



Βρυξέλλες, 9 Νοεμβρίου 2016
(OR. en)

Διοργανικός φάκελος:
2015/0277 (COD)

13505/16
ADD 2

LIMITE

AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων(1ο Τμήμα)

αριθ. προηγ. εγγρ.: 13219/16 ADD1 REV 1

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014

Θέμα: ***Προετοιμασία της συνόδου του Συμβουλίου (Μεταφορές,
Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια) της 1ης Δεκεμβρίου 2016***

Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής
αεροπορίας και για την ίδρυση του Οργανισμού Αεροπορικής Ασφάλειας
της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού
(ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

– Γενική προσέγγιση

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Αεροσκάφος αναφερόμενο στο άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο δ)

1. Κατηγορίες επανδρωμένων αεροσκαφών για τις οποίες δεν ισχύει ο κανονισμός:
 - α) ιστορικά αεροσκάφη που πληρούν τα ακόλουθα κριτήρια:
 - i) αεροσκάφη των οποίων:
 - ο αρχικός σχεδιασμός ολοκληρώθηκε πριν από την 1η Ιανουαρίου 1955 και
 - η παραγωγή έπαυσε πριν από την 1η Ιανουαρίου 1975·
 - ή
 - ii) αεροσκάφη με σαφή ιστορική σημασία, η οποία σχετίζεται με:
 - συμμετοχή σε αξιοσημείωτο ιστορικό συμβάν,
 - σημαντικό βήμα στην εξέλιξη της αεροπορίας, ή
 - σημαντικό ρόλο στις ένοπλες δυνάμεις κράτους μέλους·
 - β) αεροσκάφη τα οποία έχουν σχεδιασθεί ή τροποποιηθεί ειδικά για ερευνητικούς, πειραματικούς ή επιστημονικούς σκοπούς και είναι πιθανόν να παράγονται σε πολύ περιορισμένο αριθμό·
 - γ) αεροσκάφη των οποίων τουλάχιστον το 51 % έχει κατασκευασθεί από ερασιτέχνη ή μη κερδοσκοπικό σύλλογο ερασιτεχνών, για δικό τους σκοπό και χωρίς εμπορικό στόχο·
 - δ) αεροσκάφη που τελούν στην υπηρεσία ενόπλων δυνάμεων, εκτός εάν πρόκειται για τύπους για τους οποίους ο Οργανισμός έχει εγκρίνει πρότυπο σχεδιασμού·

- ε) ¹αεροπλάνα των οποίων η ταχύτητα απώλειας στήριξης ή η κατώτατη ταχύτητα σταθερής πτήσης σε διαμόρφωση προσγείωσης δεν υπερβαίνει τους 35 κόμβους διορθωμένης ταχύτητας αέρος (CAS), [...] μηχανοκίνητα αλεξίπτωτα, ανεμόπτερα και μηχανοκίνητα ανεμόπτερα έχοντα το πολύ δύο θέσεις και μέγιστη μάζα απογείωσης (MTOM), όπως καταγράφεται από τα κράτη μέλη, η οποία δεν υπερβαίνει:

	Αεροπλάνο ξηράς	[...]/ Μηχανοκίνητο αλεξίπτωτο / μηχανοκίνητα ανεμόπτερα	Ανεμόπτερα	Αμφίβιο αεροπλάνο ή υδροπλάνο[...]	Εγκατεστημένο στο κέλυφος αλεξίπτωτο για την ανάκτηση
Μονοθέσιο	350 kg MTOM	300 kg MTOM	250 kg MTOM	Επιπλέον 30 kg MTOM	Επιπλέον 15 kg MTOM
Διθέσιο	500 kg MTOM	450 kg MTOM	400 kg MTOM	Επιπλέον 45 kg MTOM	Επιπλέον 25 kg MTOM
Όταν ένα αμφίβιο αεροπλάνο ή υδροπλάνο[...] λειτουργεί τόσο ως υδροπλάνο[...] όσο και ως αεροπλάνο[...] ξηράς, πρέπει να βρίσκεται κάτω από το ισχύον όριο MTOM.					

i) [...].

ii) [...].

¹ Το BE υποστηρίζει το προηγούμενο κείμενο της Προεδρίας αλλά μπορεί να επιδείξει ευελιξία.

iii) [...].

iv) [...].

v) [...].

vi) [...].

vii) [...].

viii) [...].

στ) μονοθέσια και διθέσια γυροπλάνα **και ελικόπτερα** των οποίων η MTOM δεν υπερβαίνει τα 560 kg.

ζ) [...].

η) αντίγραφα αεροσκαφών που πληρούν τα κριτήρια των στοιχείων α) ή δ) ανωτέρω, ο δομικός σχεδιασμός των οποίων είναι πανομοιότυπος με τα πρωτότυπα αεροσκάφη.

θ) μονοθέσια ή διθέσια αερόστατα ή αερόπλοια με μέγιστο όγκο σχεδιασμού που δεν υπερβαίνει τα 1 200 m³ στην περίπτωση θερμού αέρα και τα 400 m³ στην περίπτωση άλλου ανυψωτικού αερίου.

ι) κάθε άλλο αεροσκάφος του οποίου το μέγιστο απόβαρο, συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων, δεν υπερβαίνει τα 70 kg.

2. Επιπλέον, ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται στα προσδεδεμένα αεροσκάφη χωρίς προωστικό σύστημα, εφόσον το μέγιστο μήκος της πρόσδεσης είναι 50 m, και:

α) η μέγιστη μάζα απογείωσης, συμπεριλαμβανομένου του ωφέλιμου φορτίου, είναι μικρότερη των 25 kg ή

β) σε περίπτωση ελαφρότερου του αέρος αεροσκάφους, ο όγκος είναι μικρότερος των 40 m³.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Βασικές απαιτήσεις αξιοπλοΐας

1. ΑΚΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ:

Η ακεραιότητα του προϊόντος πρέπει να εξασφαλίζεται για το σύνολο των προβλεπόμενων συνθηκών πτήσης για τη διάρκεια ζωής του αεροσκάφους. Η συμμόρφωση με όλες τις απαιτήσεις πρέπει να καταδεικνύεται με εκτιμήσεις ή αναλύσεις,, όπου χρειάζεται, με τη βοήθεια δοκιμών.

1.1. Δομικά στοιχεία και υλικά:

1.1.1. Η ακεραιότητα της δομής για το σύνολο, και επαρκώς πέραν αυτού, του επιχειρησιακού φακέλου πτήσης του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένου του προωστικού του συστήματος, πρέπει να εξασφαλίζεται και να διατηρείται για ολόκληρη τη διάρκεια ζωής του.

1.1.2. Όλα τα εξαρτήματα αεροσκάφους, τυχόν αστοχία των οποίων μπορεί να μειώσει τη δομική ακεραιότητα, πρέπει να πληρούν τους ακόλουθους όρους χωρίς βλαπτική παραμόρφωση ή αστοχία. Περιλαμβάνονται όλα τα τμήματα αξιόλογης μάζας, καθώς και τα μέσα συγκράτησής τους.

- α) Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλοι οι συνδυασμοί φορτίου που ευλόγως αναμένεται να προκύψουν εντός, και επαρκώς πέραν αυτού, των βαρών, του εύρους του κέντρου βάρους, του επιχειρησιακού φακέλου πτήσης και της ζωής ενός αεροσκάφους. Εν προκειμένω περιλαμβάνονται φορτία που οφείλονται σε ριπές ανέμου, ελιγμούς, συμπίεση, κινητές επιφάνειες, συστήματα ελέγχου και πρόωσης τόσο εν πτήση όσο και στο έδαφος.
- β) Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα φορτία και οι πιθανές αστοχίες που οφείλονται σε αναγκαστικές προσγειώσεις ή προσυδατώσεις.
- γ) Ανάλογα με τον τύπο λειτουργίας, τα δυναμικά φαινόμενα πρέπει να καλύπτονται στη δομική ανταπόκριση σε αυτά τα φορτία, ανάλογα με το μέγεθος και τη διαμόρφωση του αεροσκάφους.

- 1.1.3. Το αεροσκάφος δεν πρέπει να πάσχει από αεροελαστική αστάθεια και υπερβολικούς κραδασμούς.
- 1.1.4. Οι διαδικασίες παραγωγής και τα υλικά που χρησιμοποιούνται για τη συναρμολόγηση του αεροσκάφους πρέπει να καταλήγουν σε γνωστές και αναπαραγώγιμες δομικές ιδιότητες. Οποιαδήποτε αλλαγή των επιδόσεων των υλικών που αφορά το επιχειρησιακό περιβάλλον πρέπει να λαμβάνεται υπόψη.
- 1.1.5. Πρέπει να διασφαλίζεται, εφόσον είναι εφικτό, ότι τα αποτελέσματα της κυκλικής φόρτωσης, η περιβαλλοντική υποβάθμιση και οι φθορές από τυχαίες και διακριτές πηγές, δεν περιορίζουν τη δομική ακεραιότητα κάτω από ένα αποδεκτό επίπεδο υπολειπόμενης ισχύος. Πρέπει να κοινοποιούνται εν προκειμένω όλες οι απαραίτητες οδηγίες για τη διασφάλιση της διαρκούς αξιοπλοΐας.

1.2. Πρόωση:

- 1.2.1. Η ακεραιότητα του προωστικού συστήματος (δηλαδή του κινητήρα και, αν υπάρχουν, των ελίκων) πρέπει να αποδεικνύεται σε ολόκληρο τον επιχειρησιακό φάκελό του, και επαρκώς πέραν αυτού, και να διατηρείται για το σύνολο της διάρκειας ζωής του προωστικού συστήματος με βάση τον ρόλο του προωστικού συστήματος στον γενικό σχεδιασμό ασφαλείας του αεροσκάφους.
- 1.2.2. Το προωστικό σύστημα πρέπει να παράγει, εντός των ορίων των προδιαγραφών του, την ώση ή ισχύ που του ζητείται υπό όλες τις απαιτούμενες συνθήκες πτήσης, με βάση τις περιβαλλοντικές συνέπειες και συνθήκες.
- 1.2.3. Η διαδικασία παραγωγής και τα υλικά που χρησιμοποιούνται για τη συναρμολόγηση του προωστικού συστήματος πρέπει να οδηγούν σε γνωστή και αναπαραγώγιμη δομική συμπεριφορά. Οποιαδήποτε αλλαγή των επιδόσεων των υλικών που αφορά το επιχειρησιακό περιβάλλον πρέπει να λαμβάνεται υπόψη.
- 1.2.4. Τα αποτελέσματα της κυκλικής φόρτωσης, η περιβαλλοντική και η επιχειρησιακή υποβάθμιση και οι ενδεχόμενες επακόλουθες αστοχίες εξαρτημάτων δεν πρέπει να μειώνουν την ακεραιότητα του προωστικού συστήματος κάτω από τα αποδεκτά επίπεδα. Πρέπει να κοινοποιούνται εν προκειμένω όλες οι απαραίτητες οδηγίες για τη διασφάλιση της διαρκούς αξιοπλοΐας.

1.2.5. Πρέπει να κοινοποιούνται όλες οι απαραίτητες οδηγίες, πληροφορίες και προδιαγραφές για την ασφαλή και ορθή διασύνδεση του προωστικού συστήματος με το αεροσκάφος.

1.3. Συστήματα και εξοπλισμός (εκτός από τον μη εγκατεστημένο εξοπλισμό):

1.3.1. Το αεροσκάφος δεν πρέπει να περιλαμβάνει σχεδιαστικά στοιχεία ή λεπτομέρειες που εκ πείρας έχουν αποδειχθεί επικίνδυνα.

1.3.2. Το αεροσκάφος, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων και του εξοπλισμού του που απαιτούνται για την αξιολόγηση του σχεδιασμού τύπου ή από τους επιχειρησιακούς κανόνες, πρέπει να λειτουργεί όπως προβλέπεται υπό οποιεσδήποτε προβλέψιμες επιχειρησιακές συνθήκες σε όλο το φάσμα, και επαρκώς πέραν αυτού, του επιχειρησιακού φακέλου πτήσης του αεροσκάφους, λαμβανομένου δεόντως υπόψη του επιχειρησιακού περιβάλλοντος του συστήματος ή εξοπλισμού. Τα λοιπά συστήματα ή εξοπλισμός που δεν απαιτούνται για την πιστοποίηση τύπου ή από τους επιχειρησιακούς κανόνες, είτε λειτουργούν ορθά ή όχι, δεν πρέπει να μειώνουν την ασφάλεια ούτε να επηρεάζουν αρνητικά την ορθή λειτουργία των υπόλοιπων συστημάτων ή εξοπλισμού. Η χρήση των συστημάτων και του εξοπλισμού πρέπει να είναι δυνατή χωρίς εξαιρετική επιδεξιότητα ή δύναμη.

1.3.3. Τα συστήματα και ο εξοπλισμός αεροσκάφους, εξεταζόμενα μεμονωμένα και σε αλληλεξάρτηση μεταξύ τους, πρέπει να σχεδιάζονται κατά τρόπον, ώστε από μία και μόνη αστοχία, η οποία δεν έχει αποδειχθεί τελείως απίθανη, να μην προκύπτουν προϋποθέσεις καταστροφικής αστοχίας, πρέπει δε να υφίσταται αντίστροφη σχέση μεταξύ της πιθανότητας συνθηκών αστοχίας και της σοβαρότητας των συνεπειών της στο αεροσκάφος και τους επιβαίνοντές του. Σε σχέση με το ανωτέρω κριτήριο της μίας και μόνης αστοχίας, γίνεται δεκτό ότι πρέπει να λαμβάνεται δεόντως υπόψη το μέγεθος και η βασική διαμόρφωση του αεροσκάφους και ότι βάσει αυτού ενδέχεται η μη τήρηση του κριτηρίου της μίας και μόνης αστοχίας για ορισμένα μέρη και συστήματα ελικοπτέρων και μικρών αεροπλάνων.

- 1.3.4. Πρέπει να παρέχονται, κατά περίπτωση, στο πλήρωμα ή το προσωπικό συντήρησης, οι πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης, καθώς και πληροφορίες για επισφαλείς συνθήκες με σαφή, συνεπή και αδιαμφισβήτητο τρόπο. Τα συστήματα, ο εξοπλισμός και τα χειριστήρια, συμπεριλαμβανομένων των ενδείξεων και των αγγελιών, πρέπει να σχεδιάζονται και να τοποθετούνται κατά τρόπον ώστε να ελαχιστοποιούνται τα σφάλματα που μπορούν να οδηγήσουν στην πρόκληση κινδύνων.
- 1.3.5. Κατά τον σχεδιασμό πρέπει να λαμβάνονται προφυλάξεις για την ελαχιστοποίηση των κινδύνων για το αεροσκάφος και τους επιβαίνοντες από ευλόγως πιθανές απειλές, συμπεριλαμβανομένων των απειλών κατά της ασφάλειας των πληροφοριών, τόσο από ενδογενείς όσο και από εξωγενείς προς το αεροσκάφος αιτίες, συμπεριλαμβανομένης της προστασίας από την πιθανότητα σημαντικής αστοχίας ή δυσλειτουργίας οποιουδήποτε μη εγκατεστημένου εξοπλισμού.

1.4. Μη εγκατεστημένος εξοπλισμός:

- 1.4.1. Ο μη εγκατεστημένος εξοπλισμός ασφάλειας πρέπει να εκτελεί τη λειτουργία ασφαλείας ή λειτουργία σημαντική για την ασφάλεια όπως έχει προβλεφθεί υπό όλες τις προβλέψιμες επιχειρησιακές συνθήκες, εκτός εάν η λειτουργία μπορεί να εκτελεσθεί και με άλλα μέσα.
- 1.4.2. Μη εγκατεστημένος εξοπλισμός πρέπει να λειτουργεί χωρίς εξαιρετική επιδεξιότητα ή δύναμη.
- 1.4.3. Ο μη εγκατεστημένος εξοπλισμός πρέπει να σχεδιάζεται κατά τρόπον ώστε να ελαχιστοποιούνται τα σφάλματα που μπορούν να οδηγήσουν στην πρόκληση κινδύνων.
- 1.4.4. Ο μη εγκατεστημένος εξοπλισμός, είτε λειτουργεί ορθά ή όχι, δεν πρέπει να μειώνει την ασφάλεια, ούτε να επηρεάζει αρνητικά την ορθή λειτουργία των υπόλοιπων συστημάτων, εξαρτημάτων ή εξοπλισμού.

1.5. Διαρκής αξιοπλοΐα:

- 1.5.1. Πρέπει να συντάσσονται και να διατίθενται όλα τα αναγκαία έγγραφα, καθώς και οδηγίες διαρκούς αξιοπλοΐας, ώστε να εξασφαλίζεται ότι διατηρείται καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής του αεροσκάφους το πρότυπο αξιοπλοΐας για τον συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους και κάθε σχετικό εξάρτημα.

- 1.5.2. Πρέπει να παρέχονται μέσα για τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων, προσαρμογών, λίπανσης, αφαίρεσης ή αντικατάστασης εξαρτημάτων και μη εγκατεστημένου εξοπλισμού, εφόσον απαιτούνται για τη διαρκή αξιοπλοΐα.
- 1.5.3. Οι οδηγίες διαρκούς αξιοπλοΐας πρέπει να έχουν τη μορφή εγχειριδίου ή εγχειριδίων, ανάλογα με την ποσότητα των παρεχόμενων στοιχείων. Τα εγχειρίδια πρέπει να καλύπτουν τις οδηγίες συντήρησης και επισκευής, πληροφορίες για την τακτική συντήρηση, διαδικασίες εντοπισμού προβλημάτων και επιθεώρησης, σε εύχρηστη μορφή.
- 1.5.4. Οι οδηγίες διαρκούς αξιοπλοΐας πρέπει να περιέχουν περιορισμούς αξιοπλοΐας οι οποίοι να καθορίζουν τους χρόνους υποχρεωτικής αντικατάστασης, τα διαστήματα επιθεώρησης και τις συναφείς διαδικασίες επιθεώρησης.

2. ΠΤΥΧΕΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ

- 2.1. Πρέπει να αποδεικνύεται ότι έχουν εξετασθεί τα κατωτέρω για τη διασφάλιση ικανοποιητικού επιπέδου ασφάλειας για τους επιβαίνοντες, καθώς και για τα άτομα στο έδαφος κατά τη λειτουργία του προϊόντος:
- α) Πρέπει να καθορίζονται οι τρόποι λειτουργίας για τους οποίους έχει λάβει έγκριση το αεροσκάφος, καθώς και οι περιορισμοί και οι πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την ασφαλή λειτουργία, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών περιορισμών και επιδόσεων.
 - β) Ο έλεγχος και οι ελιγμοί του αεροσκάφους πρέπει να πραγματοποιούνται με ασφάλεια υπό όλες τις προσδοκώμενες επιχειρησιακές συνθήκες, ακόμα και μετά από αστοχία ενός ή, ενδεχομένως, περισσότερων προωστικών συστημάτων, ανάλογα με το μέγεθος και τη διαμόρφωση του αεροσκάφους. Πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη η δύναμη των χειριστών, το περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης, ο φόρτος εργασίας των χειριστών και οι λοιποί ανθρωπinoι παράγοντες και η φάση της πτήσης και η διάρκειά της.
 - γ) Η ομαλή μετάβαση από τη μία φάση της πτήσης στην άλλη πρέπει να είναι δυνατή χωρίς να απαιτείται ιδιαίτερη επιδεξιότητα χειρισμού, αυτοσυγκέντρωση, δύναμη ή προσπάθεια υπό οποιεσδήποτε πιθανές επιχειρησιακές συνθήκες.

- δ) Το αεροσκάφος πρέπει να είναι τόσο ευσταθές ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι ενέργειες του χειριστή δεν είναι υπερβολικές με βάση τη φάση της πτήσης και τη διάρκειά της.
- ε) Πρέπει να καθορίζονται διαδικασίες για τις ομαλές ενέργειες, την αστοχία και τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.
- στ) Πρέπει να προβλέπονται προειδοποιητικά ή άλλα αποτρεπτικά συστήματα, ανάλογα με τον τύπο του αεροσκάφους, για την πρόληψη της υπέρβασης του κανονικού φακέλου πτήσης.
- ζ) Τα χαρακτηριστικά του αεροσκάφους και των συστημάτων του πρέπει να επιτρέπουν την ασφαλή επάνοδό του από τις ακραίες καταστάσεις του φακέλου πτήσης που μπορεί να συναντήσει το αεροσκάφος.

2.2. Πρέπει να παρέχονται στα μέλη του πληρώματος οι επιχειρησιακοί περιορισμοί και οι λοιπές πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την ασφαλή λειτουργία.

2.3. Η λειτουργία των προϊόντων πρέπει να προστατεύεται από κινδύνους που προκύπτουν από δυσμενείς εξωτερικές και εσωτερικές συνθήκες, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών συνθηκών.

- α) Συγκεκριμένα, και ανάλογα με τον τύπο λειτουργίας, δεν πρέπει να προκύπτουν επισφαλείς συνθήκες από έκθεση σε φαινόμενα όπως (αλλά όχι μόνο) κακοκαιρία, αστραπές, πρόσκρουση πτηνών, πεδία ακτινοβολίας υψηλής συχνότητας, όζον κ.λπ., που λογικώς αναμένεται να συμβούν κατά τη λειτουργία του προϊόντος, με βάση το μέγεθος και τη διαμόρφωση του αεροσκάφους.

- β) Τα διαμερίσματα των επιβατών πρέπει, ανάλογα με το είδος λειτουργιών, να εξασφαλίζουν στους επιβάτες κατάλληλες συνθήκες μεταφοράς και επαρκή προστασία από κάθε αναμενόμενο κίνδυνο που προκύπτει από τους χειρισμούς της πτήσης ή τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, όπως πυρκαγιά, καπνό, τοξικά αέρια και κινδύνους ταχείας αποσυμπίεσης, με βάση το μέγεθος και τη διαμόρφωση του αεροσκάφους. Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα ώστε να παρέχεται στους επιβαίνοντες κάθε εύλογη δυνατότητα αποφυγής σοβαρού τραυματισμού και ταχείας εκκένωσης του αεροσκάφους, καθώς και προστασία από τα αποτελέσματα των δυνάμεων επιβράδυνσης σε περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης ή προσυδάτωσης. Πρέπει να παρέχονται σαφή και αδιαμφισβήτητα σήματα ή αγγελίες, εφόσον χρειάζεται, με σκοπό την παροχή οδηγιών στους επιβαίνοντες για την ενδεδειγμένη συμπεριφορά ασφαλείας και τη θέση και την ορθή χρήση του εξοπλισμού ασφαλείας. Ο απαιτούμενος εξοπλισμός ασφαλείας πρέπει να είναι άμεσα προσιτός.
- γ) Τα διαμερίσματα του πληρώματος πρέπει, ανάλογα με το είδος λειτουργιών, να είναι διαρρυθμισμένα κατά τρόπον ώστε να διευκολύνονται οι χειρισμοί της πτήσης με μέσα που να επιτρέπουν επίγνωση των καταστάσεων, καθώς και η αντιμετώπιση κάθε αναμενόμενης κατάστασης και κατάστασης έκτακτης ανάγκης. Το περιβάλλον των διαμερισμάτων του πληρώματος δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ικανότητά του να εκτελεί τα καθήκοντά του και ο σχεδιασμός τους πρέπει να είναι τέτοιος ώστε να αποφεύγονται περισπασμοί κατά τη λειτουργία και κακή χρήση των οργάνων ελέγχου.

3. ΦΟΡΕΙΣ (ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΦΥΣΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ) ΠΟΥ ΕΠΙΔΙΔΟΝΤΑΙ ΣΕ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ, ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΡΚΟΥΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ Η ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ

3.1. Ανάλογα με το είδος των δραστηριοτήτων, οι εγκρίσεις φορέων εκδίδονται εφόσον πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

- α) ο φορέας πρέπει να διαθέτει όλα τα απαραίτητα μέσα για το εύρος των εργασιών του. Τα μέσα αυτά περιλαμβάνουν, χωρίς η απαρίθμηση να είναι εξαντλητική, εγκαταστάσεις, προσωπικό, εξοπλισμό, εργαλεία και υλικά, τεκμηρίωση εκτελεστέων εργασιών, ευθυνών και διαδικασιών, πρόσβαση σε δεδομένα με σημασία και καταγραφή στοιχείων·

- β) ανάλογα με το είδος της εκτελούμενης δραστηριότητας και με το μέγεθος του φορέα, ο φορέας πρέπει να εφαρμόζει και να διατηρεί σύστημα διαχείρισης ώστε να διασφαλίζει τη συμμόρφωσή του με τις παρούσες βασικές απαιτήσεις, να χειρίζεται τους κινδύνους ασφαλείας και να επιδιώκει τη συνεχή βελτίωση του συστήματος αυτού·
- γ) ο φορέας καθορίζει διακανονισμούς με άλλους οικείους φορείς, εφόσον απαιτείται, για τη διασφάλιση της διαρκούς συμμόρφωσης με τις παρούσες βασικές απαιτήσεις αξιοπλοΐας·
- δ) ο φορέας εφαρμόζει σύστημα αναφοράς συμβάντων το οποίο είναι ενταγμένο στο σύστημα διαχείρισης του στοιχείου β) και τους διακανονισμούς του στοιχείου γ), προκειμένου να συμβάλλει στον στόχο της συνεχούς βελτίωσης της ασφάλειας.

3.2. Οι όροι του σημείου 3.1 στοιχεία γ) και δ) δεν ισχύουν για τους εκπαιδευτικούς φορείς συντήρησης.

3.2α. Τα φυσικά πρόσωπα που επιδίδονται σε δραστηριότητες συντήρησης πρέπει να αποκτούν και να διατηρούν ένα επίπεδο θεωρητικών γνώσεων, πρακτικών δεξιοτήτων και εμπειρίας όπως αρμόζει στο είδος της δραστηριότητας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Βασικές απαιτήσεις περιβαλλοντικής συμβατότητας όσον αφορά τα προϊόντα

1. Τα προϊόντα πρέπει να σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να είναι όσο το δυνατόν πιο αθόρυβα, λαμβανομένου υπόψη του σημείου 4.
2. Τα προϊόντα πρέπει να σχεδιάζονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να ελαχιστοποιούνται κατά το δυνατόν οι εκπομπές, λαμβανομένου υπόψη του σημείου 4.
3. Τα προϊόντα πρέπει να σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιούνται οι εκπομπές που οφείλονται στην εξάτμιση ή την απόρριψη υγρών, λαμβανομένου υπόψη του σημείου 4.
4. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τυχόν σταθμίσεις μεταξύ των μέτρων σχεδιασμού για την ελαχιστοποίηση του θορύβου, των εκπομπών διαφόρων ειδών και της απόρριψης υγρών.
5. Κατά την ελαχιστοποίηση του θορύβου και των εκπομπών εξετάζεται το συνολικό εύρος των κανονικών συνθηκών λειτουργίας και των γεωγραφικών περιοχών όπου ο θόρυβος και οι εκπομπές των αεροσκαφών προκαλούν ανησυχία.
6. Τα συστήματα και ο εξοπλισμός του αεροσκάφους που είναι αναγκαία για λόγους προστασίας του περιβάλλοντος πρέπει να σχεδιάζονται, να παράγονται και να συντηρούνται ώστε να λειτουργούν κατά τα προβλεπόμενα υπό όλες τις προβλέψιμες συνθήκες λειτουργίας. Η αξιοπιστία τους πρέπει να είναι επαρκής σε σχέση με το σκοπούμενο αποτέλεσμα τους στην περιβαλλοντική συμβατότητα του προϊόντος.
7. Τυχόν οδηγίες, διαδικασίες, μέσα, εγχειρίδια, περιορισμοί και επιθεωρήσεις που απαιτούνται για τη διασφάλιση της συνεχούς συμμόρφωσης αεροπορικού προϊόντος με τις παρούσες βασικές απαιτήσεις πρέπει να καθορίζονται και να παρέχονται στους προοριζόμενους χρήστες με σαφή τρόπο.
8. Οι φορείς που μετέχουν στον σχεδιασμό, την παραγωγή και τη συντήρηση αεροπορικών προϊόντων πρέπει:

- α) να διαθέτουν όλα τα μέσα που είναι αναγκαία για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης αεροπορικού προϊόντος με τις παρούσες βασικές απαιτήσεις· και
- β) να προβαίνουν σε διακανονισμούς με άλλους οικείους φορείς, εφόσον απαιτείται, για να εξασφαλισθεί συμμόρφωση αεροπορικού προϊόντος με τις παρούσες βασικές απαιτήσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Βασικές απαιτήσεις για τα ιπτάμενα πληρώματα

1. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ

1.1. Γενικά

Τα πρόσωπα που εκπαιδεύονται στον χειρισμό αεροσκάφους πρέπει να έχουν επαρκείς μορφωτικές, σωματικές και διανοητικές ικανότητες για την απόκτηση, διατήρηση και επίδειξη των σχετικών θεωρητικών γνώσεων και πρακτικών δεξιοτήτων.

1.2. Θεωρητικές γνώσεις

Κάθε χειριστής πρέπει να αποκτά και να διατηρεί επίπεδο γνώσεων κατάλληλο για τα καθήκοντα που εκτελεί στο αεροσκάφος και ανάλογο με τους κινδύνους που σχετίζονται με το είδος της δραστηριότητας. Στις γνώσεις αυτές πρέπει να περιλαμβάνονται τουλάχιστον οι εξής:

- α) αεροπορικό δίκαιο·
- β) γενικές γνώσεις περί αεροσκαφών·
- γ) τεχνικά ζητήματα που σχετίζονται με την κατηγορία του αεροσκάφους·
- δ) επιδόσεις και σχεδιασμός πτήσης·
- ε) ανθρώπινες επιδόσεις και περιορισμοί·
- στ) μετεωρολογία·
- ζ) πλοήγηση·
- η) επιχειρησιακές διαδικασίες, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης πόρων·

- θ) αρχές πτήσης·
- ι) επικοινωνίες· και
- ια) μη τεχνικές δεξιότητες, όπως η αναγνώριση και η διαχείριση απειλών και σφαλμάτων.

1.3. Απόδειξη και διατήρηση θεωρητικών γνώσεων

1.3.1. Η απόκτηση και η διατήρηση θεωρητικών γνώσεων πρέπει να αποδεικνύεται με συνεχή αξιολόγηση κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης και, όταν απαιτείται, με εξετάσεις.

1.3.2. Πρέπει να διατηρείται κατάλληλο επίπεδο επάρκειας στις θεωρητικές γνώσεις.

1.4. Πρακτικές δεξιότητες

Κάθε χειριστής πρέπει να αποκτά και να διατηρεί τις κατάλληλες πρακτικές δεξιότητες που απαιτούνται για τα καθήκοντα που εκτελεί στο αεροσκάφος. Οι δεξιότητες αυτές πρέπει να είναι ανάλογες των κινδύνων που σχετίζονται με το είδος της δραστηριότητας και να καλύπτουν, εφόσον απαιτείται βάσει των καθηκόντων που εκτελούνται στο αεροσκάφος, τα εξής:

- α) δραστηριότητες πριν και κατά την πτήση, όπως οι επιδόσεις του αεροσκάφους, ο προσδιορισμός της μάζας και της ζυγοστάθμισης, η επιθεώρηση και η τακτική συντήρηση του αεροσκάφους, ο προγραμματισμός των καυσίμων/της ενέργειας, η εκτίμηση των καιρικών συνθηκών, ο σχεδιασμός της διαδρομής της πτήσης, οι περιορισμοί του εναέριου χώρου και η διαθεσιμότητα διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης·
- β) λειτουργίες σχετικές με το αεροδρόμιο και την εναέρια κυκλοφορία·
- γ) προφυλάξεις και διαδικασίες αποφυγής συγκρούσεων·
- δ) έλεγχο του αεροσκάφους με εξωτερική οπτική αναφορά·
- ε) εναέριους ελιγμούς, συμπεριλαμβανομένων ελιγμών υπό κρίσιμες συνθήκες, και συναφείς ελιγμούς «ανάγκης», που είναι εφικτοί από τεχνική άποψη·
- στ) απογειώσεις και προσγειώσεις υπό κανονικές συνθήκες και με πλάγιους ανέμους·
- ζ) εκτέλεση πτήσης αποκλειστικά με όργανα, ανάλογα με το είδος της δραστηριότητας·

- η) λειτουργικές διαδικασίες, συμπεριλαμβανομένων των ομαδικών δεξιοτήτων και διαχείρισης πόρων, που να είναι κατάλληλες για το είδος της δραστηριότητας, είτε πρόκειται για μονομελές είτε για πολυμελές πλήρωμα·
- θ) πλοήγηση και εφαρμογή των κανόνων αέρος και συναφών διαδικασιών με τη χρήση, ανάλογα με την περίπτωση, στοιχείων οπτικής αναφοράς ή ραδιοναυτιλιακά βοηθήματα·
- ι) λειτουργίες μη φυσιολογικές ή έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της προσομοίωσης δυσλειτουργιών του εξοπλισμού του αεροσκάφους·
- ια) συμμόρφωση με τις διαδικασίες των υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και επικοινωνιών·
- ιβ) πτυχές που αφορούν συγκεκριμένους τύπους ή κατηγορίες αεροσκαφών·
- ιγ) περαιτέρω εκπαίδευση σε πρακτικές δεξιότητες που ενδεχομένως απαιτείται για τον μετριασμό των κινδύνων που σχετίζονται με συγκεκριμένες δραστηριότητες· και
- ιδ) μη τεχνικές δεξιότητες, όπως η αναγνώριση και η διαχείριση απειλών και σφαλμάτων, με τη χρήση κατάλληλης μεθοδολογίας αξιολόγησης σε συνδυασμό με την αξιολόγηση των τεχνικών δεξιοτήτων.

1.5. Απόδειξη και διατήρηση πρακτικών δεξιοτήτων

1.5.1. Κάθε χειριστής πρέπει να αποδεικνύει την ικανότητά του να εκτελεί τις διαδικασίες και τους ελιγμούς με τον κατάλληλο βαθμό ικανότητας για τα καθήκοντα που εκτελεί στο αεροσκάφος:

- α) χειριζόμενος το αεροσκάφος εντός των ορίων του·
- β) επιδεικνύοντας ορθή κρίση και ικανότητα χειρισμού·
- γ) εφαρμόζοντας αεροναυτικές γνώσεις·
- δ) διατηρώντας πάντοτε τον έλεγχο του αεροσκάφους κατά τρόπο που να εξασφαλίζει πάντα την επιτυχή έκβαση διαδικασίας ή ελιγμού· και

- ε) μη τεχνικές δεξιότητες, όπως η αναγνώριση και η διαχείριση απειλών και σφαλμάτων, με τη χρήση κατάλληλης μεθοδολογίας αξιολόγησης σε συνδυασμό με την αξιολόγηση των τεχνικών δεξιοτήτων.

1.5.2. Πρέπει να διατηρείται ενδεδειγμένο επίπεδο ικανότητας όσον αφορά τις πρακτικές δεξιότητες.

1.6. Γλωσσομάθεια

Οι χειριστές πρέπει να έχουν γλωσσική επάρκεια σε βαθμό αντίστοιχο των καθηκόντων που εκτελούν στο αεροσκάφος. Η εν λόγω επάρκεια περιλαμβάνει:

- α) την ικανότητα κατανόησης μετεωρολογικών δελτίων·
- β) τη χρήση των αεροναυτικών χαρτών κατά τη διαδρομή, αναχώρησης και προσέγγισης και των σχετικών εγγράφων αεροναυτικών πληροφοριών· και
- γ) την ικανότητα επικοινωνίας με τα άλλα μέλη του πληρώματος και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων της πτήσης, συμπεριλαμβανομένης της προετοιμασίας της πτήσης, στη γλώσσα που χρησιμοποιείται για τις ραδιοεπικοινωνίες που αφορούν την πτήση.

1.7. Προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης

Όταν χρησιμοποιείται προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης (FSTD) για εκπαιδευτικούς σκοπούς ή προκειμένου να αποδειχθεί η απόκτηση ή η διατήρηση πρακτικής δεξιότητας, η εν λόγω FSTD πρέπει να πληροί ένα συγκεκριμένο επίπεδο επιδόσεων για τα συγκεκριμένα πεδία που συνδέονται με την ολοκλήρωση της σχετικής δραστηριότητας. Συγκεκριμένα, η αναπαραγωγή της διαμόρφωσης, των ικανοτήτων χειρισμού, των επιδόσεων του αεροσκάφους και της συμπεριφοράς των συστημάτων πρέπει να είναι επαρκώς αντιπροσωπευτική του αεροσκάφους.

1.8. Εκπαιδευτικές σειρές

1.8.1. Η εκπαίδευση πρέπει να παρέχεται με εκπαιδευτικές σειρές.

1.8.2. Κάθε εκπαιδευτική σειρά πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) πρέπει να καταρτίζεται διδακτέα ύλη για κάθε σειρά μαθημάτων· και

- β) η εκπαιδευτική σειρά πρέπει να περιλαμβάνει λεπτομερή ανάλυση των θεωρητικών γνώσεων και της πτητικής εκπαίδευσης στην πράξη (καθώς και της συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης), εάν απαιτείται.

1.9. Εκπαιδευτές

1.9.1. Θεωρητική εκπαίδευση

Η θεωρητική εκπαίδευση πρέπει να παρέχεται από κατάλληλα ειδικευμένους εκπαιδευτές. Οι εκπαιδευτές πρέπει:

- α) να διαθέτουν τις κατάλληλες γνώσεις στο συγκεκριμένο εκπαιδευτικό πεδίο· και
- β) να είναι σε θέση να χρησιμοποιούν κατάλληλες τεχνικές εκπαίδευσης.

1.9.2. Πτητική και προσομοιωτική πτητική εκπαίδευση.

Η πτητική και η προσομοιωτική πτητική εκπαίδευση πρέπει να παρέχονται από κατάλληλα ειδικευμένους εκπαιδευτές που διαθέτουν τα ακόλουθα προσόντα:

- α) πληρούν τις απαιτήσεις όσον αφορά τις απαιτούμενες θεωρητικές γνώσεις και την πείρα στα θέματα επί των οποίων πρόκειται να παρέχουν πτητική εκπαίδευση·
- β) να είναι σε θέση να χρησιμοποιούν κατάλληλες τεχνικές εκπαίδευσης·
- γ) έχουν εξασκηθεί στις τεχνικές εκπαίδευσης στους ελιγμούς και τις διαδικασίες πτήσης επί των οποίων πρόκειται να παρέχουν πτητική εκπαίδευση·
- δ) έχουν αποδείξει την ικανότητα διδασκαλίας στα πεδία που πρόκειται να παρέχουν πτητική εκπαίδευση, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης προ και μετά την πτήση, καθώς και της εκπαίδευσης στο έδαφος· και
- ε) να συμμετέχουν τακτικά σε ανανεωτική εκπαίδευση ώστε να διασφαλίζεται η επικαιροποίηση των εκπαιδευτικών προτύπων.

Οι εκπαιδευτές πτήσεων που πραγματοποιούν εκπαίδευση σε αεροσκάφη πρέπει επίσης να μπορούν να ενεργούν ως χειριστές των αεροσκαφών στα οποία πραγματοποιείται η εκπαίδευση, εξαιρουμένης της περίπτωσης εκπαίδευσης σε νέους τύπους αεροσκαφών.

1.10. Εξεταστές

Τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την αξιολόγηση των δεξιοτήτων των χειριστών πρέπει:

- α) να πληρούν τις απαιτήσεις που προβλέπονται για τους εκπαιδευτές πτήσεων ή προσομοίωσης πτήσεων· και
- β) να είναι σε θέση να αξιολογούν τις επιδόσεις των χειριστών και να διενεργούν πτητικές δοκιμές και πτήσεις ελέγχου.

2. ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΗ ΠΕΙΡΑ - ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ

Πρόσωπο που αναλαμβάνει καθήκοντα ως μέλος πληρώματος πτήσης, εκπαιδευτής ή εξεταστής πρέπει να αποκτά και να διατηρεί επαρκή πείρα όσον αφορά τα συγκεκριμένα καθήκοντα, εκτός εάν η επάρκεια αποδεικνύεται σύμφωνα με το σημείο 1.5.

3. ΚΑΛΗ ΦΥΣΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ - ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ

3.1. Ιατρικά κριτήρια

3.1.1. Όλοι οι χειριστές πρέπει σε περιοδική βάση να αποδεικνύουν την καλή φυσική τους κατάσταση για την ικανοποιητική εκτέλεση των καθηκόντων που εκτελούν, λαμβανομένου υπόψη του είδους της δραστηριότητας. Η συμμόρφωση πρέπει να αποδεικνύεται με κατάλληλη αξιολόγηση βασισμένη στη βέλτιστη αεροϊατρική πρακτική, ανάλογα με το είδος της δραστηριότητας και την ενδεχόμενη νοητική και σωματική φθορά λόγω ηλικίας.

Καλή φυσική κατάσταση, η οποία εμπεριέχει τις έννοιες της σωματικής και της νοητικής ικανότητας, σημαίνει ότι ο χειριστής δεν πάσχει από ασθένειες ή αναπηρίες που τον καθιστούν ανίκανο:

- α) να εκτελεί τις ενέργειες που είναι αναγκαίες για τον χειρισμό αεροσκάφους·
- β) να εκτελεί ανά πάσα στιγμή τα καθήκοντα που του ανατίθενται· ή
- γ) να έχει ορθή αντίληψη του περιβάλλοντός του.

3.1.2. Εάν δεν καταδειχθεί πλήρως η καλή φυσική κατάσταση, είναι δυνατό να λαμβάνονται μέτρα μετριασμού που παρέχουν ισοδύναμη ασφάλεια πτήσεων.

3.2. Αεροϊατρικοί εξεταστές

Οι αεροϊατρικοί εξεταστές πρέπει:

- α) να διαθέτουν τα προσόντα και άδεια άσκησης ιατρικής·
- β) να έχουν εκπαιδευτεί στην αεροϊατρική και να παρακολουθούν ανανεωτική εκπαίδευση τακτικά στην αεροϊατρική ώστε να διασφαλίζεται η τήρηση των προτύπων αξιολόγησης· και
- γ) να διαθέτουν πρακτικές γνώσεις και πείρα σχετικά με τις συνθήκες υπό τις οποίες οι χειριστές εκτελούν τα καθήκοντά τους.

3.3. Αεροϊατρικά κέντρα

Τα αεροϊατρικά κέντρα πρέπει να πληρούν τους ακόλουθους όρους:

- α) να διαθέτουν όλα τα μέσα που είναι απαραίτητα για το πεδίο των αρμοδιοτήτων που σχετίζονται με τα δικαιώματά τους. Τα μέσα αυτά περιλαμβάνουν, χωρίς η απαρίθμηση να είναι εξαντλητική, εγκαταστάσεις, προσωπικό, εξοπλισμό, εργαλεία και υλικά, τεκμηρίωση εκτελεστέων εργασιών, ευθυνών και διαδικασιών, πρόσβαση σε δεδομένα με σημασία και καταγραφή στοιχείων·
- β) ανάλογα με το είδος των δραστηριοτήτων που αναλαμβάνονται και το μέγεθος του φορέα, εφαρμόζουν και διατηρούν σύστημα διαχείρισης ώστε να διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τις παρούσες βασικές απαιτήσεις, διαχειρίζονται τους κινδύνους ασφαλείας και επιδιώκουν τη συνεχή βελτίωση του εν λόγω συστήματος· και
- γ) να καθορίζουν διακανονισμούς με άλλους οικείους φορείς, εφόσον απαιτείται, για τη διασφάλιση της διαρκούς συμμόρφωσης προς τις παρούσες απαιτήσεις.

4. ΜΕΛΗ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

4.1. Γενικά

Τα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών πρέπει:

- α) να είναι εκπαιδευμένα και να υποβάλλονται τακτικά σε έλεγχο για την απόκτηση και διατήρηση επαρκούς επιπέδου επάρκειας προκειμένου να είναι σε θέση να εκτελούν τα καθήκοντα ασφαλείας που τους ανατίθενται· και
- β) να εξετάζονται περιοδικά ώστε να διαπιστώνεται ότι διαθέτουν την καλή φυσική κατάσταση που απαιτείται για να ασκούν με ασφάλεια τα καθήκοντα ασφαλείας που τους ανατίθενται. Η συμμόρφωση πρέπει να αποδεικνύεται με κατάλληλη αξιολόγηση βασισμένη στη βέλτιστη αεροϊατρική πρακτική.

4.2. Εκπαιδευτικές σειρές

4.2.1. Ανάλογα με τον τύπο της δραστηριότητας ή των δικαιωμάτων, η εκπαίδευση πρέπει να εκτελείται με σειρές μαθημάτων.

4.2.2. Κάθε εκπαιδευτική σειρά πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) πρέπει να καταρτίζεται διδακτέα ύλη για κάθε σειρά μαθημάτων· και
- β) η εκπαιδευτική σειρά πρέπει να περιλαμβάνει λεπτομερή ανάλυση των θεωρητικών γνώσεων και της πρακτικής εκπαίδευσης (καθώς και της συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης), αναλόγως.

4.3. Εκπαιδευτές πληρώματος θαλάμου επιβατών

Η εκπαίδευση πρέπει να παρέχεται από κατάλληλα ειδικευμένους εκπαιδευτές. Οι εν λόγω εκπαιδευτές πρέπει:

- α) να διαθέτουν τις κατάλληλες γνώσεις στο συγκεκριμένο εκπαιδευτικό πεδίο·
- β) να είναι σε θέση να χρησιμοποιούν κατάλληλες τεχνικές εκπαίδευσης· και
- γ) να συμμετέχουν τακτικά σε ανανεωτική εκπαίδευση ώστε να διασφαλίζεται η επικαιροποίηση των εκπαιδευτικών προτύπων.

4.4. Εξεταστές πληρώματος θαλάμου επιβατών

Τα πρόσωπα που είναι αρμόδια για την εξέταση πληρώματος θαλάμου επιβατών πρέπει:

- α) να πληρούν τις απαιτήσεις που προβλέπονται για τους εκπαιδευτές πληρώματος θαλάμου επιβατών· και
- β) να είναι σε θέση να αξιολογούν τις επιδόσεις του πληρώματος θαλάμου επιβατών και να διενεργούν εξετάσεις.

5. ΦΟΡΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Οι φορείς εκπαίδευσης που παρέχουν εκπαίδευση χειριστή ή πληρώματος θαλάμου επιβατών πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- α) να διαθέτουν όλα τα μέσα που απαιτούνται για το πεδίο των αρμοδιοτήτων που σχετίζονται με τη δραστηριότητά τους. Τα μέσα αυτά περιλαμβάνουν, χωρίς η απαρίθμηση να είναι εξαντλητική, εγκαταστάσεις, προσωπικό, εξοπλισμό, εργαλεία και υλικά, τεκμηρίωση εκτελεστέων εργασιών, ευθυνών και διαδικασιών, πρόσβαση σε δεδομένα με σημασία και καταγραφή στοιχείων·
- β) ανάλογα με την εκπαίδευση που παρέχεται και το μέγεθος του φορέα, ο φορέας πρέπει να εφαρμόζει και να διατηρεί σύστημα διαχείρισης, ώστε να διασφαλίζει τη συμμόρφωση με τις παρούσες βασικές απαιτήσεις, να διαχειρίζεται τους κινδύνους ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των κινδύνων που σχετίζονται με το επίπεδο εκπαίδευσης, και να επιδιώκει τη διαρκή βελτίωση του εν λόγω συστήματος· και
- γ) να προβαίνουν σε διακανονισμούς με άλλους οικείους φορείς, εφόσον απαιτείται, για τη διασφάλιση της διαρκούς συμμόρφωσης προς τις ανωτέρω απαιτήσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Βασικές απαιτήσεις για τις πτητικές λειτουργίες

1. ΓΕΝΙΚΑ

- 1.1. Καμία πτήση δεν πρέπει να εκτελείται εάν τα μέλη του πληρώματος και, κατά περίπτωση, [...] **οποιοδήποτε** άλλο μέλος από το υπόλοιπο επιχειρησιακό προσωπικό που συμμετέχει στην προετοιμασία και την εκτέλεσή της δεν είναι εξοικειωμένο με τους εφαρμοστέους νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες που σχετίζονται με την εκτέλεση των καθηκόντων τους και που έχουν καθοριστεί για τις περιοχές από τις οποίες θα διέλθει το αεροσκάφος, τα αεροδρόμια που προγραμματίζεται να χρησιμοποιηθούν και τις σχετικές αεροναυτιλιακές εγκαταστάσεις.
- 1.2. Κάθε πτήση πρέπει να εκτελείται κατά τρόπο ώστε να τηρούνται οι διαδικασίες πτητικής λειτουργίας που προσδιορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης ή, κατά περίπτωση, στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας για την προετοιμασία και την εκτέλεση της πτήσης.
- 1.3. Πριν από κάθε πτήση, πρέπει να προσδιορίζονται οι ρόλοι και τα καθήκοντα κάθε μέλους του πληρώματος. Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι υπεύθυνος για την πτητική λειτουργία και την ασφάλεια του αεροσκάφους και για την ασφάλεια όλων των μελών του πληρώματος, των επιβατών και του φορτίου του αεροσκάφους.
- 1.4. Αντικείμενα ή ουσίες, που ενδέχεται να θέσουν σε σημαντικό κίνδυνο την υγεία, την ασφάλεια, τα περιουσιακά στοιχεία ή το περιβάλλον, όπως είναι τα επικίνδυνα εμπορεύματα, τα όπλα και τα πυρομαχικά, δεν πρέπει να μεταφέρονται με αεροσκάφη, εκτός εάν εφαρμόζονται ειδικές διαδικασίες και οδηγίες ασφαλείας για τον μετριασμό των σχετικών κινδύνων.
- 1.5. Όλα τα δεδομένα, τα έγγραφα, τα αρχεία και οι πληροφορίες που απαιτούνται για την καταγραφή της συμμόρφωσης με τους όρους που προδιαγράφονται στο σημείο 5.3 πρέπει να τηρούνται σε κάθε πτήση και να παραμένουν διαθέσιμα για ελάχιστο χρονικό διάστημα ανάλογο του είδους της λειτουργίας.

2. ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΠΤΗΣΗΣ

Καμία πτήση δεν πρέπει να ξεκινά χωρίς να έχει εξακριβωθεί με κάθε διαθέσιμο εύλογο μέσο ότι πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) Για την εκτέλεση της πτήσης είναι διαθέσιμες οι κατάλληλες υπηρεσίες που απαιτούνται άμεσα για την πτήση και για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικοινωνιών και των βοηθημάτων αεροναυτιλίας, με βάση τα διαθέσιμα έγγραφα των Υπηρεσιών Αεροναυτικών Πληροφοριών.
- β) Το πλήρωμα είναι εξοικειωμένο και οι επιβάτες έχουν ενημερωθεί για τη θέση και τη χρήση του σχετικού εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης. Το πλήρωμα και οι επιβάτες πρέπει να διαθέτουν επαρκείς πληροφορίες σχετικά με τη λειτουργία και τη θέση του εγκατεστημένου εξοπλισμού, σχετικά με τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης και τη χρήση του εξοπλισμού ασφάλειας του θαλάμου επιβατών.
- γ) Ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:
 - i) το αεροσκάφος είναι αξιόπλοο, όπως ορίζεται στο σημείο 6·
 - ii) εφόσον απαιτείται, το αεροσκάφος είναι δεόντως νηολογημένο και τα σχετικά πιστοποιητικά βρίσκονται εντός του αεροσκάφους·
 - iii) τα όργανα και ο εξοπλισμός που ορίζονται στο σημείο 5 και απαιτούνται για την εκτέλεση της πτήσης είναι εγκατεστημένα στο αεροσκάφος και λειτουργούν, εκτός εάν δεν είναι υποχρεωτικά βάσει όσων ορίζονται στον ισχύοντα κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού ή σε άλλο ισοδύναμο έγγραφο·
 - iv) η μάζα του αεροσκάφους και η θέση του κέντρου βάρους επιτρέπουν να εκτελεστεί η πτήση εντός των ορίων που περιγράφονται στα έγγραφα αξιοπλοΐας·
 - v) όλες οι αποσκευές του θαλάμου επιβατών, οι παραδιδόμενες αποσκευές και το φορτίο έχουν φορτωθεί ορθώς και στοιβαχθεί ασφαλώς· και

- vi) σε κανένα σημείο της πτήσης δεν σημειώνεται υπέρβαση των περιορισμών λειτουργίας του αεροσκάφους που ορίζονται στο σημείο 4.
- δ) Το πλήρωμα πτήσης έχει στη διάθεσή του πληροφορίες για τις μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούν στα αεροδρόμια αναχώρησης και προορισμού και, κατά περίπτωση, στα εναλλακτικά αεροδρόμια, καθώς και για τις συνθήκες κατά τη διαδρομή. Πρέπει να δίδεται ιδιαίτερη προσοχή σε δυνητικά επικίνδυνες ατμοσφαιρικές συνθήκες.
- ε) Κατάλληλα μέσα μετριασμού ή σχέδια έκτακτης ανάγκης είναι αναγκαίο να έχουν θεσπισθεί για την αντιμετώπιση δυνητικά επικίνδυνων ατμοσφαιρικών συνθηκών που αναμένεται να αντιμετωπισθούν κατά την πτήση.
- στ) Σε κάθε πτήση που πραγματοποιείται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως, οι μετεωρολογικές συνθήκες κατά τη διάρκεια της διαδρομής της πτήσης πρέπει να επιτρέπουν τη συμμόρφωση με τους εν λόγω κανόνες πτήσης. Σε κάθε πτήση που πραγματοποιείται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα, πρέπει να επιλέγεται προορισμός και, κατά περίπτωση, εναλλακτικό αεροδρόμιο ή εναλλακτικά αεροδρόμια όπου μπορεί να προσγειωθεί το αεροσκάφος, με βάση ιδίως τις προβλεπόμενες μετεωρολογικές συνθήκες, τις διαθέσιμες υπηρεσίες αεροναυτιλίας, τις διαθέσιμες υπηρεσίες εδάφους και τις εγκεκριμένες από το κράτος στο οποίο βρίσκεται ο προορισμός ή/και το εναλλακτικό αεροδρόμιο διαδικασίες πτήσης με όργανα.
- ζ) Η ποσότητα καυσίμων/ενέργειας για πρόωση και αναλώσιμων που φέρει το αεροσκάφος είναι επαρκής ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής ολοκλήρωση της σκοπούμενης πτήσης, με βάση τις μετεωρολογικές συνθήκες, τυχόν στοιχεία που μπορούν να επηρεάσουν τις επιδόσεις του αεροσκάφους και τυχόν καθυστερήσεις που αναμένεται να σημειωθούν κατά την πτήση. Επίσης, πρέπει να υπάρχει απόθεμα καυσίμων/ενέργειας για την αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών. Εφόσον απαιτείται, καθορίζονται διαδικασίες για τη διαχείριση καυσίμων/ενέργειας κατά τη διάρκεια της πτήσης.

3. ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

Όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες, πρέπει να πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:

- α) αναλόγως του τύπου του αεροσκάφους, κατά την απογείωση και την προσγείωση και όποτε κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη, για λόγους ασφαλείας, όλα τα μέλη πληρώματος του θαλάμου επιβατών παραμένουν καθήμενα στις καθορισμένες θέσεις πληρώματος και χρησιμοποιούν τα παρεχόμενα συστήματα πρόσδεσης·

- β) αναλόγως του τύπου του αεροσκάφους, όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης που απαιτείται να είναι σε υπηρεσία στον θάλαμο διακυβέρνησης παραμένουν στις θέσεις τους και να έχουν προσδεθεί, εκτός εάν κατά τη διάρκεια της διαδρομής συντρέξουν λόγοι σωματικής ή λειτουργικής ανάγκης·
- γ) αναλόγως του τύπου του αεροσκάφους και του είδους λειτουργίας, πριν από την απογείωση και την προσγείωση, κατά την τροχοδρόμηση και όποτε κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι όλοι οι επιβάτες είναι καθισμένοι και έχουν προσδεθεί·
- δ) κάθε πτήση εκτελείται κατά τρόπο ώστε να τηρείται ο ενδεδειγμένος διαχωρισμός από άλλα αεροσκάφη και να εξασφαλίζεται η αποφυγή εμποδίων σε όλα τα στάδια της πτήσης. Ο εν λόγω διαχωρισμός πρέπει να είναι τουλάχιστον ο απαιτούμενος από τους ισχύοντες κανόνες αέρος, ανάλογα με το είδος της λειτουργίας·
- ε) πτήση δεν πρέπει να συνεχίζεται παρά μόνον εάν οι γνωστές συνθήκες εξακολουθούν να είναι τουλάχιστον ισοδύναμες με εκείνες του σημείου 2. Επίσης, σε περίπτωση πτήσης που πραγματοποιείται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα, η προσέγγιση αεροδρομίου δεν συνεχίζεται κάτω από ορισμένο προκαθορισμένο ύψος ή πέραν ορισμένης θέσης, εάν δεν πληρούνται τα προκαθορισμένα κριτήρια ορατότητας·
- στ) σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι όλοι οι επιβάτες λαμβάνουν οδηγίες για να προβούν στις κατάλληλες, σύμφωνα με τις συνθήκες, ενέργειες έκτακτης ανάγκης·
- ζ) ο κυβερνήτης λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα για να μετριάσει στο ελάχιστο τις επιπτώσεις από τη συμπεριφορά ενοχλητικών επιβατών στην πτήση·
- η) αεροσκάφος δεν πρέπει να τροχοδρομεί σε περιοχή κίνησης ή να τίθεται σε λειτουργία ο κινητήρας του, εκτός εάν το πρόσωπο που βρίσκεται στα χειριστήρια του αεροσκάφους είναι δεόντως εξουσιοδοτημένο.
- θ) Όποτε απαιτείται, χρησιμοποιούνται οι εφαρμοστέες διαδικασίες για τη διαχείριση καυσίμων/ενέργειας κατά τη διάρκεια της πτήσης.

4. ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

- 4.1. Η λειτουργία κάθε αεροσκάφους πρέπει να είναι σύμφωνη με τα έγγραφα αξιοπλοΐας του και όλες τις συναφείς διαδικασίες και τους περιορισμούς λειτουργίας όπως αναφέρονται, κατά περίπτωση, στο εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή σε ισοδύναμα έγγραφα. Το εγχειρίδιο πτήσης ή τα ισοδύναμα έγγραφα κάθε αεροσκάφους πρέπει να βρίσκονται στη διάθεση του πληρώματος και να επικαιροποιείται.
- 4.2. Κατά παρέκκλιση από το σημείο 4.1, για λειτουργίες με ελικόπτερα επιτρέπεται η στιγμιαία πτήση μέσω του περιοριστικού φακέλου πτήσης ταχύτητας-ύψους, υπό την προϋπόθεση ότι διασφαλίζεται επαρκές επίπεδο ασφαλείας.
- 4.3. Η λειτουργία του αεροσκάφους πρέπει να εκτελείται σύμφωνα με τα εφαρμοστέα έγγραφα σχετικά με το περιβάλλον.
- 4.4. Καμία πτήση δεν πρέπει να αρχίζει ή να συνεχίζεται εάν οι προγραμματισμένες επιδόσεις του αεροσκάφους, με βάση όλους τους παράγοντες που επηρεάζουν το επίπεδο των επιδόσεων, δεν επιτρέπουν την εκτέλεση όλων των σταδίων της πτήσης εντός των εφαρμοστέων αποστάσεων/περιοχών και αποστάσεων/ύψους αποφυγής εμποδίων για την προβλεπόμενη μάζα λειτουργίας. Παράγοντες επιδόσεων που επηρεάζουν σημαντικά την απογείωση, την πτήση και την προσέγγιση/προσγείωση είναι, ιδίως:
- α) οι διαδικασίες λειτουργίας·
 - β) το ύψος πίεσης του αεροδρομίου·
 - γ) οι καιρικές συνθήκες (θερμοκρασία, άνεμος, κατακρημνίσματα και ορατότητα)
 - δ) [...].
 - ε) το μέγεθος, η κλίση και η κατάσταση της περιοχής απογείωσης/προσγείωσης· και
 - στ) η κατάσταση της ατράκτου, των προωθητικών συστημάτων ή των υπόλοιπων συστημάτων του αεροσκάφους, λαμβανομένης υπόψη της πιθανής φθοράς τους.

- 4.5. Οι παράγοντες αυτοί πρέπει να λαμβάνονται υπόψη άμεσα ως επιχειρησιακές παράμετροι ή έμμεσα με ανοχές ή περιθώρια που είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται στον προγραμματισμό των δεδομένων των επιδόσεων, ανάλογα με το είδος της λειτουργίας.

5. ΟΡΓΑΝΑ, ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

- 5.1. Κάθε αεροσκάφος πρέπει να είναι εφοδιασμένο με όλο τον εξοπλισμό αεροναυτιλίας, επικοινωνιών και κάθε άλλο εξοπλισμό που είναι αναγκαίος για τη σκοπούμενη πτήση, με βάση τους κανονισμούς εναέριας κυκλοφορίας και τους εφαρμοστέους κανόνες αέρος κατά τη διάρκεια οποιουδήποτε από τα στάδια της πτήσης.
- 5.2. Κατά περίπτωση, κάθε αεροσκάφος πρέπει να είναι εφοδιασμένο με όλο τον απαραίτητο εξοπλισμό ασφαλείας, εκκένωσης, επιβίωσης και ιατρικό εξοπλισμό, ανάλογα με τους κινδύνους που συνδέονται με τις περιοχές λειτουργίας, τις διαδρομές που πρόκειται να καλυφθούν, το ύψος και τη διάρκεια της πτήσης.
- 5.3. Όλα τα δεδομένα που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση της πτήσης από το πλήρωμα πρέπει να είναι επικαιροποιημένα και διαθέσιμα εντός του αεροσκάφους με βάση τους εφαρμοστέους κανονισμούς εναέριας κυκλοφορίας και τους κανόνες αέρος, τα ύψη πτήσης και τις περιοχές λειτουργίας.

6. ΔΙΑΡΚΗΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

- 6.1. Η λειτουργία ενός αεροσκάφους επιτρέπεται μόνον εφόσον:
- α) το αεροσκάφος είναι αξιόπλοο και σε κατάσταση ασφαλούς και συμβατής με το περιβάλλον λειτουργίας·
 - β) ο επιχειρησιακός εξοπλισμός και ο εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης που είναι απαραίτητος για την πτήση που πρόκειται να εκτελεσθεί είναι σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας·
 - γ) το πιστοποιητικό αξιοπλοΐας και, κατά περίπτωση, το πιστοποιητικό θορύβου του αεροσκάφους είναι έγκυρο και
 - δ) η συντήρηση του αεροσκάφους πραγματοποιείται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις.

- 6.2. Πριν από κάθε πτήση ή σειρά διαδοχικών πτήσεων το αεροσκάφος πρέπει να επιθεωρείται, με έλεγχο προ πτήσεως, προκειμένου να εξακριβώνεται εάν είναι ικανό για τη σκοπούμενη πτήση.
- 6.3. Η λειτουργία αεροσκάφους επιτρέπεται μόνον εφόσον είναι σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας μετά από συντήρηση. Τα βασικά στοιχεία της συντήρησης που πραγματοποιήθηκε πρέπει να καταγράφονται.
- 6.4. Τα αρχεία που είναι αναγκαία για να καταδειχτεί η αξιοπλοΐα και η κατάσταση περιβαλλοντικής συμβατότητας του αεροσκάφους πρέπει να φυλάσσονται για τη χρονική περίοδο που αντιστοιχεί στις εφαρμοστέες απαιτήσεις διαρκούς αξιοπλοΐας, έως ότου οι πληροφορίες που περιέχουν τα αρχεία αντικατασταθούν από νέες πληροφορίες, ισοδύναμες ως προς το αντικείμενο και την αναλυτικότητά τους, αλλά σε κάθε περίπτωση όχι για διάστημα μικρότερο των 24 ετών.
- 6.5. Όλες οι τροποποιήσεις και οι επισκευές πρέπει να είναι σύμφωνες με τις βασικές απαιτήσεις αξιοπλοΐας και, κατά περίπτωση, τις απαιτήσεις περιβαλλοντικής συμβατότητας των προϊόντων. Τα δεδομένα που τεκμηριώνουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις αξιοπλοΐας και τις απαιτήσεις περιβαλλοντικής συμβατότητας των προϊόντων πρέπει να φυλάσσονται.
- 6.6. Αποτελεί ευθύνη του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους να διασφαλίζει ότι τρίτος που εκτελεί τη συντήρηση συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του φορέα εκμετάλλευσης που αφορούν την αεροπορική ασφάλεια και την προστασία από έκνομες ενέργειες.

7. ΜΕΛΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

- 7.1. Ο αριθμός και η σύνθεση του πληρώματος πρέπει να προσδιορίζεται με βάση:
- α) τους περιορισμούς πιστοποίησης του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένης, εφόσον υπάρχει, της σχετικής επίδειξης εκκένωσης έκτακτης ανάγκης·
 - β) τη διαμόρφωση του αεροσκάφους και
 - γ) το είδος και τη διάρκεια της λειτουργίας.
- 7.2. Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι εξουσιοδοτημένος να δίδει κάθε εντολή και να λαμβάνει τα μέτρα που είναι απαραίτητα για την ασφαλή εκτέλεση της λειτουργίας και της ασφαλείας του αεροσκάφους και των μεταφερόμενων προσώπων ή/και των περιουσιακών στοιχείων.

- 7.3. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης που θέτει σε κίνδυνο τη λειτουργία ή την ασφάλεια του αεροσκάφους ή/και των επιβαινόντων, ο κυβερνήτης πρέπει να λαμβάνει τα μέτρα που κρίνει αναγκαία για λόγους ασφαλείας. Όταν τα μέτρα αυτά συνεπάγονται παραβίαση τοπικών κανονισμών ή διαδικασιών, ο κυβερνήτης οφείλει να ειδοποιήσει χωρίς καθυστέρηση τις αρμόδιες τοπικές αρχές.
- 7.4. Προσομοίωση μη φυσιολογικών συνθηκών ή συνθηκών έκτακτης ανάγκης μπορεί να γίνεται όταν μεταφέρονται επί του σκάφους άλλα πρόσωπα μόνον εάν τα πρόσωπα αυτά έχουν ενημερωθεί δεόντως και γνωρίζουν τους συναφείς κινδύνους πριν **επιβιβασθούν** για την πτήση[...].
- 7.5. Κανένα μέλος πληρώματος δεν επιτρέπει την υποβάθμιση της εκτέλεσης των καθηκόντων του/της ικανότητας λήψης αποφάσεων κατά τρόπο που να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτήσης λόγω συμπτωμάτων κόπωσης, καθώς και, μεταξύ άλλων, συσσωρευμένης κόπωσης, έλλειψης ύπνου, αριθμού των διανυθέντων τομέων, νυχτερινών υπηρεσιών ή αλλαγών ζωνών ώρας. Οι περίοδοι ανάπαυσης πρέπει να προσφέρουν επαρκή χρόνο, ώστε να επιτρέπεται στα μέλη του πληρώματος να συνέρχονται από τις συνέπειες της προηγούμενης υπηρεσίας και να έχουν αναπαυθεί επαρκώς έως την αρχή της επόμενης περιόδου πτητικής υπηρεσίας.
- 7.6. Κανένα μέλος πληρώματος δεν πρέπει να εκτελεί ανατεθέντα καθήκοντα εντός του αεροσκάφους ενώ βρίσκεται υπό την επήρεια ψυχοτρόπων ουσιών ή οινοπνεύματος ή δεν βρίσκεται σε καλή κατάσταση λόγω τραυματισμού, κόπωσης, φαρμακευτικής αγωγής, ασθένειας ή άλλης παρόμοιας αιτίας.

8. ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΟΥ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ Η ΔΗΛΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ, ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ Η ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΚΛΙΝΟΝΤΟΣ ΣΤΡΟΦΕΙΟΥ

- 8.1. Η λειτουργία επιτρέπεται να εκτελείται μόνον υπό τους εξής όρους:
- α) ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους πρέπει να διαθέτει άμεσα ή μέσω συμφωνιών με τρίτους όλα τα απαραίτητα μέσα για το φάσμα και το πεδίο των λειτουργιών. Στα μέσα αυτά περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα: αεροσκάφη, εγκαταστάσεις, διοικητική δομή, προσωπικό, εξοπλισμός, τεκμηρίωση καθηκόντων, αρμοδιοτήτων και διαδικασιών, πρόσβαση στα σχετικά δεδομένα και τήρηση αρχείων·

- β) ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους πρέπει να χρησιμοποιεί μόνο κατάλληλα ειδικευμένο και εκπαιδευμένο προσωπικό και να εφαρμόζει και να διατηρεί προγράμματα εκπαίδευσης και ελέγχου για τα μέλη του πληρώματος και άλλα μέλη του προσωπικού·
- γ) [...]·
- δ) ανάλογα με το είδος των δραστηριοτήτων που αναλαμβάνονται και το μέγεθος του φορέα, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους πρέπει να εφαρμόζει και να διατηρεί σύστημα διαχείρισης, ώστε να διασφαλίζει τη συμμόρφωση με τις παρούσες βασικές απαιτήσεις, να διαχειρίζεται τους κινδύνους ασφαλείας και να στοχεύει στη διαρκή βελτίωση του εν λόγω συστήματος·
- ε) ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους εφαρμόζει σύστημα αναφοράς συμβάντων, στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης του στοιχείου δ), προκειμένου να συμβάλλει στον στόχο της διαρκούς βελτίωσης της ασφάλειας.

8.2. Η λειτουργία πρέπει να εκτελείται μόνο σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους. Το εγχειρίδιο αυτό πρέπει να περιέχει όλες τις απαραίτητες οδηγίες, πληροφορίες και διαδικασίες για όλα τα αεροσκάφη και για την εκτέλεση των καθηκόντων του επιχειρησιακού προσωπικού. Πρέπει να καθορίζονται οι περιορισμοί ως προς τον χρόνο πτήσης, τις περιόδους εκτέλεσης πτητικών καθηκόντων και τις περιόδους ανάπαυσης των μελών πληρώματος. Το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και οι αναθεωρήσεις του πρέπει να συμφωνούν με το εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης αεροσκάφους και να τροποποιούνται αναλόγως.

8.3. Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους καθορίζει διαδικασίες, ανάλογα με την κατάσταση, για να μετριάξει στο ελάχιστο τις επιπτώσεις από τη συμπεριφορά ενοχλητικών επιβατών στην ασφαλή διεξαγωγή των λειτουργιών.

8.4. Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους πρέπει να αναπτύσσει και να διατηρεί προγράμματα ασφαλείας προσαρμοσμένα σε κάθε τύπο αεροσκάφους και είδος λειτουργίας, τα οποία να περιλαμβάνουν ιδίως τα εξής:

- α) ασφάλεια θαλάμου πληρώματος πτήσης·
- β) κατάλογο ελέγχου της διαδικασίας έρευνας αεροσκάφους·
- γ) εκπαιδευτικά προγράμματα· και

- δ) προστασία των ηλεκτρονικών συστημάτων και των συστημάτων πληροφορικής για την πρόληψη σκόπιμων και ακούσιων παρεμβάσεων και δολιοφθορών στα συστήματα.
- 8.5. Στις περιπτώσεις που τα μέτρα ασφαλείας είναι δυνατό να επηρεάσουν δυσμενώς την ασφάλεια των λειτουργιών, οι κίνδυνοι πρέπει να αξιολογούνται και να καταρτίζονται κατάλληλες διαδικασίες για τον μετριασμό των κινδύνων ασφαλείας, στο πλαίσιο των οποίων ενδεχομένως καθίσταται αναγκαία η χρήση ειδικού εξοπλισμού.
- 8.6. Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους πρέπει να ορίζει έναν χειριστή από τα μέλη του πληρώματος πτήσης ως κυβερνήτη.
- 8.7. Η διαχείριση της πρόληψης της κόπωσης πρέπει να γίνεται μέσω συστήματος διαχείρισης της κόπωσης. Για την εκτέλεση μιας πτήσης ή σειράς πτήσεων, στο σύστημα αυτό πρέπει να συνεκτιμώνται ο χρόνος της πτήσης, οι περίοδοι πτητικής υπηρεσίας, οι προσαρμοσμένες περίοδοι υπηρεσίας και ανάπαυσης. Κατά τον καθορισμό των περιορισμών που τίθενται στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης της κόπωσης πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλοι οι σχετικοί παράγοντες που συμβάλλουν στην κόπωση, όπως, συγκεκριμένα, ο αριθμός των διανυθέντων τομέων, η διάσχιση ζωνών ώρας, η έλλειψη ύπνου, η διατάραξη του καρδιακού κύκλου, τα νυχτερινά ωράρια, ο προσδιορισμός θέσης, ο συσσωρευμένος χρόνος υπηρεσίας σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους, η κατανομή ανατεθέντων καθηκόντων μεταξύ των μελών πληρώματος, καθώς και η πρόβλεψη προσαυξημένων πληρωμάτων.
- 8.8. Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους πρέπει να μεριμνά ώστε τα καθήκοντα που καθορίζονται στο σημείο 6.1 και εκείνα που περιγράφονται στα σημεία 6.4 και 6.5 να ελέγχονται από φορέα αρμόδιο για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας ότι πληρούν τις απαιτήσεις του παραρτήματος II σημείο 3.1 και του παραρτήματος III σημεία 7 και 8.
- 8.9. Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους πρέπει να μεριμνά ώστε η αποδέσμευση σε υπηρεσία που απαιτείται βάσει του σημείου 6.3 να εκδίδεται από φορέα που διαθέτει τα αναγκαία προσόντα για τη διαχείριση των προϊόντων, των εξαρτημάτων και του μη εγκατεστημένου εξοπλισμού. Ο φορέας αυτός πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος II σημείο 3.1.
- 8.10. Ο φορέας που αναφέρεται στο σημείο 8.8 εκπονεί εγχειρίδιο λειτουργίας του φορέα, προς χρήση από το οικείο προσωπικό και την καθοδήγησή του, στο οποίο περιγράφονται όλες οι διαδικασίες διαρκούς αξιοπλοΐας του φορέα.

- 8.10α Πρέπει να υπάρχει σύστημα καταλόγου ελέγχου προς χρήση, ανάλογα με την περίπτωση, από τα μέλη του πληρώματος σε όλες τις φάσεις πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους, υπό κανονικές, μη φυσιολογικές συνθήκες και συνθήκες έκτακτης ανάγκης. Πρέπει να καθορίζονται διαδικασίες για όλες τις ευλόγως προβλέψιμες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.
- 8.10β Δεν πρέπει να γίνεται προσομοίωση μη φυσιολογικών συνθηκών ή συνθηκών έκτακτης ανάγκης όταν μεταφέρονται επιβάτες ή φορτίο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Βασικές απαιτήσεις για ειδικευμένους φορείς

1. Ο ειδικευμένος φορέας («φορέας»), ο διευθυντής του και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τη διενέργεια των καθηκόντων πιστοποίησης και εποπτείας δεν μπορούν να παρεμβαίνουν ούτε άμεσα ούτε ως εξουσιοδοτημένοι εκπρόσωποι, στον σχεδιασμό, την κατασκευή, την εμπορία ή τη συντήρηση προϊόντων, εξαρτημάτων, μη εγκατεστημένου εξοπλισμού, συστατικών στοιχείων ή συστημάτων, ούτε στη λειτουργία τους, την παροχή υπηρεσιών ή τη χρήση τους. Αυτό δεν αποκλείει τη δυνατότητα ανταλλαγής τεχνικών πληροφοριών μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και του ειδικευμένου φορέα.

Η ανωτέρω παράγραφος δεν εμποδίζει φορέα που δημιουργήθηκε με σκοπό την προώθηση του εναέριου αθλητισμού ή της αεροπορίας αναψυχής να είναι επιλέξιμος για διαπίστευση ως ειδικευμένος φορέας, υπό τον όρο ότι θα αποδείξει στην αρχή διαπίστευσης ότι έχει προβεί σε επαρκείς ρυθμίσεις για την πρόληψη της σύγκρουσης συμφερόντων.

2. Ο φορέας και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με καθήκοντα πιστοποίησης και εποπτείας οφείλουν να εκτελούν τα καθήκοντά τους με τη μεγαλύτερη δυνατή επαγγελματική ακεραιότητα και τη μεγαλύτερη δυνατή τεχνική επάρκεια και να είναι απαλλαγμένοι από πιέσεις και προτροπές, ιδίως οικονομικής φύσεως, που θα ήταν δυνατόν να επηρεάσουν την κρίση τους ή τα αποτελέσματα των καθηκόντων πιστοποίησης και εποπτείας, ιδιαίτερα εάν προέρχονται από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που αφορούν τα εν λόγω αποτελέσματα.
3. Ο φορέας πρέπει να απασχολεί το αναγκαίο προσωπικό και να διαθέτει τα αναγκαία μέσα για να εκτελεί με ικανοποιητικό τρόπο τα τεχνικά και διοικητικά καθήκοντα που συνδέονται με τη διαδικασία πιστοποίησης και εποπτείας· πρέπει, επίσης, να έχει πρόσβαση στον εξοπλισμό που είναι αναγκαίος για έκτακτους ελέγχους.
4. Ο φορέας και το αρμόδιο για τη διερεύνηση προσωπικό του πρέπει να διαθέτει:
 - α) άρτια τεχνική και επαγγελματική εκπαίδευση ή επαρκή πείρα η οποία έχει αποκτηθεί από παρόμοιες δραστηριότητες·
 - β) ικανοποιητική γνώση των απαιτήσεων σχετικά με τα καθήκοντα πιστοποίησης και εποπτείας που εκτελεί και επαρκή πείρα σε τέτοιες διαδικασίες·

- γ) την απαιτούμενη ικανότητα να συντάσσει καταστάσεις, πρακτικά και εκθέσεις που αποδεικνύουν τη διεξαγωγή των καθηκόντων πιστοποίησης και εποπτείας.
5. Πρέπει να εξασφαλίζεται η αμεροληψία του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με τα καθήκοντα πιστοποίησης και εποπτείας. Η αμοιβή τους δεν πρέπει να εξαρτάται από τον αριθμό των διεξαγόμενων διερευνήσεων ούτε από τα αποτελέσματα των εν λόγω διερευνήσεων.
6. Ο φορέας οφείλει να συνάπτει σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης, εκτός εάν την ευθύνη αυτή αναλαμβάνει κράτος μέλος βάσει του εθνικού του δικαίου.
7. Το προσωπικό του φορέα δεσμεύεται από το επαγγελματικό απόρρητο για οτιδήποτε περιέρχεται εις γνώσιν του κατά την άσκηση των καθηκόντων του στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

Βασικές απαιτήσεις για τα αεροδρόμια

1. ΦΥΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ, ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

1.1. Περιοχή κινήσεων αεροσκαφών

1.1.1. Τα αεροδρόμια έχουν καθορισμένη περιοχή για την προσγείωση και την απογείωση αεροσκαφών, η οποία πληροί τους ακόλουθους όρους:

- α) η περιοχή προσγείωσης και απογείωσης έχει διαστάσεις και χαρακτηριστικά κατάλληλα για τα αεροσκάφη που πρόκειται να τη χρησιμοποιούν·
- β) η περιοχή προσγείωσης και απογείωσης, αναλόγως, έχει φέρουσα ικανότητα επαρκή για να αντέχει επαναλαμβανόμενες λειτουργίες των αεροσκαφών που πρόκειται να τη χρησιμοποιούν. Οι περιοχές που δεν προορίζονται για επαναλαμβανόμενες λειτουργίες πρέπει να μπορούν να αντέχουν μόνον το βάρος των αεροσκαφών·
- γ) ο σχεδιασμός της περιοχής προσγείωσης και απογείωσης περιλαμβάνονται αποστραγγιστικά έργα ώστε τα λιμνάζοντα ύδατα να μην συνιστούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις λειτουργίες των αεροσκαφών·
- δ) η κλίση και οι διακυμάνσεις της κλίσης στην περιοχή προσγείωσης και απογείωσης δεν δημιουργούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις λειτουργίες των αεροσκαφών·
- ε) τα χαρακτηριστικά της επιφανείας της περιοχής προσγείωσης και απογείωσης αρμόζουν στη χρήση από τα αεροσκάφη που θα τη χρησιμοποιούν και
- στ) η περιοχή προσγείωσης και απογείωσης δεν έχει αντικείμενα τα οποία μπορούν να δημιουργήσουν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις λειτουργίες των αεροσκαφών.

1.1.2. Όταν έχουν οριστεί πολλές περιοχές προσγείωσης και απογείωσης, είναι διατεταγμένες κατά τρόπο ώστε να μην δημιουργούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις λειτουργίες των αεροσκαφών.

1.1.3. Η ορισθείσα περιοχή προσγείωσης και απογείωσης περιβάλλεται από καθορισμένες περιοχές.

Οι περιοχές αυτές προορίζονται για την προστασία των αεροσκαφών που πετούν επάνω από αυτές κατά τη διάρκεια των λειτουργιών απογείωσης και προσγείωσης ή για τον μετριάσμό των συνεπειών προσγείωσης πριν από τον διάδρομο, πλευρικής εκτροπής ή υπέρβασης του τέρματος του διαδρόμου προσγείωσης και απογείωσης και πληροί τους ακόλουθους όρους:

- α) οι περιοχές αυτές έχουν διαστάσεις κατάλληλες για τις λειτουργίες αεροσκαφών που προαναφέρθηκαν·
- β) η κλίση και οι διακυμάνσεις της κλίσης των περιοχών αυτών δεν δημιουργούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις λειτουργίες των αεροσκαφών·
- γ) οι περιοχές αυτές δεν έχουν αντικείμενα τα οποία μπορούν να δημιουργήσουν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις λειτουργίες των αεροσκαφών. Η τοποθέτηση εύθραυστου εξοπλισμού στις περιοχές αυτές δεν αποκλείεται, εφόσον αυτό απαιτείται για την υποβοήθηση των λειτουργιών αεροσκαφών και
- δ) κάθε τέτοια περιοχή έχει επαρκή φέρουσα ικανότητα για το σκοπό που προορίζεται.

1.1.4. Αυτές οι περιοχές αεροδρομίου, με τον αντίστοιχο άμεσο περιβάλλοντα χώρο τους, οι οποίες προορίζονται για την τροχοδρόμηση ή τη στάθμευση αεροσκαφών, σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να επιτρέπουν την ασφαλή λειτουργία των αεροσκαφών που πρόκειται να χρησιμοποιούν τη συγκεκριμένη εγκατάσταση υπό όλες τις προβλεπόμενες συνθήκες και πληροί τους ακόλουθους όρους:

- α) οι περιοχές αυτές έχουν επαρκή φέρουσα ικανότητα για να αντέχουν επαναλαμβανόμενες λειτουργίες αεροσκαφών που τις χρησιμοποιούν, εξαιρουμένων των περιοχών ευκαιριακής χρήσης, οι οποίες χρειάζεται απλώς να είναι ικανές να αντέχουν το βάρος των αεροσκαφών·
- β) στην κατασκευή των περιοχών αυτών περιλαμβάνονται αποστραγγιστικά έργα ώστε τα λιμνάζοντα ύδατα να μην συνιστούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις λειτουργίες των αεροσκαφών·
- γ) η κλίση και οι διακυμάνσεις της κλίσης των περιοχών αυτών δεν δημιουργούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις λειτουργίες των αεροσκαφών·

- δ) τα χαρακτηριστικά της επιφανείας τους αρμόζουν στη χρήση από τα αεροσκάφη που θα τη χρησιμοποιούν· και
- ε) οι περιοχές αυτές δεν έχουν αντικείμενα, τα οποία μπορούν να δημιουργήσουν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στα αεροσκάφη. Αυτό δεν αποκλείει τον εξοπλισμό στάθμευσης που απαιτείται για τις περιοχές αυτές σε ειδικά καθορισμένες θέσεις ή ζώνες.

1.1.5. Άλλες υποδομές που προορίζονται για χρήση από αεροσκάφη σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε οι υποδομές να μην δημιουργούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στα αεροσκάφη που τις χρησιμοποιούν.

1.1.6. Οι κατασκευές, τα κτίρια, ο εξοπλισμός ή οι χώροι αποθήκευσης χωροθετούνται και σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να μην δημιουργούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις λειτουργίες των αεροσκαφών.

1.1.7. Προβλέπονται κατάλληλα μέσα ώστε να αποτρέπεται στην περιοχή κινήσεων η είσοδος μη εξουσιοδοτημένων ατόμων, μη εξουσιοδοτημένων οχημάτων ή ζώων αρκετά μεγάλων, ικανών να δημιουργήσουν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις λειτουργίες των αεροσκαφών, με την επιφύλαξη των εθνικών και διεθνών διατάξεων περί προστασίας των ζώων.

1.2. Αποφυγή εμποδίων

1.2.1 Για να προστατεύεται η προσέγγιση αεροσκάφους για την προσγείωσή του σε αεροδρόμιο ή για την αναχώρησή του από αεροδρόμιο, καθορίζονται διαδρομές ή περιοχές άφιξης και αναχώρησης. Οι εν λόγω διαδρομές ή περιοχές παρέχουν στα αεροσκάφη το απαιτούμενο ύψος για την αποφυγή εμποδίων που βρίσκονται στον περιβάλλοντα χώρο του αεροδρομίου, με βάση ιδίως τα τοπικά φυσικά χαρακτηριστικά.

1.2.2. Το ύψος αποφυγής εμποδίων είναι κατάλληλο για τη φάση της πτήσης και τον τύπο των διεξαγόμενων λειτουργιών αεροσκαφών. Λαμβάνεται επίσης υπόψη ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό της θέσης του αεροσκάφους.

1.3. Εξοπλισμός αεροδρομίων σχετικός με την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων οπτικών και μη οπτικών βοηθημάτων

1.3.1. Τα βοηθήματα αρμόζουν στον σκοπό τους, είναι αναγνωρίσιμα και παρέχουν σαφείς πληροφορίες στους χρήστες υπό όλες τις προβλεπόμενες επιχειρησιακές συνθήκες.

- 1.3.2. Ο σχετικός με την ασφάλεια εξοπλισμός αεροδρομίων λειτουργεί όπως έχει προβλεφθεί υπό όλες τις προβλεπόμενες επιχειρησιακές συνθήκες. Υπό επιχειρησιακές συνθήκες ή σε περίπτωση αστοχίας, ο σχετικός με την ασφάλεια εξοπλισμός αεροδρομίων δεν προκαλεί ανεπίτρεπτο κίνδυνο για την αεροπορική ασφάλεια.
- 1.3.3. Τα βοηθήματα και το σύστημα τροφοδοσίας τους με ηλεκτρική ενέργεια είναι σχεδιασμένα κατά τρόπο ώστε οι βλάβες τους να μην οδηγούν σε ακατάλληλες, παραπλανητικές ή ανεπαρκείς πληροφορίες προς τους χρήστες ή σε διακοπή βασικής υπηρεσίας.
- 1.3.4. Προβλέπονται κατάλληλα μέσα προστασίας τους ώστε να αποφεύγεται η ζημία ή η διαταραχή των βοηθημάτων αυτών.
- 1.3.5. Πηγές ακτινοβολίας ή κινούμενα ή σταθερά αντικείμενα δεν παρεμβάλλονται στις επιδόσεις των συστημάτων αεροναυτιλιακών επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης, ούτε τις επηρεάζουν αρνητικά.
- 1.3.6. Στο αρμόδιο προσωπικό διατίθενται πληροφορίες για τη λειτουργία και τη χρήση του σχετικού με την ασφάλεια εξοπλισμού αεροδρομίων, καθώς και σαφείς ενδείξεις για τις συνθήκες που μπορούν να δημιουργήσουν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στην αεροπορική ασφάλεια.

1.4. Δεδομένα αεροδρομίου

- 1.4.1. Καθορίζονται και τηρούνται επικαιροποιημένα τα δεδομένα που αφορούν το αεροδρόμιο και τις διαθέσιμες υπηρεσίες του.
- 1.4.2. Τα δεδομένα είναι ακριβή, ευανάγνωστα, πλήρη και σαφή. Διατηρούνται κατάλληλα επίπεδα ακεραιότητας.
- 1.4.3. Τα δεδομένα διατίθενται στους χρήστες και στους σχετικούς παρόχους υπηρεσιών ANS έγκαιρα, με επαρκώς ασφαλείς και ταχείες μεθόδους επικοινωνίας.

2. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

2.1. Ευθύνες του φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου

Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία του αεροδρομίου. Οι ευθύνες του φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου είναι οι ακόλουθες:

- α) ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου διαθέτει, απευθείας ή μέσω διακανονισμών με τρίτους, όλα τα μέσα που είναι αναγκαία για την ασφαλή λειτουργία του αεροδρομίου. Στα μέσα αυτά περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, εγκαταστάσεις, προσωπικό, εξοπλισμός και υλικό, τεκμηρίωση καθηκόντων, αρμοδιοτήτων και διαδικασιών, πρόσβαση στα σχετικά δεδομένα και τήρηση αρχείων·
- β) ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου ελέγχει εάν τηρούνται ανά πάσα στιγμή οι απαιτήσεις [...] του σημείου 1 ή λαμβάνει κατάλληλα μέτρα για να μετριαστεί ο κίνδυνος από την μη τήρησή τους. Καθορίζει και εφαρμόζει διαδικασίες για την έγκαιρη ενημέρωση όλων των χρηστών σχετικά με τα μέτρα αυτά·
- γ) ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου καθορίζει και εφαρμόζει, απευθείας ή μέσω διακανονισμών με τρίτους, σύστημα διαχείρισης του κινδύνου από άγρια ζώα·
- δ) ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου εξασφαλίζει, απευθείας ή μέσω διακανονισμών με τρίτους, ότι οι κινήσεις οχημάτων και προσώπων στην περιοχή κινήσεων αεροσκαφών και σε άλλες επιχειρησιακές περιοχές συντονίζονται με τις κινήσεις των αεροσκαφών, ώστε να αποφεύγονται οι συγκρούσεις ή οι ζημιές σε αεροσκάφη·
- ε) ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου εξασφαλίζει και εφαρμόζει διαδικασίες μετριασμού των κινδύνων που αφορούν τις λειτουργίες του αεροδρομίου τον χειμώνα, υπό αντίξοες καιρικές συνθήκες, με μειωμένη ορατότητα ή κατά τη νύχτα, αναλόγως·

- στ) ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου προβαίνει σε διακανονισμούς με άλλους σχετικούς φορείς, εφόσον απαιτείται για την εξασφάλιση διαρκούς συμμόρφωσης προς τις παρούσες βασικές απαιτήσεις σχετικά με τα αεροδρόμια. Στους φορείς αυτούς συμπεριλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, πάροχοι υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, πάροχοι υπηρεσιών διαχείρισης των χώρων στάθμευσης αεροσκαφών και άλλοι φορείς, των οποίων οι δραστηριότητες ή τα προϊόντα μπορούν να επηρεάσουν την ασφάλεια των αεροσκαφών·
- ζ) ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου ελέγχει εάν οι φορείς που εμπλέκονται στην αποθήκευση και τον εφοδιασμό των αεροσκαφών με καύσιμα/ενέργεια για πρόωση προβλέπουν διαδικασίες που εξασφαλίζουν ότι τα αεροσκάφη εφοδιάζονται με καύσιμα/ενέργεια για πρόωση που είναι ανόθευτα και ορθών προδιαγραφών·
- η) διαθέτει εγχειρίδια συντήρησης του εξοπλισμού του αεροδρομίου, τα οποία όντως ακολουθούνται στην πράξη και περιέχουν οδηγίες συντήρησης και επισκευής, πληροφορίες τακτικής συντήρησης, διαδικασίες εντοπισμού προβλημάτων και επιθεώρησης·
- θ) ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου καταρτίζει, απευθείας ή μέσω διακανονισμών με τρίτους, και εφαρμόζει σχέδιο έκτακτης ανάγκης για το αεροδρόμιο, το οποίο καλύπτει σενάρια έκτακτης ανάγκης που μπορούν να δημιουργηθούν στο αεροδρόμιο ή στον περιβάλλοντα χώρο του. Το σχέδιο αυτό συντονίζεται ενδεχομένως με το σχέδιο έκτακτης ανάγκης των αρχών που καταρτίζεται για περιπτώσεις αεροπορικής έκτακτης ανάγκης οι οποίες ενδέχεται να σημειωθούν στην περιοχή του αεροδρομίου·
- ι) ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου εξασφαλίζει, απευθείας ή μέσω διακανονισμών με τρίτους, ότι προβλέπονται σωστικά συνεργεία και πυροσβεστική υπηρεσία. Οι εν λόγω υπηρεσίες ανταποκρίνονται επειγόντως σε συμβάν ή ατύχημα και διαθέτουν τουλάχιστον εξοπλισμό, πυροσβέστες και επαρκές προσωπικό·
- ια) ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου χρησιμοποιεί μόνον εκπαιδευμένο και ειδικευμένο προσωπικό στις λειτουργίες και τη συντήρηση του αεροδρομίου και εφαρμόζει και διατηρεί, απευθείας ή μέσω διακανονισμών με τρίτους, εκπαιδευτικά προγράμματα και προγράμματα ελέγχου ώστε να εξασφαλίζει τη συνεχή επάρκεια όλου του προσωπικού αυτού·

- ιβ) ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου εξασφαλίζει ότι κάθε πρόσωπο στο οποίο επιτρέπεται η πρόσβαση άνευ συνοδείας στην περιοχή κινήσεων αεροσκαφών ή άλλες επιχειρησιακές περιοχές είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο και ειδικευμένο για την πρόσβαση αυτή·
- ιγ) το προσωπικό διάσωσης και πυρόσβεσης είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο και ειδικευμένο για να επιχειρεί στο περιβάλλον του αεροδρομίου. Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου εφαρμόζει και διατηρεί, απευθείας ή μέσω διακανονισμών με τρίτους, προγράμματα εκπαίδευσης και ελέγχου, ώστε να εξασφαλίζει τη συνεχή επάρκεια του προσωπικού αυτού· και
- ιδ) όλα τα μέλη του προσωπικού διάσωσης και πυρόσβεσης, τα οποία ενδέχεται να κληθούν να ενεργήσουν σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης στην αεροπορία αποδεικνύουν περιοδικά την καλή φυσική κατάσταση, ώστε να εκτελούν ικανοποιητικά τα καθήκοντά τους, ανάλογα με τον τύπο δραστηριότητάς τους. Εν προκειμένω, ως καλή φυσική κατάσταση, η οποία εμπεριέχει τις έννοιες της σωματικής και της πνευματικής ικανότητας, νοείται ότι το μέλος του προσωπικού δεν πάσχει από ασθένειες ή αναπηρίες που το καθιστούν ανίκανο:
- να εκτελεί τα καθήκοντα που είναι αναγκαία για να επιχειρεί σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης στην αεροπορία·
 - να εκτελεί ανά πάσα στιγμή τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί ή
 - να αντιλαμβάνεται ορθά το περιβάλλον του.

2.2. Συστήματα διαχείρισης

- 2.2.1. Ανάλογα με το είδος των δραστηριοτήτων που αναλαμβάνονται και το μέγεθος του φορέα, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα διαχείρισης, ώστε να διασφαλίζει τη συμμόρφωση με τις παρούσες βασικές απαιτήσεις, να διαχειρίζεται τους κινδύνους ασφαλείας και να στοχεύει στη διαρκή βελτίωση του εν λόγω συστήματος.
- 2.2.2. Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου εφαρμόζει σύστημα αναφοράς συμβάντων, στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης του σημείου 2.2.1, προκειμένου να συμβάλει στον στόχο της συνεχούς βελτίωσης της ασφάλειας. Στην ανάλυση των πληροφοριών από αυτό το σύστημα αναφοράς συμβάντων συμμετέχουν τα μέρη που αναφέρονται στο σημείο 2.1 στοιχείο στ) ανωτέρω, αναλόγως.

2.2.3. Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου συντάσσει εγχειρίδιο του αεροδρομίου και ενεργεί σύμφωνα με το εγχειρίδιο αυτό. Τα εγχειρίδια αυτά περιέχουν όλες τις απαραίτητες οδηγίες, πληροφορίες και διαδικασίες για το αεροδρόμιο, για το σύστημα διαχείρισης και για το προσωπικό λειτουργιών και συντήρησης ώστε να εκτελεί τα καθήκοντά του.

3. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΕΣ ΧΩΡΟΙ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

3.1. Ο εναέριος χώρος γύρω από τις περιοχές κινήσεων αεροσκαφών του αεροδρομίου προστατεύεται από εμπόδια, ώστε να επιτρέπονται οι προγραμματισμένες πτητικές λειτουργίες στο αεροδρόμιο χωρίς να δημιουργείται ανεπίτρεπτος κίνδυνος από την ύπαρξη εμποδίων στον περίγυρο του αεροδρομίου. Επομένως δημιουργούνται, εφαρμόζονται και παρακολουθούνται συνεχώς εκτάσεις παρακολούθησης των εμποδίων, ώστε να εντοπίζεται κάθε παραβατική παρέρση.

- α) Για κάθε παραβίαση των εκτάσεων αυτών απαιτείται αξιολόγηση ώστε να διαπιστώνεται εάν εμπόδιο δημιουργεί ανεπίτρεπτο κίνδυνο. Τυχόν αντικείμενο που δημιουργεί ανεπίτρεπτο κίνδυνο αφαιρείται ή λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα μετριασμού του κινδύνου για την προστασία των αεροσκαφών που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο.
- β) Τυχόν εναπομένοντα εμπόδια ανακοινώνονται και, αναλόγως των αναγκών, επισημαίνονται και, εάν χρειάζεται, καθίστανται ορατά με φωτισμό.

3.2. Κίνδυνοι σχετιζόμενοι με ανθρώπινη δραστηριότητα και τη χρήση γης όπως, μεταξύ άλλων, οι κάτωθι κίνδυνοι, παρακολουθούνται. Ο κίνδυνος που μπορούν να προκαλέσουν αξιολογείται και μετριάζεται αναλόγως:

- α) κάθε εξέλιξη ή αλλαγή στη χρήση γης στην περιοχή του αεροδρομίου·
- β) δυνατότητα δημιουργίας αναταράξεων εξαιτίας εμποδίων·
- γ) χρήση επικίνδυνων, ενοχλητικών ή παραπλανητικών φώτων·

- δ) θάμβωση εξαιτίας μεγάλων και πολύ ανακλαστικών επιφανειών·
- ε) δημιουργία εκτάσεων που μπορούν να ευνοήσουν την παρουσία αγρίων ζώων στον περιβάλλοντα χώρο της περιοχής κινήσεων αεροσκαφών του αεροδρομίου· ή
- στ) πηγές μη ορατής ακτινοβολίας ή κινούμενα ή σταθερά αντικείμενα που μπορούν να παρεμβληθούν στις επιδόσεις συστημάτων αεροναυτικών επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης, ή να τις επηρεάσουν αρνητικά.

3.3. Καταρτίζεται σχέδιο έκτακτης ανάγκης για περιπτώσεις αεροπορικής έκτακτης ανάγκης που ενδέχεται να σημειωθούν στην περιοχή του αεροδρομίου.

4. ΕΠΙΓΕΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

4.1. Ευθύνες του παρόχου επίγειας εξυπηρέτησης

Ο πάροχος επίγειας εξυπηρέτησης είναι υπεύθυνος για την ασφαλή εκτέλεση των λειτουργιών του στο αεροδρόμιο. Οι ευθύνες του παρόχου είναι οι ακόλουθες:

- α) ο πάροχος διαθέτει όλα τα μέσα που είναι αναγκαία για την ασφαλή παροχή υπηρεσιών στο αεροδρόμιο. Στα μέσα αυτά περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, εγκαταστάσεις, προσωπικό, εξοπλισμός και υλικό·
- β) ο πάροχος συμμορφώνεται με τις διαδικασίες που περιέχει το εγχειρίδιο του αεροδρομίου, συμπεριλαμβανομένων όσων αφορούν τις κινήσεις οχημάτων, τον εξοπλισμό και το προσωπικό του, καθώς και τον κίνδυνο που σχετίζεται με τις λειτουργίες του αεροδρομίου τον χειμώνα, τη νύχτα και υπό αντίξοες καιρικές συνθήκες·
- γ) ο πάροχος παρέχει επίγεια εξυπηρέτηση σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις οδηγίες του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους που εξυπηρετεί·

δ) [...].

ε) [...].

στ) [...].

ζ) [...].

- η) ο πάροχος διασφαλίζει ότι διαθέτει εγχειρίδια λειτουργίας και συντήρησης του εξοπλισμού επίγειας εξυπηρέτησης, τα οποία όντως ακολουθούνται στην πράξη και περιέχουν οδηγίες για τη λειτουργία, τη συντήρηση και την επισκευή, πληροφορίες για την τακτική συντήρηση, διαδικασίες εντοπισμού προβλημάτων και επιθεώρησης·
- θ) ο πάροχος χρησιμοποιεί μόνον επαρκώς εκπαιδευμένο και ειδικευμένο προσωπικό και διασφαλίζει την εφαρμογή και διατήρηση προγραμμάτων εκπαίδευσης και ελέγχου, ώστε να εξασφαλίζει τη συνεχή επάρκεια όλου του προσωπικού.

4.2. Συστήματα διαχείρισης

4.2.1. Ανάλογα με το είδος των δραστηριοτήτων που αναλαμβάνονται και το μέγεθος του φορέα, ο πάροχος εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα διαχείρισης ώστε να διασφαλίζει τη συμμόρφωση με τις παρούσες βασικές απαιτήσεις, διαχειρίζεται τους κινδύνους ασφαλείας και επιδιώκει τη συνεχή βελτίωση του εν λόγω συστήματος. Το εν λόγω σύστημα συντονίζεται με το σύστημα διαχείρισης του φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου.

4.2.2. Ο πάροχος εφαρμόζει σύστημα αναφοράς συμβάντων, στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης του σημείου 4.2.1, προκειμένου να συμβάλει στον στόχο της συνεχούς βελτίωσης της ασφάλειας. Με την επιφύλαξη των λοιπών υποχρεώσεων αναφοράς, ο πάροχος διαβιβάζει όλα τα συμβάντα στο σύστημα αναφοράς του φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου και, κατά περίπτωση, στο σύστημα αναφοράς του παρόχου υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

4.2.3. Ο πάροχος καταρτίζει εγχειρίδιο υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και ενεργεί σύμφωνα με αυτό. Το εγχειρίδιο αυτό περιέχει όλες τις απαραίτητες οδηγίες, πληροφορίες και διαδικασίες για την υπηρεσία, το σύστημα διαχείρισης και για το προσωπικό που εκτελεί τα καθήκοντα αυτά.

4α. Υπηρεσίες διαχείρισης των χώρων στάθμευσης αεροσκαφών

- 4.α.1. Ο πάροχος υπηρεσιών των χώρων στάθμευσης αεροσκαφών παρέχει τις υπηρεσίες του σύμφωνα με τις διαδικασίες λειτουργίας που περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο του αεροδρομίου.
- 4.α.2. Ανάλογα με το είδος των δραστηριοτήτων που αναλαμβάνονται και το μέγεθος του φορέα, ο πάροχος υπηρεσιών των χώρων στάθμευσης αεροσκαφών εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα διαχείρισης, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης της ασφάλειας, ώστε να διασφαλίζει τη συμμόρφωση με τις παρούσες βασικές απαιτήσεις.
- 4.α.3. Ο πάροχος υπηρεσιών των χώρων στάθμευσης αεροσκαφών προχωρά σε επίσημους διακανονισμούς με τον φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου και τον πάροχο υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας όπου περιγράφεται η έκταση των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- 4.α.4. Ο πάροχος υπηρεσιών των χώρων στάθμευσης αεροσκαφών εφαρμόζει σύστημα αναφοράς συμβάντων, στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης του σημείου 4.α.2, προκειμένου να συμβάλει στον στόχο της συνεχούς βελτίωσης της ασφάλειας. Με την επιφύλαξη των λοιπών υποχρεώσεων αναφοράς, ο πάροχος διαβιβάζει όλα τα συμβάντα στο σύστημα αναφοράς του φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου και, κατά περίπτωση, στο σύστημα αναφοράς του παρόχου υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.
- 4.α.5. Ο πάροχος υπηρεσιών των χώρων στάθμευσης αεροσκαφών συμμετέχει στα προγράμματα ασφάλειας που καταρτίζει ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου.

5. ΆΛΛΑ

Με την επιφύλαξη των ευθυνών του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου εξασφαλίζει ότι, εξαιρουμένων των περιπτώσεων έκτακτης ανάγκης αεροσκάφους, όταν αεροσκάφος εκτρέπεται σε εναλλακτικό αεροδρόμιο, ή υπό άλλες προσδιορισμένες σε κάθε περίπτωση συνθήκες από την εθνική αρμόδια αρχή, το αεροδρόμιο ή μέρη αυτού δεν χρησιμοποιούνται από αεροσκάφη, όταν ο σχεδιασμός και οι επιχειρησιακές διαδικασίες του αεροδρομίου δεν το επιτρέπουν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

Βασικές απαιτήσεις για τις υπηρεσίες ATM/ANS και τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας

1. ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

- 1.1. Όλα τα αεροσκάφη, εκτός αυτών που συμμετέχουν στις δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο α), σε όλες τις φάσεις πτήσης ή στην περιοχή κινήσεων αεροσκαφών του αεροδρομίου, λειτουργούν σύμφωνα με τους κοινούς γενικούς επιχειρησιακούς κανόνες και με κάθε κατάλληλη διαδικασία καθορισμένη για χρήση του συγκεκριμένου εναέριου χώρου.
- 1.2. Όλα τα αεροσκάφη, εκτός αυτών που συμμετέχουν στις δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο α), είναι εξοπλισμένα με τα απαραίτητα συστατικά στοιχεία και λειτουργούν αναλόγως. Τα συστατικά στοιχεία που χρησιμοποιούνται στο σύστημα ATM/ANS είναι επίσης σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 3.

2. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

2.1. Αεροναυτικές πληροφορίες και δεδομένα για τους χρήστες του εναέριου χώρου για λόγους αεροναυτιλίας

- 2.1.1. Τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται ως πηγή αεροναυτικών πληροφοριών είναι επαρκούς ποιότητας, πλήρη, επικαιροποιημένα και παρέχονται έγκαιρα.
- 2.1.2. Οι αεροναυτικές πληροφορίες είναι ακριβείς, πλήρεις, επικαιροποιημένες, σαφείς και κατάλληλης ακεραιότητας, σε κατάλληλο μορφότυπο για τους χρήστες.
- 2.1.3. Η διάδοση των εν λόγω αεροναυτικών πληροφοριών σε χρήστες του εναέριου χώρου είναι έγκαιρη και πραγματοποιείται με τη χρήση επαρκώς αξιόπιστων και ταχέων μέσων επικοινωνίας, προστατευμένων από ακούσια ή εκούσια παρεμβολή και αλλοίωση.

2.2. Μετεωρολογικές υπηρεσίες

2.2.1. Τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται ως πηγή μετεωρολογικών πληροφοριών είναι επαρκούς ποιότητας, πλήρη, επικαιροποιημένα και παρέχονται έγκαιρα.

2.2.2. Στο μέτρο του δυνατού, οι μετεωρολογικές πληροφορίες είναι ακριβείς, πλήρεις, επικαιροποιημένες, κατάλληλης ακεραιότητας και σαφείς για τις ανάγκες των χρηστών του εναέριου χώρου.

2.2.3. Η διάδοση τέτοιων μετεωρολογικών πληροφοριών σε χρήστες του εναέριου χώρου είναι έγκαιρη και με επαρκώς έγκυρη και ταχεία μέθοδο επικοινωνίας προστατευμένη από παρεμβολές και δολιοφθορά.

2.3. Υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας

2.3.1. Τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται ως πηγή για την παροχή υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας είναι ακριβή, πλήρη και επικαιροποιημένα.

2.3.2. Η παροχή υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας είναι επαρκώς ακριβής, πλήρης, επικαιροποιημένη και σαφής για τις ανάγκες ασφαλείας των χρηστών.

2.3.3. Τα αυτόματα όργανα που παρέχουν πληροφορίες ή συμβουλές στους χρήστες σχεδιάζονται, παράγονται και συντηρούνται ορθά, ώστε να εξασφαλίζεται ότι αρμόζουν στον σκοπό για τον οποίο προορίζονται.

2.3.4. Οι υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και οι σχετικές διαδικασίες προβλέπουν επαρκή διαχωρισμό μεταξύ αεροσκαφών και προλαμβάνουν τις συγκρούσεις μεταξύ αεροσκαφών και εμποδίων στην περιοχή ελιγμών του αεροδρομίου και, όπου είναι σκόπιμο και εφικτό, συμβάλλουν στην προστασία από άλλους εναέριους κινδύνους και διασφαλίζουν άμεσο και έγκαιρο συντονισμό με όλους τους σχετικούς χρήστες και τους παρακείμενους όγκους του εναέριου χώρου.

2.3.5. Η επικοινωνία μεταξύ υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και αεροσκάφους και μεταξύ των σχετικών μονάδων υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας είναι έγκαιρη, κατανοητή, ορθή και, σαφής, προστατευμένη από παρεμβολές και ευρέως κατανοητή και, ενδεχομένως, αναγνωρισμένη από όλους τους εμπλεκόμενους.

2.3.6. Εγκαθίστανται μέσα ανίχνευσης δυνητικών περιπτώσεων έκτακτης ανάγκης και, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, κίνησης της αντίστοιχης δράσης έρευνας και διάσωσης. Τα μέσα αυτά περιλαμβάνουν, τουλάχιστον, κατάλληλους μηχανισμούς συνέγερσης, συντονιστικά μέτρα και διαδικασίες, μέσα και προσωπικό για την αποτελεσματική κάλυψη της περιοχής αρμοδιότητας.

2.4. Επικοινωνιακές υπηρεσίες

Οι επικοινωνιακές υπηρεσίες επιτυγχάνουν και διατηρούν επαρκείς επιδόσεις, από πλευράς διαθεσιμότητας, ακεραιότητας, συνέχειας και χρονικής ακρίβειας. Είναι ταχείες και προστατευμένες από δολιοφθορά.

2.5. Υπηρεσίες πλοήγησης

Οι υπηρεσίες πλοήγησης επιτυγχάνουν και διατηρούν επαρκές επίπεδο επιδόσεων όσον αφορά τις πληροφορίες καθοδήγησης, εντοπισμού θέσης και, εφόσον παρέχονται, πληροφορίες χρονισμού. Στα κριτήρια επιδόσεων περιλαμβάνονται η ακρίβεια, η ακεραιότητα, η διαθεσιμότητα και η συνέχεια.

2.6. Υπηρεσία επιτήρησης

Οι υπηρεσίες επιτήρησης καθορίζουν την αντίστοιχη θέση των αεροσκαφών στον αέρα και των υπόλοιπων αεροσκαφών και των χερσαίων οχημάτων στην επιφάνεια του αεροδρομίου, με επαρκείς επιδόσεις όσον αφορά την ακρίβεια, την ακεραιότητα, τη συνέχεια και την πιθανότητα ανίχνευσης.

2.7. Διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας

Στην τακτική διαχείριση των ροών εναέριας κυκλοφορίας στην Ένωση χρησιμοποιούνται και παρέχονται επαρκώς ακριβείς και επικαιροποιημένες πληροφορίες για τον όγκο και τη φύση της προγραμματισμένης εναέριας κυκλοφορίας που επηρεάζει την παροχή υπηρεσιών και πραγματοποιείται συντονισμός και διαπραγμάτευση για την αλλαγή διαδρομής ή την καθυστέρηση των ροών κυκλοφορίας, ώστε να μειώνεται ο κίνδυνος συμφόρησης στον αέρα ή στα αεροδρόμια. Η διαχείριση της ροής εκτελείται με σκοπό τη βελτιστοποίηση της διαθέσιμης χωρητικότητας στη χρήση του εναέριου χώρου και την ενίσχυση των διαδικασιών διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας. Βασίζεται στην ασφάλεια, τη διαφάνεια και την αποτελεσματικότητα, ώστε να διασφαλίζεται ότι η χωρητικότητα παρέχεται έγκαιρα, με ευελιξία και σύμφωνα με το ευρωπαϊκό σχέδιο αεροναυτιλίας.

Τα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 37α σχετικά με τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας υποστηρίζουν τις επιχειρησιακές αποφάσεις των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, των φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίου και των χρηστών του εναέριου χώρου και καλύπτουν τα ακόλουθα πεδία:

- α) τον σχεδιασμό των πτήσεων·
- β) τη χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας του εναέριου χώρου κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων της πτήσης, συμπεριλαμβανομένης της κατανομής των χρονοθυρίδων κατά τη διαδρομή·
- γ) τη χρήση των οδεύσεων από την κυκλοφορία της γενικής αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένων:
 - της εκπόνησης ενιαίου εγχειριδίου οδηγιών για τις διαδρομές και την εναέρια κυκλοφορία,
 - επιλογών αποκλίσεων για τη γενική αεροπορία από περιοχές συμφόρησης, και
 - κανόνων προτεραιότητας όσον αφορά την πρόσβαση στον εναέριο χώρο της κυκλοφορίας της γενικής αεροπορίας, ιδίως σε περιόδους συμφόρησης και κρίσης· και
- δ) της συνοχής των σχεδίων πτήσεων με τις χρονοθυρίδες καθώς και του απαραίτητου συντονισμού με παρακείμενες περιοχές κατά περίπτωση.

2.8. Διαχείριση του εναέριου χώρου

Ο προσδιορισμός συγκεκριμένων όγκων του εναέριου χώρου για ορισμένη χρήση παρακολουθείται, συντονίζεται και κοινοποιείται έγκαιρα, ώστε να μειώνεται ο κίνδυνος κάθε απώλειας διαχωρισμού μεταξύ αεροσκαφών υπό όλες τις συνθήκες. Λαμβανομένης υπόψη της οργάνωσης των στρατιωτικών δραστηριοτήτων και σχετικών πτυχών που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των κρατών μελών, η διαχείριση του εναέριου χώρου στηρίζει επίσης την ομοιόμορφη εφαρμογή της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου, όπως περιγράφεται από τον ΔΟΠΑ και όπως εφαρμόζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004, ώστε να διευκολύνονται η διαχείριση του εναέριου χώρου και η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών.

2.9. Σχεδιασμός του εναέριου χώρου

Οι δομές του εναερίου χώρου και οι διαδικασίες πτήσης σχεδιάζονται καταλλήλως, επιτηρούνται και επικυρώνονται πριν μπορέσουν να αναπτυχθούν και να χρησιμοποιηθούν από τα αεροσκάφη.

3. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥΣ

3.1. Γενικά

Τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία ATM/ANS με τα οποία παρέχονται σχετικές πληροφορίες από και προς το αεροσκάφος και στο έδαφος σχεδιάζονται, παράγονται, εγκαθίστανται, συντηρούνται και λειτουργούν ορθά, ώστε να εξασφαλίζεται ότι αρμόζουν για το σκοπό τους.

Τα συστήματα και οι διαδικασίες περιλαμβάνουν ιδίως όσα απαιτούνται για την υποστήριξη των ακόλουθων λειτουργιών και υπηρεσιών:

- α) Διαχείριση του εναέριου χώρου
- β) Διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας
- γ) Υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, ιδίως συστήματα επεξεργασίας δεδομένων πτήσης, συστήματα επεξεργασίας δεδομένων επιτήρησης και συστήματα διεπαφής ανθρώπου-μηχανής
- δ) Επικοινωνίες, μεταξύ άλλων, επικοινωνίες εδάφους-εδάφους/διαστήματος, αέρα-εδάφους και αέρος-αέρος/διαστήματος
- ε) Πλοήγηση
- στ) Επιτήρηση
- ζ) Υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών
- η) Μετεωρολογικές υπηρεσίες
- θ) [...]

3.2. Ακεραιότητα, επιδόσεις και αξιοπιστία συστημάτων και των συστατικών στοιχείων τους

3.2.1. Η ακεραιότητα και οι επιδόσεις ασφαλείας συστημάτων και των συστατικών στοιχείων τους, στο αεροσκάφος, στο έδαφος ή στον αέρα, αρμόζουν για τον σκοπό τους. Ανταποκρίνονται στο απαιτούμενο επίπεδο επιχειρησιακών επιδόσεων που απαιτούνται για όλες τις προβλέψιμες συνθήκες λειτουργίας και τη συνολική διάρκεια ζωής τους.

3.2.2. Τα συστήματα ATM/ANS και τα συστατικά τους στοιχεία σχεδιάζονται, κατασκευάζονται, συντηρούνται και λειτουργούν με τη χρήση κατάλληλων και επικυρωμένων διαδικασιών, ώστε να εξασφαλίζεται η αδιάλειπτη λειτουργία του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ανά πάσα στιγμή και σε όλα τα στάδια της πτήσης. Η ομοιογενής λειτουργία μπορεί να εκφράζεται ιδίως με όρους ανταλλαγής πληροφοριών, καθώς και των συναφών πληροφοριών για την επιχειρησιακή κατάσταση, της κοινής αντίληψη των πληροφοριών, συγκρίσιμων επιδόσεων επεξεργασίας και των σχετικών διαδικασιών που παρέχουν τη δυνατότητα για κοινές επιχειρησιακές επιδόσεις που έχουν συμφωνηθεί για το σύνολο ή τμήματα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ΕΔΔΕΚ).

3.2.3. Το ΕΔΔΕΚ, τα συστήματά του και τα συστατικά τους στοιχεία υποστηρίζουν συντονισμένα τις νέες συμφωνημένες και επικυρωμένες ιδέες λειτουργίας που συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας, της βιωσιμότητας και αποτελεσματικότητας των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ιδίως από πλευράς ασφάλειας και χωρητικότητας.

3.2.4. Το ΕΔΔΕΚ, τα συστήματά του και τα συστατικά τους στοιχεία υποστηρίζουν τη σταδιακή δημιουργία πολιτικοστρατιωτικού συντονισμού, στον βαθμό που είναι αναγκαίο για την αποτελεσματική διαχείριση του εναέριου χώρου και της εναέριας κυκλοφορίας και την ασφαλή και αποτελεσματική χρήση του εναέριου χώρου από όλους τους χρήστες, με την εφαρμογή της ιδέας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου.

3.2.5. Για την επίτευξη αυτών των στόχων, το ΕΔΔΕΚ, τα συστήματά του και τα συστατικά τους στοιχεία υποστηρίζουν, μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών μερών, την έγκαιρη ανταλλαγή ακριβών και αναλυτικών πληροφοριών που καλύπτουν όλες τις φάσεις της πτήσης, με την επιφύλαξη της προστασίας από έκνομες ενέργειες ή των συμφερόντων της πολιτικής άμυνας, καθώς και των απαιτήσεων εμπιστευτικότητας.

3.3. Σχεδιασμός συστημάτων και των συστατικών στοιχείων τους

- 3.3.1. Τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να πληρούν τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αεροπορικής ασφάλειας των πτήσεων και, κατά περίπτωση, προστασίας από έκνομες ενέργειες.
- 3.3.2. Τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους, εξεταζόμενα συλλογικά, μεμονωμένα και το ένα ως προς το άλλο, σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να υφίσταται αντίστροφη σχέση μεταξύ της πιθανότητας τυχόν αστοχία να μπορεί να οδηγήσει σε πλήρη αστοχία του συστήματος και της σοβαρότητας των συνεπειών της στην ασφάλεια των υπηρεσιών.
- 3.3.3. Τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους, εξεταζόμενα συλλογικά, μεμονωμένα και το ένα ως προς το άλλο, σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι περιορισμοί που σχετίζονται με τις ανθρώπινες ικανότητες και επιδόσεις.
- 3.3.4. Τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να προστατεύονται τα ίδια και τα δεδομένα που διαβιβάζουν από επιζήμια αλληλεπίδρασή τους με εσωτερικά και εξωτερικά στοιχεία.
- 3.3.5. Στο προσωπικό παρέχονται με σαφή, αναλυτικό και απερίφραστο τρόπο οι αναγκαίες πληροφορίες για την κατασκευή, την εγκατάσταση, τη λειτουργία και τη συντήρηση των συστημάτων και των συστατικών στοιχείων τους, καθώς και πληροφορίες για επισφαλείς συνθήκες.

3.4. Συνεχές επίπεδο εξυπηρέτησης

Τα επίπεδα ασφάλειας των συστημάτων και των συστατικών στοιχείων τους διατηρούνται κατά τη διάρκεια της εξυπηρέτησης και οιασδήποτε τροποποιήσεων της εξυπηρέτησης.

4. ΠΡΟΣΩΝΤΑ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

4.1. Γενικά

Τα πρόσωπα που εκπαιδεύονται ως ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας ή ως εκπαιδευόμενοι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας έχουν επαρκείς μορφωτικές, σωματικές και πνευματικές ικανότητες για την κτήση, διατήρηση και επίδειξη των σχετικών θεωρητικών γνώσεων και πρακτικών δεξιοτήτων.

4.2. Θεωρητικές γνώσεις

4.2.1. Κάθε ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας αποκτά και διατηρεί επίπεδο γνώσεων κατάλληλο για τα καθήκοντα που εκτελεί και ανάλογο των κινδύνων που σχετίζονται με το είδος της υπηρεσίας.

4.2.2. Η κτήση και η διατήρηση των θεωρητικών γνώσεων αποδεικνύεται με συνεχή αξιολόγηση κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης ή με κατάλληλες εξετάσεις.

4.2.3. Διατηρείται ενδεδειγμένο επίπεδο ικανότητας στις θεωρητικές γνώσεις. Η συμμόρφωση αποδεικνύεται με τακτικές αξιολογήσεις ή εξετάσεις. Η συχνότητα των εξετάσεων είναι ανάλογη του επιπέδου των κινδύνων που σχετίζονται με το είδος της υπηρεσίας.

4.3. Πρακτικές δεξιότητες

4.3.1. Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας αποκτά και διατηρεί πρακτικές δεξιότητες κατάλληλες για την άσκηση των καθηκόντων του. Οι δεξιότητες αυτές είναι ανάλογες των κινδύνων που σχετίζονται με το είδος της υπηρεσίας και καλύπτουν τουλάχιστον, εφόσον απαιτείται από τα ασκούμενα καθήκοντα, τα ακόλουθα:

- α) επιχειρησιακές διαδικασίες·
- β) ιδιαίτερες πτυχές καθηκόντων·
- γ) ασυνήθεις και έκτακτες καταστάσεις· και
- δ) ανθρωπογενείς παράγοντες.

4.3.2. Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας αποδεικνύει την ικανότητά του να εκτελεί τις σχετικές διαδικασίες και καθήκοντα με επίπεδο επάρκειας κατάλληλο για τα ασκούμενα καθήκοντα.

4.3.3. Διατηρείται ενδεδειγμένο επίπεδο επάρκειας πρακτικών δεξιοτήτων. Η συμμόρφωση εξακριβώνεται με τακτικές αξιολογήσεις ή εξετάσεις. Η συχνότητα των αξιολογήσεων αυτών είναι ανάλογη του σύνθετου χαρακτήρα και του επιπέδου των κινδύνων που σχετίζονται με το είδος της υπηρεσίας και τα ασκούμενα καθήκοντα.

4.4. Γλωσσομάθεια

4.4.1. Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας αποδεικνύει επάρκεια στην ομιλία και την κατανόηση της αγγλικής γλώσσας σε βαθμό που του επιτρέπει να επικοινωνεί αποτελεσματικά σε αποκλειστικά φωνητικές (τηλεφωνικές/ραδιοτηλεφωνικές) και πρόσωπο με πρόσωπο καταστάσεις με αντικείμενο τα συγκεκριμένα θέματα της εργασίας του, συμπεριλαμβανομένων των έκτακτων καταστάσεων.

4.4.2. Όταν χρειάζεται για την παροχή υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATS), μέσα σε καθορισμένο όγκο εναέριου χώρου, ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας έχει επίσης επάρκεια στην ομιλία και την κατανόηση της ή των εθνικών γλωσσών στον βαθμό που περιγράφηκε ανωτέρω.

4.5. Συνθετικές εκπαιδευτικές συσκευές (STD)

Όταν χρησιμοποιείται STD για την πρακτική εκπαίδευση στην επίγνωση των καταστάσεων και των ανθρώπινων παραγόντων ή για την απόδειξη απόκτησης ή διατήρησης δεξιοτήτων, η STD έχει επιδόσεις που επιτρέπουν κατάλληλη προσομοίωση του εργασιακού περιβάλλοντος και των επιχειρησιακών καταστάσεων, ενδεδειγμένη για την παρεχόμενη εκπαίδευση.

4.6. Εκπαιδευτικές σειρές

4.6.1. Η εκπαίδευση παρέχεται με εκπαιδευτική σειρά, η οποία περιλαμβάνει διδασκαλία θεωρητικού και πρακτικού χαρακτήρα, καθώς και εκπαίδευση με STD, εφόσον κρίνεται σκόπιμο.

4.6.2. Η σειρά καθορίζεται και εγκρίνεται ανάλογα με τον τύπο εκπαίδευσης.

4.7. Εκπαιδευτές

4.7.1. Η θεωρητική εκπαίδευση παρέχεται από κατάλληλα ειδικευμένους εκπαιδευτές. Πρέπει δε:

- α) να διαθέτουν τις κατάλληλες γνώσεις στο συγκεκριμένο εκπαιδευτικό πεδίο· και
- β) να έχουν αποδείξει την ικανότητά τους να εκπαιδεύουν και να χρησιμοποιούν κατάλληλες εκπαιδευτικές τεχνικές.

4.7.2. Η εκπαίδευση στις πρακτικές δεξιότητες παρέχεται από κατάλληλα ειδικευμένους εκπαιδευτές, οι οποίοι διαθέτουν τα ακόλουθα προσόντα:

- α) πληρούν τις απαιτήσεις όσον αφορά τις θεωρητικές γνώσεις και την πείρα για την εκπαίδευση που παρέχουν·
- β) έχουν αποδείξει την ικανότητά τους να χρησιμοποιούν κατάλληλες εκπαιδευτικές τεχνικές·
- γ) έχουν εξασκηθεί στις τεχνικές πρακτικής εκπαίδευσης για τις διαδικασίες για τις οποίες πρόκειται να παρέχουν εκπαίδευση· και
- δ) συμμετέχουν τακτικά σε ανανεωτική εκπαίδευση ώστε να διασφαλίζεται η επικαιροποίηση των προτύπων εκπαίδευσης.

4.7.3. Οι εκπαιδευτές πρακτικών δεξιοτήτων είναι επίσης ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας ή έχουν το δικαίωμα άσκησης του επαγγέλματος αυτού.

4.8. Αξιολογητές

4.8.1. Τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την αξιολόγηση των δεξιοτήτων των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας:

- α) έχουν αποδείξει την ικανότητά τους να αξιολογούν τις επιδόσεις των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και να διεξάγουν τις σχετικές δοκιμασίες και ελέγχους· και
- β) παρακολουθούν τακτική επιμόρφωση ώστε να διασφαλίζεται η επικαιροποίηση των προτύπων αξιολόγησης.

4.8.2. Οι αξιολογητές πρακτικών δεξιοτήτων είναι επίσης ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας ή έχουν το δικαίωμα άσκησης του επαγγέλματος αυτού στους τομείς εκείνους στους οποίους διενεργείται η αξιολόγηση.

4.9. Καλή φυσική κατάσταση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας

4.9.1. Όλοι οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας αποδεικνύουν περιοδικά την καλή φυσική τους κατάσταση για να εκτελούν τα καθήκοντά τους. Η συμμόρφωσή τους αποδεικνύεται με κατάλληλη αξιολόγηση, στην οποία λαμβάνεται υπόψη η πιθανή υποβάθμιση της πνευματικής και της σωματικής υγείας τους λόγω της ηλικίας.

4.9.2. Η απόδειξη της καλής φυσικής κατάστασης, η οποία περιλαμβάνει τη σωματική και την πνευματική υγεία, περιλαμβάνει την αποδεδειγμένη απουσία νοσήματος ή αναπηρίας που καθιστά τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας (ATC) ανίκανο:

- α) να ασκεί ορθά τα καθήκοντα που είναι αναγκαία για την παροχή υπηρεσιών ATC,
- β) να εκτελεί ανά πάσα στιγμή τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, ή
- γ) να έχει ορθή αντίληψη του περιβάλλοντός του.

4.9.3. Εάν η καλή φυσική κατάσταση δεν είναι δυνατόν να αποδειχθεί πλήρως, επιτρέπεται η εφαρμογή μέτρων περιορισμού που παρέχουν ισοδύναμη ασφάλεια.

5. ΠΑΡΟΧΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ

5.1. Η ανάληψη παροχής υπηρεσιών επιτρέπεται μόνον υπό τους ακόλουθους όρους:

- α) ο πάροχος υπηρεσιών διαθέτει άμεσα ή έμμεσα μέσω συμφωνιών με τρίτους όλα τα απαραίτητα μέσα για το φάσμα και το πεδίο των υπηρεσιών του. Στα μέσα αυτά περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα: συστήματα, εγκαταστάσεις καθώς και τροφοδοσία ηλεκτρικού ρεύματος, διοικητική δομή, προσωπικό, εξοπλισμό και τη συντήρησή του, τεκμηρίωση καθηκόντων, αρμοδιοτήτων και διαδικασιών, πρόσβαση στα σχετικά δεδομένα και τήρηση αρχείων·

- β) ο πάροχος υπηρεσιών συντάσσει και τηρεί επικαιροποιημένα εγχειρίδια διαχείρισης και λειτουργίας που αφορούν την παροχή των υπηρεσιών του και λειτουργεί σύμφωνα με τα εγχειρίδια αυτά. Τα εν λόγω εγχειρίδια περιέχουν όλες τις απαραίτητες οδηγίες, πληροφορίες και διαδικασίες για τις λειτουργίες, το σύστημα διαχείρισης και το προσωπικό λειτουργιών ώστε να ασκεί τα καθήκοντά του·
- γ) ανάλογα με το είδος των δραστηριοτήτων που αναλαμβάνονται και το μέγεθος του φορέα, ο πάροχος υπηρεσιών εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα διαχείρισης, ώστε να διασφαλίζει τη συμμόρφωση με τις παρούσες βασικές απαιτήσεις, διαχειρίζεται τους κινδύνους ασφαλείας και αποσκοπεί στη συνεχή βελτίωση του εν λόγω συστήματος·
- δ) ο πάροχος υπηρεσιών χρησιμοποιεί μόνον κατάλληλα ειδικευμένο και εκπαιδευμένο προσωπικό και εφαρμόζει και διατηρεί προγράμματα εκπαίδευσης και ελέγχου του προσωπικού·
- ε) ο πάροχος υπηρεσιών αποκαθιστά επίσημες διεπαφές με όλους όσους συντελούν στην παροχή υπηρεσιών που ενδέχεται να επηρεάζουν άμεσα την ασφάλεια των υπηρεσιών του, ώστε να εξασφαλίζεται συμμόρφωση προς τις παρούσες βασικές απαιτήσεις·
- στ) ο πάροχος υπηρεσιών καταρτίζει και εφαρμόζει σχέδιο έκτακτης ανάγκης που καλύπτει τις έκτακτες και ασυνήθεις καταστάσεις που μπορούν να παρουσιασθούν στις υπηρεσίες του·
- ζ) ο πάροχος υπηρεσιών εφαρμόζει σύστημα αναφοράς συμβάντων στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης του στοιχείου γ), προκειμένου να συμβάλλει στη συνεχή βελτίωση της ασφάλειας· και
- η) ο πάροχος υπηρεσιών προβαίνει σε διακανονισμούς για να ελέγχει ότι πληρούνται ανά πάσα στιγμή οι απαιτήσεις επιδόσεων ασφαλείας κάθε συστήματος και συστατικού στοιχείου που χρησιμοποιεί.

5.2. Η παροχή υπηρεσιών ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας επιτρέπεται μόνον υπό τους ακόλουθους όρους:

- α) η διαχείριση της πρόληψης της κόπωσης του προσωπικού γίνεται μέσω συστήματος χρονοπρογραμματισμού του προσωπικού. Στο εν λόγω σύστημα λαμβάνονται υπόψη οι περίοδοι υπηρεσίας, ο χρόνος υπηρεσίας και οι ανάλογες περίοδοι ανάπαυσης. Στον καθορισμό των περιορισμών του συστήματος χρονοπρογραμματισμού λαμβάνονται υπόψη όλοι οι σχετικοί παράγοντες που συμβάλλουν στην κόπωση όπως, ιδίως, η έλλειψη ύπνου, η διατάραξη του κερκαδικού κύκλου, τα νυχτερινά ωράρια, ο συσσωρευμένος χρόνος υπηρεσίας σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους, καθώς και η κατανομή των ανατεθέντων καθηκόντων μεταξύ των μελών του προσωπικού·
- β) η διαχείριση της πρόληψης του άγχους του προσωπικού ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας γίνεται με πρόγραμμα εκπαίδευσης και πρόληψης·
- γ) ο πάροχος υπηρεσιών ATC προβλέπει διαδικασίες για να ελέγχεται εάν επιβαρύνεται η γνωστική κρίση ή εάν καθίσταται ανεπαρκής η καλή φυσική κατάσταση του προσωπικού ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας· και
- δ) ο πάροχος υπηρεσιών ATC λαμβάνει υπόψη τους επιχειρησιακούς και τεχνικούς περιορισμούς, καθώς και τις αρχές ανθρωπογενών παραγόντων στον προγραμματισμό και τις λειτουργίες του.

5.3. Η παροχή υπηρεσιών επικοινωνιών, πλοήγησης ή/και επιτήρησης επιτρέπεται μόνον υπό τον ακόλουθο όρο:

Ο πάροχος υπηρεσιών ATC ενημερώνει εγκαίρως τους ενδιαφερόμενους χρήστες του εναέριου χώρου και τις μονάδες ATS για την επιχειρησιακή κατάσταση (και τις αντίστοιχες αλλαγές της) των υπηρεσιών που παρέχει για την εξυπηρέτηση εναέριας κυκλοφορίας.

5.4. Φορείς εκπαίδευσης

Εκπαιδευτικός φορέας που εκπαιδεύει προσωπικό ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να πληροί τις κάτωθι απαιτήσεις:

- α) να διαθέτουν όλα τα μέσα που απαιτούνται για το πεδίο των αρμοδιοτήτων που σχετίζονται με τη δραστηριότητά τους. Στα μέσα αυτά περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, εγκαταστάσεις, προσωπικό, εξοπλισμός, μεθοδολογία, τεκμηρίωση καθηκόντων, αρμοδιοτήτων και διαδικασιών, πρόσβαση στα σχετικά δεδομένα και τήρηση αρχείων·
- β) ανάλογα με την παρεχόμενη εκπαίδευση και το μέγεθος του φορέα, εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα διαχείρισης ώστε να διασφαλίζει τη συμμόρφωση με τις παρούσες βασικές απαιτήσεις, διαχειρίζεται τους κινδύνους ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των κινδύνων που σχετίζονται με το πρότυπο της εκπαίδευσης, και επιδιώκει τη συνεχή βελτίωση του εν λόγω συστήματος· και
- γ) προβαίνει σε διακανονισμούς με άλλους ομολόγους του φορείς, εφόσον απαιτείται, για να εξασφαλισθεί συνεχής συμμόρφωση προς τις παρούσες βασικές απαιτήσεις.

6. ΑΕΡΟΪΑΤΡΙΚΟΙ ΕΞΕΤΑΣΤΕΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΪΑΤΡΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ

6.1. Αεροϊατρικοί εξεταστές

Οι αεροϊατρικοί εξεταστές πρέπει:

- α) να διαθέτουν τα προσόντα και άδεια άσκησης ιατρικής·
- β) να έχουν εκπαιδευτεί στην αεροϊατρική και να παρακολουθούν ανανεωτική εκπαίδευση τακτικά στην αεροϊατρική ώστε να διασφαλίζεται η τήρηση των προτύπων αξιολόγησης· και
- γ) να διαθέτουν πρακτικές γνώσεις και πείρα σχετικά με τις συνθήκες υπό τις οποίες οι χειριστές εκτελούν τα καθήκοντά τους.

6.2. Αεροϊατρικά κέντρα

Τα αεροϊατρικά κέντρα πρέπει να πληρούν τους ακόλουθους όρους:

- α) να διαθέτουν όλα τα μέσα που είναι απαραίτητα για το πεδίο των αρμοδιοτήτων που σχετίζονται με τα δικαιώματά τους. Τα μέσα αυτά περιλαμβάνουν, χωρίς η απαρίθμηση να είναι εξαντλητική, εγκαταστάσεις, προσωπικό, εξοπλισμό, εργαλεία και υλικά, τεκμηρίωση εκτελεστέων εργασιών, ευθυνών και διαδικασιών, πρόσβαση σε δεδομένα με σημασία και καταγραφή στοιχείων·
- β) ανάλογα με το είδος των δραστηριοτήτων που αναλαμβάνονται και το μέγεθος του φορέα, εφαρμόζουν και διατηρούν σύστημα διαχείρισης ώστε να διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τις παρούσες βασικές απαιτήσεις, διαχειρίζονται τους κινδύνους ασφαλείας και επιδιώκουν τη συνεχή βελτίωση του εν λόγω συστήματος· και
- γ) προβαίνουν σε διακανονισμούς με άλλους οικείους φορείς, εφόσον απαιτείται, για τη διασφάλιση συνεχούς συμμόρφωσης με τις παρούσες απαιτήσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

Βασικές απαιτήσεις σχετικά με τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη

- 1. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ, ΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗ, ΤΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΜΗ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ**
- 1.1 Ο φορέας εκμετάλλευσης μη επανδρωμένου αεροσκάφους πρέπει να γνωρίζει τους εφαρμοστέους ενωσιακούς και εθνικούς κανόνες σχετικά με τις σκοπούμενες λειτουργίες, ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια, την προστασία της ιδιωτικής ζωής, την προστασία των δεδομένων, την ευθύνη, την ασφάλιση, την προστασία από έκνομες ενέργειες και την προστασία του περιβάλλοντος. Ο φορέας εκμετάλλευσης μη επανδρωμένου αεροσκάφους πρέπει να είναι σε θέση να εξασφαλίζει την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας και ασφαλή διαχωρισμό του μη επανδρωμένου αεροσκάφους από άτομα στο έδαφος και από άλλους χρήστες του εναέριου χώρου. Εν προκειμένω συμπεριλαμβάνεται η εξοικείωση με τις οδηγίες χρήσης που παρέχει ο κατασκευαστής και με όλες τις σχετικές λειτουργίες των μη επανδρωμένων αεροσκαφών και τους εφαρμοστέους κανόνες αέρος και τις διαδικασίες ATM/ANS.
- 1.2 Μη επανδρωμένο αεροσκάφος πρέπει να είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο κατά τρόπο που αρμόζει στη λειτουργία του και να μπορεί να λειτουργεί, να ρυθμίζεται και να συντηρείται χωρίς να εκτίθενται σε κίνδυνο πρόσωπα όταν οι εν λόγω λειτουργίες εκτελούνται υπό τις συνθήκες για τις οποίες σχεδιάστηκε το αεροσκάφος.
- 1.3 Εάν είναι αναγκαίο για τον μετριασμό των κινδύνων που σχετίζονται με την ασφάλεια, την προστασία της ιδιωτικής ζωής, την προστασία των προσωπικών δεδομένων, την προστασία από έκνομες ενέργειες και το περιβάλλον, οι οποίοι οφείλονται στη λειτουργία τους, τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη πρέπει να έχουν τους αντίστοιχους και ειδικά χαρακτηριστικά και λειτουργίες στις οποίες λαμβάνονται υπόψη στον σχεδιασμό τους και εξ ορισμού οι αρχές της προστασίας της ιδιωτικής ζωής και της προστασίας των προσωπικών δεδομένων. Σύμφωνα με τις ανάγκες, τα εν λόγω χαρακτηριστικά και λειτουργίες πρέπει να εξασφαλίζουν την εύκολη ταυτοποίηση των αεροσκαφών και της φύσης και του σκοπού λειτουργίας τους και να εξασφαλίζουν ότι τηρούνται οι ισχύοντες περιορισμοί, απαγορεύσεις ή όροι, ιδίως όσον αφορά τη λειτουργία σε συγκεκριμένες γεωγραφικές ζώνες, πέραν ορισμένων αποστάσεων από το πρόσωπο που χειρίζεται μη επανδρωμένο αεροσκάφος ή σε ορισμένα απόλυτα ύψη.

1.4 Ο φορέας που είναι υπεύθυνος για την παραγωγή ή την εμπορία του μη επανδρωμένου αεροσκάφους πρέπει να παρέχει πληροφορίες στον φορέα εκμετάλλευσης μη επανδρωμένου αεροσκάφους και, κατά περίπτωση, στον φορέα συντήρησης σχετικά με το είδος των λειτουργιών για τις οποίες έχει σχεδιαστεί το μη επανδρωμένο αεροσκάφος, όπως επίσης σχετικά με τους περιορισμούς και τις πληροφορίες που είναι αναγκαίες για την ασφαλή λειτουργία του, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρησιακών και περιβαλλοντικών επιδόσεων, των περιορισμών αξιοπλοΐας και των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης. Οι πληροφορίες αυτές παρέχονται σε σαφή, αναλυτικό και αδιαμφισβήτητο τρόπο. Οι επιχειρησιακές ικανότητες των μη επανδρωμένων αεροσκαφών που μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε λειτουργίες για τις οποίες δεν απαιτείται πιστοποιητικό ή δήλωση πρέπει να επιτρέπουν τη δυνατότητα εισαγωγής περιορισμών που τηρούν τους κανόνες εναέριου χώρου οι οποίοι ισχύουν για τις εν λόγω λειτουργίες. *[μεταφέρθηκε από το σημείο 2.1 στοιχείο ζ)]*

2. ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ, ΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗ, ΤΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΜΗ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 46 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΙ 1 ΚΑΙ 2

Πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις για τη διασφάλιση ικανοποιητικού επιπέδου ασφαλείας για τα πρόσωπα στο έδαφος και άλλους χρήστες του εναέριου χώρου κατά τη λειτουργία μη επανδρωμένου αεροσκάφους, ανάλογα με το επίπεδο του κινδύνου της λειτουργίας, ανάλογα με τις ανάγκες:

2.1. Αξιοπλοΐα

2.1.1 Τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη πρέπει να είναι σχεδιασμένα με τέτοιο τρόπο ή να περιέχουν χαρακτηριστικά ή λεπτομέρειες ούτως ώστε να μπορεί να αποδεικνύεται ικανοποιητικά η ασφάλεια του προσώπου που χειρίζεται μη επανδρωμένο αεροσκάφος ή τρίτων, στον αέρα ή στο έδαφος, συμπεριλαμβανομένων των περιουσιακών στοιχείων.

2.1.2 Τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη πρέπει να παρέχουν ακεραιότητα του προϊόντος ανάλογη των κινδύνων για το σύνολο των προβλεπόμενων συνθηκών πτήσης.

2.1.3 Τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη πρέπει να είναι δυνατόν να ελέγχονται και να ελίσσονται με ασφάλεια, όπως απαιτείται από όλες τις προσδοκώμενες επιχειρησιακές συνθήκες, ακόμα και ύστερα από αστοχία ενός ή, ενδεχομένως, περισσότερων συστημάτων. Πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι ανθρωπίνι παράγοντες, και ιδίως οι διαθέσιμες γνώσεις σχετικά με τους παράγοντες που συμβάλλουν στην ασφαλή λειτουργία της τεχνολογίας από τον άνθρωπο.

- 2.1.4 Τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη και οι κινητήρες, οι έλικες, τα εξαρτήματα και ο μη εγκατεστημένος εξοπλισμός τους, καθώς και ο εξοπλισμός εξ αποστάσεως ελέγχου τους, πρέπει να λειτουργούν όπως έχει προβλεφθεί υπό όλες τις προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας, για όλη τη λειτουργία, και επαρκώς πέραν αυτής, του αεροσκάφους για την οποία σχεδιάστηκε.
- 2.1.5 Τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη και οι κινητήρες, οι έλικες, τα εξαρτήματα και ο μη εγκατεστημένος εξοπλισμός τους, καθώς και ο εξοπλισμός εξ αποστάσεως ελέγχου τους, μεμονωμένα και σε αλληλεξάρτηση μεταξύ τους, πρέπει να σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε η πιθανότητα αστοχίας και η σοβαρότητα των συνεπειών της στα πρόσωπα στο έδαφος και άλλους χρήστες του εναέριου χώρου να μετριάζονται με βάση τις αρχές που καθορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2.
- 2.1.6 Κάθε εξοπλισμός εξ αποστάσεως ελέγχου μη επανδρωμένου αεροσκάφους που εμπλέκεται στη λειτουργία πρέπει να διευκολύνει τις πτητικές λειτουργίες, περιλαμβάνοντας μέσα που επιτρέπουν επίγνωση των καταστάσεων, καθώς και η αντιμετώπιση κάθε αναμενόμενης κατάστασης και κατάστασης έκτακτης ανάγκης.
- 2.1.7 [...]
- 2.1.8 Οι φορείς που εμπλέκονται στον σχεδιασμό μη επανδρωμένων αεροσκαφών, κινητήρων και ελίκων οφείλουν να λαμβάνουν προφυλάξεις ώστε να μειώνουν στο ελάχιστο τους κινδύνους που οφείλονται σε συνθήκες, εσωτερικές και εξωτερικές των μη επανδρωμένων αεροσκαφών και των συστημάτων τους, οι οποίοι εκ πείρας έχουν αποδειχθεί ότι έχουν επιπτώσεις στην ασφάλεια. Εν προκειμένω συμπεριλαμβάνεται η προστασία από παρεμβολές ηλεκτρονικών μέσων.
- 2.1.9 Οι διαδικασίες κατασκευής, τα υλικά και τα συστατικά στοιχεία που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή μη επανδρωμένου αεροσκάφους πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα επαρκείς και αναπαραγώγιμες ιδιότητες και επιδόσεις, σύμφωνα με ιδιότητες εκ σχεδιασμού.

2.2. Φορείς

Οι φορείς που εμπλέκονται στον σχεδιασμό, την παραγωγή, τη συντήρηση, τις λειτουργίες, τις σχετικές υπηρεσίες και την εκπαίδευση σε μη επανδρωμένα αεροσκάφη πληρούν τους ακόλουθους όρους:

- α) Ο φορέας πρέπει να διαθέτει όλα τα αναγκαία μέσα για το εύρος των εργασιών του και την εξασφάλιση της συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις και τα εκτελεστικά μέτρα που έχουν θεσπισθεί δυνάμει του άρθρου 47 και σχετίζονται με τη δραστηριότητά του.
- β) Ο φορέας πρέπει να εφαρμόζει και να διατηρεί σύστημα διαχείρισης για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης προς τις παρούσες βασικές απαιτήσεις αξιοπλοΐας και να επιδιώκει τη συνεχή βελτίωση του συστήματος αυτού. Το εν λόγω σύστημα διαχείρισης πρέπει να είναι αναλογικό σε σχέση με τον τύπο και το μέγεθος της δραστηριότητας του φορέα.
- γ) Ο φορέας εφαρμόζει σύστημα αναφοράς συμβάντων, στο πλαίσιο του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, προκειμένου να συμβάλλει στον στόχο της συνεχούς βελτίωσης της ασφαλείας. Το εν λόγω σύστημα αναφοράς πρέπει να είναι αναλογικό σε σχέση με τον τύπο και το μέγεθος της δραστηριότητας του φορέα.
- δ) Ο φορέας πρέπει να προβαίνει σε διακανονισμούς, κατά περίπτωση, με άλλους φορείς για να διασφαλίζει συνεχή συμμόρφωση με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις.

2.3. Πρόσωπα που χειρίζονται μη επανδρωμένο αεροσκάφος

Πρόσωπο που χειρίζεται μη επανδρωμένο αεροσκάφος διαθέτει τις απαιτούμενες γνώσεις και δεξιότητες που απαιτούνται για να διασφαλιστεί η ασφάλεια της λειτουργίας ανάλογη των κινδύνων που σχετίζονται με το είδος της λειτουργίας. Το πρόσωπο αυτό πρέπει επίσης να αποδεικνύει την καλή φυσική του κατάσταση, εάν αυτό είναι αναγκαίο για τον μετριασμό των κινδύνων που συνδέονται με τη συγκεκριμένη λειτουργία.

2.4. Λειτουργίες

Ο φορέας εκμετάλλευσης μη επανδρωμένου αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία και πρέπει να λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίσει την ασφάλεια της λειτουργίας.

Κάθε πτήση πρέπει να εκτελείται σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες που σχετίζονται με την εκτέλεση των καθηκόντων τους, όπως αυτά ορίζονται για την περιοχή, τον εναέριο χώρο, τα αεροδρόμια ή χώρους όπου σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθούν και, κατά περίπτωση, για τα συστήματα ATM/ANS.

- α) Λειτουργίες με μη επανδρωμένα αεροσκάφη πρέπει να εγγυώνται την ασφάλεια τρίτων στο έδαφος και των λοιπών χρηστών του εναέριου χώρου και να μειώνουν στο ελάχιστο τους κινδύνους που οφείλονται σε δυσμενείς εξωτερικές και εσωτερικές συνθήκες, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών συνθηκών, με διατήρηση κατάλληλου διαχωρισμού κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων της πτήσης.
- β) Μη επανδρωμένο αεροσκάφος πρέπει να λειτουργεί μόνον εάν είναι αξιόπλοο και εφόσον διατίθεται και λειτουργεί ο εξοπλισμός και τα λοιπά συστατικά στοιχεία και υπηρεσίες που απαιτούνται για τη σκοπούμενη λειτουργία.
- γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης μη επανδρωμένου αεροσκάφους μεριμνά ώστε το αεροσκάφος να διαθέτει τον αναγκαίο εξοπλισμό πλοήγησης, επικοινωνιών, επιτήρησης, εντοπισμού και αποφυγής εξοπλισμού, καθώς και κάθε άλλο εξοπλισμό που κρίνεται αναγκαίος για την ασφάλεια της σκοπούμενης πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τη φύση της λειτουργίας, τους εφαρμοστέους κανονισμούς εναέριας κυκλοφορίας και τους κανόνες αέρος κατά τη διάρκεια κάθε σταδίου της πτήσης.

3. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΜΗ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

Τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις περιβαλλοντικών επιδόσεων που καθορίζονται στο παράρτημα III.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ²

Πίνακας αντιστοιχίας

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008	Παρών κανονισμός
Άρθρο 1 παράγραφος 1	Άρθρο 2 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 1 παράγραφος 2	Άρθρο 2 παράγραφος 3
Άρθρο 1 παράγραφος 3	Άρθρο 2 παράγραφος 5
Άρθρο 2	Άρθρο 1
Άρθρο 3	Άρθρο 3
Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α)	Άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο α)
Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο i)
Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο ii)
Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	Άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ)
Άρθρο 4 παράγραφος 2	Άρθρο 2 παράγραφος 2
Άρθρο 4 παράγραφος 3	Άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ)
Άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο α)	Άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία δ) και ε) και παράγραφος 2
---	Άρθρο 2 παράγραφος 6

² Ο πίνακας αντιστοιχίας θα πρέπει να ενημερωθεί σε μεταγενέστερο στάδιο της νομοθετικής διαδικασίας, αφού σταθεροποιηθεί το διατακτικό της πρότασης.

Άρθρο 4 παράγραφος 3β	Άρθρο 2 παράγραφος 7
Άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο γ)	Άρθρα 2 παράγραφος 1 στοιχείο στ) και παράγραφος 2
Άρθρο 4 παράγραφοι 4 και 5	Άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο δ)
Άρθρο 4 παράγραφος 6	---
---	Άρθρο 2 παράγραφος 4
---	Άρθρο 4
---	Άρθρο 5
---	Άρθρο 6
---	Άρθρο 7
---	Άρθρο 8
Άρθρο 5 παράγραφοι 1, 2 και 3	Άρθρα 9 έως 16
Άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχεία α) και β)	Άρθρο 17 παράγραφος 2
Άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο γ)	Άρθρο 17 παράγραφος 1 στοιχείο β)
---	Άρθρο 17 παράγραφος 1 στοιχείο α)
Άρθρο 5 παράγραφος 5	Άρθρο 18
Άρθρο 5 παράγραφος 6	Άρθρο 4
Άρθρο 6	Άρθρα 9 έως 11

Άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 2	Άρθρα 19 και 20
Άρθρο 8 παράγραφος 4	Άρθρο 21
Άρθρο 7 παράγραφοι 3 έως 7	Άρθρα 22 έως 25
Άρθρο 8 παράγραφοι 1 έως 3	Άρθρο 26, άρθρο 27 παράγραφοι 1 και 2
---	Άρθρο 27 παράγραφος 3
Άρθρο 8 παράγραφος 5	Άρθρο 28
Άρθρο 8 παράγραφος 6	Άρθρο 4
Άρθρο 8α παράγραφοι 1 έως 5	Άρθρα 29 έως 34
Άρθρο 8α παράγραφος 6	Άρθρο 4
Άρθρο 8β παράγραφοι 1 έως 6	Άρθρα 35 έως 39 παράγραφος 2
Άρθρο 8β παράγραφος 7	Άρθρο 39 παράγραφος 3 και άρθρο 4
Άρθρο 8γ παράγραφοι 1 έως 10	Άρθρα 40 έως 44
Άρθρο 8γ παράγραφος 11	Άρθρο 4
---	Άρθρα 45 έως 47
Άρθρο 9	Άρθρα 48 έως 50
Άρθρο 10 παράγραφοι 1 έως 3	Άρθρο 51 παράγραφοι 1 και 2
---	Άρθρο 51 παράγραφοι 3 έως 5

Άρθρο 10 παράγραφος 4	Άρθρο 51 παράγραφος 6
---	Άρθρο 51 παράγραφοι 7 έως 9
Άρθρο 10 παράγραφος 5	Άρθρο 51 παράγραφος 10
---	Άρθρο 52
---	Άρθρο 53
---	Άρθρο 54
---	Άρθρο 55
Άρθρο 11 παράγραφοι 1 έως 3	Άρθρο 56 παράγραφοι 1 έως 3
Άρθρο 11 παράγραφοι 4 έως 5β)	---
Άρθρο 11 παράγραφος 6	Άρθρο 56 παράγραφος 4
Άρθρο 12 παράγραφος 1	Άρθρο 57
Άρθρο 12 παράγραφος 2	---
Άρθρο 13	Άρθρο 58
Άρθρο 14 παράγραφοι 1 έως 3	Άρθρο 59
Άρθρο 14 παράγραφοι 4 έως 7	Άρθρο 60
Άρθρο 15	Άρθρο 61
Άρθρο 16	Άρθρο 62
---	Άρθρο 63

Άρθρο 17	Άρθρο 64
Άρθρο 18	Άρθρο 65 παράγραφοι 1 έως 5
Άρθρο 19	Άρθρο 65 παράγραφοι 1 έως 5
Άρθρο 20	Άρθρο 66
Άρθρο 21	Άρθρο 67
Άρθρο 22 παράγραφος 1	Άρθρο 65 παράγραφος 6
Άρθρο 22 παράγραφος 2	Άρθρο 65 παράγραφος 7
Άρθρο 22α	Άρθρο 68
Άρθρο 22β	Άρθρο 69
Άρθρο 23	Άρθρο 70 παράγραφοι 1 και 2
---	Άρθρο 70 παράγραφος 3
Άρθρα 24 και 54	Άρθρο 73
Άρθρο 25	Άρθρο 72
Άρθρο 26	Άρθρο 74
---	Άρθρο 75
---	Άρθρο 76

Άρθρο 27 παράγραφοι 1 έως 3	Άρθρο 77 παράγραφοι 1 έως 3
---	Άρθρο 77 παράγραφοι 4 έως 6
---	Άρθρο 78
---	Άρθρο 79
---	Άρθρο 80
Άρθρο 28 παράγραφοι 1 και 2	Άρθρο 81 παράγραφοι 1 και 2
---	Άρθρο 81 παράγραφος 3
Άρθρο 28 παράγραφοι 3 και 4	Άρθρο 81 παράγραφοι 4 και 5
Άρθρο 29 παράγραφοι 1 και 2	Άρθρο 82 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 29 παράγραφος 3	---
Άρθρο 30	Άρθρο 83
Άρθρο 31	Άρθρο 84
Άρθρο 32 παράγραφος 1	Άρθρο 108 παράγραφος 3
Άρθρο 32 παράγραφος 2	Άρθρο 108 παράγραφος 5
Άρθρο 33	Άρθρο 85 παράγραφοι 1 έως 5
---	Άρθρο 85 παράγραφος 6

Άρθρο 34 παράγραφος 1	Άρθρο 86 παράγραφοι 1 και 2
---	Άρθρο 86 παράγραφος 3
Άρθρο 34 παράγραφοι 2 και 3	Άρθρο 86 παράγραφοι 4 και 5
Άρθρο 35	Άρθρο 87
Άρθρο 36	Άρθρο 88
Άρθρο 37 παράγραφοι 1 έως 3	Άρθρο 89 παράγραφοι 1 έως 3
---	Άρθρο 89 παράγραφος 4
---	Άρθρο 90
Άρθρο 38 παράγραφοι 1 έως 3	Άρθρο 91 παράγραφοι 1 έως 3
---	Άρθρο 91 παράγραφος 4
Άρθρο 39	---
---	Άρθρο 92
Άρθρο 40	Άρθρο 93
Άρθρο 41	Άρθρο 94
Άρθρο 42	Άρθρο 95
Άρθρο 43	Άρθρο 96

Άρθρο 44	Άρθρο 97
Άρθρο 45	Άρθρο 98
Άρθρο 46	Άρθρο 99
Άρθρο 47	Άρθρο 100
Άρθρο 48	Άρθρο 101
Άρθρο 49	Άρθρο 102
Άρθρα 50 και 51	Άρθρο 103
Άρθρο 52 παράγραφοι 1 έως 3	Άρθρο 104
Άρθρο 52 παράγραφος 4	Άρθρο 65 παράγραφος 6
Άρθρο 53 παράγραφοι 1 και 2	Άρθρο 105 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 53 παράγραφος 3	Άρθρο 65 παράγραφος 6
Άρθρο 54	Άρθρο 73
Άρθρο 55	Άρθρο 71
Άρθρο 56	Άρθρο 106
Άρθρο 57	Άρθρο 107
Άρθρο 58 παράγραφοι 1 και 2	Άρθρο 108 παράγραφοι 1 και 2

Άρθρο 58 παράγραφος 3	Άρθρο 108 παράγραφος 4
Άρθρο 58 παράγραφος 4	Άρθρο 121 παράγραφος 2
Άρθρο 59 παράγραφοι 1 έως 4	Άρθρο 109 παράγραφοι 1 έως 4
---	Άρθρο 109 παράγραφος 5
Άρθρο 59 παράγραφοι 5 έως 11	Άρθρο 109 παράγραφοι 6 έως 12
Άρθρο 60	Άρθρο 110
Άρθρο 61	Άρθρο 111
---	Άρθρο 112
Άρθρο 62	Άρθρο 113
Άρθρο 63	Άρθρο 114
Άρθρο 64 παράγραφοι 1 έως 5	Άρθρο 115 παράγραφοι 1 έως 5
---	Άρθρο 115 παράγραφος 6
Άρθρο 65	Άρθρο 116
Άρθρο 65α	---
---	Άρθρο 117
Άρθρο 66	Άρθρο 118
---	Άρθρο 119

Άρθρο 67	---
Άρθρο 68	Άρθρο 120
---	Άρθρο 121 παράγραφος 1
Άρθρο 58 παράγραφος 4	Άρθρο 121 παράγραφος 2
Άρθρο 69	----
---	Άρθρο 122
---	Άρθρο 123
---	Άρθρο 124
---	Άρθρο 125
---	Άρθρο 126
Άρθρο 70	Άρθρο 127

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004	Παρών κανονισμός
Άρθρο 1	Άρθρα 1, 2 και 4
Άρθρο 2	Άρθρο 35
Άρθρο 3	Άρθρα 37 έως 38α
Άρθρο 4	Άρθρο 65 παράγραφος 3 και άρθρο 104
Άρθρο 5	Άρθρο 38 παράγραφος 2
Άρθρο 6	Άρθρο 38 παράγραφος 1
Άρθρο 6α	-
Άρθρο 7	Άρθρα 50α, 56 και 59
Άρθρο 8	Άρθρο 58
Άρθρο 9	-
Άρθρο 10	-
Άρθρο 11	-
Άρθρο 12	-
Παράρτημα Ι	-

Παράρτημα II	Παράρτημα VIII
Παράρτημα III	-
Παράρτημα IV	-
Παράρτημα V	Παράρτημα VI
