώπων, εφ' όσον δεν ηφίσταται διακόπτης μετά κλειδός, διακόπτων το κύκλωμα εσωτερικού χειρισμού.

7) Αι θύραι φρέατος πλην των αυτομάτου λειτουργίας, δέον να φέρουσιν ένα ή περισσότερα ανοίγματα, πλάτους 512 εκατ. του μέτρου και εμβαδόν μέχρι 800 τετρ. εκατοστών του μέτρου, εις περίπτωσιν ορθογωνικού ανοίγματος, ή διαμέτρου μέχρις 18 εκ. του μέτρου εις περίπτωσιν κυκλικού ανοίγματος, τα οποία δέον να καλύπτονται δια υαλοπίνακος. Τα ανοίγματα ταύτα, δέον να είναι εις τοιαύτην θέσιν, ώστε να εξασφαλίζεται ορατότης εις τους διαφόρου ύψους επιβάτας του ανελκυστήρος. Εις περίπτωσιν υπάρξεως φωτεινού σήματος έξωθεν της θύρας του ισογείου δεικνύοντος την παρουσίαν θαλάμου δυνατόν να παραληφθώσι τ' ανοίγματα της θύρας τούτης.

8) Αι θύραι του φρέατος δέον να φέρουν συσκευήν ασφαλείας εις το κύκλωμα χειρισμού του ανελκυστήρος, ούτως ώστε ν' αποκλείεται η λειτουργία της κινητηρίου μηχανής εμμέσως ή αμέσως, εφ' όσον δεν είναι κλειστοί όλοι αι θύραι εισόδου του φρέατος.

9) Σκαστή θύρα εισόδου του φρέατος δεον να μην είναι δυνατόν να ανοιχθή εφ' όσον το δάπεδον του θαλαμίσκου δεν ευρίσκεται εντός ζώνης διαδρομής 15 εκ. του μέτρου άνωθεν ή κάτωθεν του δαπέδου του ορόφου, ή εφ' όσον ο θαλαμίσκος ευρίσκεται εν κινήσει.

10) Αι θύραι φρέατος δέον να κλείωνται δι' ειδικού μανδάλου, μη επιτρέποντος την λειτουργίαν του ανελκυστήρος, εάν ο πύρος μανδαλώσεως δεν εισέλθη επαρκώς, εντός του φύλλου της θύρας.

11) Εις ανελκυστήρας προσώπων ή φορτίων μεθ' οδηγού επιβάλλεται το σύστημα προμανδαλώσεως των θυρών.

## Ανοίγματα φωτισμού

1) Η τοποθέτησις παραθύρων εντός του φρέατος δέον γενικώς να αποφεύγεται. Εν περιπτώσει καθ' ην είναι εκ των πραγμάτων αναγκαία η τοποθέτησις παραθύρων, δέον γενικώς να αποφεύγεται. Εν περιπτώσει καθ' ην είναι εκ των πραγμάτων αναγκαία η τοποθέτησις παραθύρων, δέον όπως ταύτα μη επικοινωνούν μετά λουτρού W.C. να κλείωνται δε κατά τοιοῦτον τρόπον, ὡστε να μην είναι δυνατόν το άνοιγμα αυτών παρά μόνον από την έξω πλευράν του φρέατος και δι' ειδικών μέσων. Αι υαλώσεις των παραθύρων δέον ὅλως πληροῦν τα εν τη επομένη παραγράφῳ αναφερόμενα.

2) Υαλώσεις εγκαθιστάμεναί εις τας πλευράς του φρέατος του ανελκυστήρος, δέον να είναι αρκετά ανθεκτικά, κατά τοιοῦτον δε τρόπον εγκατεστημένα ὡστε, να μην είναι δυνατή η αφαίρεσις αυτών παρά μόνον εκ της εξωτερικῆς επιφανείας του φρέατος και δι' ειδικών μηχανικῶν μέσων. Επιτρέπεται η χρησιμοποίησις μόνον των κάτωθι υαλώσεων. α) Χυτή ὑαλος με ενίσχυσιν συρμάτων κατοπτρική με ενίσχυσιν συρμάτων εφ' ὅσον ἔχη πάχος 4,5 χιλ. του μέτρου και διαστάσεις μέχρι 1x1 μέτρα. β) Ὑαλος ασφαλείας πάχους 6 χιλ. διαστάσεων μέχρις 1x1 μέτρα. γ) Ὑαλος ασφαλείας πάχους 8 χιλιοστών και διαστάσεων ἄνω 1x1 μέτρα. δ) Κατοπτριστῶν και διαστάσεων ἄνω των 1x1 μέτρα. ε) Κατοπτρική ὑαλος και ὑαλος ακατέργαστος πάχους 6 χιλ. και διαστάσεων ἕως 0,7x0,7 μέτρα, 8 χιλ. και διαστάσεων ἕως 1x1 μέτρα, 10 χιλ. και διαστάσεων πλέον 1x1 μέτρα. Επίσης επιτρέπεται και η χρησιμοποίησις υαλοτούβλων. Εφ' ὅσον εγκαθίστανται υαλώσεις εις την εμπροσθίαν πλευράν του φρέατος, αὐταί δεον ὅπως πληροῦν τας αναφερθείσας προϋποθέσεις.

## Εἴσοδος κινδύνου ἢ εἴσοδος επιθεωρήσεως

### Άρθρον 6

Εφ' ὅσον η απόστασις από του δαπέδου της τελευταίας κάτω-στάσεως μέχρι του πυθμένος του φρέατος είναι μεγαλύτερα των 200 μέτρων δέον να

υπάρχει θύρα επισκέψεως αυτού έχουσα επαφάς ασφαλείας του κυκλώματος χειρισμού. Επίσης εις περιπτώσεις καθ' ας η απόστασις μεταξύ δύο στάσεων είναι μεγαλύτερα των 15 μέτρων, δέον όπως κατασκευασθούν τόσαι εισόδοι κινδύνου, ώστε η απόστασις μεταξύ τυχούσης στάσεως του ανελκυστήρος και εισόδου κινδύνου να μην υπερβαίνει τα 10 μέτρα. Αύται δέον να είναι μεταλλικά και να φέρουσιν κλείθρον ως και διάταξιν διακόπτουσαν την λειτουργίαν του κινητήριου μηχανισμού του ανελκυστήρος.

### Πινακίδες θυρών

Εις την εξωτερικήν πλευράν των εισόδων εις το φρέαρ του ανελκυστήρος δέον όπως τοποθετούνται αι κάτωθι πινακίδες:

**α) Εις ανελκυστήρας προσώπων μεθ' οδηγού:** ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΜΕΘ' ΟΔΗΓΟΥ. ΒΑΡΟΣ ΑΝΥΨΩΣΕΩΣ. ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ. ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ Η ΧΡΗΣΙΣ ΜΟΝΟΝ ΣΥΝΟΔΕΙΑ ΟΔΗΓΟΥ. ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΩΝ. ΣΥΝΤΗΡΗΤΗΣ. Αριθ.τηλ. .... (Το βάρος εκάστου ατόμου υπολογίζεται εις 75KG).

**β) Εις ανελκυστήρας προσώπων ανεύ οδηγού:** ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡ ΠΡΟΣΩΠΩΝ. ΒΑΡΟΣ ΑΝΥΨΩΣΕΩΣ. ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ. ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ Η ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΙΣ ΠΑΡ' ΑΤΟΜΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 14 ΕΤΩΝ ΑΝΕΥ ΣΥΝΟΔΟΥ. ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΩΝ. ΣΥΝΤΗΡΗΤΗΣ. Αριθ. τηλ. ....

**γ) Εις ανελκυστήρας φορτίων μεθ' οδηγού:**

ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡ ΦΟΡΤΙΟΥ ΜΕΘ' ΟΔΗΓΟΥ. ΒΑΡΟΣ ΑΝΥΨΩΣΕΩΣ. ΣΥΝΤΗΡΗΤΗΣ. Αριθ. τηλ. .... Επί της εσωτερικής πλευράς εκάστης θύρας, δέον όπως αναγράφεται ο αντίστοιχος όροφος. Το ελάχιστον μέγεθος των γραμμάτων της πινακίδας πρέπει να είναι 6 χιλιοστά.

### Διαβίβασμα



Εφ' όσον υπάρχουν προσχελάσιμοι χώροι κάτωθι του φρέατος διαδρομής του θαλάμου του ανελκυστήρος ή του αντιβάρου, τότε το δάπεδο του φρέατος πρέπει να υπολογισθή δια μίαν φόρτησιν 500 KG άνα τετραγωνικόν μέτρον. Χώροι κατοικήσιμοι ή χώροι εργασίας ή συγκεντρώσεως απαγορεύονται κάτωθι του φρέατος διαδρομής του ανελκυστήρος, πλην εάν φέρουν και τ' αντίβαρα συσκευήν αρπάγης και ρυθμιστήν ταχύτητας. Εις την περίπτωσιν αύτην το δάπεδο του φρέατος το αντιστοιχούν εις την επικάθησιν των αντιβάρων, δέον να υπολογίζεται ούτως ώστε να αντέχη το φορτίον κρούσεως εις περίπτωσιν ελευθέρας πτώσεως του αντιβάρου εκ της ψηλοτέρας της διαδρομής αυτού. Δεν θεωρείται ως χώρος εργασίας το μηχανοστάσιον του ανελκυστήρος, αν τμήμα τούτου κείται ακριβώς κάτωθεν του φρέατος, εφ' όσον η εκ μπετόν επικάθησις του αντιβάρου εδράζεται εις το δάπεδον του μηχανοστασίου).

#### Διευθυντήριοι ράβδοι θαλαμίσκου και αντιβάρου



- 1) Ο θαλαμίσκος και τ' αντίβαρα δέον να κινούνται επί διευθυντηρίων ράβδων.
- 2) Αι διευθυντήριοι ράβδοι δια θαλαμίσκους ή αντίβαρα τα οποία φέρουν συσκευήν αρπάγης δεν όπως είναι μεταλλικαί και να έχωσιν επεξεργασμένην επιφάνειαν και σύμφωνα προς τους κανονισμούς της χώρας προελεύσεως αυτών.
- 3) Αι διευθυντήριοι ράβδοι δέον όπως υπολογίζονται δια την φόρτησιν συγκρατήσεως.
- 4) Εφ' όσον αι διευθυντήριοι ράβδοι καταπονούνται εις θλίψιν δέον όπως η καταπόνησις αυτών μη υπερβαίνει εν ουδεμία περιπτώσει την κατά την μέθοδον Ω επιτρεπομένην τάσιν λυγισμού. Ως μήκος λυγισμού λαμβάνεται το τοιούτον μεταξύ δύο γειτονικών στηριγμάτων της διευθυντηρίου ράβδου. Το ίδιον βάρος των διευθυντηρίων ράβδων δεν λαμβάνεται υπ' όψιν κατά τους υπολογισμούς.

5) Ως δύναμις συγκρατήσεως θαλαμίσκου εις περίπτωσιν καθ' ην χρησιμοποιείται συσκευή αρπάγης δια σφηνός, λαμβάνεται το πενταπλάσιον, τουλάχιστον του ιδίου βάρους του θαλαμίσκου προστιθεμένου εις τούτο και του ωφελίμου βάρους αυτού. Εις συσκευήν αρπάγης κετά κυλίνδρων, ως δυνάμεις συγκρατήσεως λαμβάνεται το τριπλάσιον του ανωτέρου αναφερθέντος βάρους εις δε συσκευήν αρπάγης με προοδευτικήν πέδην λαμβάνεται τουλάχιστον το διπλάσιον.

6) τα εν §§ 3,4,5 ισχύουσι και δια τας διευθυντηρίους ράβδους των αντιβάρων εφ' όσον ταύτα φέρουσι συσκευήν αρπάγης.

7) Ο θαλαμίσκος ή τα αντίβαρα δέον να οδεύουν εις δύο τουλάχιστον διευθυντηρίους εκάστη των οποίων η απόστασις δεν επιτρέπεται να είναι μικροτέρα του πλάτους του θαλαμίσκου ή του αντιβάρου.

8) Ο θαλαμίσκος ή τα αντίβαρα πρέπει να οδηγώνται και να διατάσσωνται κατά τρόπον αποκλείοντα την εκφυγήν τούτων εκ των διευθυντηρίων ράβδων και εάν εισέτι ο θαλαμίσκος ή τα αντίβαρα υπερβούν κατά την μίαν ή την άλλην διεύθυνσιν τα κανονικά όρια της διαδρομής αυτών.

### Μηχανοστάσιον

#### Αρθρον 115

1) Ο κινητήριος μηχανισμός ανελκυστήρος, ως και αι διάφοροι συσκευαί αυτομάτου λειτουργίας αυτού να εγκαθιστανται εντός ιδιαίτερου χώρου όστις θα προφυλάσση τα ανωτέρω από τας καιρικές συνθήκας. Ο χώρος ούτος πρέπει να είναι ξηρός και να αερίζεται καλώς δι' ανοίγματος διατομής ουχί μικροτέρας του 0,25 τ.μ. και αναλόγως της εγκατεστημένης ισχύος, καλυπτομένου μόνον δια περσίδων, να έχη δε ύψος τουλάχιστον δύο (2) μέτρα. Προς τας δύο τουλάχιστον πλευράς συντηρήσεως του κινητήριου μηχανισμού ως και έπροςθεν του πίνακας των χειριστηρίων κυκλωμάτων, πρέπει να νύπαρχη προσπελάσιμος χώρος πλάτους τουλάχιστον 80 εκατοστών του μέτρου άνωθεν δε του υψηλοτέρου σημείου του μηχανισμού

κινήσεως πρέπει να υπάρχει ελεύθερος χώρος τουλάχιστον 30 εκατοστών του μέτρου.

2) Οι δύο τουλάχιστον πλευραί συντηρήσεως του κινητηρίου μηχανισμού είναι εκείναι από τας οποίας χειρίζονται ευχερώς ο μοχλός χαλαρώσεως των σιαγόνων της πέδης και ο σφόνδυλος δια την περίπτωσιν απελευθερώσεως εγκλωβισμένων ατόμων, ο ρυθμιστής ταχύτητας και η τροχαλία τριβής.

3) Εντός του μηχανοστασίου δέον να υπάρχει ηλεκτρική εγκατάστασις φωτισμού, ρευματοδότης τάσεως το μέγιστον 42V και ρευματολήπτης με λυχνίαν χειρός (Μπαλαντέζα).

4) Το μηχανοστάσιον πρέπει να είναι ασφαλές έναντι παντός ατυχήματος. Οδοντωταί τροχαλίας, ιμάντες, μειωτήρες τριβής κλπ. δέον να καλύπτονται, το αυτό δε ισχύει και δια τας σφήνας, κοχλίας ως και παν στροφόμενον μέρος του κινητηρίου μηχανισμού, εφ' όσον εξέχουν περισσότερο του 1/4 της διαμέτρου των. Εξαιρούνται οι άξονες των οποίων η επιφάνεια είναι λεία, το δε ακρον αυτών κυκλικόν εφόσον δεν προεξέχονν περισσότερο των 5 εκατοστών. Ανοικταί οπαί δια κοχλίας εις στροφόμενα μέρη δέον να καλύπτονται.

5) Το μηχανοστάσιον πρέπει να είναι ευκόλως προσιτόν άνευ περιπτώων διαδρομών δια κοινόχρηστου προσπελάσεως. Η θύρα αυτού ανοίγουσα προς τα έξω να κλειδώνεται, η δε μία κλεις να ευρίσκειται παραπλεύρως της θύρας εντός στεγανού κυτίου φέροντας ασφαλιστικήν ύαλον, η δε ετέρα δέον όπως φυλάσσεται υπο φύλακας εις εμφανές σημείον του κτιρίου να φέρη δε διακριτικόν προς ευχερή αναγνώρισιν αυτής. Η είσοδος του μηχανοστασίου πρέπει να είναι ευκόλως αναγνωρίσιμος, προς τούτο δε δέον να φέρη πινακίδα εις ην να αναγράφεται: «Ηλεκτρικόν Μηχανοστάσιον Ανελκυστήρας είσοδος αναρμοδίων απαγορεύεται». Εις περίπτωσιν καθ' ην η διαδρομή προς το Μηχανοστάσιον χρήζει κλίμακας, η κλίμαξ αύτη δέον όπως είναι σταθερά και η προσπέλασις δι' αυτής άνετος. Κλίμακες τύπου ανεμόσκαλας μήκους μεγαλυτέρου του 1 μέτρου απαγορεύονται. Το δάπεδον του Μηχανοστασίου δέον όπως υπολογίζεται δια φόρτισιν 350 KG άνα τετραγωνικόν μέτρον τουλάχιστον. Εξαρτήματα του κινητηρίου μηχανοδηγού του

ανελκυστήρος και ιδιαίτερος τροχαλίας αίτινες ευρίσκονται εντός του φρέατος δέον όπως είναι ευκόλως επιθεωρήσιμοι εκ μέρους ασφαλούς.

6) Η τοποθέτηση εντός του Μηχανοστασίου παντός αντικειμένου ή εγκαταστάσεων ξένων προς τον ανελκυστήρα απαγορεύεται.

7) Οι μηχαναί και οι θεμελιώσεις αυτών δέον να είναι επαρκώς μεμονωμένα των μεσοτοιχών των κατοικιών, ως και των μεσοτοιχών δωματίων και λοιπών χώρων.

### Τροχαλιοστάσιον

#### Άρθρον 14

Εις περίπτωσιν καθ' ην οι τροχαλίας αλλαγής διευθύνσεως των συρματοσχοινών ευρίσκονται εκτός του Μηχανοστασίου δέον αυτά να τοποθετούνται εντός ιδιαίτερου χώρου μετά ελευθέρας και κοινοχρήστου προσπελάσεως. Ο χώρος ούτος δέον όπως αφήνει ελευθέραν απόστασιν από του υψηλότερου σημείου της τροχαλίας και της οροφής τουλάχιστον τριάκοντα (30) εκατοστών του μέτρου, προσπελάσιμον δε χώρον πλάτους τουλάχιστον 1 μέτρου.

2) Το τροχαλιοστάσιον πρέπει να φέρη είσοδον επισκέψεως ύψους 1,1 μέτρα και η εργασία εντός αυτού να είναι απολύτως ασφαλής. Επίσης δέον να έχη ηλεκτρικήν εγκατάστασιν φωτισμού ως και ρευατοδότην τάσεως το μέγιστον 42V.

3) Εις περίπτωσιν όπου το τροχαλιοστάσιον επιθεωρείται δια κινητού καλύμματος εκ των άνω, δέον όπως η απόστασις άνωθεν του ανωτέρου σημείου της υψηλότερας τροχαλίας και του καλύμματος να μην υπερβαίνει τα 10 εκατοστά. Εντός του τροχαλιοστασίου δέον να εγκαθίσταται συσκευή διακόπτουσα την λειτουργίαν της κινητηρίου μηχανής του ανελκυστήρος. Το δάπεδον του τροχαλιοστασίου δέον να υπολογίζεται διαφόρησιν τουλάχιστον 350KG άνα τετραγωνικόν μέτρον. Η τοποθέτησις εντός τροχαλιοστασίου παντός αντικειμένου ή εγκαταστάσεων ξένων προς τον ανελκυστήρα απαγορεύεται.

## θαλαμίσκος

Ο θαλαμίσκος και τα αντίβαρα, δέον να οδηγούνται επί πεδίων ολισθήσεως ή τροχών. Οι τροχοί πρέπει να κατασκευάζονται ούτως ώστε να μη δύναται να διαφύγωσιν εκ των οδηγών ράβδων ακόμη και εις περίπτωσιν καταστροφής των ελαστικών αυτών. Τα πέδιλα ολισθήσεως ή οι τροχοί εφ' όσον χρήζουσι λιπάνσεως, αυτή δέον, να εκτελείται αυτομάτως.

2) Ο θαλαμίσκος δέον να είναι μεταλλικός, επιτρεπομένης εν πάση περιπτώσει της κατασκευής τοιούτου με εσωτερικήν επένδυσιν εξ' υλικού δυσκόλως καιομένου πάχους 1,5 χιλιοστού, ως επίσης και δαπέδου εκ σκληρού ξύλου, εφ' όσον ο μεταξύ ξυλίνου δαπέδου και λαμαρίνης χώρος επενδυθεί δι' αμιάντου πάχους 4 χιλ. Διώροφοι και διδυμοι θαλαμίσκοι απαγορεύονται ως επίσης και θαλαμίσκοι με περισσοτέρας των δυο εισόδων.

3) Ο θαλαμισκός, δέον να αερίζηται καλώς, φέρων προς τούτο κατάλληλα ανοίγματα. 4) Ο θαλαμίσκος, δέον να φέρη τοιχώματα καθ'όλον το ύψος αυτού απολύτως λεία. Καθρέπται, σοβατεπιά, χειρολισθήρες (κουπαστές) και διακοσμητικά προφίλ, θωρούνται επιφάνειαι λείαι και επιτρέπονται, εφ' όσον δεν μειώνουν την επιφάνειαν του θαλαμίσκου κάτωθεν της ελαχίστης επιτρεπομένης.

5) Ο θαλαμίσκος ανελκυστήρος προσώπων με ταχύτητα μεγαλυτέραν των 1,25 μ. ανά δευτερόλεπτον, δέον να φέρη θύρας αι οποίαι όταν ανοιχθώσιν, δέον να διακόπτωσι το κύκλωμα χειρισμού, εφ' όσον είανι κατελλειμένος. Το αυτό ισχύει και δια ανελκυστήρας ταχύτητος μεγαλυτέρας των 0,70μ. ανά δευτερόλεπτον, εφ' όσον συνοδεύονται υπό οδηγού ανελκυστήρος, ως επίσης και εις ανελκυστήρας των οποίων ο θαλαμίσκος φέρει δυο εισόδους δια την μίαν εξ αυτών. Αυτόματοι θύραι θαλαμίσκου, δέον να κατασκευάζονται ως και αι τοιαύται του γρέατος, ως εν άρθρω 4§3. Εις περίπτωσιν καθ' ην αι θύραι του θαλαμίσκου φέρουν ανοίγματα, επιτρέπεται κατ'εξαίρεσιν η κάλυψη τούτων δια της χρησιμοποίησεως διατρήτου λαμαρίνης ή πλέγματος διακοσμητικού. Εάν αι θύραι του θαλαμίσκου δεν φέρουσιν ανοίγματα, δέον να προβλέπεται ένδειξης ορόφου εις το

εσωτερικόν αυτού. Εις θαλαμίσκους άνευ θυρών, δέον η απόστασις μεταξύ του άκρου του δαπέδου του θαλαμίσκου και της εσωτερικής επιφανείας του τοίχου του φρέατος να μην είναι μεγαλύτερα του 1,2 εκατ. Η απόστασις μεταξύ της εσωτερικής επιφανείας του τοίχου του φρέατος και του άνω άκρου του πλαισίου της εισόδου του θαλαμίσκου να μην είναι μικρότερα των πέντε (5) εκατοστών.

6) Η οροφή του θαλαμίσκου, δέον να είναι ανθεκτικής κατασκευής, ώστε να δύναται τις να εργασθή επί αυτής και ουχί διάτρητος. Εις ανελκυστήρας επιφανείας θαλαμίσκου άνω των  $1,35 \mu^2$  ή εις ανελκυστήρας άνευ μειωτήρος στροφών, επί της οροφής, δέον να υπάρχει θυρίς εκ της οποίας να διέρχεται ευχερώς άτομον. Η θυρίς αύτη, δέον να ανοίγει προς τα άνω και να μην αποχωρίζεται της οροφής. Επί της οροφής του θαλαμίσκου, δέον να υπάρχει ρευματοδότησις τάσεως κατ' ανώτατον 42 V. Η ηλεκτρική εγκατάστασις επί της οροφής του θαλαμίσκου δέον να εκτελείται δια χαλυβδοσωλήνων, προς αποφυγήν καταστροφής αυτών εκ τυχαιών μηχανικών καταπονήσεων. Εις την οροφήν του θαλαμίσκου και περιμετρικώς αυτής, δέον να υπάρχει προφυλακτικόν περίφραγμα πλήρες ύψους 5 εκατ. Προς αποφυγήν πτώσεως εργαλείων εκ τούτης ή ολισθήσεως ατόμων εργαζομένων επί αυτής διαμορφωμένου καταλλήλως εις τα άκρα. Εφ' όσον το αντίβαρον δεν προφυλάσσεται καθ' όλον το ύψος της διαδρομής, αυτού, δέον να εγχαθίσταται επί της στέγης του θαλαμίσκου πινακίς αναγράφουσα Προσοχή αντίβαρον.

7) Το δάπεδον του θαλαμίσκου, δέον να υπολογίζεται δια φόρτησιν τουλάχιστον 500 KG άνα τετραγωνικόν μέτρον. Κάτωθεν του δαπέδου του θαλαμίσκου και προς την πλευράν της εισόδου εις το φρέαρ, δέον να υπάρχει προφυλακτικόν περίφραγμα, άνευ διακένων, δια την περίπτωσιν καθ' ην ο θαλαμίσκος θα ακινητοποιηθεί άνωθεν της επιφανείας του δαπέδου του ορόφου. Το κινητόν δάπεδον του θαλαμίσκου δέον να φέρη διακόπτην διακόπτοντα ασφαλώς το ρεύμα εξωτερικού χειρισμού άμα τη εισόδω ατόμου τινός, ακόμη και αν πλησιάση ούτος μέχρι αποστάσεως 25 έκ. από των αρθρώσεων αυτού. Το σύστημα κινητού δαπέδου δύναται να αντικατασταθεί δι' οιανδήποτε άλλης συσκευής ή διατάξεως διακοπτούσης αυτομάτως και

ασφαλώς τον εξωτερικόν χειρισμόν, εις περίπτωσιν φορτίσεως του δαπέδου του θαλαμίσκου. Ο θαλαμίσκος, δέον να ακινητήση εφ' όσον φορτισθη το προς την είσοδον χείλος του δαπέδου του μέχρι βάθους 5 εκ. Η ανωτέρω διάταξις δεν εφαρμόζεται εάν ο θαλαμίσκος φέρη εσωτερικάς θύρας.

8) Ο θαλαμίσκος δέον να φωτίζεται δια τεχνητού φωτισμού όταν το χειριστήριο κύκλωμα ευρίσκεται εν λειτουργία. Ο φωτισμός τούτου δέον να εξασφαλίζεται δια δύο τουλάχιστον λαμπτήρων, η συνολική ισχύς των οποίων να μην είναι κατωτέρα των 80W και να μη διακόπτεται η ρευματοδότησις αυτών εις περίπτωσιν διακοπής λόγω βλάβης του ρεύματος χειρισμού. Η τάσις του εν λόγω ρεύματος, δέον να είναι κατ' ανώτατον 110V εις περίπτωσιν χρησιμοποίησεως λαμπτήρων φθορισμού, εφόσον ούτοι παραμένουν μονίμως εν λειτουργία λαμβανομένης της τάσεως μέσω μετασχηματισμού με ανεξάρτητον δευτερεύον τύλιγμα.

9) Εντός του θαλαμίσκου απαγορεύεται η τοποθέτησις αντικειμένων περιοριζόντων τον ωφέλιμον χώρον αυτού, κάτω του ελαχίστου επιτρεπομένου, επιτρεπομένων των πτυσσομένων καθισμάτων, εφ' όσον δεν εμποδίζουν την λειτουργίαν του κινητού δαπέδου.

10) Εντός του θαλαμίσκου δέον να τοποθετηται εις ευκρινές μέρος, πινακίς ευανάγνωστος, αναγράφουσα: α) Τον κατασκευαστήν β) Τον αύξ' αριθ. του ανελκυστήρος. γ) Το ανυψούμενον βάρος. δ) Το έτος κατασκευής.

Επί πλέον των ανωτέρω εις ανελκυστήρας προσώπων, δέον να αναγράφεται και ο αριθμός των ατόμων. Εις ανελκυστήρας προσώπων μεθ' οδηγού, δέον να αναγράφεται: Επιτρέπεται η χρήσις τη συνοδεία οδηγού. Εις θαλαμίσκους άνευ εσωτερικής θύρας: Απομακρυνθήτε από τον τοίχον του φρέατος. Επί πλέον της ανωτέρω πινακίδας, δέον να τοποθετηται και ετέρα πινακίς με οδηγίαν χρήσεως του ανελκυστήρος. Το μέγεθος των γραμμάτων των εν λόγω πινακίδων, δέον να είναι σύμφωνον προς τα εν άρθρω 7 αναφερόμενα.

11) Το ωφέλιμον ύψος του θαλαμίσκου πρέπει να είναι τουλάχιστον 2 μέτρα. Το εμβαδόν της επιφανείας του δαπέδου του θαλαμίσκου, δέον όπως πληροί τον κάτωθι πίνακα, αναλόγως του βάρου ανυψώσεως ή τον αριθμόν των μεταφερομένων προσώπων.

Επιφάνεια δαπέδων θαλαμίσκου εις μ <sup>2</sup>	Επιφάνεια δαπέδων θαλαμίσκου εις μ <sup>2</sup>	Βάρος ανυψώσεως Εις KG	Αριθμός Ατόμων
ελάχιστη	μέγιστη		
0,55	0,60	150	2
0,65	0,75	225	3
0,85	0,95	300	4
0,95	1,15	375	5
1,25	1,35	450	6
1,40	1,55	525	7
1,60	1,90	600	8
1,95	2,20	750	10
2,25	2,35	900	12
2,40	2,50	975	13
2,55	2,75	1050	14
2,80	3,00	1200	16
3,10	3,25	1350	18
3,35	3,70	1500	20
3,90	4,20	1800	24
4,40	4,80	2100	28
5,00	5,50	2500	33

Δια μεγαλύτεραν των 5,5 τ.μ. επιφάνειαν δαπέδου θαλαμίσκου δέον να υπολογίζωνται 500 KG είναι τετρ. μέτρον επιφανείας. Ως επιφάνεια δαπέδου του θαλαμίσκου εις περίπτωσιν καθ' ην ούτος φέρει θύρας νοείται η περικλειομένη μεταξύ των σταθερών πλευρών του θαλαμίσκου και της εσωτερικής επιφανείας των θυρών, όταν αυτά ευρίσκονται κλειστά, εις περίπτωσιν δε καθ' ην ο θαλαμίσκος δεν φέρει θύρας εις την είσοδον αυτού, τότε νοείται η επιφάνεια η περικλειομένη μεταξύ των σταθερών πλευρών



αυτού και του άκρου του δαπέδου προς την πλευράν της θύρας, αφαιρουμένων 5 εκατοστών. Παρέκλισις εκ του ανωτέρω πίνακα επιτρέπεται εις τας κάτωθι περιπτώσεις: α) Εις ανελκυστήρας με τροχαλίας τριβής εφ' όσον ούτοι είναι φορτίου μεθ' οδηγού, οπότε δέον να υπολογίζωνται δια βάρος ανυψώσεως 300 KG άνα τετρ. μέτρον επιφανείας θαλάμου κατ' ελάχιστον. β) Εις ανελκυστήρας με αλυσίδα, ατέρμονα ή υδραυλικόν σύστημα ης επίσης εις ανελκυστήρας με σύστημα ως επίσης εις ανελκυστήρας με τύμπανον όταν ούτοι χρησιμοποιούνται δια μεταφοράν αυτοκινήτων συνοδεία προσώπων (Γκαράζ) οπότε δυνατόν να υπολογίζωνται δια βάρος ανυψώσεως 200 KG άνά τετρ. μέτρον επιφανείας θαλάμου κατ' ελάχιστον. γ) Εις ανελκυστήρας δια των οποίων μεταφέρεται φορείον με ασθενείς δέον να υπολογίζωνται δια βάρος ανυψώσεως κατ' ελάχιστον 200 KG άνα τετραγωνικόν μέτρον επιφανείας θαλάμου και ο ανελκυστήρ να είναι υποχρεωτικώς εφοδιασμένος με συσκευήν ισοσταθμίσεως.

### Αντίβαρον

#### Αντίβαρον

Το βάρος του αντιβάρου δέον να είναι ίσον προς το βάρος του θαλαμίσκου πλέον το ήμισυ του ωφελίμου φορτίου. Το αντίβαρον δέον να είναι συγκρότημα βαρών μεταλλικών συνδεδεμένων σταθερώς μεταξύ των, ώστε να είναι αδύνατος ο αποχωρισμός αυτών, ακόμη και εις περιπτώσιν πτώσεως αυτού εκ της οροφής του φρέατος. Εφ' όσον αποτελείται από τεμάχια εκ μπετόν ή άλλου υλικού ταύτα δέον να ευρίσκονται εντός σιδηρού πλαισίου.

### Συσκευή αρπάγης

#### Συσκευή αρπάγης

1) Θαλαμίσκοι οι οποίοι δεν κινούνται δι' ατερμόνων ή οδοντωτών ράβδων, πρέπει άπάραιτήτως να φέρουν συσκευήν αρπάγης. Η συσκευή αυτή δέον

να λειτουργή όταν ο θαλαμίσκος υπερβή την ταχύτητα λειτουργίας αυτού και μόλις φθάση εις όριον της επιτρεπομένης ταχύτητας μέσω του ρυθμιστού ταχύτητας. Η συσκευή αυτή δέον να εγκαθίσταται εις το σιδηρούν πλαίσιον του θαλαμίσκου. Η κατασκευή της αρπάγης δέον να είναι τοιαύτη ώστε ο θαλαμίσκος με το ωφέλιμον φορτίον αυτού, να συγκρατήται ασφαλώς επί των ευθυντηρίων ράβδων. Απαγορεύεται η χρησιμοποίησις συσκευής αρπάγη δι' υπέρβασιν της ταχύτητας κατά την άνοδον του θαλαμίσκου. Οι μοχλοί της συσκευής αρπάγης δέον να είναι συνδεδεμένοι μετά δικόπτου διακόπτοντας το χειριστήριο κύκλωμα του ανελκυστήρος ως και το κύκλωμα τροφοδοτήσεως. Τα επί μέρους εξαρτήματα της συσκευής αρπάγης δέον να υπολογίζωνται με συντελεστήν ασφαλείας 1,5 φοράν μεταλυτέραν του συντελεστού ασφαλείας των χρησιμοποιουμένων υλικών. Η συσκευή αρπάγης δέον να κατασκευάζεται κατά τοιοῦτόν τρόπον ώστε κατά την λειτουργίαν αυτής να ασκούνται αι αυταί δυνάμεις επί των δύο ευθυντηρίων ράβδων. Η συσκευή αρπάγης δέον να λειτουργή μόνον μηχανικώς απαγορευομένης ηλεκτρικής ή υδραυλικής λειτουργίας ταύτης. Αι χρησιμοποιουμεναι συσκευαί αρπάγης δέον να φέρουν πινακίδα του εργοστασίου κατασκευής με στοιχεία της αντοχής των χρησιμοποιηθέντων υλικών δια την κατασκευήν τούτων.

2) Συσκευή αρπάγης ακαριαίας πεδήσεως επιτρέπεται να χρησιμοποιήται μόνον εις τους ανελκυστήρας των οποίων η ταχύτης δεν υπερβαίνει το εν (1) μέτρον άνα δευτερόλεπτον. Τα εξαρτήματα της συσκευής αρπάγης ακαριαίας πεδήσεως δέον να είναι ούτως υπολογισμένα ώστε ο θαλαμίσκος να συγκρατήται ασφαλώς, εις απόστασιν 0,2 μέτρα άπο του σημείου λειτουργίας αυτής.

3) Συσκευή αρπάγης με προοδευτικήν πέδησιν δέον να χρησιμοποιήται δια ταχύτητα θαλαμίσκου μεγαλυτέραν του 1,00 μ. άνα δευτερόλεπτον. Εις την περίπτωσιν ταύτην ο θαλαμίσκος δέον να εδράζηται επί του πλαισίου μέσω ειδικών αποκρουστήρων. Η μέση επιβράδυνσις κατά την λειτουργίαν της αρπάγης προοδευτικής πεδήσεως, του θαλαμίσκου φορτισμένου μετά του ωφελίμου φορτίου δεν δύναται να υπερβαίνει κατ' απόλυτον τιμήν την

επιτάχυνσιν της βαρύτητος η δε διαδρομή πεδήσεως να είναι κατ' ελάχιστον τριάκοντα εκατοστά του μέτρου (0,30 μ.).

4) Εφ' όσον χρησιμοποιείται συσκευή αρπάγης εις το σντίβαρα, αυτή δέον να πληροί τσ εν τοις προηγουμένοις παραγράφοις αναφερόμενα, η λειτουργία δε αυτής πρέπει να εξασφαλίζεται δια ρυθμιστού ταχύτητας.

### Ρυθμιστής ταχύτητας

Ο ρυθμιστής ταχύτητας δέον να επενεργή επί της συσκευής αρπάγης όταν η ταχύτητα του θαλαμίσκου υπερβαινει αντιστοίχως τας τιμάς του κάτωθι πίνακας.

Ταχύτης λειτουργίας:	Μεγίστη ταχύτης λειτουργίας δια την συσκευήν της αρπάγης
Εως 0,5 μ. άνα δευτ.	0,7 άνα δευτερόλεπτον
άνω των 0,50 - 0,85 μ. άνα δευτ.	1,2 άνα δευτερόλεπτον
άνω των 0,85 - 1,25 μ. άνα δευτ.	1,4 άνα δευτερόλεπτον
άνω των 1,25 μ. άνα δευτ.	1,2 άνα δευτερόλεπτον

Ο ρυθμιστής ταχύτητος δέον να εγκαθίσταται εντός του μήχανοστασίου, ή εντός του τροχαλιοστασίου. Τα χρησιμοποιούμενα συρματόσχοινα δια την κίνησην του ρυθμιστού ταχύτητος δέον να αντέχουν εις το πενταπλάσιον της δυνάμεως της απαιτουμένης δια την θέσιν εις λειτουργίαν της συσκευής αρπάγης. Τα συρματόσχοινα του ρυθμιστού ταχύτητος δέον να τανύωνται δι' αντιβάρου. Η τροχαλία τρίβής του ρυθμιστού ταχύτητος, το βάρος το χρησιμοποιούμενον δια την τάνυσιν του συρματοσχοίνου, το συρματόσχοινο, ως και η γωνία τυλίξεως συρματόσχοινου, δέον να υπολογίζονται ούτως ώστε να εξασφαλίζεται δύναμις συγκρατήσεως του ρυθμιστού ταχύτητος τριπλάσια της απαιτουμένης δια την λειτουργίαν της συσκευής αρπάγης και

το ολιγώτερον 50 KG. Το σύστημα τροχαλίας τανύσεως συρματοσχοίνου και το αντίβαρον αυτής, δέον να είναι ούτως κατασκευασμένα, ώστε να μη δύναται να εξέλθῃ το συρματοσχοίνον ἐξ' αυτής.

Η προς τα κάτω διαδρομή του θαλαμίσκου εντός του φρέατος, δέον να ἔχει οριακὴν θέσιν εἰς κρουστικά ελατήρια. Δια ταχύτητα λειτουργίας μέχρι 0,70 μ. ἀνά δευτερόλεπτον εἶναι ἀρκετοὶ οἱ ελαστικοὶ κρουστήρες, ἐπὶ βάσεως σκυροδέματος. Δια ταχύτητα λειτουργίας ἀνω των 1,00 μ. ἀνά δευτερόλεπτον πρέπει να τοποθετοῦνται κρουστήρες απορροφήσεως ἐνέργειας, οἱ ὁποῖοι θα φέρουν τὸν θαλαμίσκον εἰς τὴν κατάστασιν ἠρεμίας με μέσῃ επιβράδυνσιν μη υπερβαίνουσαν τὴν ἐπιτάχυνσιν τῆς βαρύτητος, ὅταν ὁ θαλαμίσκος φέρει τὸ ωφέλιμον φορτίον αὐτοῦ.

- 1) Αἱ κινητήριον μηχαναὶ τῶν ἀνελκιστῆρων προσώπων ἢ φορτίων μεθ' ὁδοῦ δέον να εἶναι ηλεκτροκίνητοι ἀπαραιτήτως.
- 2) Ἡ ταχύτης τοῦ θαλαμίσκου δὲν ἐπιτρέπεται να υπερβαίνει τὸ 15% τῆς ταχύτητος λειτουργίας αὐτοῦ διὰ τὰς οριακάς φορτίσεις τοῦ θαλαμίσκου.
- 3) Ἡ χρησιμοποίησις τροχαλιῶν τριβῆς ἐπιτρέπεται μόνον ὅταν χρησιμοποιεῖται ἀντίβαρον. Αἱ τροχαλῖαι τριβῆς, δέον να εἶναι υπολογισμέναι οὔτως ὥστε κατὰ τὴν ἐκκίνησιν τοῦ θαλαμίσκου ἢ κατὰ τὴν πῆδησιν με τὴν κανονικὴν ταχύτητα λειτουργίας καὶ τὸ ωφέλιμον βᾶρος να μὴ ολισθαίνουν τα συρματοσχοῖνα ἐπὶ τῶν αὐλάκων αὐτῶν. Εἰς τροχαλίας τριβῆς με σταθερὸν σχῆμα αὐλάκων ὁ ἀνωτέρω υπολόγισμός, δέον να γίνεται με τὸ οφέλιμον φορτίον πλέον 30% εἰς δὲ τροχαλίας τριβῆς ἀνευ σταθεροῦ σχήματος αὐλάκων, με τὸ ωφέλιμον φορτίον πλέον 50%. Ἡ διάμετρος τῆς τροχαλίας δέον να εἶναι τὸ 40πλάσιον τουλάχιστον τῆς διαμέτρου τῶν χρησιμοποιουμένων συρματοσχοίνων. Ἡ ἐιδικὴ πίεσις ἐπὶ τῶν αὐλάκων τῆς τροχαλίας δὲν ἐπιτρέπεται να υπερβῇ τὰς τιμὰς τοῦ κάτωθι πίνακος.

Ταχύτης συρ/σχοίνου εις μέτρα ανά δευτ/τον	Επιτρεπομένη πίεσις συρ/σχοίνων εις:							
	V σταθεράς μορφής			μη σταθεράς μορφής				
	αύλακες			αύλακες				
	K	εις KG	C	M <sub>2</sub>	K	εις KG	C	M <sub>2</sub>
έως 0,85		90				23		
έως 1,25		80				20		
έως 2		60				17		
άνω 2		60				15		

Το άνοιγμα των αυλάκων της τροχαλίας τριβής εις το κατώτερον μέρος αυτών, επ' όσον έχουν σχήμα τραπεζοειδές δεν επιτρέπεται να είναι μεγαλύτερον του 80% της διαμέτρου των συρματοσχοίνων δια συρματόσχοινα διαμέτρου άνω των 8 χιλ. και του 75% δια συρματόσχοινα κάτω των 8 χιλ. Τροχαλίες εντός του φρέατος αι οποίαι φέρουν τα συρματόσχοινα εκ των άνω, δέον να έχουν κάλυμμα προς αποφυγήν εισχωρήσεως ξένων αντικειμένων εντός των αυλάκων αυτών.

4) Η χρησιμοποίησις τυμπάνου επιτρέπεται μόνον εις ανεγκυστήρας ταχύτητος μέχρι 0,5 μ. ανά δευτερόλεπτον. Οι αύλακες τούτων, δέον να έχουν σχήμα ελικοειδές, ώστε να επικάθηνται επ' αυτών ασφαλώς τα συρματόσχοινα. Η διάμετρος του τυμπάνου πρέπει να είναι τουλάχιστον 35 φορές μεγαλυτέρα της διαμέτρου των συρματοσχοίνων. Το συρματόσχοινον αναρτήσεως, να είναι επαρκούς μήκους, ώστε δια την κατώτατην ή ανώτατην θέσιν του θαλαμίσκου να παραμένη εισέτι τουλάχιστον δις περιελιγμένον επί του τυμπάνου.

5) Η σύνδεσις της τροχαλίας τριβής ή του τυμπάνου μετά της κινητηρίου μηχανής επιτρέπεται καθ' οιονδήποτε τρόπον, υπό τον όρον να υπάρχει συσκευή ασφαλείας, ήτις και θα σταματά ασφαλώς τον θαλαμίσκον. Τοιαύτη συσκευή ασφαλείας είναι η πέδη.

6) Η κινητήριος μηχανή, δέον να φέρη ηλεκτρικήν πέδην. Η μίεσις της πέδης πρέπει να εξασφαλίζεται μόνον δι' ελατηρίων ή βαρών. Αύτη πρέπει να είναι ούτω κατασκευασμένη ώστε να είναι δυνατόν ευχερώς να απελευθερώνεται

η τροχαλία τριβής ή το τύμπανον και δια της χειρός να επαναπεδήουν δε αμέσως όταν παύση η ανωτέρω ενεργεία.

7) Ο κινητήριος μηχανισμός εις ανελκυστήρας μετά μειωτήρος δέον να φέρη συσκευήνδια της οποίας να δύναται να κινήται ο ανελκυστήρ και δια της χειρός. Το εξάρτημα της ανωτέρω συσκευής επί του οποίου θα επενεργή η χειρ, δέον να έχη σχήμα δίσκου άνευ προεξοχών. Χειρομοχλοί απαγορεύονται. Αι διευθύνσεις προς τα άνω και κάτω του θαλαμίσκου, δέον να σημειούνται ευκρινώς επί της κινητηρίου μηχανής και επί των διακοπών ανόδου-καθόδου. Εις ανελκυστήρας άνευ μειωτήρος, δέον να προβλεφθή διάταξις μετακινήσεως του θαλαμίσκου. Εφ' όσον η σύνδεσις των συρματοσχοίνων υπόκειται εις κίνδυνον διαβρώσεως, δέον να προφυλάσσηται δια κατάλληλου λιπαντικού. Εις ανελκυστήρας με τροχαλίαν τριβής, δέον όπως έκαστον συρματοσχοινον τανύεται μέσω κοχλίου τανύσεως. Οι κοχλίοι τανύσεως δέον να έχωσι και δεύτερον περικόχλιον, ως και ασφαλιστικήν περόνην (κοπίλια). Η σύνδεσις των συρματοσχοίνων εις το αντίβαρον, δέον να εκτελείται επί πλέον της παρεμβολής ελατηρίων πίεσεως. Εις περίπτωσιν εμμέσου αναρτήσεως του θαλαμίσκου ή των αντιβάρων ή και αμφοτέρων, δέον όπως τα σταθερά άκρα των συρματοσχοίνων στερεούνται μέσω ελατηρίων ή άλλης ειδικής διατάξεως εξασφαλιζούσης την ομοίμορφον φόρτησιν των συρματοσχοίνων. Εις ανελκυστήρας με τύμπανον, δέον το άκρον του συρματοσχοίνου να διέρχεται εκ του εξωτερικού καλλύματος αυτού και να συγκρατήται ασφαλώς δια σφηνοειδούς στηρίξεως. Εφ' εκάστης ομάδος καλωδίων να αναρτάται εις κατάλληλον σημείον δια σύρματος μετά μολυβδοσφραγίδος, πινακίς εμφανίουςα την διάμετρον του καλωδίου, τον αριθμόν πυρήνων, τον αριθμόν και το πάχος των συρμάτων, την αντοχήν θράυσεως της ύλης και την ημερομηνίαν χρησιμοποίησεως του καλωδίου. Εάν εις την ανάρτησιν του θαλαμίσκου χρησιμοποιούνται αρθρωτά ελάσματα, τότε ούτως, δέον να αναρτηθεί εις δύο τουλάχιστον τοιαύτα ελάσματα, η δε ταχύτης του θαλαμίσκου εις την περίπτωσιν ταύτην δεν επιτρέπεται να είναι ανωτέρα των 0,5 μέτρων ανά δευτερόλεπτον. Η στηρίξις των αρθρωτών ελασμάτων επί του θαλαμίσκου, δέον να είναι ασφαλής κατά τοιούτον δε τρόπον, ώστε η δύναμις κατά την

στροφήν να μην μεταβάλλεται. Εις τα αντίβαρα η ισορρόπησις, δέον να επιτυγχάνεται μέσω ελατηρίων πίεσεως. Κατά τον υπολογισμόν των αρθρωτών ελασμάτων εις εφελκυσμόν δέον να λαμβάνεται ως συντελεστής ασφαλείας το 9.

8) Ιμάντες ή ζώναι απαγορεύονται ως μέσα αναρτήσεως θαλαμίσκων ή αντιβάρων.

### Ηλεκτρικός εξοπλισμός και χειρισμός ανελκυστήρος

Αρθ. 278

1) Η ηλεκτρική εγκατάστασις δέον να εκτελήται ως τοιαύτη ισχυρών ρευμάτων των εσωτερικών ηλεκτρικών εγκαταστάσεων.

2) Η έναντι γης τάσις του κυκλώματος χειρισμού δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τα 110V.

3) Η διατομή της γραμμής τροφοδοτήσεως από του μετρητού ή γενικού πίνακα μέχρι του γενικού πίνακος κινήσεως του μηχανοστασίου δέον όπως ανταποκρίνεται προς τα εν άρθρω 278 των από 19 Νοεμβρίου 1964 κανονισμών εσωτερικών ηλεκτρικών εγκαταστάσεων (Φ.Ε.Κ. 59 τεύχος Β').

4) Εφ' όσον χρησιμοποιείται εναλλασσόμενον ρεύμα δέον η τάσις του κυκλώματος χειρισμού να λαμβάνεται μέσω μετασχηματιστού με ανεξάρτητον δευτερεύον τύλιγμα. Εφ' όσον παρουσιασθή διαρροή το βραχυκύκλωμα της ηλεκτρικής εγκαταστάσεως του κυκλώματος χειρισμού με την γην, πρέπει να διακόπτεται η λειτουργία του ανελκυστήρος δια της διακοπής του κυκλώματος τροφοδοτήσεως δια προφυλακτικής συσκευής ήτις θα προφυλάσση την εγκατάστασιν από διαρροήν έναντι γης (ρελαί διαφυγής). Άπαντα τα μεταλλικά εξαρτήματα τα ευρισκόμενα εις το κύκλωμα χειρισμού, ως και ο θαλαμίσκος και τα πλαίσια των θυρών, δέον να γειώνονται δι' ιδιαίτερου αγωγού γειώσεως κιτρίνου χρώματος και διατομής ουχί κατωτέρας των δύο και ήμισυ (2,5) τετραγωνικών χιλιοστών. Συρματόσχοινα ή μεταλλικάί συσκευαί δεν θεωρούνται ως αγωγοί γειώσεως. Ο ουδέτερος εν ουδεμία περιπτώσει επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί ως αγωγός γειώσεως.

5) Η ελαχίστη διατομή των χρησιμοποιούμενων αγωγών εις το κύκλωμα χειρισμού, δέον να είναι ενάμισυ (1,5) τετραγωνικόν χιλιοστόν. Αι αναχωρήσεις εκ του πίνακος χειρισμού των κάτωθι ηλεκτρικών κυκλωμάτων δέον να φέρωσι διακριτικά χρώματα ως ακολούθως: α) επαφαί θυρών φρέατος ερυθρόν, β) επαφαί προμανδαλώσεως κλείθρων θυρών φρέατος κυανούν, γ) επαφαί (κοντάκτ) μέσων αναρτήσεως καφέ, δ) φωτισμού και σηματοδοτήσεως πράσινον. Αι σωληνώσεις δια το κύκλωμα χειρισμού δέον να εισέρχονται εις το κάλυμμα των διακοπών. Το εξάρτημα επαφών συνδέσεως του κινουμένου καλωδίου (κλέμενς), δέον να τοποθετείται εντός στεγανού κυτίου το οποίον θα το προφυλάσση από κόνιν κ.λπ. (Στεγανόν θεωρείται ένα κυτίον όταν κλείη περίπου αεροστεγώς). Επί πλέον αι επαφαί του εξαρτήματος (κλέμενς) δέον να καλύπτονται εις το εσωτερικόν του κυτίου. Η κάλυψις αύτη δύναται να εκτελεσθή δια πλαστικού υλικού ή πρεσπάν. Οι αγωγοί του κυκλώματος χειρισμού δια τας θύρας και προμανδάλωσιν δέον να τοποθετώνται εις έκαστος εντός ιδιαιτέρου σωλήνος με επιστροφάς εντός του αυτού σωλήνος. Οι αγωγοί τροφοδοτήσεως φωτισμού, υπολοίπου κυκλώματος χειρισμού, σηματοδοτήσεως, συναγερμού, δύναται να τοποθετώνται εντός του αυτού σωλήνος εφ' όσον τα κυκλώματα είναι της αυτής τάσεως. Το κινητόν καλώδιον του θαλάμου επιτρέπεται να είναι μόνον τύπου (NEL, NELG ή NELGS) διατομής αγωγού τουλάχιστον 1,0 τετρ. χιλ. Ο αγωγός γειώσεως της κινητηρίου μηχανής δέον να είναι διατομής τουλάχιστον 16 τετρ.χιλ. να καταλήγη προ του μετρητού υδρεύσεως, η δε όλη εγκατάστασις αυτού να είναι σύμφωνος προς τους εν ισχύι κανονισμούς περί εκτελέσεως εσωτερικών ηλεκτρικών εγκαταστάσεων.

6) Εντός του χώρου του μηχανοστασίου δέον να εγκαθίσταται γενικός διακόπτης διακόπτων το ρεύμα επί πάντων των πόλεων εκτός του ρεύματος φωτισμού του θαλαμίσκου και του ρεύματος σηματοδοτήσεως κινδύνου. Εάν σ' κινητήριος μηχανισμός και οι πίνακες χειρισμού ευρίσκονται εις ανεξαρτήτους χώρους, πρέπει εις ένα έκαστον των ως άνω χώρων να εγκαθίσταται γενικός διακόπτης. Εις την περίπτωσιν του τηλεχειρισμού, δέον να υπάρχη συσκευή ή όποία να επαναφέρη τον γενικόν διακόπτην εις την θέσιν λειτουργίας μόνον από τον χώρο εκ του οποίου εγένετο η διακοπή. Ο



διακόπτης ούτος δέον να είναι ευκόλως προσιτός και να φέρη πινακίδα με την επιγραφήν Γενικός Διακόπτης κινήσεως ανελκυστήρος. Αι θέσεις ζεύξεως ή αποζεύξεως του γενικού διακόπτου δέον ν' αναγνωρίζωνται ευκόλως. Εις περίπτωσιν καθ' ην εις ένα συγκρότημα ανελκυστήρος υπάρχουσι τμήματα υπό τάσιν και μετά την διακοπήν του γενικού διακόπτου πρέπει και ταύτα να διακόπτωνται δι' ιδιαίτερου διακόπτου. Η ισχύς του γενικού διακόπτου δέον να είναι τοιαύτη ώστε να επιδέχεται την διπλάσιαν κανονικήν τάσιν του κινητήρας. Εάν υπάρχη περίπτωσης να γίνη ο ηλεκτροκινητήρ γεννήτρια και να τροφοδοτηθή ο μαγνήτης χαλαρώσεως της πέδης δέον όπως ο γενικός διακόπτης διακόπτη και το κύκλωμα του ηλεκτρομαγνήτου. Μετά τον γενικόν διακόπτην δέον να τοποθετήται γενικός αυτόματος διακόπτης υπερεντάσεως και ελλείψεως τάσεως με πηνία υπερεντάσεως επί όλων των φάσεων.

7) Ο φωτισμός του μηχανοστασίου, του θαλαμίσκου και του φρέατος δέον να διακόπτηται δι' ιδιαίτερου διακόπτου ευρισκόμενου εντός του μηχανοστασίου.

8) Ο θαλαμίσκος δέον να δύναται να τεθή εις κίνησιν τη βοθησία κομβίων χειρισμού ή μοχλού. Κομβία χειρισμού δέον να εγκαθίστανται: α) Εντός του θαλαμίσκου. β) Επί των θυρών του φρέατος (εξωτερικώς). γ) Επί της οροφής του θαλαμίσκου. δ) Εντός του μηχανοστασίου. Εις περίπτωσιν χρησιμοποιήσεως διακόπτου χειρισμού με μοχλόν εντός του θαλαμίσκου δέον όπως επανέρχηται ούτος εις την θέσιν στάσεως μόνον τη βοθησία επανατακτικού ελατηρίου. Χειρισμός των διακόπτων χειρισμού τη βοθησία συρματοσχοίνου ή ράβδων επιτρέπεται μόνον εις περίπτωσιν καθ' ην ο χώρος ένθα ευρίσκειται ο ανελκυστής υπόκειται εις κίνδυνον εκρήξεως οπότε οι διακόπται χειρισμού δέον να εγκαθίστανται εις το μηχανοστάσιον και τή βοθησία των ανωτέρω μέσων να είναι δυνατός ο χειρισμός από τα προαναφερθέντα σημεία.

9) Εις εκάστην στάσιν του θαλαμίσκου δέον να αντιστοιχή σύστημα διακόπτου. Δια ταχύτητα θαλαμίσκου άνω των δύο μέτρων ανά δευτερόλεπτον δέον όπως αντιστοιχή σύστημα δύο τουλάχιστον διακοπών εξ των ο εις θα επενεργή εις το σύστημα επιβραδύνσεως της ταχύτητος του θαλαμίσκου.

10) Δια την διακοπήν του εξωτερικού κυκλώματος χειρισμού εις περίπτωσιν, καθ' ην πρόσωπόν τι εισέλθη εντός του θαλαμίσκου δέον όπως εις το δάπεδον του θαλαμίσκου εγκαθίστανται διακόπτης διακόπτων όλον το σύστημα εξωτερικού χειρισμού.

11) Ο θαλαμίσκος δεν πρέπει να δύναται να κληθή παρά μετά την πάροδον πέντε δευτερολέπτων από της στάσεως του εξασφαλιζομένου τούτου δια της τοποθετήσεως χρονοδιακόπτου.

12) Εντός του μηχανοστασίου επί της οροφής του θαλάμου και εντός του τροχαλιοστασίου δέον όπως εγκαθίστανται διακόπται επιθεωρήσεως, διακόπτοντες τον εσωτερικόν και εξωτερικόν χειρισμόν. Δια των διακοπτών επιθεωρήσεως δεν επιτρέπεται να γεφυρώνονται ηλεκτρικώς αι επαφαί θυρών και προμανδαλώσεως. Εις ανέλκυστήρας με ταχύτητα μεγαλύτερα των 1,25 μέτρων ανά δευτερόλεπτον, ο διακόπτης επιθεωρήσεως δέον να θέτη εις λειτουργίαν συσκευήν ήτις θα μειώνει την ταχύτητα του θαλαμίσκου έως 0,5 μέτρα ανά δευτερόλεπτον. Τηλεχειριζόμενοι διακόπται δέον να είναι σύμφωνοι με τα VDE 0660 ή τα διατάξεις της χώρας προέλευσής των.

13) Εις τα τέρματα των υπερδιαδρομών του θαλαμίσκου δέον να εγκαθίστανται διακόπται οι οποίοι θα διακόπτουν το κυρίως κύκλωμα της κινητηρίου μηχανής εις όλας τας φάσεις και θα θέτουν αμέσως εις λειτουργίαν την πέδην. Οι διακόπται των τερμάτων διαδρομής, δέον να επανέρχονται αυτομάτως όταν ούτοι είναι τοποθετημένοι εντός του φρέατος και ο θαλαμίσκος επανέλθη εις την κανονικήν του θέσιν χωρίς όμως και να επανασυνδέουν το κυρίως κύκλωμα της κινητηρίου μηχανής. Ούτοι απαγορεύεται να χειρίζονται μέσω των αντιβάρων εφ' όσον ταύτα δεν κινούνται επί σταθερών οδηγών. Εφ' όσον ο διακόπτης τέρματος τεθή εν λειτουργία δέον να ληφθή πρόνοια ώστε να είναι αδύνατος η απελευθέρωσις της πέδης ή η κίνησις του κινητήρος εκ ρεύματος εξ επιστροφής ή εξ αυτεπαγωγής. Οι διακόπται τερμάτων διαδρομής εις σύστημα Ward Leonard δέον να διακόπτουν δια των επαφών των το ρεύμα διεγέρσεως της γεννητριάς χειρισμού και να μην αποδιεγείρουν αυτομάτως συγχρόνως δε να θέτουν εις λειτουργίαν την πέδην.

14) Γεφύρωσις εις διακόπτας θυρών με απλά μέσα (κλειδιά, κοχλιοστρόφια ή άλλα μέσα) απαγορεύεται να είναι δυνατή.

15) Σταθερά γεφύρωσις διακόπτου θυρών απαγορεύεται.

16) Εις εκάστην θύραν φρέατος δέον να εγκαθίσταται διακόπτης προμανδαλώσεως, όστις θα διακόπη το ρεύμα χειρισμού. Ο διακόπτης ούτος δέον να αποκαθιστά το κύκλωμα χειρισμού και τροφοδοτήσεως εις περίπτωσιν λειτουργίας τη αρπάγης. Η επαναφορά τούτου, δέον όπως μη είναι δυνατή εφ' όσον δεν επανέλθη η αρπάγη εις την κανονικήν θέσιν αυτής. Η επαναφορά του διακόπτου τούτου δυνατόν να γίνεται είτε αυτομάτως είτε δια της χειρός.

19) Εις ανάρτησιν θαλαμίσκου δια συρματοσχοίνων, δέον όπως υπάρχη διακόπτης διακόπτων το κύκλωμα χειρισμού εις περίπτωσιν θραύσεως του ενός συρματοσχοίνου ή εις περίπτωσιν χαλαρώσεως αυτών

20) Ο θαλαμίσκος δέον όπως φέρη διακόπτην στάσεως κινδύνου όστις θα διακόπη μονίμως το κύκλωμα χειρισμού. Το όργανον χειρισμού του διακόπτου τούτου θα είναι χρώματος ερυθρού και θα φέρη την πινακίδα: «Στάσις κινδύνου». Ο διακόπτης ούτος δυνατόν να επανέρχηται αυτομάτως τη βοήθεια ετέρου ανεξαρτήτου διακόπτου ευρισκόμενου εντός του θαλαμίσκου.

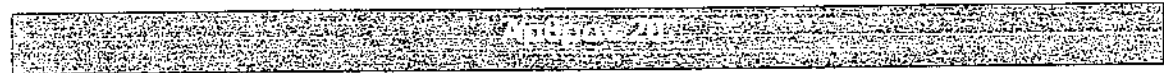
21) Αι πέδαι δέον να επενεργώσιν αμέσως όταν διακοπή το κύκλωμα χειρισμού ή τμήμα τι του κυκλώματος ασφαλείας, έστω και εάν το κύριον ρεύμα του κινητήρος παραμένει.

22) Οι ανελκυστήρες προσώπων δέον να έχουν δύο ηχητικάς συσκευάς δια το σήμα κινδύνου, εγκατεστημένες έξωθι του φρέατος και χειριζόμενας εκ του θαλαμίσκου. Η μία των ηχητικών συσκευών δέον να εγκαθίστανται εντός της εισόδου του οικήματος η δε ετέρα εις διάδρομον ενός των μεσορόφων. Το ακουστικόν σήμα δέον όπως είναι ιδιάζοντος ήχου και ευκρινώς ακουστόν εις το διαμέρισμα του θυρωρού ως και εις πρόσωπον τι ευρισκόμενον εντός του οικήματος. Προσθέτως τηλεφωνική σύνδεσις του θαλαμίσκου δια την μετάδοσιν του σήματος κινδύνου συνιστάται, επιβάλλεται δε εις ανελκυστήρας των οποίων η διαδρομή υπερβαίνει τα 30 μέτρα.

23) Εις θαλαμίσκους με εσωτερικάς θύρας εφ' όσον δεν διακρίνεται η ένδειξις ορόφου επί των θυρών του φρέατος δέον όπως φέρουσιν συσκευήν δεικνύουσαν την θέσιν του θαλαμίσκου.

24) Κατά τα λοιπά ο ηλεκτρικός εξοπλισμός δέον να είναι σύμφωνος των εν ισχύι κανονισμών εκτελέσεως εσωτερικών ηλεκτρικών εγκαταστάσεων όπου δεν αντίκειται προς τας παρούσας διατάξεις.

### Συντήρησις ανελκυστήρος



1) Έκαστος ανελκυστήρ δέον να υπόκειται εις συστηματικόν έλεγχον της καλής καταστάσεως και λειτουργίας αυτού, τουλάχιστον δις μηνιαίως.

2) Κατά τον έλεγχον δέον να εκτελούνται οι κάτωθι εργασίαι: α) Να εξετάζονται τα τοιχώματα του φρέατος της οροφής και του πυθμένος αυτού.

β) Να επιθεωρείται ο ισοζύγιος των ευθυντηρίων ράβδων. γ) Να επιθεωρείται το εύκαμπτον καλώδιον ως και το κυτίον συνδέσεως (κλεμένς). δ) Να επιθεωρείται και να καθαρίζωντα οι διακόπται ασφαλείας και περιμανδαλώσεως εντός του φρέατος. ε) Να επιθεωρείται η συσκευή αρπάγης και η λειτουργία του διακόπτου αυτής. στ) Να εξετάζεται η λειτουργία των διακοπών τέρματος διαδρομής και κινητού δαπέδου θαλαμίσκου και ψευδοδαπέδου, εφ' όσον υφίσταται τοιούτον. ζ) Να εξετάζωνται τα σημεία προσδέσεως των συρματοσχοίνων επί του θαλαμίσκου και αντιβάρου. η) Να εξετάζεται η κατάστασις των συρματοσχοίνων, καθ' όλον το μήκος αυτών έναντι μηχανικής καταπονήσεως ή άλλης τυχόν φθοράς. θ) Να λιπαίνωνται άπαντα τα κινούμενα εξαρτήματα του ανελκυστήρος. ι) Να εξετάζεται η καλή λειτουργία του κώδωνος κινδύνου. ια) Να εξετάζεται η κατάστασις των φερμουίτ της πέδης ως επίσης τα πέδιλα των ευθυντηρίων ράβδων. ιβ) Να πληρούται δι' ελαίου το κιβώτιον του ατέρμονος. ιγ) Να πληρούται δι' ελαίου το κιβώτιον του αυτομάτου διακόπτου εφ' όσον ούτος χρήζει τούτου. ιδ) Να ωμομετρώντα άπαντα τα κυκλώματα δια την εξακρίβωσιν τυχόν υπαρχούσης διαρροής. ιε) Να εξετάζωνται αι επαφαί των ηλεκτρονόμων ορόφων, ως επίσης και των ηλεκτρονόμων

ανόδου-καθόδου. ιστ) Να εξετάζεται η ολίσθησις των συρματοσχοίνων επί της τροχαλίας τριβής και του ρυθμιστού ταχύτητος. ιζ) Να εξετάζεται η λειτουργία του ηλεκτρονόμου παρουσίας τάσεως, έναντι γης εις μεταλλικά μέρη (ρελλαί διαφυγής). ιη) Να εξετάζεται η κατάσταση των ασφαλειών (μήπως εβραχυκυκλώθησαν παρ' αναρμοδίου προσώπου. ιθ) Να εξετάζεται ο φωτισμός του θαλαμίσκου, μηχανοστασίου, τροχαλιοστασίου και φρέατος. κ) Εν γένει να εξετάζεται η καλή λειτουργία του ανελκυστήρος.

3) Μεθ' έκαστον έλεγχον δέον να λαμβάνωνται τα κατάλληλα μέτρα προς άρσιν των τυχόν διαπιστωθεισών φθορών, ελλείψεων ή ζημιών δια την ασφαλή και κανονικήν λειτουργίαν του ανελκυστήρος, διακοπτόμενης εν τω μεταξύ της λειτουργίας αυτού μέχρι της πλήρους τακτοποιήσεως των καθ' ην αύται κρίνονται επικίνδυνοι τιθεμένων πινακίδων επί πασών των θυρών αναγραφουσών «Προσοχή κίνδυνος ό ανελκυστήρ δεν λειτουργεί».

### Εγκατάστασις ανελκυστήρος



1) Από της δημοσιεύσεως του παρόντος η άδεια εγκαταστάσεως του ανελκυστήρος καταργείται. Ο εγκαταστάτης υποχρεούται όπως προ της ενάρξεως οιασδήποτε εργασίας δια την εγκατάστασιν τούτου υποβάλη εις την αρμοδιάν υπηρεσίαν τα κάτωθι: α) Υπευθύνον δήλωσιν του ιδιοκτήτου περί αναθέσεως της εγκαταστάσεως εις πρόσωπον έχων το προς τούτο δικαίωμα. β) Υπεύθυνον δήλωσιν του αδειούχου εγκαταστάτου περί αναλήψεως της ως άνω εργασίας. γ) Υπεύθυνον δήλωσιν του Πολιτικού Μηχανικού ή Αρχιτέκτονος της οικοδομής περί υπάρξεως ικριωμάτων εντός του φρέατος του ανελκυστήρος εις έκαστον όροφον. δ) Λεπτομερή σχέδια της μηχανολογικής και ηλεκτρολογικής εγκαταστάσεως του ανελκυστήρος προς έγκρισιν.

2) Μετά την αποπεράτωσιν της εγκαταστάσεως η ΔΕΗ θα χορηγή ρεύμα μόνον δια δοκιμάς και δια χρονικόν διάστημα 45 (τεσσαράκοντα πέντε) ημερών, δι' υπευθύνου δηλώσεως του αδειούχου εγκαταστάτου ότι η εγκατάστασις αποπερατώθη και είναι σύμφωνος προς τους ισχύοντας

κανονισμούς. Κατά το ανωτέρω χρονικό διάστημα ο αδειούχος εγκαταστάτης φέρει ακεραία την ευθύνη δια παν συμβησόμενον. Εις περίπτωσιν διακοπής της ηλεκτροδοτήσεως ανελκυστήρος λόγω επισυμβάντος ατυχήματος ή λόγω διαπιστώσεως σοβαρών ελλείψεων υπό της αρμοδίας υπηρεσίας η ΔΕΗ δύναται να χορηγή ρεύμα δοκιμής επί δεκαήμερον κατόπιν υποβολής αιτήσεως του αδειούχου εγκαταστάτου ή συντηρητού μετά υπευθύνου δηλώσεως, ότι αναλαμβάνη ακέραιον την ευθύνην δια παν τυχόν συμβησόμενον.

### Άδεια λειτουργίας

Διάταξη 22

1) Άμα τη αποπερατώσει της εγκαταστάσεως και εντός 20 (είκοσι) ημερών από της χορηγήσεως ρεύματος παρά της ΔΕΗ ο ενδιαφερόμενος ιδιοκτήτης οφείλει να ζητήσει δι' αιτήσεως του την άδεια λειτουργίας παρά της αρμοδίας υπηρεσίας του Υπουργείου Βιομηχανίας συνυποβάλλων τα κάτωθι: α) Σχέδιον εις τριπλούν υπό κλίμακα 1:10 έως 1:50 εμφανίον το σύνολον της εγκαταστάσεως εν κατόψει και την τομήν (φρέαρ, μηχανοστάσιον, θαλαμίσκον, κινητήριον μηχανήν κ.λπ.). β) Σχέδιον σχηματικής παραστάσεως της συνδεσμολογίας του κινητήρος μετά των συναφών συσκευών χειρισμού και ασφαλείας μετά της διάτομής των χρησιμοποιηθέντων αγωγών εις όλους τους κλάδους των κυκλωμάτων. γ) Τεχνικόν περιγραφικόν υπόμνημα της εγκαταστάσεως συμφώνως προς το υπό της υπηρεσίας καθορισθησόμενον υπόδειγμα. δ) Υπολογισμόν των εύθυντηρίων ράβδων του θαλαμίσκου ή αντιβάρου εν περιπτώσει καθ' ην θα είναι εφωδιασμένον τούτο δια συσκευής αρπάγης. ε) Υπολογισμόν των συρματοσχοίνων αναρτήσεως θαλαμίσκου-αντιβάρου. στ) Υπολογισμόν τυμπάνου ή τροχαλίας τριβής. ζ) Υπολογισμόν ισχύος εγκατασταθέντος κινητήρος. η) Υπολογισμόν της υπό του ρυθμιστού ταχύτητος ασκουμένης δυνάμεως επί της συσκευής αρπάγης. θ) Υπεύθυνον βεβαίωσιν του εργοστασίου κατασκευής ή του αντιπροσώπου εμφανίουσαν τα κατασκευαστικά στοιχεία των χρησιμοποιηθέντων συρματοσχοίνων.

αναρτήσεως και της συσκευής αρπάγης. ι) Υπεύθυνον βεβαίωσιν διπλωματούχου Μηχανικού περί αντοχής του φέροντος οργανισμού. ια) Προϋπολογισμόν της αξίας του συνόλου της εγκαταστάσεως. ιβ) Τα κεκανονισμένα παράβολα.

Εις περιπτώσεις επεκτάσεως, ανακαινίσεως ή διαρρυθμίσεως υφισταμένων ανελκυστήρων δια των οποίων τροποποιούνται τα αρχικά στοιχεία αυτών δια την ανανέωσιν της αδείας λειτουργίας απαιτείται η υποβολή εκ των ως άνω δικαιολογητικών της μελέτης όσων τροποποιούνται δια των προβλεπόμενων εργασιών. Διευκρίνις: Αρχικά στοιχεία του ανελκυστήρος νοούνται: α) αι στάσεις, β) το ωφέλιμον φορτίον, γ) αι διαστάσεις του φρέατος, δ) η θέσις του μηχανοστασίου, ε) το ηλεκτρικό κύκλωμα χειρισμού, στ) η ταχύτης.

2) Η άδεια λειτουργίας χορηγείται κατόπιν επιτοπίου επιθεωρήσεως και ελέγχου της εγκαταστάσεως υπό της αρμοδίας Υπηρεσίας, διενεργούμενου εντός δεκαήμερου από της υποβολής της αιτήσεως προς πιστοποίησιν της εκτελέσεως αυτής συμφώνως προς τας διατάξεις του παρόντος.

3) Κατά τας εκτελούμενας δοκιμάς και επιθεώρησιν, δέον κυρίως να επαληθεύονται: α) η ύπαρξις απάντων των συσκευών ασφαλείας, β) η καλή λειτουργία αυτών, γ) αι διατομαί των χρησιμοποιηθέντων αγωγών και η μόνωσις αυτών έναντι γης ήτις, δέον να είναι τουλάχιστον 250.000 ΩΜ, δ) η καλή εκτέλεσις των γειώσεων, ε) η διάμετρος των χρησιμοποιούμενων συρματοσχοίνων, στ) η ασφαλής λειτουργία της συσκευής αρπάγης μετά του ωφελίμου τουλάχιστον φορτίου, εν κινήσει, μέσω του ρυθμιστού ταχύτητος, ζ) η λειτουργία των τερμάτων διαδρομής, η) καλή λειτουργία του συστήματος προμανδαλώσεως, θ) η μη ολίσθησις των συρματοσχοίνων, ι) η καλή λειτουργία της πέδης, ια) η δια δοκιμαστικής διαδρομής προς τα άνω και κάτω ομαλή και απρόσκοπτος λειτουργία του ανελκυστήρος, ιβ) η ύπαρξις πινακίδων αναγραφουσών : «Προσοχή ο ανελκυστήρ δεν λειτουργεί λόγω συντηρήσεως» ανά μίαν δι' εκάστην θύραν φρέατος, ιγ) πάλιν κρινόμενον παρά του αρμοδίου τεχνικού υπαλλήλου αναγκαίον, συμφώνως των παρόντων διατάξεων.

4) Ο εκτελέσας την εγκατάστασιν υποχρεούται να διαθέση δια τας δοκιμάς του ανελκυστήρος και κατά την επιθεώρησιν αυτού το απαιτούμενον

προσωπικόν, ως και τα απαραίτητα όργανα, εργαλεία, βάρη κ.λπ., να παρίστανται δε κατά την εκτέλεσιν του ελέγχου και προ της χορηγήσεως της άδειας λειτουργίας ο ενδιαφερόμενος ιδιοκτήτης, δέον να υποβάλη υπεύθυνον δήλωσιν περί αναθέσεως της συντηρήσεως του ανελκυστήρος εις πρόσωπον έχον το προς τούτο δικαίωμα ως και υπεύθυνον δήλωσιν του προσώπου τούτου περί αναλήψεως της συντηρήσεως του ανελκυστήρος. Ο ιδιοκτήτης του ανελκυστήρος δέον όπως υποβάλη επίσης εντός διμήνου από της λήψεως της άδειας λειτουργίας του ανελκυστήρος, υπεύθυνον δήλωσιν περί αναθέσεως της επιτηρήσεως του ανελκυστήρος εις οδηγόν ή θυρωρόν ή φύλακα κατά περίπτωσιν αναφέροντας τούτον ονομαστικώς εν τη δηλώσει.



B1. Ανελκυστήρες φορτίων άνευ οδηγού, εις τους οποίους λόγω διαστάσεων θαλαμίσκου ή θυρών δεν γίνεται να εισέλθη άτομον άνευ ιδιαίτερας προσπαθείας μέχρις ωφέλιμου φορτίου 300 KG-BL. Φρέαρ διαδρομής ανελκυστήρων.

1) Ο θαλαμίσκος και το αντίβαρον, δέον να κινούνται εντός ιδιαίτερου φρέατος κτιστού ή εκ μεταλλικής κατασκευής (πλέγματος), ως εν άρθρω 3 παρ. 6 του παρόντος.

2) Εν περιπτώσει καθ' ήν εκ των πραγμάτων και αναγκαία ή τοποθέτηση παραθύρων εντός του φρέατος, δέον όπως ταύτα κλείωνται κατά τοιούτον τρόπον ώστε να μην είναι δυνατόν το άνοιγμα αυτών παρά μόνον από την έξω πλευρά του φρέατος δι' ειδικών μέσων.

3) Η επιφάνεια του φρέατος δεν δύναται να υπερβαίνει το εν τετρ. Μέτρον.

4) Το δάπεδον του φρέατος δέον να υπολογίζεται ούτως ώστε να δύναται να δεχθή την κρούσιν της ελευθέρας πτώσεως του θαλαμίσκου, πλήρως φορτισμένου, ή του αντίβαρου αυτού.



## B2. Θύραι φρέατος.

1) Οι εισοδοί του φρέατος δέον να κλείωνται δια θυρών μεταλλικών το ελεύθερον ύψος των οποίων να μην υπερβαίνει το εν μέτρον. Μεταξύ των φύλλων θύρας κατά το κλείσιμον αυτών απαγορεύεται η ύπαρξης διακένου μεγαλύτερου των 5 χιλιοστών, γενικώς δε αύται πρέπει να είναι ούτω διαμορφωμένοι ώστε να αποκλείεται η λειτουργία της κινητηρίου μηχανής, εφόσον δεν είναι κλεισταί όλα αι θύραι εισόδου του φρέατος

3) Έκαστη θύρα εισόδου του φρέατος δέον να ασφαρίζεται δι' ειδικού μανδάλου, ώστε να μην είναι δυνατόν ν' ανοιχθή εφ' όσον το δάπεδον του θαλαμίσκου δεν ευρίσκεται εντός ζώνης διαδρομής 15 εκ. του μέτρου άνωθεν ή κάτωθεν του επιπέδου στάσεως αυτού.

4) Εάν η στάθμη της θύρας ευρίσκεται εις την στάθμην του δαπέδου του ορόφου, δέον όπως το εν παρ. 3 μάνδαλον φέρει και επαφήν προμανδαλώσεως.

5) Οι εισοδοί του φρέατος δέον να φωτίζονται επαρκώς.

## B3. Πινακίδες θυρών

1) Εις την εσωτερικήν πλευράν των εισόδων εις το φρέαρ του ανελκυστήρος δέον όπως τοποθετούνται πινακίδες ως κάτωθι: Ανελκυστήρ φορτίων ..... – Βάρος ανυψώσεως ..... – Απαγορεύεται η είσοδος ατόμων ..... – Συντηρητής ..... – Αριθ. Τηλ. ....

## B4.

1) Ο θαλαμίσκος και τα αντίβαρα δέον να κινούνται επί δύο τουλάχιστον διευθυντηρίων ράβδων μεταλλικών μέσω πεδίων ολισθήσεως λιπανόμενων δι' αυτομάτων λιπαντήρων. Ο θαλαμίσκος ή τα αντίβαρα πρέπει να οδηγούνται και να διατάσσονται κατά τρόπον αποκλείοντα την εκφυγήν τούτων εκ των διευθυντηρίων ράβδων, ακόμη και εάν ο θαλαμίσκος ή τα αντίβαρα υπερβούν τα κανονικά όρια της διαδρομής αυτών.

2) Ο θαλαμίσκος δέον να είναι μεταλλικός να φέρη διάταξιν ασφαλίσεως του φορτίου αποκλείουσαν ενδεχόμενην μετακίνησιν τούτου.

#### B5. Μηχανοστάσιον – τροχαλιοστάσιον

- 1) Ο κινητήριος μηχανισμός του ανελκυστήρος ως και οι διάφοροι συσκευαί λειτουργίας αυτού επιτρέπεται να εγκαθίστανται εις οιαδήποτε θέσιν εντός ή εκτός του φρέατος επί σταθερού δαπέδου και ύψους χώρου τουλάχιστον 1 μέτρου υπό την προϋπόθεσιν ότι η συντήρησις των θα είναι ευχερής θα προφυλάσσονται δε δια καταλλήλων μέσων ώστε να αποκλείηται ο τυχαίος τραυματισμός ατόμου τινός.
- 2) Εντός του χώρου του μηχανοστασίου, δέον όπως τοποθετηθή γενικός διακόπτης του ρεύματος κινήσεως ως και ιδιαίτερα λυχνιολαβή προς φωτισμόν αυτού.
- 3) Το μηχανοστάσιον και το τροχαλιοστάσιον δέον να είναι ευκόλως προσπελάσιμα δια κοινοχρήστων χώρων.

#### B6. Αντίβαρον.

Το βάρος του αντιβάρου δέον να είναι ίσον προς το βάρος του θαλαμίσκου, πλέον το ήμισυ του ωφελίμου φορτίου. Το αντίβαρον δέον να είναι συγκρότημα βαρών μεταλλικών συνδεδεμένων σταθερώς μεταξύ των ώστε να είναι αδύνατος ο αποχωρισμός αυτών ακόμη και εις περίπτωση πτώσεως αυτού εκ της οροφής του φρέατος.

#### B7. Κινητήριαι μηχαναί και συσκευαί.

- 1) Οι κινητήριοι μηχαναί των ανελκυστήρων φορτίων άνευ οδηγού δέον να είναι ηλεκτροκίνηται.
- 2) Η ταχύτης του θαλαμίσκου δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τα 0,50 m/sec.
- 3) Η κινητήριος μηχανή δέον να φέρει ηλεκτρικήν πέδην.
- 4) Ο υπολογισμός της τροχαλίας τριβής ή του τυμπάνου δέον να γίνεται ως και των ανελκυστήρων προσώπων με τον θάλαμον φορτισμένον δια του ωφελίμου φορτίου.
- 5) Η διάμετρος της τροχαλίας τριβής ή του τυμπάνου δέον να είναι το 35πλάσιον της διαμέτρου των χρησιμοποιούμενων συρματοσχοίνων.

#### B8. Μέσα αναρτήσεως

- 1) Η ανάρτησις του θαλαμίσκου ή των αντιβάρων επιτρέπεται να γίνεται δια δύο τουλάχιστον χαλυβδίνων συρματοσχοίνων.
- 2) Η ελαχίστη επιτρεπόμενη διάμετρος των χαλυβδίνων συρματοσχοίνων είναι 6,5 χιλ. ο δε συντελεστής ασφαλείας υπολογισμού τούτων εις εφελκυσμόν πρέπει να είναι τουλάχιστον 10.
- 3) Τα συρματοσχοίνα επίσης δέον να πληρούν τας διατάξεις του άρθρου 18 όσον αφορά την σύνδεσιν τούτων, την αντοχήν εις την έλξιν, τον τρόπον στερεώσεως ως και τον υπολογισμόν αυτών.

#### B9. Ηλεκτρικός εξοπλισμός και χειρισμός του ανελκυστήρος.

- 1) Δια τον ηλεκτρικόν εξοπλισμόν και χειρισμόν του ανελκυστήρος εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 19 μη επιβαλλομένων των κάτωθι: α) της διακρίσεως δια χρωμάτων των διαφόρων ηλεκτρικών κυκλωμάτων χειρισμού, β) του φωτισμού του θαλάμου.
- 2) Ο αγωγός γειώσεως της κινητηρίου μηχανής επιτρέπεται να είναι διατομής τουλάχιστον ίσης προς την διατομήν των ενεργών αγωγών τροφοδοτήσεως του κινητήρος, να καταλήγη δε προ του μετρητού υδεύσεως. Εις περίπτωσιν τοποθετήσεως του κινητηρίου μηχανισμού εις χώρον του δώματος, ο αγωγός γειώσεως δέον να είναι τουλάχιστον 16 τ.χιλ.
- 3) Κομβία χειρισμού δέον να εγκαθίστανται μόνον εξωτερικώς των θυρών του φρέατος.
- 4) Αι παράγραφοι 7, 8, 9, 10, 12, 16, 19, 20, 22, 23 του άρθρου 19 δεν εφαρμόζονται εις τους παράγοντας ανελκυστήρας.

#### B10. Συντήρησις ανελκυστήρος.

- 1) Ο ανελκυστήρ δέον να υπόκειται εις συστηματικόν έλεγχον της καλής καταστάσεως και λειτουργίας αυτού (συντήρησις) τουλάχιστον μίαν φοράν μηνιαίως.
- 2) Κατά τον έλεγχον δέον να εκτελώνται αι εργασίαι εν άρθρω 20 του παρόντος.

B11. Εγκατάστασις ανελκυστήρος.

Ως εν άρθρω 21 του παρόντος.

B12. Άδεια λειτουργίας.

Ως εν άρθρω 22 του παρόντος μη απαιτούμενης της αναθέσεως της επιτηρήσεως της καλής λειτουργίας του ανελκυστήρος εις οδηγόν ή θυρωρόν ή φύλακα.



1) Απαγορεύεται η εγκατάστασις, επέκτασις, διαρρύθμισις, ανακαίνισις και λειτουργία των ηλεκτροκίνητων ανελκυστήρων άνευ των διατυπώσεων των άρθρων 21 και 22 του παρόντος.

2) Εις λειτουργούντας ήδη ανελκυστήρας η αρμόδια Υπηρεσία επιφυλάσσει του δικαιώματος να επιβάλη την εκτέλεσιν οιασδήποτε μεταρρυθμίσεων εν τη εγκαταστάσει, αίτινες ήθελον κριθή απαραίτητοι δια την κανονικήν και ασφαλή λειτουργίαν των ανελκυστήρων, ως και να διακόπτη την λειτουργίαν αυτών, εις περίπτωσιν επικινδύνου λειτουργίας διαπιστούμενης κατά κανονικόν ή αυτεπάγγελτον έλεγχον, σφραγίζουσα τούτους καταλλήλως.

3) Κατά των ενεργειών της αρμόδιας υπηρεσίας επιτρέπεται ένστασις υποβαλλομένη υπό παντός έχοντος έννομον συμφέρον εντός προθεσμίας δέκα πέντε (15) ημερών από της κοινοποιήσεως των εις τους ενδιαφερομένους ενώπιον του Υπουργού Βιομηχανίας, όστις αποφαινεται τελεσιδικώς κατόπιν γνώμης του Τεχνικού Συμβουλίου.

### Χρησιμοποιούμενον προσωπικόν



1) Διά την εκπόνησιν της μελέτης, την επίβλεψιν της εκτελέσεως και εκτέλεσιν, την επίβλεψιν της συντηρήσεως και συντήρησιν του ανελκυστήρος,

δέον όπως χρησιμοποιούνται υπό των κειμένων διατάξεων προβλεπόμενα πρόσωπα, απαγορευμένης της εκτελέσεως των εργασιών τούτων, ως και της αναθέσεως αυτών εις πρόσωπα στερούμενα του δικαιώματος τούτου ή τυγχάνονται υπάλληλοι Δημοσίου ή ΝΠΔΔ ή Οργανισμού κοινής ωφελείας.

2) Οι ανελκυστήρες γενικώς οι κινούμενοι εντός εμπορικών καταστημάτων Νοσοκομείων, Κλινικών, Ξενοδοχείων, Θεάτρων και Κινηματογράφων, Τραπεζών, Δημοσίων Οικημάτων, ως και εις παν ακίνητων ένθα στεγάζονται πλέον των τεσσάρων ιδιωτικών γραφείων ή ιατρείων άνω του ισογείου, δέον απαραίτητως όπως συνοδεύονται παρ' οδηγού ανελκυστήρος, εκτός εάν είναι εφοδιασμένοι διά συστήματος αυτομάτου επιλογής και εκτελέσεως κλήσεων (Collective – Selective).

#### Υποχρεώσεις συντηρητού, οδηγού και φύλακος του ανελκυστήρος

1) Ο ασκών την συντήρησιν του ανελκυστήρος δέον να διαθέτει το κατάλληλον συνεργείον προσωπικού εξ ενός ηλεκτροτεχνίτου Δ' ειδικότητας και ενός βοηθού ηλεκτροτεχνίτου Δ' ειδικότητας ή ενός ηλεκτροτεχνίτου Δ' ειδικότητας και ενός μηχανοτεχνίτου ανελκυστήρος, κεκτημένους την κατά νόμον άδειαν διά την ανά 15θήμερον τουλάχιστον συντήρησιν αυτού. Ούτοι δέον όπως εφοδιάζονται παρὰ του ασκούντος την συντήρησιν ανελκυστήρος διά των κατάλληλων μέσων διά την καλήν συντήρησιν αυτού.

2) Ούτος δέον όπως απασχολή προσωπικόν ανάλογον του αριθμού των αναληφθέντων παρ' αυτού συντηρήσεων, υπολογιζόμενου ενός συνεργείου διά πέντε συντηρήσεις αναλκυστήρων ημερησίως και διά 25 εργασίμους ημέρας μηνιαίως.

3) Επίσης ούτος δεν δύναται να χρησιμοποιεί και επιβλέπει πλέον των τεσσάρων συνεργείων, δέον δε να διαθέτει και εν εφεδρικών διά την άμεσον αντιμετώπισιν παρουσιασθησομένης ανάγκης.

4) Ούτος ο ασκών την συντήρησιν δέον όπως τηρή δι' έκαστον ανελκυστήρα ειδικόν βιβλιάριον, θεωρημένον από το οικείον Αστυνομικόν Τμήμα και ευρισκόμενον εντός του Μηχανοστασίου εις θέσιν ασφαλή, εις ο θα

αναγράφονται άπασαι αι επιθεωρήσεις του ανελκυστήρος από της παραλαβής τούτου υπό της αρμόδιας Υπηρεσίας, αι τυχόν αλλαγί εξαρτημάτων και αι υποδείξεις τούτου, θα υπογράφηται δε παρά του τεχνίτου μεθ' εκάστην συντήρησιν ως επίσης και παρά του ιδιοκτήτου ή του εντεταλμένου διαχειριστού του οικήματος ή εξουσιοδοτημένου παρά του τούτου προσώπων.

5) Ο ασκών την συντήρησιν υποχρεούται εις την ετησίαν επιθεώρησιν του ανελκυστήρος διά διπλωματούχου Μηχανολόγου – Ηλεκτρολόγου του Ε.Μ.Π. ή ισοτίμου Σχολής της ημεδαπής ή αλλοδαπής. Ο αδειούχος συντηρητής οφείλει να επιθεωρεί τον ανελκυστήρα τουλάχιστον μίαν φοράν το δίμηνον υπογράφων βιβλιάριον συντηρήσεων.

6) Οι ιδιοκτήται ή εντεταλμένοι διαχειρισταί του οικήματος οφείλουν αμελλητί να συμμορφωθώσι προς τας εν τη προηγουμένη παραγράφω υποδείξεις του συντηρητού. Ο συντηρητής οφείλει να παρακολουθεί την συμμόρφωσιν, εν περιπτώσει δε μη συμμορφώσεως των ιδιοκτητών ή εντεταλμένων διαχειριστών προς τας υποδείξεις αυτού, υποχρεούται όπως αναφέρει τούτο εις Υπουργείον Βιομηχανίας.

7) Ο ασκών συντήρησιν υποχρεούται όπως εκμανθάνη τον θυρωρόν ή τον εντεταλμένον φύλακα τα κάτωθι: α) Να διακόπτη τον γενικόν διακόπτην εις το μηχανοστάσιον, β) Να απελευθερώνει εγκλωβισμένον πρόσωπον τι διά χειρισμού του χειροκίνητου βαρούλκου.

8) Ο οδηγός ανελκυστήρος, υποχρεούται καθημερινός και πρό της θέσεως εις λειτουργίαν του ανελκυστήρος να επαληθεύει τα κάτωθι: α) Ότι ο θαλαμίσκος δεν δύναται να τεθεί εις λειτουργίαν εάν μία θύρα εισόδου εις το φρέαρ είναι ανοικτή ή δεν είναι κανονικώς κλεισμένη. β) Ότι η πέδη της κινητήριου μηχανής λειτουργεί κανονικώς. γ) Ότι το σήμα κινδύνου ως και ο φωτισμός του θαλάμου λειτουργούν κανονικώς. δ) Ότι άπαντα τα κομβία του πίνακος χειρισμού του θαλαμίσκου λειτουργούν κανονικώς.

9) Ο οδηγός υποχρεούται να γνωρίζει τον τρόπον απελευθερώσεως εγκλωβισμένων ατόμων εντός του θαλαμίσκου, ακόμη και εις περιπτώσιν λειτουργείας της συσκευής αρπάγης, ως και τας βασικάς διατάξεις του παρόντος.

10) Ούτος υποχρεούται όπως τηρή καθαρόν τον θαλαμίσκον του ανελκυστήρος.

11) Επίσης υποχρεούται όπως ειδοποιή πάραυτα τον αδειούχον συντηρητήν, εις περίπτωσιν βλάβης του ανελκυστήρος αναρτών προηγουμένως πινακίδας εις απάσας τας θύρας εισόδου εις το φρέαρ, αναγραφούσας «ΠΡΟΣΟΧΗ Ο ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡ ΔΕΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΛΟΓΩ ΒΛΑΒΗΣ».

12) Εις περίπτωσιν μη υπάρξεως οδηγού ο θυρωρός ή ο εντεταλμένος φύλαξ υποχρεούται να ειδοποιή πάραυτα τον συντηρητήν ή εγκαταστάτην εις περίπτωσιν καθ' ήν ο ανελκυστήρ παρουσιάσει ανωμαλίαν τινά.

13) Ούτος υποχρεούται να διακόπη το ρεύμα κινήσεως του ανελκυστήρος, εφ' όσον κατά την ειδοποίησιν του συντηρητού διαταχθή να εκτελέσει την εν λόγω ενέργειαν. Δέον δε μετά ταύτα όπως αναρτήση εις απάσας τας θύρας εισόδου εις το φρέαρ πινακίδας αναγραφούσας «ΠΡΟΣΟΧΗ Ο ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡ ΔΕΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΛΟΓΩ ΒΛΑΒΗΣ».

14) Ο ιδιοκτήτης του ανελκυστήρος υποχρεούται όπως εις περίπτωσιν αλλαγής του συντηρητού του ανελκυστήρος, προσκομίσει εις την αρμόδιαν Υπηρεσίαν εντός τριών ημερών από της αλλαγής, υπεύθυνον δήλωσιν περί αναθέσεως της συντηρήσεως του ανελκυστήρος εις αδειούχον συντηρητήν ως και υπεύθυνον δήλωσιν του αδειούχου συντηρητού περί αναλήψεως της συντηρήσεως του ανελκυστήρος, ειδοποιών εγγράφως τυτοχρόνως τον προηγούμενον συντηρητήν. Εις περίπτωσιν καθ' ήν ο ασκών την συντήρησιν παραιτηθή της συντηρήσεως του ανελκυστήρος υποχρεούται όπως ειδοποιεί τον ιδιοκτήτην εγγράφως, τουλάχιστον 10 ημέρας προ της διακοπής υπ' αυτού της συντηρήσεως γνωρίζων συγχρόνως τούτο εις την αρμοδίαν Υπηρεσίαν του Υπουργείου Βιομηχανίας.

### Μεταβατικά διατάξεις

Αρθρον 71

1) Οι μέχρι της ενάρξεως της ισχύος του παρόντος εγκατασταθέντες ανελκυστήρες, ως και εκείνοι, οίτινες ήθελον εγκατασταθεί κατόπιν αδείας εκδοθείσης μέχρι της αυτής, ως άνω ημερομηνίας παρά της αρμοδίας

Υπηρεσίας, υπόκεινται εις τας διατάξεις των προ της ισχύος του παρόντος κειμένων διατάξεων.

2) Ομοίως δια πάσαν μεταρρύθμισιν ή ανακαίνισιν των εν τη προηγουμένη παραγράφω ανελκυστήρων εφαρμόζονται αι προ της ενάρξεως της ισχύος του παρόντος διατάξεις εξαιρέσει των περιπτώσεων καθ' ας είναι δυνατή και κρίνεται απαραίτητος κατά την κρίσιν της αρμοδίας Υπηρεσίας η εφαρμογή του παρόντος β. δ. εν όλω ή εν μέρει.

3) Ο ασκών την συντήρησιν δύναται ν' απασχολεί κατ' εξαίρεσιν του άρθρου 25 §1 του παρόντος, δια χρονικόν διάστημα μέχρι τριών ετών από της ισχύος του δια τον βοηθόν τεχνίτου εκάστου συνεργείου αδειούχον ηλεκτροτεχνίτην άλλης ειδικότητος, εφ' όσον οι αδειούχοι Δ' ειδικότητος, δεν επαρκώσι δια την συγκρότησιν των συνεργείων. Η μη ύπαρξις ανέργων Ηλεκτροτεχνιτών Δ' ειδικότητος δέον να βεβαιούται υπό της αρμοδίας Υπηρεσίας του Υπουργείου Εργασίας.

4) Οι ανελκυστήρες οι λειτουργούντες εις Νόμους οίτινες δεν διαθέτουν εις την περιοχίν των αδειούχους συντηρητάς, δύναται κατ' εξαίρεσιν των άρθρου 26 §1 του παρόντος, και διά χρονικόν διάστημα τριών ετών από της ισχύος του, να συντηρούνται, υπό των εγκαταστατών τούτων, άπαξ τουλάχιστον του μηνός.

5) Δι' άπαντας τους μέχρι της ενάρξεως της ισχύος του παρόντος εγκατασταθέντας-ανελκυστήρας- προσώπων ή φορτίων μεθ' οδηγού, μη εφωδιασμένους διά συστήματος προμανδαλώσεως των θυρών φρέατος, επιβάλλεται όπως μερίμνη των ιδιοκτητών τούτων, εφοδιαστούν διά συστήματος προμανδαλώσεως των θυρών φρέατος το βραδύτερον εντός έτους από της ισχύος του παρόντος. Μετά την παρέλευσιν του χρονικού τούτου διαστήματος ο συντηρητής του ανελκυστήρος υποχρεούται όπως παραιτηθεί της συντηρήσεως, γνωρίζων τούτο ως και τους λόγους της παραιτήσεως του εις τι Υπουργείον Βιομηχανίας και εις τον ιδιοκτήτην του ανελκυστήρος.



- 1) Διά του παρόντος β. δ. καταργούνται το από 5 -2 - 1963 β. δ. υπ' αριθμ. 127 «περί κατασκευής και λειτουργίας ηλεκτροκινήτων ανελκυστήρων», ως και πάσα διάταξις Β. δ. ή κανονισμού αντικειμένη προς τας διατάξεις του παρόντος, αφορώσαι την κατασκευήν και λειτουργίαν των ανελκυστήρων.
- 2) Η ισχύς του παρόντος Β.δ. / τος άρχεται τρεις μηνες μετά την δημοσίευσήν του εις την Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

### **ΑΜΥΝΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΤΑ ΠΥΡΚΑΪΑΣ**

Λόγω και του κοινωνικού χαρακτήρα που έχει η προστασία από τις πυρκαϊές σε όλα σχεδόν τα κράτη υπάρχει ειδική πυροσβεστική υπηρεσία και ειδικά νομοθετήματα. Στην Ελλάδα εκτός από τους γενικούς κανονισμούς για ανοικοδόμηση και λειτουργία ξενοδοχείων στους οποίους περιλαμβάνονται και σημεία για την αντιμετώπιση των πυρκαϊών, έχουμε και ειδικές διατάξεις. Η αστυνομική διάταξη 28 της 20 / 8 - 5 / 9 του 1951 «περί υποχρεώσεων τινών των Διευθυντών, υπαλλήλων και των πελατών των ξενοδοχείων ύπνου», με τα τέσσερα πρώτα άρθρα τους αναφέρεται στην πρόληψη των πυρκαϊών.

1. Υποχρεούνται οι διατηρούντες Ξενοδοχεία όπως τοποθετήσωσιν ικανόν αριθμόν πυροσβεστήρων εκ χάλυβος ή χυτοσιδήρου, περιεχόντων υγρόν ή άλλην ουσίαν κατάλληλον διά την καταστολήν του πυρός.
2. Ο αριθμός των πυροσβεστήρων δέον να είναι ανάλογος προς τον χώρον του Ξενοδοχείου, δέον δε να τοποθετηθεί κατ' ελάχιστον όριον εις πυροβεστήρ εις έκαστον όροφον και ανά οκτώ δωμάτια αυτού ή κλάσματα των οκτώ.
3. Αι εγκαταστάσεις θερμάνσεως και φωτισμού δέον να διατηρώνται εν καλή καταστάσει, να λαμβάνηται δε πάντοτε μέριμνα προς αποτροπήν κινδύνου

πυρκαϊάς λόγω ενώσεως ή άλλης αιτίας. Ωσαύτως να λαμβάνηται μέριμνα να μη εκφεύγωσι καπνοί ή άλλα αέρια επιβλαβή ή ενοχλητικά διά τους ενοίκους.

4. Απαγορεύεται η εκ μέρους των ενοίκων του Ξενοδοχείου χρήσις πετρελαιομηχανών, ηλεκτρομηχανών και καμινέτων προς παρασκευήν φαγητών, αφεψημάτων κλπ. Η χρήσις καμινέτου επιτρέπεται οσάκις υπάρχουν ασθενούντες ή διαμένουν οικογένειαι έχουσι βρέφος ή και εις πάντα πελάτην προς θέρμανσιν ύδατος εφ' όσον ο Ξενοδόχος δεν παρέχει θερμόν ύδωρ.»

Στα προληπτικά μέτρα περιλαμβάνονται γενικοί οικοδομικοί κανόνες οι οποίοι αρχίζουν από τα υλικά κατασκευής των τοίχων ή την θέση των ανοιγμάτων και φθάνουν στην κατασκευή αυτόματων συστημάτων για το κλείσιμο των χώρων, με συρόμενες πόρτες και καταπακτές ή το σταμάτημα μηχανών, μόλις η θερμοκρασία του χώρου περάσει ωρισμένα όρια.

Έχει γενικευθεί η χρησιμοποίηση δαπέδων, χαλιών και κουρτινών από άφλεκτα υλικά, παρ' όλο που υπάρχει επιβάρυνση στο κόστος κατασκευής.

Στα μέτρα για την πρόληψη και την αντιμετώπιση των πυρκαϊών περιλαμβάνονται γενικές οδηγίες με σήματα, ενδείξεις, πόρτες κινδύνου, για το προσωπικό και τους πελάτες στην περίπτωση που θα εκδηλωθεί πυρκαϊά.

Στις οδηγίες αυτές περιλαμβάνονται η διακοπή του ηλεκτρικού ρεύματος και φωταερίου, η απομάκρυνση εύφλεκτων υλών, η σήμανση συναγερμού και η χρησιμοποίηση των πυροσβεστικών μέσων που υπάρχουν στον χώρο. Τέλος στα ίδια μέτρα περιλαμβάνεται η εκπαίδευση του προσωπικού και ο καθορισμός υπευθυνότητων για την έγκαιρη και σωστή αντιμετώπιση των πυρκαϊών.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Δημητρίου Γ. Πανά, «Συντήρηση και έλεγχος ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων».
2. Αντωνία Ευθυμιάτου – Πουλάκου, «Στοιχεία τουριστικής νομοθεσίας»
3. Βερνάρδος Γκόζης, «Ο τουρισμός προς το 2000»
4. Ελληνική Λέσχη Ταξιδιωτών, «Οδηγός Πόλεων Εσωτερικού 1992»
5. Τουριστικό περιοδικό «Τουρισμός και Οικονομία»
6. Τουριστικό περιοδικό «Τουριστική αγορά»