II

(Προπαρασκευαστικές πράξεις)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και τη σύσταση Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών

(2001/C 154 E/01)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

COM(2000) 595 τελικό — 2000/0246(COD)

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 4 Δεκεμβρίου 2000)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80, παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης,

Εκτιμώντας τα εξής:

(1) Στην πολιτική αεροπορία πρέπει πάντα να εξασφαλίζεται υψηλό και ομοιόμορφο επίπεδο ασφάλειας των Ευρωπαίων πολιτών μέσω της έκδοσης κοινών κανόνων ασφάλειας και της εξασφάλισης της συμμόρφωσης των προϊόντων, των προσώπων και των οργανώσεων που λειτουργούν στο πλαίσιο της Κοινότητας προς αυτούς τους κανόνες και προς τους κανόνες για την προστασία του περιβάλλοντος· αυτό θα συντελέσει εξάλλου στη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των αγαθών, των προσώπων και των επιχειρήσεων στην εσωτερική αγορά.

(2) Κατά συνέπεια, τα αεροναυτικά προϊόντα πρέπει να υπόκεινται σε πιστοποίηση προκειμένου να ελέγχεται η αξιοπλοΐα τους και πρέπει να εκπονηθούν κανόνες που θα καλύπτουν τα πρόσωπα και τις επιχειρήσεις του τομέα της ασφάλειας των αερομεταφορών.

(3) Η Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944, προβλέπει ήδη ελάχιστα πρότυπα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, και τα αεροσκάφη, το ιπτάμενο προσωπικό και οι αερομεταφορείς τρίτων χωρών που συμμορφώνονται προς αυτά τα πρότυπα απολαύουν των δικαιωμάτων που προβλέπονται σε αυτή τη Σύμβαση.

(4) Τα αεροναυτικά προϊόντα πρέπει να πιστοποιούνται εφόσον κρίνεται ότι πληρούν τα κριτήρια αξιοπλοΐας του Παραρτήματος 8 της Σύμβασης του Σικάγο και τις βασικές περιβαλλοντικές απαιτήσεις που καθορίζονται από την Κοινότητα σύμφωνα με τα πρότυπα που θεσπίζονται βάσει της προαναφερθείσας Σύμβασης. Η Επιτροπή πρέπει να εξουσιοδοτηθεί για την κατάρτιση των απαραίτητων εκτελεστικών κανόνων.

(5) Προκειμένου να επιτευχθούν οι κοινοτικοί στόχοι όσον αφορά την ελεύθερη κυκλοφορία των αγαθών, των προσώπων και των υπηρεσιών καθώς και οι στόχοι της κοινής πολιτικής μεταφορών, τα κράτη μέλη αποδέχονται χωρίς άλλες απαιτήσεις ή αξιολόγηση τα προϊόντα, τις επιχειρήσεις και τα πρόσωπα που πιστοποιούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τους εκτελεστικούς κανόνες εφαρμογής του.

(6) Θα πρέπει να παρέχεται αρκετά μεγάλη ευελιξία προκειμένου να αντιμετωπίζονται επείγουσες περιπτώσεις, όπως επείγοντα μέτρα ασφάλειας, απρόβλεπτες ή περιορισμένης διάρκειας λειτουργικές ανάγκες καθώς και η δυνατότητα επίτευξης ισοδύναμου επιπέδου ασφάλειας με άλλα μέσα. Τα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να επιτρέπουν εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων εφαρμογής του, εφόσον οι εν λόγω εξαιρέσεις περιορίζονται αυστηρά ως προς το πεδίο εφαρμογής τους και υπόκεινται σε κατάλληλο κοινοτικό έλεγχο.

(7) Η εκπλήρωση των στόχων του παρόντος κανονισμού μπορεί να επιτευχθεί μέσω συνεργασίας με τρίτες χώρες, και σε αυτή την περίπτωση οι διατάξεις του καθώς και οι διατάξεις των σχετικών εκτελεστικών κανόνων μπορούν να προσαρμοστούν βάσει συμφωνιών αμοιβαίας αναγνώρισης που θα συναφθούν μεταξύ της Κοινότητας και των εν λόγω τρίτων χωρών. Ελλείψει τέτοιου είδους συμφωνιών πάντως, θα πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη, υπό τον κατάλληλο κοινοτικό έλεγχο, να αναγνωρίζουν τις εγκρίσεις που χορηγούνται από τρίτη χώρα σε αλλοδαπά προϊόντα, επιχειρήσεις και προσωπικό.

(8) Είναι ευρέως παραδεκτή η ανάγκη για καλύτερες ρυθμίσεις σε όλους τους τομείς που καλύπτει ο παρών κανονισμός, ούτως ώστε ορισμένα καθήκοντα που ασκούνται σήμερα σε κοινοτικό ή σε εθνικό επίπεδο να μπορούν να εκτελούνται από εξειδικευμένο φορέα που διαθέτει την κατάλληλη εμπειρογνωμοσύνη· χρειάζεται επομένως να συσταθεί, στο πλαίσιο της υφιστάμενης θεσμικής δομής και ισορροπίας εξουσιών της Κοινότητας, μια Ευρωπαϊκή Υπηρεσία για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών, ανεξάρτητη ως προς τα τεχνικά ζητήματα και με νομική, διοικητική και δημοσιονομική αυτονομία· για τον σκοπό αυτό είναι απαραίτητο και ενδεδειγμένο να συνιστά κοινοτικό όργανο που θα διαθέτει νομική προσωπικότητα και θα ασκεί τις εκτελεστικές εξουσίες που του δίδονται βάσει του παρόντος κανονισμού.

(9) Προκειμένου να επικουρεί δεόντως την Κοινότητα, η Υπηρεσία πρέπει να μπορεί να αναπτύξει την εμπειρογνωμοσύνη της σε όλες τις πτυχές της ασφάλειας των αερομεταφορών και της περιβαλλοντικής προστασίας που καλύπτει ο παρών κανονισμός. Πρέπει να επικουρεί αφενός την Επιτροπή στην εκπόνηση της απαραίτητης νομοθεσίας και αφετέρου τα κράτη μέλη και τη βιομηχανία στην εφαρμογή της. Πρέπει να μπορεί να εκδίδει μη δεσμευτικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης. Πρέπει επίσης να μπορεί να καταρτίζει τεχνικές εκθέσεις και να εκδίδει πιστοποιητικά τύπου για όλα τα αεροναυτικά προϊόντα. Για την εκπλήρωση των καθηκόντων αυτών πρέπει να διαθέτει τις απαραίτητες εξουσίες. Πρέπει να επικουρεί την Επιτροπή στην παρακολούθηση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων εφαρμογής του και να διαθέτει τις απαραίτητες εξουσίες για τον σκοπό αυτό.

(10) Προκειμένου να ελέγχουν αποτελεσματικά τις αρμοδιότητες της Υπηρεσίας, τα κράτη μέλη, η Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο πρέπει να εκπροσωπούνται σε ένα διοικητικό συμβούλιο στο οποίο θα ανατεθούν οι απαραίτητες εξουσίες για την κατάρτιση του προϋπολογισμού, τον έλεγχο της εκτέλεσής του, την έκδοση των κατάλληλων δημοσιονομικών κανόνων, την κατάρτιση διαφανών διαδικασιών εργασίας για τη λήψη αποφάσεων από την Υπηρεσία και τον διορισμό του εκτελεστικού διευθυντή. Ενδείκνυται επίσης η Υπηρεσία να έχει το δικαίωμα να αναπτύσσει ερευνητικές δραστηριότητες και να οργανώνει τον κατάλληλο συντονισμό με την Επιτροπή και τα κράτη μέλη· είναι ευκταίο η Υπηρεσία να επικουρεί την Κοινότητα και τα κράτη μέλη της όσον αφορά τις διεθνείς σχέσεις, περιλαμβανομένης της εναρμόνισης των κανόνων, της αμοιβαίας αναγνώρισης των εγκρίσεων και της τεχνικής συνεργασίας, και έχει το δικαίωμα να διαμορφώνει τις κατάλληλες σχέσεις με τις αεροναυτικές αρχές τρίτων χωρών και τους διεθνείς οργανισμούς που είναι αρμόδιοι για θέματα που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.

(11) Για λόγους προστασίας του δημόσιου συμφέροντος είναι απαραίτητο η Υπηρεσία να βασίζει τη δράση της στον τομέα της ασφάλειας αποκλειστικά σε ανεξάρτητη εμπειρογνωμοσύνη, με αυστηρή εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων που εκπονεί η Επιτροπή για την εφαρμογή του· για τον σκοπό αυτό, όλες οι αποφάσεις της Υπηρεσίας όσον αφορά την ασφάλεια θα πρέπει να λαμβάνονται από τον εκτελεστικό διευθυντή της, ο οποίος θα πρέπει να διαθέτει μεγάλη ευελιξία ως προς τον τρόπο αναζήτησης συμβουλών και οργάνωσης της εσωτερικής λειτουργίας της Υπηρεσίας· ωστόσο, όταν η Υπηρεσία καλείται να καταρτίσει προσχέδια γενικών κανόνων προς εφαρμογή από τις εθνικές αρχές, τα κράτη μέλη πρέπει να συμμετέχουν στη διαδικασία διαμόρφωσης αποφάσεων.

(12) Είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί ότι τα μέρη που επηρεάζονται από τις αποφάσεις της Υπηρεσίας έχουν στη διάθεσή τους τα αναγκαία νομικά μέσα, όπως αρμόζει στον ιδιαίτερο χαρακτήρα του τομέα των αερομεταφορών. Πρέπει να προβλεφθεί η δημιουργία ενός κατάλληλου μηχανισμού προσφυγών, ούτως ώστε οι αποφάσεις του εκτελεστικού διευθυντή να μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο προσφυγής σε ειδικό τμήμα προσφυγών, οι αποφάσεις του οποίου μπορούν να αποτελέσουν με τη σειρά τους αντικείμενο προσφυγής ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

(13) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η πλήρης αυτονομία και ανεξαρτησία της Υπηρεσίας, θεωρείται αναγκαίο να της χορηγηθεί αυτόνομος προϋπολογισμός με πόρους προερχόμενους κατά κύριο λόγο από κοινοτική επιχορήγηση και από τέλη που θα καταβάλλονται από τους χρήστες του συστήματος· ωστόσο, η κοινοτική δημοσιονομική διαδικασία εξακολουθεί να ισχύει όσον αφορά τις επιχορηγήσεις που βαρύνουν τον γενικό προϋπολογισμό των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων· επιπλέον, οι λογαριασμοί θα πρέπει να ελέγχονται από το Ελεγκτικό Συνέδριο.

(14) Σύμφωνα με το άρθρο 2 της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 που θεσπίζει τις διαδικασίες για την άσκηση των εκτελεστικών εξουσιών που παρέχονται στην Επιτροπή [1], τα μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να εγκριθούν είτε μέσω της συμβουλευτικής διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 3 της προαναφερθείσας απόφασης είτε μέσω της ρυθμιστικής διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 5 της εν λόγω απόφασης, κατά περίπτωση.

(15) Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας και την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνονται στο άρθρο 5 της συνθήκης, οι στόχοι της προτεινόμενης δράσης, δηλαδή η θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της ασφάλειας των αερομεταφορών και της προστασίας του περιβάλλοντος σύμφωνα με τη σύμβαση του Σικάγο και τη συνεχή επιτήρησή τους από μια ευρωπαϊκή υπηρεσία που έχει συσταθεί για τον σκοπό αυτό, δεν μπορούν να υλοποιηθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και συνεπώς μπορούν, ενόψει του πανευρωπαϊκού πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, να υλοποιηθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο. Ο παρών κανονισμός περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων αυτών και δεν υπερβαίνει ό,τι είναι απαραίτητο για το σκοπό αυτό.

(16) Ο παρών κανονισμός θεσπίζει ένα πλέον κατάλληλο και περιεκτικό πλαίσιο για τον καθορισμό και την εφαρμογή κοινών τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας. Κατά συνέπεια πρέπει να καταργηθεί ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 της 16ης Δεκεμβρίου 1991 για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας [2], με την επιφύλαξη της πιστοποίησης προϊόντων, προσώπων και επιχειρήσεων που έχει ήδη πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τον καταργούμενο κανονισμό.

---

[1] ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

[2] ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1069/1999 (ΕΕ L 130 της 26.5.1999, σ. 16).

(17) Κατά γενική ομολογία πρέπει να επιδιωχθεί ευρεία συμμετοχή ευρωπαϊκών χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης προκειμένου να εξασφαλιστεί επαρκώς πανευρωπαϊκή διάσταση, ούτως ώστε να δοθεί ώθηση στη βελτίωση της ασφάλειας των αερομεταφορών σε ολόκληρη την Ευρώπη· μόνον όσες ευρωπαϊκές χώρες έχουν συνάψει συμφωνίες με την Κοινότητα ώστε να υιοθετήσουν και να εφαρμόσουν πλήρως το κοινοτικό κεκτημένο στο πεδίο που καλύπτεται από τον παρόντα κανονισμό μπορούν να συνδεθούν με τις εργασίες της Υπηρεσίας, βάσει όρων που θα συμφωνηθούν στο πλαίσιο αυτών των συμφωνιών,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΑΡΧΕΣ

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

α) στον σχεδιασμό, την παραγωγή, τη συντήρηση και τη λειτουργία των αεροναυτικών προϊόντων και εξοπλισμών,

β) στο προσωπικό και τις επιχειρήσεις που ενέχονται στα καθήκοντα που περιγράφονται στο σημείο α),

γ) στα προϊόντα, το προσωπικό και τις επιχειρήσεις που ενέχονται στα αεροναυτιλιακά μέσα.

Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται όταν αυτά τα προϊόντα και ο εξοπλισμός, το προσωπικό και οι επιχειρήσεις συμμετέχουν σε στρατιωτικές, τελωνειακές ή αστυνομικές δραστηριότητες.

2. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι οι στρατιωτικές, τελωνειακές και αστυνομικές δραστηριότητες συμβιβάζονται με τους στόχους του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Στόχος

1. Ο κύριος στόχος του παρόντος κανονισμού είναι να καθιερώσει υψηλό και ομοιόμορφο επίπεδο ασφάλειας των αερομεταφορών στην Ευρώπη.

2. Επιπλέον στόχοι στους τομείς που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό είναι:

α) να διευκολυνθεί η ελεύθερη κυκλοφορία των αγαθών, των προσώπων και των υπηρεσιών,

β) να βελτιωθεί η σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας στις κανονιστικές διαδικασίες και στις διαδικασίες πιστοποίησης,

γ) να εξασφαλιστεί κοινή ερμηνεία των διατάξεων και των Παραρτημάτων της Σύμβασης του Σικάγο που αφορούν θέματα που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, προκειμένου να διευκολυνθεί η ενιαία εφαρμογή τους στην Κοινότητα, και

δ) να προωθηθούν παγκοσμίως οι κοινοτικές θέσεις επί των προτύπων και των κανόνων που αφορούν την ασφάλεια των αερομεταφορών μέσω της καθιέρωσης κατάλληλης συνεργασίας με τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμούς.

3. Τα μέσα επίτευξης των στόχων που παρατίθενται στις παραγράφους 1 και 2 είναι:

α) η κατάρτιση, έκδοση και ενιαία εφαρμογή όλων των απαραίτητων πράξεων,

β) η αναγνώριση, χωρίς άλλες απαιτήσεις, πιστοποιητικών, αδειών, εγκρίσεων ή άλλων εγγράφων που χορηγούνται σε προϊόντα, προσωπικό και επιχειρήσεις σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τους εκτελεστικούς κανόνες εφαρμογής του, και

γ) η σύσταση μιας Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών.

Άρθρο 3

Ορισμοί

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

α) «συνεχής επιτήρηση»: τα καθήκοντα που πρέπει να επιτελούνται ώστε να επαληθεύεται ότι οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες έχει χορηγηθεί ένα πιστοποιητικό εξακολουθούν να πληρούνται ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια ισχύος του, καθώς και η λήψη όλων των μέτρων διασφάλισης,

β) «Σύμβαση του Σικάγο»: η Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία και τα παραρτήματά της, που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944, όπως τροποποιήθηκε στη συνέχεια και όπως ισχύει και εφαρμόζεται από όλα τα κράτη μέλη της Κοινότητας κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού,

γ) «προϊόν»: αεροσκάφος, κινητήρας ή έλικας,

δ) «εξοπλισμός»: κάθε όργανο, διάταξη, μηχανισμός, μηχάνημα ή εξάρτημα που χρησιμοποιείται ή μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη λειτουργία ενός αεροσκάφους εν πτήσει, είτε έχει εγκατασταθεί ή πρόκειται να εγκατασταθεί είτε να προσαρτηθεί σε αεροσκάφος, χωρίς όμως να αποτελεί μέρος κελύφους, κινητήρα ή έλικα,

ε) «πιστοποίηση»: κάθε μορφή αναγνώρισης του γεγονότος ότι ένα προϊόν, οργάνωση ή πρόσωπο τηρεί τις εφαρμοστέες προϋποθέσεις, περιλαμβανομένων των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων εφαρμογής του, καθώς και η έκδοση του σχετικού πιστοποιητικού, άδειας, έγκρισης ή άλλου εγγράφου που βεβαιώνει αυτή την τήρηση,

στ) «πιστοποιητικό τύπου»: έγγραφο που πιστοποιεί ότι ο τύπος του προϊόντος ή του εξοπλισμού συμβιβάζεται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων εφαρμογής του,

ζ) «εμπορική μεταφορά»: αεροπορική μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου ή και εμπορευμάτων επ' αμοιβή ή και επί μισθώσει,

η) «ειδικευμένος φορέας»: φορέας — εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας και κάθε άλλο νομικό πρόσωπο — που μπορεί να επιτελεί καθήκοντα πιστοποίησης υπό τον έλεγχο και υπ' ευθύνη της Υπηρεσίας.

2. Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 53, παράγραφος 3, το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο β) και το άρθρο 5, παράγραφος 1 του παρόντος κανονισμού επιδέχονται προσαρμογή και το παράρτημά του μπορεί να τροποποιηθεί, προκειμένου να εφαρμοστούν, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, επακόλουθες τροποποιήσεις της Σύμβασης του Σικάγο, που τίθενται σε ισχύ μετά από την έγκριση του παρόντος κανονισμού και αρχίζουν να εφαρμόζονται σε όλα τα κράτη μέλη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Άρθρο 4

Βασικές αρχές

1. Τα προϊόντα και οι εξοπλισμοί χρησιμοποιούνται στην επικράτεια των κρατών μελών μόνον εφόσον πιστοποιείται η συμμόρφωσή τους προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού αναφορικά με την αξιοπλοΐα και τις διατάξεις που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος.

2. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται σε αεροσκάφη, επιχειρήσεις και προσωπικό τρίτων χωρών με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων τους βάσει των υφιστάμενων διεθνών συμβάσεων και των διατάξεων της Σύμβασης του Σικάγο.

Άρθρο 5

Βασικές απαιτήσεις για την αξιοπλοΐα

1. Τα προϊόντα και οι εξοπλισμοί θεωρούνται αξιόπλοα εφόσον πληρούν τα πρότυπα που προσδιορίζονται στα τμήματα 1, 3 και 4 του Παραρτήματος 8 της Σύμβασης του Σικάγο, όπως αυτή αναπαράγεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, και εφόσον συντηρούνται με τρόπο που συνεχίζει να εγγυάται την ασφάλεια των πτήσεων.

2. Εφόσον αποδειχθεί η αξιοπλοΐα των προϊόντων και των εξοπλισμών και εφόσον αυτά συντηρούνται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 1, χορηγείται το κατάλληλο πιστοποιητικό σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Αυτό το πιστοποιητικό περιλαμβάνει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες επιτρέπεται η λειτουργία των προϊόντων και των εξοπλισμών καθώς και τους όρους συντήρησής τους.

3. Η Επιτροπή εγκρίνει σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 53, παράγραφος 3 τις διατάξεις εφαρμογής των παραγράφων 1 και 2 καθορίζοντας τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες πιστοποιούνται και συντηρούνται τα προϊόντα και οι εξοπλισμοί.

Άρθρο 6

Βασικές απαιτήσεις για την προστασία του περιβάλλοντος

1. Τα προϊόντα και οι εξοπλισμοί υπόκεινται σε πιστοποίηση θορύβου σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 80/51/ΕΟΚ του Συμβουλίου [1].

2. Η Επιτροπή θεσπίζει τις απαραίτητες διατάξεις εφαρμογής για την πιστοποίηση που αναφέρεται στην ανωτέρω παράγραφο 1, σύμφωνα με τη διαδικασία που θεσπίζεται στο άρθρο 53, παράγραφος 3.

Άρθρο 7

Λοιπές βασικές αρχές και απαιτήσεις

Όσον αφορά τις βασικές αρχές και κανόνες για τους τομείς που καλύπτονται από το άρθρο 1, στοιχεία β) και γ), η Επιτροπή υποβάλλει, όπου χρειάζεται και το συντομότερο δυνατόν, σχετικές προτάσεις στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο προς έγκριση βάσει του άρθρου 80, παράγραφος 2, της Συνθήκης.

Άρθρο 8

Αναγνώριση πιστοποιητικών

1. Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν, χωρίς περαιτέρω τεχνικές απαιτήσεις ή αξιολόγηση, τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Εφόσον η αρχική αναγνώριση αφορά συγκεκριμένο σκοπό, ή σκοπούς, κάθε επακόλουθη αναγνώριση καλύπτει αποκλειστικά τον ίδιο σκοπό (ή τους ίδιους σκοπούς).

2. Έως ότου εγκριθούν οι απαραίτητοι εκτελεστικοί κανόνες και με την επιφύλαξη του άρθρου 56, τα πιστοποιητικά που δεν μπορούν να εκδοθούν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό μπορούν να εκδίδονται δυνάμει των υφιστάμενων εθνικών κανονισμών.

Άρθρο 9

Αποδοχή εγκρίσεων τρίτων χωρών

1. Κατά περέκκλιση από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και τους κανόνες εφαρμογής του, τα κράτη μέλη και η Υπηρεσία μπορούν να εκδίδουν πιστοποιητικά βάσει πιστοποιητικών που εκδίδουν αεροναυτικές αρχές τρίτης χώρας, όπως προβλέπεται σε συμφωνίες αμοιβαίας αναγνώρισης μεταξύ της Κοινότητας και της εν λόγω χώρας.

2. Ελλείψει συμφωνίας αμοιβαίας αναγνώρισης, στις περιπτώσεις που ένα κράτος μέλος προτίθεται να χορηγήσει πιστοποιητικά βάσει πιστοποιητικών που έχουν εκδώσει οι αρμόδιες αρχές τρίτης χώρας, το οικείο κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή και στα κράτη μέλη το πεδίο εφαρμογής και τις λεπτομερείς προϋποθέσεις υπό τις οποίες θα χορηγηθούν αυτά τα πιστοποιητικά.

---

[1] ΕΕ L 18 της 24.1.1980, σ. 26, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 83/206/ΕΟΚ (ΕΕ L 117 της 4.5.1983, σ. 15).

Η Επιτροπή μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 53, παράγραφος 2, να απαιτήσει από το οικείο κράτος μέλος να τροποποιήσει τα πιστοποιητικά που προτείνει να χορηγήσει ή να απαιτήσει από αυτό να μην τα χορηγήσει, εάν εντός τριών μηνών από την κοινοποίηση θεωρεί:

α) ότι οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες θα χορηγηθούν τα πιστοποιητικά δεν παρέχουν επίπεδο ασφάλειας ισοδύναμο με αυτό που καθορίζεται από τον παρόντα κανονισμό και τους κανόνες εφαρμογής του, ή και

β) ότι αυτά τα πιστοποιητικά θα προσφέρουν αθέμιτο πλεονέκτημα σε τρίτη χώρα ή ότι αντιστρατεύονται στην κοινοτική πολιτική έναντι της τρίτης αυτής χώρας.

Τα πιστοποιητικά που χορηγούνται βάσει του πρώτου εδαφίου ισχύουν μέχρι να τεθεί σε ισχύ συμφωνία μεταξύ της Κοινότητας και της εν λόγω τρίτης χώρας, και το αργότερο δύο έτη μετά την έκδοσή τους. Κατόπιν αιτήματος του οικείου κράτους μέλους, όσον αφορά τη χορήγηση πιστοποιητικών, η Επιτροπή μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 53, παράγραφος 2, να εγκρίνει, εφόσον χρειάζεται, την παράταση αυτής της διετούς προθεσμίας, με την προϋπόθεση πως δεν συντρέχουν οι περιστάσεις που μνημονεύονται στο δεύτερο εδάφιο.

Άρθρο 10

Διατάξεις σχετικά με την ευελιξία

1. Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού και των κανόνων εφαρμογής του δεν εμποδίζουν ένα κράτος μέλος να αντιδρά άμεσα σε πρόβλημα ασφάλειας το οποίο αφορά προϊόν, πρόσωπο ή οργάνωση που υπόκεινται στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Σε ανάλογη περίπτωση το κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για τα μέτρα που λαμβάνει και την αιτιολόγησή τους.

2. Η Επιτροπή αποφασίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 53, παράγραφος 3, κατά πόσον ένα ανεπαρκές επίπεδο ασφάλειας ή ένα κενό στον παρόντα κανονισμό και στις διατάξεις εφαρμογής του αιτιολογούν τη συνέχιση της εφαρμογής των μέτρων που υιοθετούνται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Σε αυτή την περίπτωση λαμβάνει επίσης τα απαραίτητα μέτρα για την τροποποίηση του σχετικού κανόνα. Εάν τα μέτρα του κράτους μέλους κριθούν αδικαιολόγητα, το κράτος μέλος τα ανακαλεί.

3. Ένα κράτος μέλος μπορεί να επιτρέπει εξαιρέσεις από τους βασικούς κανόνες που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό και στις διατάξεις εφαρμογής του σε περίπτωση απρόβλεπτων λειτουργικών περιστάσεων έκτακτης ανάγκης ή λειτουργικών αναγκών περιορισμένης διάρκειας. Σε ανάλογες περιπτώσεις ενημερώνεται το συντομότερο δυνατόν η Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη.

4. Η Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 53, παράγραφος 3, μπορεί να αποφασίζει ότι οι εξαιρέσεις που επιτρέπονται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου δεν συμμορφώνονται με τους στόχους του παρόντος κανονισμού ή κάποιου άλλου κανόνα του κοινοτικού δικαίου. Σε τέτοια περίπτωση το κράτος μέλος ανακαλεί την εξαίρεση.

5. Εάν μπορεί να επιτευχθεί με άλλα μέσα επίπεδο ασφάλειας ισοδύναμο με αυτό που επιτυγχάνεται μέσω της εφαρμογής των εκτελεστικών διατάξεων των άρθρων 4 έως 7, τα κράτη μέλη, ανεξαρτήτως εθνικότητας των αιτούντων και λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να μην προκληθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, μπορούν να χορηγούν έγκριση που παρεκκλίνει από τις εν λόγω διατάξεις. Σε αυτές τις περιπτώσεις, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή πριν από τη χορήγηση αυτής της έγκρισης και τεκμηριώνει την ανάγκη παρέκκλισης καθώς και τις προϋποθέσεις που προβλέπονται για την εξασφάλιση ισοδύναμου επιπέδου ασφάλειας.

6. Η Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 53, παράγραφος 3, αποφασίζει κατά πόσον μια προτεινόμενη έγκριση παρέχει ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας και μπορεί να χορηγηθεί. Σε ανάλογη περίπτωση, ενημερώνει για την απόφασή της όλα τα κράτη μέλη, που έχουν επίσης το δικαίωμα να εφαρμόσουν αυτό το μέτρο. Οι σχετικοί εκτελεστικοί κανόνες μπορούν επίσης να τροποποιηθούν ώστε να ανταποκρίνονται στο εν λόγω μέτρο. Οι διατάξεις του άρθρου 8 εφαρμόζονται στο εν λόγω μέτρο.

Άρθρο 11

Διάδοση και προστασία των πληροφοριών

1. Οι πληροφορίες που συλλέγονται στο πλαίσιο της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού από την Επιτροπή, την Υπηρεσία και τις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας είναι εμπιστευτικές και υπόκεινται στην οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [1].

2. Η Επιτροπή, η Υπηρεσία, οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας και κάθε φορέας στον οποίο, δυνάμει της οδηγίας 94/56/ΕΚ του Συμβουλίου [2], ανατίθεται η διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας εντός της Κοινότητας διαθέτει πρόσβαση στις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

3. Η Επιτροπή μπορεί, σύμφωνα με τις διαδικασίες του άρθρου 53, παράγραφος 3, να αποφασίζει για την κοινοποίηση επιλεγμένων πληροφοριών σε ενδιαφερόμενα μέρη. Οι αποφάσεις αυτές, οι οποίες μπορεί να είναι γενικές ή μεμονωμένες, βασίζονται στην ανάγκη:

α) να παρασχεθούν στα πρόσωπα και τις επιχειρήσεις οι πληροφορίες που χρειάζονται για να βελτιώσουν την ασφάλεια των αερομεταφορών, και

β) να περιοριστεί η διάδοση των πληροφοριών σε ό,τι είναι απολύτως αναγκαίο για τις ανάγκες των χρηστών τους.

4. Για την ενημέρωση του κοινού όσον αφορά το γενικό επίπεδο ασφάλειας, η Υπηρεσία δημοσιεύει ετησίως μια επιθεώρηση σχετικά με θέματα ασφάλειας.

---

[1] ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31.

[2] ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 14.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Μέρος 1

Καθήκοντα

Άρθρο 12

Σύσταση και αρμοδιότητες της Υπηρεσίας

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ιδρύεται μια Ευρωπαϊκή Υπηρεσία για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών, καλούμενη εφεξής «Υπηρεσία».

2. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η ορθή λειτουργία και ανάπτυξη της ασφάλειας των αερομεταφορών, η Υπηρεσία:

α) αναλαμβάνει όλα τα καθήκοντα και γνωμοδοτεί επί όλων των θεμάτων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό,

β) επικουρεί την Επιτροπή με την εκπόνηση των μέτρων που πρέπει να ληφθούν για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και της παρέχει την απαραίτητη τεχνική, επιστημονική και διοικητική υποστήριξη για την άσκηση των καθηκόντων της,

γ) εκδίδει τις απαραίτητες πράξεις εντός των εξουσιών που της παρέχονται από τον παρόντα κανονισμό και το σύνολο της ισχύουσας κοινοτικής νομοθεσίας,

δ) διενεργεί επιθεωρήσεις και έρευνες σύμφωνα με τις ανάγκες για την εκπλήρωση των καθηκόντων της.

Άρθρο 13

Τύπος των πράξεων

Η Υπηρεσία μπορεί να εκδίδει:

α) γνώμες προς την Επιτροπή,

β) μη δεσμευτικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και κάθε είδους υλικό καθοδήγησης για την εκτέλεση του παρόντος κανονισμού και των κανόνων εφαρμογής του,

γ) αποφάσεις για την εφαρμογή των άρθρων 15, 46 και 47.

Άρθρο 14

Κατάρτιση γνωμοδοτήσεων, αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και υλικού καθοδήγησης

1. Προκειμένου να επικουρεί την Επιτροπή στην εκπόνηση προτάσεων για βασικές αρχές και κανόνες που πρέπει να υποβληθούν στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο καθώς και στην έκδοση των απαραίτητων διατάξεων εφαρμογής, συμπεριλαμβανομένων όσων εφαρμόζονται στα προϊόντα και τους εξοπλισμούς, που προβλέπονται στο άρθρο 5, παράγραφος 3 και στο άρθρο 6, παράγραφος 2, η Υπηρεσία καταρτίζει σχετικά σχέδια. Τα εν λόγω σχέδια υποβάλλονται από την Υπηρεσία υπό μορφή γνωμοδοτήσεων προς την Επιτροπή.

2. Η Υπηρεσία, τηρώντας αυστηρά τον παρόντα κανονισμό και τους εκτελεστικούς κανόνες που εκδίδονται από την Επιτροπή για την εφαρμογή του, εκπονεί, σύμφωνα με το άρθρο 44, μη δεσμευτικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης προς χρήση στη διαδικασία πιστοποίησης.

Άρθρο 15

Πιστοποίηση

Όσον αφορά τα προϊόντα και τους εξοπλισμούς, η Υπηρεσία:

α) διενεργεί η ίδια ή μέσω ειδικευμένων φορέων τεχνικές επιθεωρήσεις απαραίτητες για τον έλεγχο της αξιοπλοΐας του τύπου τους βάσει των κανόνων που εκδίδονται όσον αφορά τον σχεδιασμό προϊόντων και εξοπλισμών, σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στους εκτελεστικούς κανόνες οι οποίοι εκδίδονται δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 3,

β) εκδίδει τα κατάλληλα πιστοποιητικά τύπου, μεταξύ των οποίων τα πιστοποιητικά για επιχειρήσεις σχεδιασμού, σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στους εκτελεστικούς κανόνες που εκδίδονται δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 3, και εξασφαλίζει συνεχή επιτήρηση,

γ) τροποποιεί, αναστέλλει ή ανακαλεί το σχετικό πιστοποιητικό τύπου, εάν ένα νομικό ή φυσικό πρόσωπο δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του βάσει του παρόντος κανονισμού και των κανόνων εφαρμογής του,

δ) ενεργεί άμεσα όταν ανακύπτει κάποιο πρόβλημα ασφάλειας για προϊόντα και εξοπλισμούς για τα οποία έχει εκδώσει πιστοποιητικό. Σε αυτή την περίπτωση εφαρμόζονται οι διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 10, παράγραφοι 1 και 2.

Άρθρο 16

Παρακολούθηση της εφαρμογής των κανόνων

1. Η Υπηρεσία διενεργεί επιθεωρήσεις προς εξακρίβωση της εφαρμογής από τα κράτη μέλη του παρόντος κανονισμού και των κανόνων που εκδίδονται από την Επιτροπή για την εφαρμογή τους και υποβάλλει έκθεση στην Επιτροπή.

2. Η Υπηρεσία διενεργεί τεχνικές έρευνες για την εφαρμογή του άρθρου 10 και των διατάξεων εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, βάσει κανόνων που θα καθοριστούν σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 53, παράγραφος 2.

Άρθρο 17

Έρευνα

1. Η Υπηρεσία μπορεί να αναπτύσσει και να χρηματοδοτεί ερευνητικές δραστηριότητες που αφορούν αυστηρά τη βελτίωση των δραστηριοτήτων στο πεδίο των αρμοδιοτήτων της με την επιφύλαξη του εφαρμοστέου κοινοτικού δικαίου.

2. Η Υπηρεσία συντονίζει τις δραστηριότητές της στον τομέα της έρευνας και της ανάπτυξης με τις δραστηριότητες της Επιτροπής και των κρατών μελών, ούτως ώστε να εξασφαλίζει την αμοιβαία συνέπεια μεταξύ πολιτικών και δράσεων.

Άρθρο 18

Σχέσεις με τρίτες χώρες

1. Η Υπηρεσία μπορεί να επικουρεί την Κοινότητα και τα κράτη μέλη της στις σχέσεις τους με τρίτες χώρες σύμφωνα με τη σχετική κοινοτική νομοθεσία. Επικουρεί, ιδίως, κατόπιν αιτήματος, την Επιτροπή στις διαπραγματεύσεις της για την εναρμόνιση των οικείων κανόνων και για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που βεβαιώνουν την ικανοποιητική εφαρμογή των κανόνων.

2. Η Υπηρεσία μπορεί να συνεργάζεται με τις αεροναυτικές αρχές τρίτων χωρών και τους διεθνείς οργανισμούς που είναι αρμόδιοι για θέματα που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό στο πλαίσιο συμφωνιών εργασίας που συνάπτονται από την Επιτροπή με αυτούς τους φορείς.

Μέρος 2

Εσωτερική δομή

Άρθρο 19

Νομικό καθεστώς, έδρα, τοπικές υπηρεσίες

1. Η Υπηρεσία αποτελεί οργανισμό της Κοινότητας και διαθέτει νομική προσωπικότητα.

2. Σε κάθε κράτος μέλος η Υπηρεσία διαθέτει την ευρύτερη δυνατή νομική ικανότητα που αναγνωρίζεται από τις εθνικές νομοθεσίες στα νομικά πρόσωπα. Δύναται ιδίως να αποκτά ή να διαθέτει κινητή και ακίνητη περιουσία και να παρίσταται ενώπιον δικαστηρίου.

3. Η έδρα της Υπηρεσίας θα αποφασιστεί, βάσει πρότασης της Επιτροπής, από τις αρμόδιες αρχές το αργότερο έξι μήνες μετά από την έγκριση του παρόντος κανονισμού. Με τη συγκατάθεση του διοικητικού συμβουλίου που μνημονεύεται στο άρθρο 24, η Υπηρεσία μπορεί να συστήσει τις δικές της τοπικές υπηρεσίες στα κράτη μέλη, μετά από συγκατάθεσή τους.

4. Η Υπηρεσία εκπροσωπείται από τον εκτελεστικό διευθυντή της.

Άρθρο 20

Προσωπικό

1. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής του άρθρου 33 του παρόντος κανονισμού στα μέλη των τμημάτων προσφυγών, στο προσωπικό της Υπηρεσίας εφαρμόζεται ο κανονισμός υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, το καθεστώς που εφαρμόζεται στο λοιπό προσωπικό των Κοινοτήτων αυτών και οι διατάξεις εφαρμογής τους που έχουν θεσπιστεί κατόπιν κοινής συμφωνίας από τα θεσμικά όργανα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 30, η Υπηρεσία ασκεί έναντι του προσωπικού της τις εξουσίες οι οποίες ανατίθενται στην αρμόδια για τους διορισμούς αρχή από τον κανονισμό υπηρεσιακής κατάστασης και το καθεστώς που εφαρμόζεται στο λοιπό προσωπικό.

3. Το προσωπικό της Υπηρεσίας αποτελείται από αυστηρά περιορισμένο αριθμό υπαλλήλων διορισμένων ή αποσπασμένων από την Επιτροπή ή τα κράτη μέλη για να εκτελούν διοικητικά καθήκοντα. Το υπόλοιπο προσωπικό αποτελείται από άλλους υπαλλήλους που προσλαμβάνονται από την Υπηρεσία για χρονική περίοδο αυστηρά περιορισμένη με βάση τις ανάγκες της.

Άρθρο 21

Προνόμια και ασυλίες

Το πρωτόκολλο περί προνομίων και ασυλιών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων εφαρμόζεται στην Υπηρεσία.

Άρθρο 22

Ευθύνη

1. Η συμβατική ευθύνη της Υπηρεσίας διέπεται από το δίκαιο που εφαρμόζεται στη σχετική σύμβαση.

2. Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων είναι αρμόδιο να δικάζει δυνάμει ρήτρας διαιτησίας που περιέχεται σε σύμβαση που συνήψε η Υπηρεσία.

3. Σε περίπτωση εξωσυμβατικής ευθύνης η Υπηρεσία υποχρεούται να αποκαθιστά, σύμφωνα με τις γενικές αρχές που είναι κοινές στα δίκαια των κρατών μελών, τις ζημίες που προξενούν οι υπηρεσίες ή υπάλληλοί της κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

4. Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων είναι αρμόδιο να εκδικάζει διαφορές σχετικά με την αποκατάσταση των ζημιών που προβλέπονται στην παράγραφο 3.

5. Η προσωπική ευθύνη των υπαλλήλων έναντι της Υπηρεσίας διέπεται από τις διατάξεις που καθορίζονται στον κανονισμό υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων ή στο καθεστώς που εφαρμόζεται σ' αυτούς.

Άρθρο 23

Γλώσσες

1. Η γλώσσα εργασίας της Υπηρεσίας είναι η αγγλική. Οι γνωμοδοτήσεις προς την Επιτροπή για την εφαρμογή του άρθρου 14, παράγραφος 1, υποβάλλονται σε όλες τις επίσημες κοινοτικές γλώσσες. Τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης για την εφαρμογή του άρθρου 14, παράγραφος 2, διατίθεται στην αγγλική γλώσσα. Οι αιτήσεις για χορήγηση πιστοποιητικού από την Υπηρεσία, τα έγγραφα που χρειάζονται για την επεξεργασία αυτών των αιτήσεων και κάθε άλλο έγγραφο που υποβάλλεται μπορούν να συμπληρώνονται σε μία από τις επίσημες γλώσσες της Κοινότητας και, όταν απαιτείται από τον εφαρμοστέο κανόνα, στην αγγλική γλώσσα. Οι μεμονωμένες αποφάσεις και διαδικασίες που σχετίζονται με αυτή την εφαρμογή διατίθενται στη γλώσσα που χρησιμοποιεί ο αποδέκτης.

2. Οι υπηρεσίες μετάφρασης που απαιτούνται για τη λειτουργία της Υπηρεσίας παρέχονται από το Κέντρο Μετάφρασης των οργάνων της Ένωσης.

Άρθρο 24

Σύσταση και εξουσίες του διοικητικού συμβουλίου

1. Με το παρόν άρθρο συστήνεται διοικητικό συμβούλιο.

2. Το διοικητικό συμβούλιο:

α) διορίζει τον εκτελεστικό διευθυντή κατ' εφαρμογή του άρθρου 30,

β) πριν από τις 31 Μαρτίου κάθε έτους εγκρίνει τη γενική έκθεση για τις δραστηριότητες της Υπηρεσίας κατά το προηγούμενο έτος και τη διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Επιτροπή και τα κράτη μέλη,

γ) πριν από τις 30 Σεπτεμβρίου κάθε έτους, και μετά από έγκριση της Επιτροπής, εγκρίνει το πρόγραμμα εργασιών της Υπηρεσίας για το επόμενο έτος και το διαβιβάζει στα κράτη μέλη, την Επιτροπή, το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

δ) εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές για την κατανομή των καθηκόντων πιστοποίησης σε ειδικευμένους φορείς μετά από έγκριση της Επιτροπής,

ε) καταρτίζει διαδικασίες για τη λήψη αποφάσεων από τον εκτελεστικό διευθυντή, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στα άρθρα 44 και 45,

στ) εκτελεί τα καθήκοντά του που αφορούν τον προϋπολογισμό της Υπηρεσίας σύμφωνα με τα άρθρα 49, 50 και 51,

ζ) διορίζει τα μέλη των τμημάτων προσφυγών σύμφωνα με το άρθρο 33,

η) ασκεί πειθαρχική εξουσία επί των υπαλλήλων που αναφέρονται στο άρθρο 30, παράγραφοι 1 και 3.

3. Το διοικητικό συμβούλιο συγκροτεί ένα συμβουλευτικό σώμα όπου μετέχουν τα ενδιαφερόμενα μέρη και με το οποίο διαβουλεύεται πριν λάβει αποφάσεις στους τομείς που αναφέρονται στα σημεία γ), ε) και στ) της παραγράφου 2.

Άρθρο 25

Σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου

Το διοικητικό συμβούλιο αποτελείται από έναν αντιπρόσωπο κάθε κράτους μέλους, έναν αντιπρόσωπο της Επιτροπής και έναν αντιπρόσωπο του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου καθώς και από τους αναπληρωτές τους. Η διάρκεια της θητείας τους είναι πενταετής με δυνατότητα ανανέωσης.

Άρθρο 26

Προεδρία του διοικητικού συμβουλίου

1. Το διοικητικό συμβούλιο εκλέγει μεταξύ των μελών του έναν πρόεδρο και έναν αντιπρόεδρο. Ο αντιπρόεδρος αντικαθιστά ex-officio τον πρόεδρο σε περίπτωση κωλύματος.

2. Η θητεία του προέδρου και του αντιπροέδρου λήγει εφόσον πάψουν να είναι μέλη του διοικητικού συμβουλίου. Με την επιφύλαξη της παρούσας διάταξης, η διάρκεια της θητείας του προέδρου και του αντιπροέδρου είναι τριετής με δυνατότητα ανανέωσης.

Άρθρο 27

Συνεδριάσεις

1. Το διοικητικό συμβούλιο συνέρχεται μετά από πρόσκληση του προέδρου του.

2. Ο εκτελεστικός διευθυντής της Υπηρεσίας συμμετέχει στη λήψη των αποφάσεων.

3. Το διοικητικό συμβούλιο συνέρχεται σε τακτική συνεδρίαση μία φορά τον χρόνο. Συνέρχεται επίσης με πρωτοβουλία του προέδρου ή μετά από αίτηση της Επιτροπής ή του ενός τρίτου των κρατών μελών.

4. Το διοικητικό συμβούλιο μπορεί να προσκαλεί παρατηρητές να συμμετάσχουν στις συνεδριάσεις του.

5. Η γραμματεία του διοικητικού συμβουλίου εξασφαλίζεται από την Υπηρεσία.

Άρθρο 28

Ψηφοφορίες

1. Το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει τις αποφάσεις του με πλειοψηφία δύο τρίτων.

2. Κάθε μέλος έχει μία ψήφο. Ο εκτελεστικός διευθυντής δεν έχει δικαίωμα ψήφου.

Άρθρο 29

Αρμοδιότητες και εξουσίες του εκτελεστικού διευθυντή

1. Η Υπηρεσία διευθύνεται από τον εκτελεστικό διευθυντή της, ο οποίος είναι εντελώς ανεξάρτητος κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του. Με την επιφύλαξη των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων της Επιτροπής και του διοικητικού συμβουλίου, ο εκτελεστικός διευθυντής ούτε επιζητεί ούτε λαμβάνει οδηγίες από κυβερνήσεις ή από άλλους φορείς.

2. Ο εκτελεστικός διευθυντής έχει τις ακόλουθες αρμοδιότητες και εξουσίες:

α) εγκρίνει τις πράξεις της Υπηρεσίας, όπως ορίζονται στο άρθρο 13, εντός των ορίων που καθορίζονται από τον παρόντα κανονισμό καθώς και τους κανόνες εφαρμογής του και κάθε εφαρμοστέο δίκαιο,

β) λαμβάνει αποφάσεις επί των επιθεωρήσεων και των ερευνών, όπως προβλέπονται στα άρθρα 47 και 48,

γ) αναθέτει καθήκοντα πιστοποίησης σε ειδικευμένους φορείς σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που καθορίζει το διοικητικό συμβούλιο,

δ) αναλαμβάνει τις αρμοδιότητες σε διεθνές επίπεδο και την τεχνική συνεργασία με τρίτες χώρες για την εφαρμογή του άρθρου 18,

ε) λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης εσωτερικών διοικητικών εντολών και της δημοσίευσης ανακοινώσεων, για να εξασφαλίσει τη λειτουργία της Υπηρεσίας σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού,

στ) εκπονεί κάθε χρόνο σχέδιο γενικής έκθεσης και το υποβάλλει στο διοικητικό συμβούλιο,

ζ) ασκεί έναντι του προσωπικού τις εξουσίες που προβλέπονται στο άρθρο 20, παράγραφος 2,

η) καταρτίζει την κατάσταση των προβλεπόμενων εσόδων και εξόδων της Υπηρεσίας σύμφωνα με το άρθρο 49 και εκτελεί τον προϋπολογισμό σύμφωνα με το άρθρο 50,

θ) μπορεί να μεταβιβάζει τις εξουσίες του σε άλλα μέλη του προσωπικού της Υπηρεσίας βάσει κανόνων που εκπονούνται σύμφωνα με τη διαδικασία που θεσπίζεται στο άρθρο 53, παράγραφος 2.

Άρθρο 30

Διορισμός ανώτερων υπαλλήλων

1. Ο εκτελεστικός διευθυντής της Υπηρεσίας διορίζεται ή παύεται από το διοικητικό συμβούλιο μετά από πρόταση της Επιτροπής.

2. Η θητεία του εκτελεστικού διευθυντή είναι πενταετής με δυνατότητα ανανέωσης.

3. Ο εκτελεστικός διευθυντής μπορεί να επικουρείται από έναν ή περισσότερους διευθυντές. Σε περίπτωση απουσίας ή κωλύματος του εκτελεστικού διευθυντή, τα καθήκοντά του ασκεί ένας από τους διευθυντές.

4. Οι διευθυντές της Υπηρεσίας διορίζονται ή παύονται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στις παραγράφους 1 και 2, κατόπιν ακροάσεως του εκτελεστικού διευθυντή.

Άρθρο 31

Σύσταση και εξουσίες των τμημάτων προσφυγών

1. Εντός της Υπηρεσίας συστήνεται ένα ή περισσότερα τμήματα προσφυγών.

2. Το τμήμα ή τα τμήματα προσφυγών είναι αρμόδια να αποφαίνονται επί των προσφυγών που ασκούνται κατά των αποφάσεων που μνημονεύονται στο άρθρο 35.

3. Το τμήμα ή τα τμήματα προσφυγών συνέρχονται όποτε είναι απαραίτητο. Ο αριθμός των τμημάτων προσφυγών και η κατανομή της εργασίας αποφασίζεται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 53, παράγραφος 2.

Άρθρο 32

Σύνθεση των τμημάτων προσφυγών

1. Τα τμήματα προσφυγών αποτελούνται από έναν πρόεδρο και δύο άλλα μέλη.

2. Ο πρόεδρος επιλέγει για κάθε υπόθεση τα άλλα μέλη και τους αντίστοιχους αναπληρωτές τους από τον κατάλογο των πληρούντων τα προσόντα μελών που καταρτίζεται σύμφωνα με το άρθρο 33, παράγραφος 1.

Το τμήμα προσφυγών μπορεί να ζητήσει τη συμμετοχή δύο ακόμα μελών από τον προαναφερθέντα κατάλογο, εφόσον κρίνει ότι η φύση της προσφυγής απαιτεί κάτι τέτοιο.

3. Τα απαιτούμενα προσόντα των μελών των τμημάτων προσφυγών, οι εξουσίες των μεμονωμένων μελών κατά τη φάση προετοιμασίας των αποφάσεων και οι όροι ψηφοφορίας καθορίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 53, παράγραφος 2.

Άρθρο 33

Ανεξαρτησία των μελών των τμημάτων προσφυγών

1. Τα μέλη των τμημάτων προσφυγών καθώς και οι πρόεδροί τους και οι αντίστοιχοι αναπληρωτές τους διορίζονται από το διοικητικό συμβούλιο από έναν κατάλογο υποψηφίων που προτείνεται από την Επιτροπή. Η θητεία τους είναι πενταετής με δυνατότητα ανανέωσης.

2. Τα μέλη των τμημάτων προσφυγών είναι ανεξάρτητα. Κατά τη λήψη των αποφάσεών τους δεν δεσμεύονται από οδηγίες.

3. Τα μέλη των τμημάτων προσφυγών δεν επιτρέπεται να ασκούν άλλα καθήκοντα στο πλαίσιο της Υπηρεσίας. Τα καθήκοντα των μελών των τμημάτων προσφυγών μπορεί να είναι μερικής απασχόλησης.

4. Τα μέλη των εν λόγω τμημάτων δεν μπορούν να απαλλαγούν των καθηκόντων τους ούτε να διαγραφούν από τον κατάλογο κατά τη διάρκεια της θητείας τους, εκτός αν συντρέχουν σοβαροί λόγοι για κάτι τέτοιο και το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, κατόπιν αίτησης της Επιτροπής μετά από γνωμοδότηση του διοικητικού συμβουλίου, εκδώσει σχετική απόφαση.

Άρθρο 34

Αποκλεισμός και εξαίρεση

1. Τα μέλη των τμημάτων προσφυγών δεν μπορούν να συμμετέχουν στην εκδίκαση προσφυγής στην οποία έχουν προσωπικό συμφέρον ή στην οποία είχαν προηγουμένως παρέμβει ως αντιπρόσωποι ενός διαδίκου ή εάν συνέπραξαν στην έκδοση της απόφασης κατά της οποίας στρέφεται η προσφυγή.

2. Αν μέλος τμήματος προσφυγών κρίνει ότι δεν μπορεί να συμμετάσχει στην εκδίκαση προσφυγής για έναν από τους λόγους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 ή για κάθε άλλο λόγο, ενημερώνει σχετικά το τμήμα προσφυγών.

3. Τα μέλη των τμημάτων προσφυγών είναι δυνατόν να εξαιρεθούν από οποιοδήποτε διάδικο στη διαδικασία προσφυγής για έναν από τους λόγους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 ή αν εγείρουν υπόνοια μεροληψίας. Η εξαίρεση είναι απαράδεκτη εάν ο συγκεκριμένος διάδικος προχώρησε σε διαδικαστικές πράξεις μολονότι γνώριζε ήδη τον λόγο εξαίρεσης. Η εξαίρεση δεν είναι δυνατόν να βασίζεται στην ιθαγένεια των μελών.

4. Τα τμήματα προσφυγών αποφασίζουν για τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν στις περιπτώσεις των παραγράφων 2 και 3 χωρίς τη συμμετοχή του ενδιαφερόμενου μέλους. Για τη λήψη της απόφασης αυτής το οικείο μέλος αντικαθίσταται στο τμήμα προσφυγών από τον αναπληρωτή του.

Άρθρο 35

Αποφάσεις που υπόκεινται σε προσφυγή

1. Σε προσφυγή υπόκεινται οι αποφάσεις της Υπηρεσίας που έχουν ληφθεί σύμφωνα με τα άρθρα 15 και 48 καθώς και οι αποφάσεις που αφορούν τα τέλη σύμφωνα με το άρθρο 52.

2. Μια προσφυγή που ασκείται σύμφωνα με την παράγραφο 1 δεν έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα. Η Υπηρεσία μπορεί ωστόσο να αναστείλει την εφαρμογή της προσβαλλόμενης απόφασης, εφόσον θεωρεί πως οι περιστάσεις επιτρέπουν κάτι τέτοιο.

3. Απόφαση που δεν περατώνει δίκη ως προς έναν από τους διαδίκους υπόκειται σε προσφυγή μόνο μαζί με την οριστική απόφαση, εκτός αν η εν λόγω απόφαση επιτρέπει την άσκηση χωριστής προσφυγής.

Άρθρο 36

Πρόσωπα που νομιμοποιούνται να ασκήσουν προσφυγή

Κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο μπορεί, βάσει του άρθρου 42, να ασκήσει προσφυγή εναντίον απόφασης που απευθύνεται στο ίδιο ή εναντίον απόφασης που, μολονότι απευθύνεται σε άλλο πρόσωπο, αφορά άμεσα και ατομικά το πρώτο. Οι διάδικοι στη διαδικασία μπορούν να καταστούν διάδικοι στη διαδικασία προσφυγής.

Άρθρο 37

Προθεσμία και τύπος

Η προσφυγή μαζί με το υπόμνημα που εκθέτει τους λόγους της υποβάλλεται εγγράφως στην Υπηρεσία εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της απόφασης εναντίον του οικείου προσώπου ή, ελλείψει αυτής, από την ημέρα που το εν λόγω πρόσωπο έλαβε γνώση του εν λόγω μέτρου, ανάλογα με την περίπτωση.

Άρθρο 38

Προδικαστική αναθεώρηση

1. Αν το τμήμα της Υπηρεσίας του οποίου προσβάλλεται η απόφαση θεωρήσει την προσφυγή παραδεκτή και βάσιμη, η Υπηρεσία διορθώνει την απόφαση. Η διάταξη αυτή δεν εφαρμόζεται όταν, κατά τη διαδικασία προσφυγής, υφίσταται αντιδικία.

2. Αν η απόφαση δεν διορθωθεί εντός ενός μηνός από την παραλαβή του υπομνήματος που εκθέτει τους λόγους της προσφυγής, η Υπηρεσία αμέσως αποφασίζει κατά πόσον θα αναστείλλει την εφαρμογή της απόφασης και παραπέμπει την προσφυγή στο τμήμα προσφυγών.

Άρθρο 39

Εξέταση των προσφυγών

1. Αν η προσφυγή είναι παραδεκτή, το τμήμα προσφυγών εξετάζει αν είναι και βάσιμη.

2. Κατά την εξέταση της προσφυγής το τμήμα προσφυγών καλεί τους διαδίκους, όποτε είναι αναγκαίο, να υποβάλουν εντός καθορισμένης προθεσμίας παρατηρήσεις επί των κοινοποιήσεων που τους έχει απευθύνει ή επί των ανακοινώσεων που προέρχονται από τους λοιπούς διαδίκους. Οι διάδικοι στη διαδικασία προσφυγής μπορούν να προβαίνουν σε προφορική παρουσίαση.

Άρθρο 40

Αποφάσεις επί της προσφυγής

Το τμήμα προσφυγών μπορεί να ασκήσει τις εξουσίες που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της Υπηρεσίας ή να αναπέμψει την υπόθεση στο αρμόδιο τμήμα της Υπηρεσίας, το οποίο δεσμεύεται από την απόφαση του τμήματος προσφυγών.

Άρθρο 41

Αναίρεση

1. Οι αποφάσεις που εκδίδουν επί προσφυγής τα τμήματα προσφυγών υπόκεινται σε αναίρεση ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

2. Αναίρεση επιτρέπεται για λόγους αναρμοδιότητας, παράβασης ουσιώδους τύπου, παράβασης της Συνθήκης, του παρόντος κανονισμού ή οποιουδήποτε κανόνα δικαίου σχετικά με την εφαρμογή τους ή για κατάχρηση εξουσίας.

3. Το Δικαστήριο μπορεί όχι μόνο να ακυρώσει, αλλά και να μεταρρυθμίσει την προσβαλλόμενη απόφαση.

4. Δικαίωμα ασκήσεως αναίρεσης έχει κάθε διάδικος στη διαδικασία ενώπιον του τμήματος προσφυγών, εφόσον η απόφαση του τμήματος αυτού δεν τον δικαιώνει.

5. Η αναίρεση ασκείται ενώπιον του Δικαστηρίου εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της απόφασης του τμήματος προσφυγών.

6. Η Υπηρεσία υποχρεούται να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την εκτέλεση της απόφασης του Δικαστηρίου.

Άρθρο 42

Αντίκλητος

Πρόσωπα που δεν έχουν κατοικία ή έδρα ή εγκατάσταση στην επικράτεια των κρατών μελών μπορούν να συμμετέχουν ως διάδικοι σε διαδικασίες ενώπιον της Υπηρεσίας μόνον εφόσον έχουν διορίσει αντίκλητο που έχει κατοικία ή έδρα ή εγκατάσταση εντός της επικράτειας της Κοινότητας.

Άρθρο 43

Απευθείας προσφυγή

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να καταθέσουν απευθείας προσφυγή στο Δικαστήριο εναντίον αποφάσεων της Υπηρεσίας, σύμφωνα με το άρθρο 15.

2. Οι διατάξεις του άρθρου 41 εφαρμόζονται κατ' αναλογία.

Μέρος 3

Μέθοδοι εργασίας

Άρθρο 44

Διαδικασίες για την κατάρτιση γνωμοδοτήσεων, αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και υλικού καθοδήγησης

1. Το συντομότερο δυνατόν μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, το διοικητικό συμβούλιο θα καθορίσει διαφανείς διαδικασίες για την κατάρτιση γνωμοδοτήσεων, αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και υλικού καθοδήγησης, όπως αναφέρονται στο άρθρο 13, σημεία α) και β).

Οι διαδικασίες αυτές:

α) θα χρησιμοποιούν την εμπειρογνωμοσύνη που διαθέτουν οι ρυθμιστικές αρχές πολιτικής αεροπορίας των κρατών μελών,

β) θα συμμετέχουν, εφόσον απαιτείται, εμπειρογνώμονες από σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη κατά την κατάρτιση από την Υπηρεσία γνωμοδοτήσεων και υλικού καθοδήγησης,

γ) θα εξασφαλίζουν ότι η Υπηρεσία προβαίνει σε δημοσιεύσεις και διαβουλεύεται ευρέως, σύμφωνα με ένα χρονοδιάγραμμα και μια διαδικασία όπου περιλαμβάνεται υποχρέωση της Υπηρεσίας να απαντά εγγράφως στη διαδικασία διαβούλευσης.

2. Όταν η Υπηρεσία καταρτίζει, σύμφωνα με το άρθρο 14, γνωμοδοτήσεις και υλικό καθοδήγησης προς εφαρμογή από τα κράτη μέλη, μπορεί να συστήσει μια ομάδα εργασίας στην οποία κάθε κράτος μέλος έχει δικαίωμα να ορίζει έναν εμπειρογνώμονα.

3. Οι πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 13, στοιχεία α) και β), και οι διαδικασίες που καταρτίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου δημοσιεύονται σε επίσημη έκδοση της Υπηρεσίας.

4. Μπορούν να καταρτιστούν ειδικές διαδικασίες για την ανάληψη άμεσης δράσης εκ μέρους της Υπηρεσίας, προκειμένου να αντιμετωπιστεί ένα πρόβλημα ασφάλειας και να ενημερωθούν τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη ως προς τη δράση ή τις δράσεις που πρόκειται να αναλάβουν.

Άρθρο 45

Αποφάσεις

1. Το διοικητικό συμβούλιο καθορίζει διαφανείς διαδικασίες για τη λήψη ατομικών αποφάσεων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 13, σημείο γ).

Οι διαδικασίες αυτές:

α) εξασφαλίζουν την ακρόαση του φυσικού ή νομικού προσώπου στο οποίο απευθύνεται η απόφαση,

β) προβλέπουν τη διαδικασία κοινοποίησης μιας απόφασης σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο και τη δημοσίευσή της,

γ) ενημερώνουν το φυσικό ή νομικό πρόσωπο στο οποίο απευθύνεται μια απόφαση για τα νομικά μέσα που έχει στη διάθεσή του το εν λόγω πρόσωπο στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.

Το διοικητικό συμβούλιο καταρτίζει επίσης διαδικασίες που καθορίζουν τους όρους υπό τους οποίους κοινοποιούνται οι αποφάσεις, λαμβάνοντας παράλληλα δεόντως υπόψη τη διαδικασία προσφυγών.

2. Μπορούν να καταρτιστούν ειδικές διαδικασίες για την ανάληψη άμεσης δράσης εκ μέρους της Υπηρεσίας, προκειμένου να αντιμετωπιστεί ένα πρόβλημα ασφάλειας και να ενημερωθούν τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη ως προς τη δράση ή τις δράσεις που πρόκειται να αναλάβουν.

Άρθρο 46

Εξουσίες διεξαγωγής ερευνών

Με την επιφύλαξη των εκτελεστικών εξουσιών που παρέχει η Συνθήκη στην Επιτροπή, η Υπηρεσία μπορεί να διεξάγει όλες τις έρευνες και επιθεωρήσεις που είναι απαραίτητες για την εκπλήρωση των καθηκόντων που αναλαμβάνει βάσει του παρόντος κανονισμού. Μπορεί επίσης να αναθέτει καθήκοντα διεξαγωγής ερευνών σε ειδικευμένους φορείς σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που θα εκδίδει το διοικητικό συμβούλιο κατόπιν έγκρισης από την Επιτροπή.

Άρθρο 47

Επιθεωρήσεις των κρατών μελών

1. Για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των κανόνων εφαρμογής του πραγματοποιούνται από την Υπηρεσία επιθεωρήσεις των κρατών μελών και των ειδικευμένων φορέων. Για τον σκοπό αυτό οι εξουσιοδοτημένοι υπάλληλοι της Υπηρεσίας μπορούν:

α) να εξετάζουν τα σχετικά αρχεία, δεδομένα, διαδικασίες και κάθε άλλο υλικό που αφορά την επίτευξη των επιπέδων ασφάλειας των αερομεταφορών σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό,

β) να λαμβάνουν αντίγραφα ή αποσπάσματα από αυτά τα αρχεία, τα δεδομένα, τις διαδικασίες και το λοιπό υλικό,

γ) να ζητούν επιτόπου προφορικές εξηγήσεις,

δ) να έχουν πρόσβαση σε όλες τις εγκαταστάσεις, τους χώρους και τα μέσα μεταφοράς.

2. Οι υπάλληλοι της Υπηρεσίας που έχουν εξουσιοδοτηθεί για τη διενέργεια αυτών των επιθεωρήσεων ασκούν τις εξουσίες τους κατόπιν προσκόμισης έγγραφης έγκρισης που ορίζει το αντικείμενο και τον σκοπό της επιθεώρησης καθώς και την προγραμματισμένη ημερομηνία έναρξής της. Εγκαίρως πριν από την επιθεώρηση η Υπηρεσία ενημερώνει το οικείο κράτος μέλος για την επιθεώρηση και για την ταυτότητα των εξουσιοδοτημένων υπαλλήλων.

3. Το οικείο κράτος μέλος συγκατατίθεται να υποβληθεί σε αυτές τις επιθεωρήσεις και εξασφαλίζει ότι τα ενεχόμενα όργανα ή πρόσωπα συγκατατίθενται επίσης να υποβληθούν σε επιθεωρήσεις.

4. Όταν για μια επιθεώρηση που διενεργείται υπό τους όρους του παρόντος άρθρου απαιτείται επιθεώρηση μιας επιχείρησης ή ένωσης επιχειρήσεων και σε περίπτωση που μια επιχείρηση αντιτίθεται σε αυτή την επιθεώρηση, το οικείο κράτος μέλος παρέχει την απαραίτητη βοήθεια στους εξουσιοδοτημένους από την Υπηρεσία υπαλλήλους, ώστε να καταφέρουν να πραγματοποιήσουν την επιθεώρησή τους.

Άρθρο 48

Έρευνα επιχειρήσεων

1. Για την εφαρμογή του άρθρου 15 η Υπηρεσία ή ειδικευμένοι φορείς διενεργούν έρευνες επιχειρήσεων. Για τον σκοπό αυτό οι υπάλληλοι που εξουσιοδοτούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού μπορούν:

α) να εξετάζουν τα σχετικά αρχεία, δεδομένα, διαδικασίες και κάθε άλλο υλικό που αφορά την επίτευξη των επιπέδων ασφάλειας των αερομεταφορών σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό,

β) να λαμβάνουν αντίγραφα ή αποσπάσματα από αυτά τα αρχεία, τα δεδομένα, τις διαδικασίες και το λοιπό υλικό,

γ) να ζητούν επιτόπου προφορικές εξηγήσεις,

δ) να έχουν πρόσβαση σε όλες τις εγκαταστάσεις, τους χώρους και τα μέσα μεταφοράς.

2. Οι υπάλληλοι που έχουν εξουσιοδοτηθεί για τη διενέργεια αυτών των ερευνών ασκούν τις εξουσίες τους κατόπιν προσκόμισης έγγραφης εξουσιοδότησης που ορίζει το αντικείμενο και τον σκοπό της έρευνας.

3. Εγκαίρως πριν από την έρευνα η Υπηρεσία ενημερώνει το οικείο κράτος μέλος στην επικράτεια του οποίου πρόκειται να πραγματοποιηθεί η έρευνα, για την έρευνα και για την ταυτότητα των εξουσιοδοτημένων υπαλλήλων. Οι υπάλληλοι του οικείου κράτους μέλους επικουρούν, κατόπιν σχετικού αιτήματος της Υπηρεσίας, τους εξουσιοδοτημένους υπαλλήλους κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

Μέρος 4

Δημοσιονομικές απαιτήσεις

Άρθρο 49

Προϋπολογισμός

1. Τα έσοδα της Υπηρεσίας συνίστανται:

α) σε εισφορά της Κοινότητας και κάθε άλλου κράτους με το οποίο η Κοινότητα έχει συνάψει τις συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 54,

β) στα τέλη που καταβάλλουν οι αιτούντες και οι κάτοχοι πιστοποιητικών και εγκρίσεων που εκδίδει η Υπηρεσία, και

γ) στα τέλη για τις δημοσιεύσεις, την κατάρτιση και κάθε άλλη υπηρεσία που παρέχει η Υπηρεσία.

2. Οι δαπάνες της Υπηρεσίας περιλαμβάνουν τις δαπάνες για το προσωπικό, τις διοικητικές δαπάνες καθώς και τις δαπάνες υποδομής και λειτουργίας.

3. Ο εκτελεστικός διευθυντής καταρτίζει μια κατάσταση προβλεπόμενων εσόδων και εξόδων της Υπηρεσίας για το επόμενο οικονομικό έτος και την υποβάλλει στο διοικητικό συμβούλιο μαζί με ένα οργανόγραμμα.

4. Τα έσοδα και οι δαπάνες πρέπει να ισοσκελίζονται.

5. Το διοικητικό συμβούλιο εγκρίνει το αργότερο ως τις 31 Μαρτίου το σχέδιο προϋπολογισμού και το διαβιβάζει στην Επιτροπή και στα κράτη με τα οποία η Κοινότητα έχει συνάψει τις συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 54.

Βάσει του σχεδίου προϋπολογισμού η Επιτροπή καθορίζει τις σχετικές προβλέψεις στο προσχέδιο γενικού προϋπολογισμού των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, που υποβάλλεται στο Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 272 της Συνθήκης.

Τα κράτη που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, αφού λάβουν το σχέδιο προϋπολογισμού, καταρτίζουν το δικό τους προσχέδιο προϋπολογισμού.

6. Το διοικητικό συμβούλιο εγκρίνει τον προϋπολογισμό της Υπηρεσίας, προσαρμόζοντάς τον, όπου χρειάζεται, στην κοινοτική εισφορά.

Άρθρο 50

Εκτέλεση και έλεγχος του προϋπολογισμού

1. Ο προϋπολογισμός της Υπηρεσίας εκτελείται από τον εκτελεστικό διευθυντή.

2. Ο έλεγχος της ανάληψης υποχρεώσεων και της πληρωμής όλων των δαπανών καθώς και ο έλεγχος της βεβαίωσης και της είσπραξης όλων των εσόδων της Υπηρεσίας ασκούνται από τον Δημοσιονομικό Ελεγκτή της Επιτροπής.

3. Το αργότερο ως τις 31 Μαρτίου κάθε έτους ο εκτελεστικός διευθυντής υποβάλλει στην Επιτροπή, στο διοικητικό συμβούλιο και στο Ελεγκτικό Συνέδριο τους λεπτομερείς λογαριασμούς όλων των εσόδων και δαπανών του προηγούμενου οικονομικού έτους.

Το Ελεγκτικό Συνέδριο εξετάζει αυτούς τους λογαριασμούς σύμφωνα με το άρθρο 248 της Συνθήκης και δημοσιεύει κάθε χρόνο μια έκθεση σχετικά με τις δραστηριότητες της Υπηρεσίας.

4. Το διοικητικό συμβούλιο, κατόπιν σύστασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, χορηγεί στον εκτελεστικό διευθυντή της Υπηρεσίας απαλλαγή για την εκτέλεση του προϋπολογισμού.

Άρθρο 51

Δημοσιονομικές διατάξεις

Το διοικητικό συμβούλιο, αφού λάβει τη συγκατάθεση της Επιτροπής και τη γνώμη του Ελεγκτικού Συνεδρίου, θεσπίζει τον δημοσιονομικό κανονισμό της Υπηρεσίας, ο οποίος θα καθορίζει συγκεκριμένα τη διαδικασία κατάρτισης και εκτέλεσης του προϋπολογισμού της Υπηρεσίας, σύμφωνα με το άρθρο 142 του δημοσιονομικού κανονισμού που εφαρμόζεται στον γενικό προϋπολογισμό των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Άρθρο 52

Κανονισμός περί τελών

1. Ο κανονισμός περί τελών εκδίδεται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 53, παράγραφος 3.

2. Ο κανονισμός περί τελών καθορίζει ιδιαιτέρως τα θέματα για τα οποία οφείλονται τέλη δυνάμει του άρθρου 49, παράγραφος 1, το ύψος των τελών και τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να καταβληθούν.

3. Τα τέλη καταβάλλονται:

α) για την έκδοση και την ανανέωση πιστοποιητικών καθώς και για τα σχετικά καθήκοντα διαρκούς επιτήρησης,

β) για την παροχή υπηρεσιών τεκμηρίωσης, οι οποίες αντικατοπτρίζουν το πραγματικό κόστος κάθε μεμονωμένης πρόβλεψης,

γ) για τη διαδικασία προσφυγής.

Όλα τα τέλη εκφράζονται και καταβάλλονται σε ευρώ.

4. Τα τέλη πρέπει να καθορισθούν σε επίπεδο που να διασφαλίζει ότι τα έσοδα από αυτά θα επαρκούν κατ' αρχήν για να καλύπτεται το συνολικό κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Παρά το σημείο α), η εισφορά που αναφέρεται στο άρθρο 49, παράγραφος 1, μπορεί να καλύπτει, για μεταβατική περίοδο που λήγει στις 31 Δεκεμβρίου του τέταρτου έτους μετά την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 57, τις δαπάνες τις σχετικές με το στάδιο της αρχικής λειτουργίας της Υπηρεσίας. Η περίοδος αυτή είναι δυνατόν να παραταθεί, εν ανάγκη, κατ' εφαρμογή της διαδικασίας του άρθρου 53, παράγραφος 3, αλλά όχι για περισσότερο από έναν χρόνο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 53

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από μια επιτροπή την οποία αποτελούν αντιπρόσωποι των κρατών μελών και της οποίας προεδρεύει ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής.

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο εφαρμόζεται η διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 3 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 7 και του άρθρου 8 της εν λόγω απόφασης.

Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ καθορίζεται σε ένα μήνα.

3. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο εφαρμόζεται η διαδικασία της κανονιστικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 5 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 7 και του άρθρου 8 της εν λόγω απόφασης.

Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ καθορίζεται σε ένα μήνα.

Άρθρο 54

Συμμετοχή των ευρωπαϊκών τρίτων χωρών

Η Υπηρεσία είναι ανοιχτή στη συμμετοχή των ευρωπαϊκών τρίτων χωρών οι οποίες είναι συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης του Σικάγο και οι οποίες έχουν συνάψει συμφωνίες με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στο πλαίσιο των οποίων έχουν υιοθετήσει και εφαρμόζουν το κοινοτικό δίκαιο στο πεδίο που καλύπτει ο παρών κανονισμός και οι κανόνες εφαρμογής του.

Βάσει των σχετικών διατάξεων αυτών των συμφωνιών θα θεσπιστούν ρυθμίσεις που θα καθορίζουν, μεταξύ άλλων, τη φύση και τον βαθμό καθώς και τους λεπτομερείς κανόνες συμμετοχής αυτών των χωρών στις εργασίες της Υπηρεσίας, περιλαμβανομένων διατάξεων σχετικά με τις οικονομικές εισφορές και το προσωπικό.

Άρθρο 55

Έναρξη λειτουργίας της Υπηρεσίας

Η Υπηρεσία εκπληρώνει πλήρως τα καθήκοντα που της ανατίθενται βάσει του παρόντος κανονισμού δώδεκα μήνες μετά από την έναρξη της ισχύος του.

Άρθρο 56

Ο παρών κανονισμός καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου.

Οι διατάξεις του άρθρου 8 του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται στα προϊόντα, τους εξοπλισμούς, τις επιχειρήσεις και τα πρόσωπα που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91.

Άρθρο 57

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Τα άρθρα 5, 6 και 7 εφαρμόζονται όπως προβλέπεται από τις διατάξεις εφαρμογής τους.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΟΤΥΠΑ

ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Παράρτημα 8 της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία

Όγδοη έκδοση — Ιούλιος 1988

ΜΕΡΟΣ I — ΟΡΙΣΜΟΙ

Οι παρακάτω όροι χρησιμοποιούνται στα Πρότυπα Αξιοπλοΐας των Αεροσκαφών με τις εξής έννοιες:

Αεροπλάνο: μηχανοκίνητο αεροσκάφος βαρύτερο από τον αέρα, η άντωση του οποίου εξασφαλίζεται κυρίως από αεροδυναμικές πιέσεις επί επιφανειών που παραμένουν σταθερές υπό δεδομένες συνθήκες πτήσης.

Αεροσκάφος: κάθε ιπτάμενο όχημα που εξασφαλίζει τη στήριξή του στην ατμόσφαιρα χάρη στην αντίσταση του αέρα πλην της αντίστασής του επί της επιφάνειας της Γης.

Αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας: οι συνθήκες που είναι γνωστό βάσει της εμπειρίας ή που μπορεί λογικά να προβλεφθούν ότι θα αντιμετωπιστούν κατά τη διάρκεια ζωής του αεροσκάφους λαμβάνοντας υπόψη τις λειτουργίες για τις οποίες το αεροσκάφος έχει κριθεί ικανό, συνθήκες που συνδέονται με τις μετεωρολογικές συνθήκες της ατμόσφαιρας, τη διαμόρφωση του εδάφους, τη λειτουργία του αεροσκάφους, την αποτελεσματικότητα του προσωπικού και όλους τους παράγοντες που επηρεάζουν την ασφάλεια κατά την πτήση. Στις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας δεν περιλαμβάνονται:

α) οι ακραίες συνθήκες που μπορούν να αποφευχθούν αποτελεσματικά μέσω επιχειρησιακών διαδικασιών και

β) ακραίες συνθήκες που εμφανίζονται τόσο σπάνια ώστε η απαίτηση να πληρούνται τα πρότυπα υπό αυτές τις ακραίες συνθήκες θα χρειαζόταν υψηλότερο επίπεδο αξιοπλοΐας από αυτό που βάσει της εμπειρίας έχει αποδειχθεί απαραίτητο και χρήσιμο.

Ορθή απαίτηση αξιοπλοΐας: οι συνολικοί και λεπτομερείς κώδικες αξιοπλοΐας που καθορίζονται από ένα συμβαλλόμενο κράτος για την κατηγορία του υπό εξέταση αεροσκάφους.

Εγκεκριμένο: αποδεκτό από ένα συμβαλλόμενο κράτος ως κατάλληλο για συγκεκριμένο σκοπό.

Διαμόρφωση (στην περίπτωση του αεροπλάνου): συγκεκριμένος συνδυασμός των θέσεων των κινητών στοιχείων, π.χ. των υπεραντωτικών πτερυγίων, του συστήματος προσγείωσης, κ.λπ., που επηρεάζει τα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά του αεροπλάνου.

Κρίσιμη/ες μονάδα/ες ισχύος: η μονάδα ή οι μονάδες ισχύος η βλάβη των οποίων έχει τις πλέον δυσμενείς επιπτώσεις για τα χαρακτηριστικά του αεροσκάφους στη δεδομένη περίπτωση.

Μάζα προσγείωσης προβλεπόμενη από τον σχεδιασμό: η μέγιστη μάζα με την οποία προβλέπεται, στο πλαίσιο της δομικής σχεδίασης, να προσγειώνεται το αεροσκάφος.

Μάζα απογείωσης προβλεπόμενη από τον σχεδιασμό: η μέγιστη μάζα την οποία, στο πλαίσιο της δομικής σχεδίασης, προβλέπεται να έχει το αεροσκάφος στην αρχή της διαδρομής απογείωσης.

Μάζα τροχοδρόμησης προβλεπόμενη από τον σχεδιασμό: η μέγιστη μάζα του αεροσκάφους η οποία προβλέπεται από τη δομική σχεδίαση για φορτίο που ενδεχομένως να υπάρξει κατά τη χρήση του αεροσκάφους στο έδαφος πριν από την έναρξη της απογείωσης.

Συντελεστής ασφάλειας: συντελεστής σχεδιασμού που χρησιμοποιείται για να προβλεφθεί το ενδεχόμενο ύπαρξης φορτίων μεγαλύτερων από τα αναμενόμενα καθώς και αμφιβολίες κατά τον σχεδιασμό και την κατασκευή.

Περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO): καθορισμένη περιοχή πάνω από την οποία ολοκληρώνεται η τελική φάση του ελιγμού προσέγγισης αιώρησης ή προσγείωσης και από την οποία ξεκινά ο ελιγμός απογείωσης. Σε περίπτωση που το FATO πρόκειται να χρησιμοποιηθεί από ελικόπτερα με επιδόσεις κατηγορίας 1, η καθορισμένη περιοχή περιλαμβάνει τη διαθέσιμη περιοχή ματαιωθείσας απογείωσης.

Ελικόπτερο: αεροσκάφος βαρύτερο από τον αέρα το οποίο εξασφαλίζει τη στήριξη του κατά την πτήση κυρίως χάρη στην αντίσταση του αέρα επί ενός ή περισσότερων μηχανοκίνητων στροφέων τοποθετημένων σε ουσιαστικά κατακόρυφους άξονες.

Επιφάνεια προσγείωσης: το τμήμα της επιφάνειας ενός αεροδρομίου που οι αρχές του αεροδρομίου έχουν κηρύξει διαθέσιμο για την κανονική τροχοδρόμηση ή τη διαδρομή στο νερό ενός αεροσκάφους που προσγειώνεται με συγκεκριμένη κατεύθυνση.

Οριακά φορτία: τα μέγιστα φορτία που θεωρείται ότι θα υπάρξουν υπό τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας.

Συντελεστής φορτίου: ο λόγος καθορισμένου φορτίου προς το βάρος του αεροσκάφους, όπου το φορτίο εκφράζεται με βάση τις αεροδυναμικές πιέσεις, τις δυνάμεις αδράνειας και την αντίσταση του εδάφους.

Ελικόπτερο με επιδόσεις κατηγορίας 1: ελικόπτερο με επιδόσεις που του επιτρέπουν, σε περίπτωση βλάβης κινητήρα, να προσγειωθεί στην περιοχή ματαιωθείσας απογείωσης ή να συνεχίσει με ασφάλεια την πτήση προς μια κατάλληλη περιοχή προσγείωσης.

Ελικόπτερο με επιδόσεις κατηγορίας 2: ελικόπτερο με επιδόσεις που του επιτρέπουν, σε περίπτωση βλάβης κινητήρα, να συνεχίσει με ασφάλεια την πτήση, εκτός εάν η βλάβη συμβεί πριν από καθορισμένο σημείο μετά την απογείωση ή μετά από καθορισμένο σημείο πριν την προσγείωση, περιπτώσεις κατά τις οποίες μπορεί να απαιτηθεί αναγκαστική προσγείωση.

Ελικόπτερο με επιδόσεις κατηγορίας 3: ελικόπτερο με επιδόσεις που καθιστούν αναγκαία, σε περίπτωση βλάβης κινητήρα σε οποιοδήποτε σημείο του σχεδίου πτήσης, την πραγματοποίηση αναγκαστικής προσγείωσης.

Μονάδα ισχύος: σύστημα ενός ή περισσότερων κινητήρων και παρελκόμενων που χρειάζονται στο σύνολό τους για την παροχή ώσης, ανεξάρτητα από τη συνεχή λειτουργία άλλης μονάδας ή άλλων μονάδων ισχύος, χωρίς όμως τις συσκευές βραχυπρόθεσμης παραγωγής ώσης.

Απόλυτο ύψος πίεσης: ατμοσφαιρική πίεση που εκφράζεται με βάση το ύψος που αντιστοιχεί στην πίεση αυτή στην πρότυπη ατμόσφαιρα.

Επικύρωση (πιστοποιητικού αξιοπλοΐας): η ενέργεια στην οποία προβαίνει ένα συμβαλλόμενο κράτος, ως εναλλακτική λύση της έκδοσης του δικού του πιστοποιητικού αξιοπλοΐας, αποδεχόμενο ένα πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που έχει χορηγήσει κάποιο άλλο συμβαλλόμενο κράτος ως ισοδύναμο του δικού του πιστοποιητικού αξιοπλοΐας.

Πρότυπη ατμόσφαιρα: μια ατμόσφαιρα όπου:

α) ο αέρας είναι ένα απόλυτα ξηρό αέριο·

β) οι φυσικές σταθερές είναι:

— μέση μοριακή μάζα σε επίπεδο θαλάσσης:

$M_0 = 28{,}964420 \times 10^{-3}$ kg mol^{-1}

— ατμοσφαιρική πίεση σε επίπεδο θαλάσσης:

$P_0 = 1\,013{,}250$ hPa

— θερμοκρασία σε επίπεδο θαλάσσης:

t_0 15 °C

T_0 288,15 K

— ατμοσφαιρική πυκνότητα σε επίπεδο θαλάσσης:

$P_0 = 1{,}2250$ kg m^{-3}

— θερμοκρασία τήξης πάγου:

$T_i = 273{,}15$ K

— παγκόσμια σταθερά των αερίων:

$R^* = 8{,}31432$ $JK^{-1}mol^{-1}$

γ) οι βαθμίδες θερμοκρασίας είναι:

Γεωδυναμικό ύψος (km)		Βαθμίδα θερμοκρασίας (Kelvin ανά πρότυπο γεωδυναμικό χιλιόμετρο)
Από	Έως	
– 5,0	11,0	– 6,5
11,0	20,0	0,0
20,0	32,0	+ 1,0
32,0	47,0	+ 2,8
47,0	51,0	0,0
51,0	71,0	– 2,8
71,0	80,0	– 2,0

Κράτος σχεδιασμού: το κράτος με δικαιοδοσία επί της οργάνωσης που είναι υπεύθυνη για το πρότυπο σχέδιο.

Κράτος κατασκευής: το κράτος με δικαιοδοσία επί της οργάνωσης που είναι υπεύθυνη για την τελική συναρμολόγηση του αεροσκάφους.

Κράτος νηολόγησης: το κράτος στο νηολόγιο του οποίου έχει καταχωρηθεί το αεροσκάφος.

Επιφάνεια απογείωσης: το τμήμα της επιφάνειας ενός αεροδρομίου που οι αρχές του αεροδρομίου έχουν κηρύξει διαθέσιμο για την κανονική τροχοδρόμηση ή τη διαδρομή στο νερό ενός αεροσκάφους που απογειώνεται με συγκεκριμένη κατεύθυνση.

Μέγιστο φορτίο: το οριακό φορτίο πολλαπλασιαζόμενο επί τον κατάλληλο συντελεστή ασφάλειας.

ΜΕΡΟΣ III — ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 — ΓΕΝΙΚΑ

1.1. Πεδίο εφαρμογής

1.1.1. Τα πρότυπα του Μέρους III, με εξαίρεση όσα ορίζονται στην παράγραφο 8.4, ισχύουν για όλα τα αεροπλάνα που περιγράφονται στην παράγραφο 1.1.3 και τα οποία ανήκουν σε τύπους το πρωτότυπο των οποίων έχει υποβληθεί στις αρμόδιες εθνικές αρχές για πιστοποίηση στις 13 Ιουνίου 1960 ή μεταγενέστερα.

1.1.2. Τα πρότυπα που ορίζονται στην παράγραφο 8.4 του Μέρους III ισχύουν για όλα τα αεροπλάνα που περιγράφονται στην παράγραφο 1.1.3 και τα οποία ανήκουν σε τύπους το πρωτότυπο των οποίων έχει υποβληθεί στις αρμόδιες εθνικές αρχές για πιστοποίηση στις 22 Μαρτίου 1985 ή μεταγενέστερα.

1.1.3. Τα πρότυπα του Μέρους III ισχύουν για αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιηθείσας μάζας απογείωσης άνω των 5 700 κιλών που προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων ή ταχυδρομείου στο πλαίσιο της διεθνούς αεροναυτιλίας.

1.1.4. Το επίπεδο αξιοπλοΐας που ορίζεται στα ανάλογα μέρη του συνολικού και λεπτομερούς εθνικού κώδικα της παραγράφου 2.2 του Μέρους II για τα αεροπλάνα της παραγράφου 1.1.3 είναι τουλάχιστον κατά μεγάλο μέρος ισοδύναμο με το συνολικό επίπεδο που επιδιώκεται βάσει των γενικών προτύπων του Μέρους III.

1.1.5. Τα πρότυπα ισχύουν για ολόκληρο το αεροπλάνο, περιλαμβανομένων των μονάδων ισχύος, των συστημάτων και του εξοπλισμού, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.

1.2. Αριθμός μονάδων ισχύος

Το αεροπλάνο διαθέτει τουλάχιστον δύο μονάδες ισχύος.

1.3. Περιορισμοί

1.3.1. Καθορίζονται περιορισμοί για το αεροπλάνο, τις μονάδες ισχύος του και τον εξοπλισμό του (βλ. 9.2). Η συμμόρφωση προς τα πρότυπα του Μέρους III προϋποθέτει ότι το αεροπλάνο λειτουργεί στο πλαίσιο των καθορισμένων περιορισμών. Οι περιορισμοί καταργούνται σε αρκετά μεγάλο βαθμό από οποιεσδήποτε συνθήκες βλάπτουν την ασφάλεια του αεροπλάνου, ούτως ώστε να περιορίζεται εξαιρετικά το ενδεχόμενο ατυχημάτων που οφείλονται σε αυτούς.

1.3.2. Οι οριακές τιμές μάζας, η θέση του κέντρου βάρους, η κατανομή του φορτίου, οι ταχύτητες και το ύψος ή το απόλυτο ύψος πίεσης καθορίζονται σύμφωνα με όλα τα σχετικά πρότυπα του Μέρους III, χωρίς όμως να χρειάζεται να ληφθούν υπόψη οι συνδυασμοί των συνθηκών που είναι ουσιαστικά αδύνατον να επιτευχθούν.

1.4. Μη ασφαλή στοιχεία και χαρακτηριστικά

Το αεροπλάνο δεν διαθέτει στοιχεία ή χαρακτηριστικά που το καθιστούν μη ασφαλές υπό τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας.

1.5. Απόδειξη συμμόρφωσης

1.5.1. Η συμμόρφωση προς τις ορθές απαιτήσεις αξιοπλοΐας τεκμηριώνεται βάσει στοιχείων είτε από δοκιμές ή υπολογισμούς είτε από υπολογισμούς βάσει δοκιμών, με την προϋπόθεση πως σε κάθε περίπτωση η επιτευχθείσα ακρίβεια εξασφαλίζει επίπεδο αξιοπλοΐας ισοδύναμο με αυτό που θα είχε επιτευχθεί εάν είχαν διενεργηθεί απευθείας δοκιμές.

1.5.2. Οι δοκιμές της παραγράφου 1.5.1 διεξάγονται ούτως ώστε να παρέχουν εύλογες διασφαλίσεις για την αξιοπιστία του αεροπλάνου, των συστατικών του μερών και του εξοπλισμού του καθώς και για την ορθή τους λειτουργία υπό τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 — ΠΤΗΣΗ

2.1. **Γενικά**

2.1.1. Η συμμόρφωση προς τα πρότυπα του Κεφαλαίου 2 αποδεικνύεται μέσω δοκιμών εν πτήσει ή άλλων δοκιμών σε αεροπλάνο ή αεροπλάνα του τύπου για τον οποίο ζητείται πιστοποιητικό αξιοπλοΐας ή μέσω υπολογισμών βάσει αυτών των δοκιμών, με την προϋπόθεση πως τα αποτελέσματα των υπολογισμών ισοδυναμούν ως προς την ακρίβεια με τα αποτελέσματα απευθείας δοκιμών ή τα εκφράζουν σε κάποιον βαθμό.

2.1.2. Η συμμόρφωση προς κάθε πρότυπο αποδεικνύεται για όλους τους ισχύοντες συνδυασμούς της μάζας του αεροπλάνου και της θέσης του κέντρου βάρους στο πλαίσιο του φάσματος των συνθηκών φόρτωσης για τις οποίες ζητείται πιστοποίηση.

2.1.3. Όπου είναι απαραίτητο, ορίζονται κατάλληλες διαμορφώσεις αεροπλάνου για τον καθορισμό των επιδόσεων στα διάφορα στάδια της πτήσης και για τη διερεύνηση των πτητικών ικανοτήτων του αεροπλάνου.

2.2. **Επιδόσεις**

2.2.1. Γενικά

2.2.1.1. Στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου καθορίζονται και προγραμματίζονται επαρκή στοιχεία για τις επιδόσεις του αεροπλάνου, προκειμένου οι αερομεταφορείς να έχουν στη διάθεσή τους τις απαραίτητες πληροφορίες που θα τους επιτρέψουν να καθορίσουν τη συνολική μάζα του αεροπλάνου βάσει των τιμών, αποκλειστικών για την προτεινόμενη πτήση, των σχετικών λειτουργικών παραμέτρων, ούτως ώστε η πτήση να μπορεί να πραγματοποιηθεί με την εύλογη διαβεβαίωση πως για τη δεδομένη πτήση θα επιτευχθούν ελάχιστες επιδόσεις ασφάλειας.

2.2.1.2. Οι προγραμματισμένες για το αεροπλάνο επιδόσεις δεν απαιτούν εξαιρετική επιδεξιότητα ή επαγρύπνηση εκ μέρους του χειριστή.

2.2.1.3. Οι προγραμματισμένες επιδόσεις του αεροπλάνου χαρακτηρίζονται από συνέπεια όσον αφορά τη συμμόρφωση προς τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 1.3.1 και τη λειτουργία με λογικούς συνδυασμούς των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροπλάνου η λειτουργία των οποίων μπορεί να επηρεάσει τις επιδόσεις.

2.2.2. Ελάχιστες επιδόσεις

Με την προγραμματισμένη μέγιστη μάζα απογείωσης και προσγείωσης (βλ. 2.2.3) σε συνάρτηση με το υψόμετρο του αεροδρομίου και το απόλυτο ύψος πίεσης είτε σε συνθήκες πρότυπης ατμόσφαιρας είτε σε καθορισμένες ατμοσφαιρικές συνθήκες νηνεμίας και, για υδροπλάνα, σε καθορισμένες συνθήκες ήρεμων υδάτων, το αεροπλάνο έχει τη δυνατότητα να πληροί τις ελάχιστες επιδόσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 2.2.2.1 και 2.2.2.2, αντίστοιχα, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη ούτε εμπόδια ούτε το μήκος του διαδρόμου ή της διαδρομής στο νερό.

2.2.2.1. Απογείωση

α) Το αεροπλάνο είναι σε θέση να απογειώνεται σε περίπτωση βλάβης στην κρίσιμη μονάδα ισχύος (βλ. 2.2.3) και ενώ οι υπόλοιπες μονάδες ισχύος λειτουργούν στο πλαίσιο των περιορισμών ισχύος κατά την απογείωση.

β) Μετά το πέρας του χρονικού διαστήματος κατά το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί η ισχύς απογείωσης, το αεροπλάνο είναι σε θέση να συνεχίσει την άνοδό του, με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας και τις υπόλοιπες μονάδες ισχύος να λειτουργούν στο πλαίσιο των περιορισμών μέγιστης συνεχούς ισχύος, έως κάποιο ύψος το οποίο μπορεί να διατηρήσει και στο οποίο μπορεί να περιτρέξει έναν κύκλο του αεροδρομίου.

γ) Οι ελάχιστες επιδόσεις σε όλα τα στάδια της απογείωσης και της ανόδου επαρκούν για να εξασφαλιστεί πως, υπό συνθήκες λειτουργίες που αποκλίνουν ελαφρώς από τις ιδανικές, για τις οποίες έχει γίνει προγραμματισμός (2.2.3), η απόκλιση από τις προγραμματισμένες τιμές δεν είναι δυσανάλογη.

2.2.2.2. Προσγείωση

α) Ξεκινώντας από τη διαμόρφωση προσέγγισης και με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας, το αεροπλάνο είναι σε θέση, σε περίπτωση αποτυχημένης προσέγγισης, να συνεχίσει την πτήση έως ένα σημείο από το οποίο μπορεί να πραγματοποιηθεί νέα προσέγγιση.

β) Ξεκινώντας από τη διαμόρφωση προσγείωσης, το αεροπλάνο είναι σε θέση, σε περίπτωση ματαιωθείσας προσγείωσης, να ανέλθει, με όλες τις μονάδες ισχύος σε λειτουργία.

2.2.3. Προγραμματισμός επιδόσεων

Τα στοιχεία των επιδόσεων καθορίζονται και προγραμματίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, ούτως ώστε η εφαρμογή τους μέσω των κανόνων πτητικής λειτουργίας βάσει των οποίων πρέπει να λειτουργεί το αεροπλάνο σύμφωνα με την παράγραφο 5.2 του Παραρτήματος 6, Μέρος Ι, να παράσχει μια ασφαλή σχέση μεταξύ των επιδόσεων του αεροπλάνου και των αεροδρομίων και διαδρομών που μπορεί να χρησιμοποιεί. Τα στοιχεία επιδόσεων καθορίζονται και προγραμματίζονται για τα ακόλουθα στάδια, όσον αφορά το εύρος των τιμών μάζας, το ύψος ή το απόλυτο ύψος πίεσης, την ταχύτητα του ανέμου, την κλίση της επιφάνειας απογείωσης και προσγείωσης για τα χερσαία αεροπλάνα, τις συνθήκες της ελεύθερης επιφάνειας των υδάτων, την πυκνότητα των υδάτων και την ένταση του ρεύματος για τα υδροπλάνα, και οποιεσδήποτε άλλες μεταβλητές πτητικής λειτουργίας για τις οποίες το αεροπλάνο πρόκειται να λάβει πιστοποίηση.

2.2.3.1. *Απογείωση*. Τα στοιχεία επιδόσεων απογείωσης περιλαμβάνουν την απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης και την πορεία απογείωσης.

2.2.3.1.1. *Απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης*. Η απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης είναι η απόσταση που απαιτείται για την επιτάχυνση και την ακινητοποίηση, ή, προκειμένου για υδροπλάνα, για την επιτάχυνση και την ικανοποιητική μείωση της ταχύτητας, σε περίπτωση αιφνίδιας βλάβης στην κρίσιμη μονάδα ισχύος σε σημείο που απέχει από την αρχή της απογείωσης τουλάχιστον όσο το σημείο που λαμβάνεται ως δεδομένο κατά τον καθορισμό της πορείας της απογείωσης. (βλ. 2.2.3.1.2).

2.2.3.1.2. *Πορεία απογείωσης*. Η πορεία απογείωσης περιλαμβάνει την τροχοδρόμηση ή τη διαδρομή στο νερό καθώς και την αρχική και επακόλουθη άνοδο, σε περίπτωση αιφνίδιας βλάβης στην κρίσιμη μονάδα ισχύος κατά τη διάρκεια της απογείωσης (βλ. 2.2.3.1.1). Η πορεία απογείωσης προγραμματίζεται μέχρι κάποιο ύψος το οποίο μπορεί να διατηρήσει το αεροπλάνο και στο οποίο μπορεί να διατρέξει έναν κύκλο του αεροδρομίου. Η άνοδος πραγματοποιείται με ταχύτητα τουλάχιστον ίση με την ασφαλή ταχύτητα απογείωσης, όπως καθορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 2.3.1.3.

2.2.3.2. *Διαδρομή*. Οι επιδόσεις ανόδου κατά τη διαδρομή είναι οι επιδόσεις ανόδου (ή καθόδου) με το αεροπλάνο σε διαμόρφωση κατά τη διαδρομή όπου:

α) η κρίσιμη μονάδα ισχύος είναι εκτός λειτουργίας· και

β) στην περίπτωση αεροπλάνων με τρεις ή περισσότερες μονάδες ισχύος, οι δύο από αυτές είναι εκτός λειτουργίας.

Οι εν λειτουργία κινητήρες δεν υπερβαίνουν τη μέγιστη συνεχή ισχύ.

2.2.3.3. *Προσγείωση*. Η απόσταση προσγείωσης είναι η οριζόντια απόσταση που διατρέχει το αεροπλάνο από ένα σημείο του ίχνους πτήσης προσέγγισης σε επιλεγμένο ύψος πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης έως το σημείο της επιφάνειας προσγείωσης όπου το αεροπλάνο ακινητοποιείται εντελώς ή, προκειμένου για υδροπλάνο, η ταχύτητά του έχει μειωθεί ικανοποιητικά. Το επιλεγμένο ύψος πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης και η ταχύτητα προσέγγισης συνδέονται δεόντως με τις πρακτικές πτητικής λειτουργίας. Η απόσταση αυτή μπορεί να συμπληρωθεί με όσο περιθώριο κρίνεται απαραίτητο. Σε αυτή την περίπτωση, το επιλεγμένο ύψος πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης, η ταχύτητα προσέγγισης και το περιθώριο απόστασης αλληλοσυνδέονται δεόντως και καλύπτουν τόσο τις κανονικές πρακτικές πτητικής λειτουργίας όσο και τις εύλογες διαφοροποιήσεις τους.

2.3. **Πτητικές ικανότητες**

Το αεροπλάνο συμμορφώνεται προς τα πρότυπα της παραγράφου 2.3 σε όλα τα ύψη μέχρι το μέγιστο αναμενόμενο ύψος που ενδείκνυται για τη συγκεκριμένη απαίτηση σε όλες τις συνθήκες θερμοκρασίας που ενδείκνυνται για το εν λόγω ύψος και για το οποίο έχει εγκριθεί το αεροπλάνο.

2.3.1. Ικανότητα ελέγχου

Η ικανότητα ελέγχου και ελιγμών του αεροπλάνου υφίσταται υπό όλες τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας και είναι δυνατή η ομαλή μετάβασή του από κάποιες συνθήκες πτήσης σε κάποιες άλλες (π.χ. στροφές, πλαγιολισθήσεις, μεταβολές ισχύος των κινητήρων, μεταβολές των διαμορφώσεων του αεροπλάνου) χωρίς να απαιτείται εξαιρετική επιδεξιότητα, επαγρύπνηση ή ικανότητες εκ μέρους του χειριστή, ακόμα και σε περίπτωση βλάβης κάποιας μονάδας ισχύος. Καθορίζεται μια τεχνική ασφαλούς ελέγχου του αεροπλάνου για όλα τα στάδια της πτήσης και τις διαμορφώσεις του αεροπλάνου για τις οποίες προγραμματίζονται οι επιδόσεις.

2.3.1.1. *Ικανότητα ελέγχου στο έδαφος (ή στο νερό)*. Το αεροπλάνο είναι υπό έλεγχο στο έδαφος (ή στο νερό) κατά την τροχοδρόμηση, την απογείωση και την προσγείωση υπό τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας.

2.3.1.2. *Ικανότητα ελέγχου κατά την απογείωση*. Το αεροπλάνο είναι υπό έλεγχο σε περίπτωση αιφνίδιας βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος σε οποιοδήποτε σημείο της απογείωσης, όταν ο χειρισμός του πραγματοποιείται με τρόπο σύμφωνο με τον προγραμματισμό της πορείας απογείωσης και της απόστασης επιτάχυνσης-ακινητοποίησης.

2.3.1.3. *Ασφαλής ταχύτητα απογείωσης*. Οι προβλεπόμενες ασφαλείς ταχύτητες απογείωσης για καθορισμένες επιδόσεις των αεροπλάνων (μετά την απομάκρυνσή τους από το έδαφος ή το νερό) κατά τη διάρκεια της απογείωσης αφήνουν αρκετά περιθώρια πέρα από την απώλεια στήριξης και την ελάχιστη ταχύτητα στην οποία το αεροπλάνο παραμένει υπό έλεγχο μετά από αιφνίδια βλάβη στην κρίσιμη μονάδα ισχύος.

2.3.2. Αντιστάθμιση

Το αεροπλάνο έχει αντιστάθμιση και λοιπά χαρακτηριστικά που εξασφαλίζουν ότι δεν απαιτείται εξαιρετική προσοχή και ικανότητα εκ μέρους του χειριστή προκειμένου να διατηρηθούν επιθυμητές συνθήκες πτήσης, λαμβανομένου υπόψη του σταδίου της πτήσης κατά το οποίο παρουσιάζονται αυτές οι απαιτήσεις καθώς και της διάρκειάς τους. Τούτο ισχύει τόσο για κανονικές συνθήκες λειτουργίας όσο και για την περίπτωση βλάβης μίας ή περισσότερων μονάδων ισχύος με καθορισμένα χαρακτηριστικά επιδόσεων.

2.3.3. Σταθερότητα

Το αεροπλάνο διαθέτει σταθερότητα σε σχέση με τα άλλα του χαρακτηριστικά πτήσης, τις επιδόσεις του, τη δομική αντοχή του και τις πλέον πιθανές συνθήκες λειτουργίας (π.χ. διαμορφώσεις αεροπλάνου και εύρος ταχυτήτων) ούτως ώστε να εξασφαλίζει πως δεν απαιτούνται από τον χειριστή εξαιρετικές δυνατότητες συγκέντρωσης, λαμβανομένου υπόψη του σταδίου της πτήσης κατά το οποίο παρουσιάζονται αυτές οι απαιτήσεις καθώς και της διάρκειάς τους. Η σταθερότητα του αεροπλάνου δεν αξιώνει εντούτοις υπέρμετρες ικανότητες εκ μέρους του χειριστή ούτε θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροπλάνου λόγω έλλειψης ικανότητας ελιγμών σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης.

2.3.4. Απώλεια στήριξης

2.3.4.1. *Προειδοποίηση απώλειας στήριξης.* Όταν το αεροπλάνο πλησιάζει σε συνθήκες απώλειας στήριξης τόσο κατά την πτήση σε ευθεία γραμμή όσο και κατά τη διάρκεια ελιγμού και ενώ λειτουργούν όλες οι μονάδες ισχύος εκτός από μία, ο χειριστής λαμβάνει σαφή και ευδιάκριτη προειδοποίηση απώλειας στήριξης σε όλες τις επιτρεπόμενες διαμορφώσεις και τιμές ισχύος, εκτός από όσες δεν θεωρούνται απαραίτητες για την ασφαλή πτήση. Η προειδοποίηση απώλειας στήριξης και άλλα χαρακτηριστικά του αεροπλάνου επιτρέπουν στον χειριστή να εμποδίσει την επιδείνωση της απώλειας στήριξης μετά από την έναρξη της προειδοποίησης και, χωρίς να μεταβάλει την ισχύ των κινητήρων, να διατηρήσει πλήρη έλεγχο του αεροπλάνου.

2.3.4.2. *Συμπεριφορά μετά από απώλεια στήριξης.* Υπό οποιαδήποτε διαμόρφωση και ισχύ θεωρείται απαραίτητη η ικανότητα επαναφοράς της ισορροπίας, η συμπεριφορά του αεροπλάνου μετά από απώλεια στήριξης δεν είναι τόσο ακραία ώστε να δυσχεραίνει μια άμεση επαναφορά χωρίς υπέρβαση της ταχύτητας του αέρα και των περιορισμών αντοχής του αεροπλάνου. Θεωρείται αποδεκτή η επιβράδυνση των εν λειτουργία μονάδων ισχύος κατά την επαναφορά σε ισορροπία.

2.3.4.3. *Ταχύτητα απώλειας στήριξης.* Καθορίζονται οι ταχύτητες απώλειας στήριξης και οι ελάχιστες σταθερές ταχύτητες πτήσης σε διαμορφώσεις κατάλληλες για κάθε στάδιο της πτήσης (π.χ. απογείωση, διαδρομή, προσγείωση). Μία από τις τιμές της ισχύος που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό των ταχυτήτων απώλειας στήριξης δεν πρέπει να υπερβαίνει αυτή που είναι απαραίτητη για την επίτευξη μηδενικής ώσης σε μια ταχύτητα που μόλις υπερβαίνει την απώλεια στήριξης.

2.3.5. Ταλαντώσεις (φλάτερ) και κραδασμοί

Μέσω κατάλληλων δοκιμών αποδεικνύεται πως όλα τα μέρη του αεροπλάνου είναι απαλλαγμένα από ταλαντώσεις και υπερβολικούς κραδασμούς σε όλες τις διαμορφώσεις του αεροπλάνου υπό όλες τις συνθήκες ταχύτητας εντός των περιορισμών λειτουργίας του αεροπλάνου (βλ. 1.3.2). Δεν πρέπει να υπάρχουν κραδασμοί τόσο σοβαροί ώστε να παρεμποδίζουν τον έλεγχο του αεροπλάνου ή να προκαλούν δομικές ζημίες ή υπερβολική κόπωση στο πλήρωμα πτήσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 — ΔΟΜΕΣ

3.1. **Γενικά**

Τα πρότυπα του Κεφαλαίου 3 ισχύουν για τη δομή του αεροπλάνου η οποία συνίσταται σε όλα τα τμήματα του αεροπλάνου η βλάβη των οποίων μπορεί να θέσει σε σοβαρό κίνδυνο το αεροπλάνο.

3.1.1. Μάζα και κατανομή της μάζας

Εάν δεν ορίζεται διαφορετικά, όλα τα δομικά πρότυπα τηρούνται όταν η μάζα κυμαίνεται σε τιμές του ισχύοντας εύρους και κατανέμεται με τον πλέον δυσμενή τρόπο, εντός των περιορισμών λειτουργίας βάσει των οποίων ζητείται πιστοποίηση.

3.1.2. Οριακά φορτία

Εάν δεν χαρακτηρίζονται διαφορετικά, τα εξωτερικά φορτία και τα αντίστοιχα φορτία αδράνειας ή τα φορτία αντίστασης που δημιουργούνται για τις διάφορες συνθήκες φόρτωσης που περιγράφονται στις παραγράφους 3.3, 3.4 και 3.5 θεωρούνται οριακά φορτία.

3.1.3. Αντοχή και παραμόρφωση

Στις διάφορες συνθήκες φόρτωσης που περιγράφονται στις παραγράφους 3.3, 3.4 και 3.5, κανένα δομικό τμήμα του αεροπλάνου δεν υφίσταται επιβλαβή παραμόρφωση υπό οποιοδήποτε φορτίο μέχρι και το οριακό φορτίο και η δομή του αεροπλάνου μπορεί να φέρει το μέγιστο φορτίο.

3.2. **Ταχύτητες αέρα**

3.2.1. Ταχύτητες αέρα προβλεπόμενες από τον σχεδιασμό

Κατά τον σχεδιασμό καθορίζονται ταχύτητες αέρα για τις οποίες η δομή του αεροπλάνου είναι σχεδιασμένη ούτως ώστε να αντέχει στους αντίστοιχους ελιγμούς και στα φορτία ριπών ανέμου, σύμφωνα με την παράγραφο 3.3. Κατά τον καθορισμό των ταχυτήτων αέρα στο πλαίσιο του σχεδιασμού λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθες ταχύτητες:

α) V_A, η προβλεπόμενη από τον σχεδιασμό ταχύτητα ελιγμών·

β) V_B, η ταχύτητα στην οποία μπορεί να υπάρχει αντοχή στη μέγιστη ταχύτητα των κατακόρυφων ριπών σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 3.3.2·

γ) V_C, μια ταχύτητα της οποίας δεν αναμένεται υπέρβαση σε πτήση με ομαλή πλοήγηση λαμβάνοντας υπόψη το ενδεχόμενο αναταράξεων κατά την πτήση υπό συνθήκες ατμοσφαιρικής αναταραχής·

δ) V_D, μέγιστη ταχύτητα βύθισης αρκετά μεγαλύτερη από την ταχύτητα του στοιχείου γ), ώστε να απομακρύνεται η πιθανότητα υπέρβασης αυτής της προβλεπόμενης από τον σχεδιασμό ταχύτητας ως αποτέλεσμα ακούσιας αύξησης της ταχύτητας υπό τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας, λαμβάνοντας υπόψη τις πτητικές ικανότητες και τα λοιπά χαρακτηριστικά του αεροπλάνου·

ε) V_{E1} έως V_{En}, μέγιστες ταχύτητες στις οποίες τα πτερύγια καμπυλότητας και το σύστημα προσγείωσης μπορούν να τεθούν σε θέση έκτασης και όπου είναι δυνατόν να πραγματοποιηθούν άλλες μεταβολές διαμόρφωσης.

Οι ταχύτητες V_A, V_B, V_C και V_E των στοιχείων α), β), γ) και ε) υπερβαίνουν αρκετά την ταχύτητα απώλειας στήριξης του αεροπλάνου, προκειμένου να διασφαλίζεται η διατήρηση του ελέγχου υπό συνθήκες ατμοσφαιρικών αναταράξεων.

3.2.2. Οριακές ταχύτητες αέρα

Οριακές ταχύτητες αέρα, βάσει των αντίστοιχων προβλεπόμενων από τον σχεδιασμό ταχυτήτων αέρα με περιθώρια ασφάλειας, όπου χρειάζεται, σύμφωνα με την παράγραφο 1.3.1, περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου στο πλαίσιο των περιορισμών λειτουργίας (βλ. 9.2.2).

3.3. **Φορτία πτήσης**

Οι συνθήκες φόρτωσης κατά την πτήση των παραγράφων 3.3.1, 3.3.2 και 3.5 λαμβάνονται υπόψη για το εύρος των τιμών μάζας και για την κατανομή της μάζας, όπως περιγράφονται στην παράγραφο 3.1.1, και για ταχύτητες αέρα που καθορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 3.2.1. Λαμβάνεται υπόψη τόσο η ασυμμετρική όσο και η συμμετρική φόρτωση. Τα φορτία αέρα, αδράνειας και τα λοιπά φορτία που προκύπτουν από τις καθορισμένες συνθήκες φόρτωσης κατανέμονται ούτως ώστε να προσεγγίζουν πολύ τις πραγματικές συνθήκες ή να τις εκφράζουν σε κάποιον βαθμό.

3.3.1. Φορτία ελιγμών

Τα φορτία ελιγμών υπολογίζονται με βάση τους συντελεστές των φορτίων ελιγμών που αντιστοιχούν στους ελιγμούς που επιτρέπονται στο πλαίσιο των περιορισμών λειτουργίας. Τα εν λόγω φορτία είναι τουλάχιστον ίσα με τις τιμές που βάσει της εμπειρίας θεωρούνται επαρκείς για τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας.

3.3.2. Φορτία ριπών ανέμου

Τα φορτία ριπών ανέμου υπολογίζονται για τις ταχύτητες και τις κλίσεις ριπών με κατακόρυφη και οριζόντια διεύθυνση που βάσει στατιστικών ή άλλων στοιχείων θεωρούνται επαρκείς για τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας.

3.4. **Φορτία εδάφους και υδάτων**

Η δομή είναι σε θέση να αντέχει όλα τα φορτία που οφείλονται στην αντίσταση της επιφάνειας του εδάφους και των υδάτων που πιθανόν να προκύψει κατά την τροχοδρόμηση, την απογείωση και την προσγείωση.

3.4.1. Συνθήκες προσγείωσης

Οι συνθήκες προσγείωσης με τη μάζα απογείωσης και τη μάζα προσγείωσης που προβλέπονται από τον σχεδιασμό περιλαμβάνουν τις συμμετρικές και ασυμμετρικές μορφές συμπεριφοράς του αεροπλάνου όταν έρχεται σε επαφή με το έδαφος ή το νερό, τις ταχύτητες καθόδου και άλλους παράγοντες που επηρεάζουν τα φορτία που ασκούνται επί της δομής και που είναι πιθανόν να αντιμετωπιστούν στις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας.

3.5. **Διάφορα φορτία**

Εκτός από και σε συνδυασμό με τα φορτία ελιγμών και τα φορτία από ριπές καθώς και τα φορτία εδάφους και υδάτων, λαμβάνονται υπόψη και όλα τα υπόλοιπα φορτία (φορτία ελέγχου πτήσης, πιέσεις θαλάμου, επιδράσεις από τη λειτουργία των κινητήρων, φορτία λόγω των μεταβολών διαμόρφωσης, κ.λπ.) που πιθανόν να αντιμετωπιστούν στο πλαίσιο των αναμενόμενων συνθηκών λειτουργίας.

3.6. **Ταλαντώσεις (φλάτερ), απόκλιση και κραδασμοί**

Η δομή του αεροπλάνου σχεδιάζεται ώστε να είναι απαλλαγμένη από ταλαντώσεις, δομική απόκλιση (π.χ. ασταθής δομική παραμόρφωση λόγω αεροδυναμικής φόρτωσης) και απώλεια ελέγχου λόγω δομικής παραμόρφωσης, σε ταχύτητες οι οποίες βρίσκονται στο πλαίσιο και υπερβαίνουν αρκετά τους περιορισμούς λειτουργίας σύμφωνα με την παράγραφο 1.3.1. Προβλέπεται επαρκής αντοχή έναντι των κραδασμών που ενδεχομένως να αντιμετωπιστούν υπό τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας.

3.7. **Αντοχή στην κόπωση**

Η αντοχή και η κατασκευή του αεροπλάνου εξασφαλίζουν ότι το ενδεχόμενο καταστροφικής βλάβης λόγω κόπωσης στη δομή του αεροπλάνου υπό την επίδραση επαναλαμβανόμενων και δονητικών φορτίων στο πλαίσιο των αναμενόμενων συνθηκών λειτουργίας είναι πάρα πολύ μικρό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 — ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

4.1. **Γενικά**

Οι λεπτομέρειες σχεδιασμού και κατασκευής παρέχουν εύλογη διαβεβαίωση για την αποτελεσματική και αξιόπιστη λειτουργία όλων των τμημάτων του αεροπλάνου υπό τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας. Βασίζονται σε πρακτικές που έχουν αποδειχθεί ικανοποιητικές βάσει της εμπειρίας ή οι οποίες τεκμηριώνονται μέσω ειδικών δοκιμών ή άλλων κατάλληλων ερευνών ή και τα δύο.

4.1.1. Δοκιμές τεκμηρίωσης

Η λειτουργία όλων των κινητών τμημάτων που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου αποδεικνύεται μέσω κατάλληλων δοκιμών προκειμένου να εξασφαλιστεί πως θα λειτουργούν σωστά υπό όλες τις συνθήκες λειτουργίας για τα εν λόγω τμήματα.

4.1.2. Υλικά

Όλα τα υλικά που χρησιμοποιούνται σε τμήματα του αεροπλάνου που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του συμμορφώνονται προς εγκεκριμένες προδιαγραφές. Σύμφωνα με τις εγκεκριμένες προδιαγραφές, τα υλικά που γίνονται δεκτά ως συμμορφούμενα προς τις προδιαγραφές θα διαθέτουν τα απαραίτητα χαρακτηριστικά που προβλέπονται από τον σχεδιασμό.

4.1.3. Μέθοδοι κατασκευής

Οι μέθοδοι κατασκευής και συναρμολόγησης εξασφαλίζουν σταθερά ανθεκτική δομή η οποία είναι αξιόπιστη ως προς τη διατήρηση της αντοχής κατά τη λειτουργία.

4.1.4. Προστασία

Η δομή προστατεύεται από τη φθορά και την απώλεια αντοχής κατά τη λειτουργία λόγω αλλοίωσης, διάβρωσης, αποτριβής ή άλλων αιτίων, που ενδεχομένως να περάσουν απαρατήρητα, λαμβάνοντας υπόψη τη συντήρηση που θα πραγματοποιείται στο αεροπλάνο.

4.1.5. Προβλεπόμενες επιθεωρήσεις

Γίνεται η κατάλληλη πρόβλεψη για την πραγματοποίηση όλων των απαραίτητων επιθεωρήσεων, αντικαταστάσεων ή επισκευών τμημάτων του αεροπλάνου που απαιτείται να τυγχάνουν αυτής της προσοχής, είτε περιοδικά είτε μετά από ασυνήθιστα σκληρές συνθήκες λειτουργίας.

4.1.6. Χαρακτηριστικά σχεδιασμού

Δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στα χαρακτηριστικά σχεδιασμού που επηρεάζουν την ικανότητα του πληρώματος πτήσης να διατηρεί την πτήση υπό έλεγχο. Σε αυτά περιλαμβάνονται τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) *Χειριστήρια πτήσης και συστήματα ελέγχου*. Τα χειριστήρια πτήσης και τα συστήματα ελέγχου σχεδιάζονται ούτως ώστε να ελαχιστοποιείται το ενδεχόμενο εμπλοκών, απρόσεκτων λειτουργιών και ακούσιας ενεργοποίησης των διατάξεων κλειδώματος της επιφάνειας ελέγχου.

β) *Βιωσιμότητα του συστήματος*. Από τις 12 Μαρτίου 2000 τα συστήματα των αεροπλάνων σχεδιάζονται, ρυθμίζονται και διαχωρίζονται από κατασκευαστική άποψη ώστε να μεγιστοποιούνται οι δυνατότητες για συνεχή ασφαλή πτήση και προσγείωση μετά από οποιοδήποτε περιστατικό που προκαλεί ζημία της δομής ή των συστημάτων του αεροπλάνου.

γ) *Περιβάλλον πληρώματος*. Ο θάλαμος του πληρώματος πτήσης σχεδιάζεται ούτως ώστε να ελαχιστοποιείται το ενδεχόμενο εσφαλμένου ή περιορισμένου χειρισμού των χειριστηρίων πτήσης από το πλήρωμα λόγω κόπωσης, σύγχυσης ή παρεμβολής. Λαμβάνονται υπόψη τουλάχιστον τα ακόλουθα: διάταξη και αναγνώριση των χειριστηρίων πτήσης και των οργάνων, ταχεία αναγνώριση των καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, αίσθηση των χειριστηρίων πτήσης, εξαερισμός, θέρμανση και θόρυβος.

δ) *Ορατότητα του χειριστή*. Το διαμέρισμα του χειριστή έχει τέτοια διαρρύθμιση ώστε να εξασφαλίζεται αρκετά ευρεία, καθαρή και χωρίς παραμορφώσεις ορατότητα για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου και να αποφεύγεται η λάμψη και οι αντανακλάσεις που μπορεί να παρεμποδίσουν την ορατότητα του χειριστή. Τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού του αλεξήνεμου του χειριστή επιτρέπουν σε συνθήκες ατμοσφαιρικής κατακρήμνισης επαρκή ορατότητα για την κανονική διεξαγωγή της πτήσης και για την εκτέλεση των προσεγγίσεων και της προσγείωσης.

ε) *Λήψη μέτρων για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης*. Παρέχονται μέσα τα οποία είτε αποτρέπουν αυτόματα καταστάσεις έκτακτης ανάγκης είτε δίνουν τη δυνατότητα στο πλήρωμα της πτήσης να αντιμετωπίσει τέτοιου είδους καταστάσεις οι οποίες προκύπτουν από προβλεπόμενες βλάβες στον εξοπλισμό και τα συστήματα, οι οποίες μπορεί να θέσουν σε κίνδυνο το αεροπλάνο. Γίνεται εύλογη πρόβλεψη για τη συνέχιση των απαραίτητων λειτουργιών ύστερα από βλάβη (ή βλάβες) της μονάδας ισχύος ή κάποιου συστήματος (ή συστημάτων), στον βαθμό που αυτές οι βλάβες καλύπτονται από τα πρότυπα για τις επιδόσεις και τους περιορισμούς λειτουργίας του παρόντος Παραρτήματος και του Παραρτήματος 6, Μέρη I και II.

στ) *Πυροπροστασία*. Το αεροπλάνο και τα υλικά που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή του, περιλαμβανομένων των υλικών επίπλωσης του εσωτερικού χώρου του θαλάμου που αντικαθίστανται κατά τη διάρκεια εκτεταμένης ανακαίνισης, είναι σχεδιασμένα ούτως ώστε να ελαχιστοποιούν αφενός το ενδεχόμενο πυρκαγιών κατά τη διάρκεια της πτήσης και την παραμονή του αεροπλάνου στο έδαφος και αφετέρου την έκλυση καπνού και τοξικών αερίων σε περίπτωση πυρκαγιάς. Παρέχονται μέσα για τον περιορισμό καθώς και για την ανίχνευση και την κατάσβεση αυτών των πυρκαγιών, σε περίπτωση που ξεσπάσουν, ούτως ώστε να μην προκαλούνται πρόσθετοι κίνδυνοι για το αεροπλάνο.

ζ) *Καταστολή πυρκαγιάς*. Από τις 12 Μαρτίου 2000 τα συστήματα καταστολής πυρκαγιάς του διαμερίσματος φορτίου, περιλαμβανομένων των πυροσβεστικών μέσων τους, σχεδιάζονται ούτως ώστε να λαμβάνεται υπόψη μια αιφνίδια και εκτεταμένη πυρκαγιά που μπορεί να προκληθεί από εκρηκτικό ή εμπρηστικό μηχανισμό.

η) *Αδιαθεσία των επιβατών*. Στο πλαίσιο του σχεδιασμού λαμβάνονται προφυλάξεις για την προστασία έναντι πιθανών περιπτώσεων αποσυμπίεσης του θαλάμου και έναντι της παρουσίας καπνού ή άλλων τοξικών αερίων, περιλαμβανομένων, από τις 12 Μαρτίου 2000, όσων προκαλούνται από εκρηκτικούς ή εμπρηστικούς μηχανισμούς, που μπορούν να προκαλέσουν αδιαθεσία στους επιβάτες του αεροπλάνου.

θ) *Προστασία του θαλάμου του πληρώματος πτήσης από καπνό και αναθυμιάσεις*. Από τις 12 Μαρτίου 2000 παρέχονται μέσα για την ελαχιστοποίηση της εισόδου στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης καπνού, αναθυμιάσεων και επιβλαβών ατμών προερχόμενων από έκρηξη ή πυρκαγιά στο αεροπλάνο.

4.1.7. Μέτρα για προσγείωση επείγουσας ανάγκης

4.1.7.1. Στον σχεδιασμό του αεροπλάνου προβλέπεται η προστασία των επιβατών, σε περίπτωση προσγείωσης έκτακτης ανάγκης, από πυρκαγιά και από τις άμεσες επιπτώσεις των δυνάμεων επιβράδυνσης καθώς και από τραυματισμούς που προκαλούνται από την επίδραση των δυνάμεων επιβράδυνσης στον εξοπλισμό του εσωτερικού χώρου του αεροπλάνου.

4.1.7.2. Προβλέπονται μέσα για την ταχεία εκκένωση του αεροπλάνου υπό συνθήκες που πιθανόν να παρουσιαστούν μετά από μια προσγείωση έκτακτης ανάγκης. Αυτά τα μέσα είναι ανάλογα με τη μεταφορική ικανότητα και τον αριθμό των μελών του πληρώματος του αεροπλάνου.

4.1.7.3. Η εσωτερική διάταξη του θαλάμου καθώς και η θέση και ο αριθμός των εξόδων κινδύνου, περιλαμβανομένων των μέσων εντοπισμού και φωτισμού των διαδρόμων διαφυγής και των εξόδων, σχεδιάζονται ούτως ώστε να διευκολύνουν την ταχεία εκκένωση του αεροπλάνου υπό συνθήκες που πιθανόν να παρουσιαστούν μετά από μια προσγείωση έκτακτης ανάγκης.

4.1.7.4. Για αεροπλάνα που έχουν λάβει πιστοποιητικό για συνθήκες προσθαλάσσωσης, προβλέπονται στο πλαίσιο του σχεδιασμού μέτρα ώστε να παρέχεται η μέγιστη δυνατή διασφάλιση για την ασφαλή εκκένωση του αεροπλάνου από επιβάτες και πλήρωμα σε περίπτωση προσθαλάσσωσης.

4.1.8. Χ ε ι ρ ι σ μ ό ς σ τ ο έ δ α φ ο ς

Στο πλαίσιο του σχεδιασμού γίνεται κατάλληλη πρόβλεψη για την ελαχιστοποίηση του ενδεχόμενου κινδύνου οι λειτουργίες χειρισμού στο έδαφος (π.χ. ρυμούλκηση, ανύψωση με γρύλους) να προκαλέσουν ζημίες, που ενδεχομένως να περάσουν απαρατήρητες, στα τμήματα του αεροπλάνου που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του. Μπορεί να ληφθεί υπόψη η προστασία που πιθανόν να παράσχουν οι περιορισμοί και οι οδηγίες γι' αυτές τις λειτουργίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 — ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ

5.1. **Πεδίο εφαρμογής**

Τα πρότυπα του Κεφαλαίου 5 εφαρμόζονται για τους κινητήρες όλων των τύπων που χρησιμοποιούνται στο αεροπλάνο ως κύριες προωστικές μονάδες.

5.2. **Σχεδιασμός, κατασκευή και λειτουργία**

Το συγκρότημα του κινητήρα μαζί με τα παρελκόμενα σχεδιάζεται και κατασκευάζεται ούτως ώστε να λειτουργεί αξιόπιστα στο πλαίσιο των περιορισμών λειτουργίας του υπό τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας, εφόσον έχει τοποθετηθεί σωστά στο αεροπλάνο, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου 7, και εφόσον έχει εξοπλιστεί, εάν είναι απαραίτητο, με κατάλληλο έλικα.

5.3. **Δηλωθείσες ικανότητες, συνθήκες και περιορισμοί**

Δηλώνονται οι τιμές ονομαστικής ισχύος και οι ατμοσφαιρικές συνθήκες στις οποίες βασίζονται καθώς και όλες οι συνθήκες και περιορισμοί λειτουργίας που προβλέπεται να διέπουν τη λειτουργία του κινητήρα.

5.4. **Δοκιμές**

Ένας κινητήρας συγκεκριμένου τύπου ολοκληρώνει ικανοποιητικά τις δοκιμές που είναι απαραίτητες για να εξακριβωθεί η εγκυρότητα των δηλωθεισών ικανοτήτων, συνθηκών και περιορισμών και για να εξασφαλιστεί η ικανοποιητική και αξιόπιστη λειτουργία του. Οι δοκιμές περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) *Διαβάθμιση ισχύος*. Διεξάγονται δοκιμές για να καθοριστεί η ισχύς και τα χαρακτηριστικά ώσης του κινητήρα όταν είναι καινούργιος καθώς και μετά από τις δοκιμές των στοιχείων β) και γ). Δεν πρέπει να υπάρχει υπερβολική μείωση της ισχύος με το πέρας όλων των καθορισμένων δοκιμών.

β) *Λειτουργία*. Διεξάγονται δοκιμές για να εξασφαλιστεί ότι η εκκίνηση, η βραδυπορία, η επιτάχυνση, οι κραδασμοί, η υπερτάχυνση και άλλα χαρακτηριστικά είναι ικανοποιητικά και για να υποδειχθούν επαρκή περιθώρια χειρισμού σε περίπτωση έκρηξης, αυξομείωσης της πίεσης και υπό άλλες επιβλαβείς συνθήκες, όπως αρμόζει στον κινητήρα του συγκεκριμένου τύπου.

γ) *Αντοχή*. Διεξάγονται δοκιμές αρκετά μεγάλης διάρκειας με τιμές ισχύος, ώση, ταχύτητες και άλλες συνθήκες λειτουργίας που είναι απαραίτητες για να αποδειχθεί η αξιοπιστία και η ανθεκτικότητα του κινητήρα. Αυτές οι δοκιμές περιλαμβάνουν επίσης λειτουργία υπό συνθήκες υπέρβασης των δηλωθέντων ορίων, στον βαθμό που μπορεί να υπάρξει υπέρβαση αυτών των περιορισμών υπό συνθήκες πραγματικής λειτουργίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 — ΕΛΙΚΕΣ

6.1. **Πεδίο εφαρμογής**

Τα πρότυπα του Κεφαλαίου 6 εφαρμόζονται για έλικες όλων των τύπων.

6.2. **Σχεδιασμός, κατασκευή και λειτουργία**

Το συγκρότημα του έλικα μαζί με τα παρελκόμενα σχεδιάζεται και κατασκευάζεται ούτως ώστε να λειτουργεί αξιόπιστα στο πλαίσιο των περιορισμών λειτουργίας του υπό τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας, εφόσον έχει τοποθετηθεί σωστά στον κινητήρα και εγκατασταθεί στο αεροπλάνο σύμφωνα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου 7.

6.3. **Δηλωθείσες ικανότητες, συνθήκες και περιορισμοί**

Δηλώνονται οι τιμές ονομαστικής ισχύος καθώς και όλες οι συνθήκες και περιορισμοί λειτουργίας που προβλέπεται να διέπουν τη λειτουργία του έλικα.

6.4. **Δοκιμές**

Ένας έλικας συγκεκριμένου τύπου ολοκληρώνει ικανοποιητικά τις δοκιμές που είναι απαραίτητες για να εξασφαλιστεί η ικανοποιητική και αξιόπιστη λειτουργία του στο πλαίσιο των δηλωθεισών ικανοτήτων, συνθηκών και περιορισμών. Οι δοκιμές περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) *Λειτουργία*. Διεξάγονται δοκιμές για να εξασφαλιστεί ότι η αντοχή, οι κραδασμοί και η ανάπτυξη υπερβολικής ταχύτητας είναι ικανοποιητικά και για να αποδειχθεί η ορθή και αξιόπιστη λειτουργία των μηχανισμών αλλαγής και ελέγχου του βήματος του έλικα.

β) *Αντοχή*. Διεξάγονται δοκιμές αρκετά μεγάλης διάρκειας με τιμές ισχύος, ταχύτητες και άλλες συνθήκες λειτουργίας που είναι απαραίτητες για να αποδειχθεί η αξιοπιστία και η ανθεκτικότητα του έλικα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 — ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ

7.1. **Γενικά**

7.1.1. Ισχύοντα πρότυπα

Η εγκατάσταση του συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος συμμορφώνεται προς τα πρότυπα του Κεφαλαίου 4 και προς τα πρότυπα του παρόντος κεφαλαίου.

7.1.2. Συμμόρφωση προς τους περιορισμούς για τους κινητήρες και τους έλικες

Η εγκατάσταση του συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος σχεδιάζεται ούτως ώστε οι κινητήρες και οι έλικες (εάν υπάρχουν) να μπορούν να χρησιμοποιούνται υπό τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας. Υπό τις συνθήκες που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, το αεροπλάνο είναι σε θέση να τίθεται σε λειτουργία χωρίς υπέρβαση των περιορισμών που καθορίζονται για τους κινητήρες και τους έλικες σύμφωνα με τα Κεφάλαια 5, 6 και 7.

7.1.3. Έλεγχος της περιστροφής του κινητήρα

Στις εγκαταστάσεις όπου η συνεχής περιστροφή ενός κινητήρα που είχε υποστεί βλάβη μπορεί να αυξήσει τον κίνδυνο πυρκαγιάς ή σοβαρής δομικής βλάβης, το πλήρωμα έχει στη διάθεσή του μέσα για να σταματήσει την περιστροφή του κινητήρα κατά την πτήση ή για να την περιορίσει σε ασφαλές επίπεδο.

7.1.4. Επανεκκίνηση κινητήρα

Παρέχονται μέσα για την επανεκκίνηση ενός κινητήρα σε ύψη που φθάνουν μέχρι ένα δηλωθέν μέγιστο ύψος.

7.2. **Διάταξη και λειτουργία**

7.2.1. Αυτονομία των μονάδων ισχύος

Η διάταξη και η εγκατάσταση του συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος επιτρέπει τον έλεγχο κάθε μονάδας ισχύος και των συναφών συστημάτων της καθώς και τη λειτουργία της ανεξάρτητα από τις υπόλοιπες και εξασφαλίζει την ύπαρξη τουλάχιστον μίας διάταξης του συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος και των συστημάτων όπου οποιαδήποτε βλάβη, εκτός εάν η πιθανότητα εμφάνισής της είναι εξαιρετικά μικρή, δεν μπορεί να καταλήξει σε απώλεια μεγαλύτερης ισχύος από αυτή που προκαλεί η πλήρης βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος.

7.2.2. Κραδασμοί του έλικα

Οι εντάσεις λόγω κραδασμών του έλικα είναι καθορισμένες και δεν υπερβαίνουν τις τιμές που έχουν κριθεί ασφαλείς για τη λειτουργία εντός των περιορισμών λειτουργίας που καθορίζονται για το αεροπλάνο.

7.2.3. Ψύξη

Το σύστημα ψύξης μπορεί να διατηρεί τις θερμοκρασίες του συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος εντός των καθορισμένων ορίων (βλ. 7.1.2) σε θερμοκρασίες του περιβάλλοντος αέρα μέχρι τη μέγιστη θερμοκρασία του αέρα που ενδείκνυται για την προτεινόμενη λειτουργία του αεροπλάνου. Η μέγιστη, και εφόσον είναι απαραίτητο, η ελάχιστη θερμοκρασία του αέρα για την οποία το σύστημα παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος έχει κριθεί κατάλληλο καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου.

7.2.4. Συναφή συστήματα

Το σύστημα καυσίμων, λιπαντικών, εισαγωγής αέρα και τα υπόλοιπα συστήματα που συνδέονται με το σύστημα παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος είναι σε θέση να τροφοδοτούν κάθε κινητήρα σύμφωνα με τις καθορισμένες απαιτήσεις του, υπό όλες τις συνθήκες που επηρεάζουν τη λειτουργία των συστημάτων (π.χ. ισχύς κινητήρα, συμπεριφορές και επιταχύνσεις του αεροπλάνου, ατμοσφαιρικές συνθήκες, θερμοκρασίες υγρών) στο πλαίσιο των αναμενόμενων συνθηκών λειτουργίας.

7.2.5. Πυροπροστασία

Για τους τομείς του συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος όπου οι πιθανοί κίνδυνοι πυρκαγιάς είναι ιδιαίτερα σοβαροί εξαιτίας της εγγύτητας των πηγών ανάφλεξης σε καύσιμες ύλες, ισχύουν τα ακόλουθα μαζί με το γενικό πρότυπο της παραγράφου 4.1.6, στοιχείο γ).

α) *Μόνωση*. Αυτοί οι τομείς μονώνονται με πυράντοχο υλικό που τους απομονώνει από άλλους τομείς του αεροπλάνου όπου η παρουσία πυρκαγιάς μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τη συνέχεια της πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τις πιθανές εστίες και τις διαδρομές εξάπλωσης της πυρκαγιάς.

β) *Εύφλεκτα υγρά*. Τα συστατικά μέρη του συστήματος εύφλεκτων υγρών τα οποία βρίσκονται σε αυτούς τους τομείς έχουν τη δυνατότητα να συγκρατούν το υγρό κατά την έκθεση σε συνθήκες πυρκαγιάς. Το πλήρωμα έχει στη διάθεσή του μέσα για να διακόπτει τη ροή των εύφλεκτων υγρών σε αυτούς τους τομείς σε περίπτωση πυρκαγιάς.

γ) *Πυροπροστασία*. Παρέχονται αρκετοί πυρανιχνευτές τοποθετημένοι ούτως ώστε να εξασφαλίζουν ταχεία ανίχνευση οποιασδήποτε πυρκαγιάς συμβεί να ξεσπάσει σε αυτούς τους τομείς.

δ) *Πυρόσβεση*. Αυτοί οι τομείς είναι εξοπλισμένοι με σύστημα πυρόσβεσης που έχει τη δυνατότητα κατάσβεσης όλων των πυρκαγιών που ενδεχομένως να ξεσπάσουν εκεί, εκτός εάν ο βαθμός της απομόνωσης, η ποσότητα των καυσίμων, η πυράντοχη κατασκευή και άλλοι παράγοντες είναι σε θέση να εξασφαλίσουν πως καμία πυρκαγιά που ενδεχομένως να ξεσπάσει στον τομέα δεν θα θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροπλάνου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 — ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

8.1. **Απαιτούμενα όργανα και εξοπλισμός**

Το αεροπλάνο διαθέτει εγκεκριμένα όργανα και εξοπλισμό που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου υπό τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας. Μεταξύ αυτών συγκαταλέγονται τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται ώστε το πλήρωμα να χειρίζεται το αεροπλάνο στο πλαίσιο των περιορισμών λειτουργίας του.

8.2. **Εγκατάσταση**

Η εγκατάσταση των οργάνων και του εξοπλισμού είναι σύμφωνη με τα πρότυπα του Κεφαλαίου 4.

8.3. **Σωστικός εξοπλισμός**

Ο υποδεικνυόμενος σωστικός εξοπλισμός που το πλήρωμα και οι επιβάτες αναμένεται να χρησιμοποιήσουν ή να χειριστούν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης είναι αξιόπιστος, εύκολα προσπελάσιμος και αναγνωρίσιμος, και ο τρόπος χειρισμού του είναι καταφανής.

8.4. **Φώτα πλοήγησης και φώτα αποφυγής σύγκρουσης** [1]

8.4.1. Τα φώτα που απαιτείται βάσει του Παραρτήματος 2 να διαθέτουν τα αεροπλάνα κατά την πτήση ή τη λειτουργία στην περιοχή μετακινήσεων ενός αεροδρομίου έχουν εντάσεις, χρώματα, πεδία κάλυψης και λοιπά χαρακτηριστικά που παρέχουν στον χειριστή άλλου αεροσκάφους και στο προσωπικό εδάφους όσο το δυνατόν περισσότερο χρόνο για την ερμηνεία και για τους επακόλουθους ελιγμούς που χρειάζονται ώστε να αποφευχθεί κάποια σύγκρουση. Κατά τον σχεδιασμό αυτών των φώτων λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι συνθήκες υπό τις οποίες μπορεί λογικά να αναμένεται να επιτελούν αυτές τις λειτουργίες.

8.4.2. Τα φώτα τοποθετούνται στα αεροπλάνα ούτως ώστε να ελαχιστοποιούν το ενδεχόμενο:

α) να επηρεάσουν δυσμενώς την ικανοποιητική εκτέλεση των καθηκόντων των πληρωμάτων πτήσης· και

β) να προκαλέσουν επιβλαβή εκτύφλωση σε εξωτερικό παρατηρητή.

---

[1] Βλ. 1.1.2 του παρόντος Μέρους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 — ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

9.1. **Γενικά**

Οι περιορισμοί λειτουργίας στο πλαίσιο των οποίων καθορίζεται η συμμόρφωση προς τα πρότυπα του παρόντος Παραρτήματος, μαζί με όλες τις υπόλοιπες πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου, διατίθενται μέσω ενός εγχειριδίου πτήσης του αεροπλάνου, σημάνσεων και επιγραφών καθώς και λοιπών μέσων που μπορούν να εκπληρώνουν αποτελεσματικά αυτόν τον σκοπό. Οι περιορισμοί και οι πληροφορίες περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα προβλεπόμενα στις παραγράφους 9.2, 9.3 και 9.4.

9.2. **Περιορισμοί λειτουργίας**

Τα όρια για τα οποία υπάρχει κίνδυνος υπέρβασης κατά την πτήση και τα οποία καθορίζονται ποσοτικά εκφράζονται με κατάλληλες μονάδες και διορθώνονται, εάν χρειαστεί, για λάθη μετρήσεων, ούτως ώστε το πλήρωμα της πτήσης να μπορεί, αναφερόμενο στα όργανα που έχει στη διάθεσή του, να καθορίζει εύκολα πού βρίσκονται τα όρια.

9.2.1. Περιορισμοί φόρτωσης

Οι περιορισμοί φόρτωσης περιλαμβάνουν όλες τις οριακές τιμές μάζας, τη θέση των κέντρων βάρους, τις κατανομές της μάζας και τις φορτώσεις δαπέδου (βλ. 1.3.2).

9.2.2. Περιορισμοί ταχύτητας αέρα

Στους περιορισμούς της ταχύτητας του αέρα συγκαταλέγονται όλες οι ταχύτητες (βλ. 3.2) εντός των ορίων που καθορίζονται βάσει της δομικής επάρκειας και των πτητικών ικανοτήτων του αεροπλάνου ή βάσει άλλων χαρακτηριστικών. Οι ταχύτητες αυτές προσδιορίζονται σε σχέση με τις κατάλληλες διαμορφώσεις του αεροπλάνου και άλλους συναφείς παράγοντες.

9.2.3. Περιορισμοί του συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος

Στους περιορισμούς του συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος περιλαμβάνονται όλοι όσοι καθορίζονται για τα διάφορα συστατικά μέρη του εν λόγω συστήματος, όπως είναι τοποθετημένα στο αεροπλάνο (βλ. 7.1.2 και 7.2.3).

9.2.4. Περιορισμοί όσον αφορά τον εξοπλισμό και τα συστήματα

Στους περιορισμούς όσον αφορά τον εξοπλισμό και τα συστήματα περιλαμβάνονται όλοι όσοι καθορίζονται για τα διάφορα είδη εξοπλισμού και συστημάτων, όπως είναι τοποθετημένα στο αεροπλάνο.

9.2.5. Λοιποί περιορισμοί

Όλοι οι απαραίτητοι περιορισμοί σε σχέση με τις συνθήκες που θεωρούνται επιβλαβείς για την ασφάλεια του αεροπλάνου (βλ. 1.3.1).

9.2.6. Περιορισμοί όσον αφορά το πλήρωμα της πτήσης

Στους περιορισμούς όσον αφορά το πλήρωμα της πτήσης περιλαμβάνεται ο ελάχιστος αριθμός μελών του πληρώματος πτήσης που απαιτείται για τη λειτουργία του αεροπλάνου, λαμβάνοντας υπόψη μεταξύ άλλων τη δυνατότητα πρόσβασης των αρμόδιων μελών του πληρώματος σε όλα τα απαραίτητα χειριστήρια πτήσης και όργανα καθώς και την εκτέλεση των καθιερωμένων διαδικασιών έκτακτης ανάγκης.

9.2.7. Περιορισμός χρόνου πτήσης μετά από βλάβη συστήματος ή μονάδας ισχύος

Οι περιορισμοί των συστημάτων περιλαμβάνουν τον μέγιστο χρόνο πτήσης για τον οποίο το σύστημα θεωρείται αξιόπιστο σε σχέση με την έγκριση των πτητικών λειτουργιών αεροπλάνων με δύο μονάδες ισχύος στροβίλου πέρα από τον χρόνο κατωφλίου που καθορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 4.7 του Παραρτήματος 6, Μέρος I.

9.3. **Πληροφορίες για τις πτητικές λειτουργίες και επιχειρησιακές διαδικασίες**

9.3.1. Τύποι επιλέξιμων πτητικών λειτουργιών

Καταρτίζεται κατάλογος με τους συγκεκριμένους τύπους πτητικών λειτουργιών, όπως ορίζονται στο Παράρτημα 6, Μέρη I και II, της Σύμβασης ή αναγνωρίζονται ευρέως, τους οποίους το αεροπλάνο έχει κριθεί ικανό να εκτελεί βάσει της συμμόρφωσης προς τις ορθές απαιτήσεις αξιοπλοΐας.

9.3.2. Πληροφορίες για τη φόρτωση

Οι πληροφορίες για τη φόρτωση περιλαμβάνουν τη μάζα του αεροπλάνου χωρίς φορτίο μαζί με έναν ορισμό της κατάστασης του αεροπλάνου την ώρα της ζύγισης, την αντίστοιχη θέση του κέντρου βάρους καθώς και το σημείο (ή τα σημεία) αναφοράς και τον άξονα (ή τους άξονες) αναφοράς με τα οποία σχετίζονται τα όρια του κέντρου βάρους.

9.3.3. Επιχειρησιακές διαδικασίες

Περιγράφονται οι επιχειρησιακές διαδικασίες υπό κανονική λειτουργία καθώς και οι επιχειρησιακές διαδικασίες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης που είναι χαρακτηριστικές για το συγκεκριμένο αεροπλάνο και απαραίτητες για την ασφαλή λειτουργία του. Σε αυτές συγκαταλέγονται οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται σε περίπτωση βλάβης μίας ή περισσότερων μονάδων ισχύος.

9.3.4. Πληροφορίες χειρισμού

Παρέχονται επαρκείς πληροφορίες για όλα τα σημαντικά ή ασυνήθη γνωρίσματα των χαρακτηριστικών του αεροπλάνου. Προγραμματίζονται οι ταχύτητες απώλειας στήριξης και οι ελάχιστες σταθερές ταχύτητες πτήσης, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2.3.4.3.

9.3.5. Θέση ελάχιστου κινδύνου για την τοποθέτηση βόμβας

Καθορίζεται μια θέση ελάχιστου κινδύνου στο αεροπλάνο όπου μπορεί να τοποθετηθεί βόμβα ή άλλος εκρηκτικός μηχανισμός προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι επιπτώσεις επί του αεροπλάνου σε περίπτωση εκπυρσοκρότησης.

9.4. **Πληροφορίες για τις επιδόσεις**

Οι επιδόσεις του αεροπλάνου προγραμματίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 2.2. Περιλαμβάνονται πληροφορίες για τις διάφορες διαμορφώσεις του αεροπλάνου καθώς και τις σχετικές τιμές ισχύος και τις σχετικές ταχύτητες, μαζί με πληροφορίες που μπορεί να βοηθήσουν το πλήρωμα της πτήσης να επιτύχει τις προγραμματισμένες επιδόσεις.

9.5. **Εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου**

Διατίθεται εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου, όπου καθορίζεται σαφώς ποιο συγκεκριμένο αεροπλάνο ή σειρές αεροπλάνων αφορά. Το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου περιλαμβάνει τουλάχιστον τους περιορισμούς, τις πληροφορίες και τις διαδικασίες που ορίζονται στο παρόν κεφάλαιο.

9.6. **Σημάνσεις και επιγραφές**

9.6.1. Στις σημάνσεις και τις επιγραφές σχετικά με τα όργανα, τον εξοπλισμό, τα χειριστήρια πτήσης, κ.λπ., περιλαμβάνονται οι περιορισμοί και οι πληροφορίες που είναι απαραίτητο να τύχουν της άμεσης προσοχής του πληρώματος πτήσης κατά τη διάρκεια της πτήσης.

9.6.2. Οι σημάνσεις και οι επιγραφές καθώς και οι οδηγίες παρέχουν τις πληροφορίες που χρειάζεται το πλήρωμα εδάφους προκειμένου να αποκλείσει το ενδεχόμενο σφαλμάτων στην παροχή υπηρεσιών εδάφους (π.χ. ρυμούλκηση, ανεφοδιασμός με καύσιμα) που μπορεί να περάσουν απαρατήρητα και να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροπλάνου στις επόμενες πτήσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 — ΣΥΝΕΧΗΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ — ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ

10.1. **Γενικά**

Διατίθενται πληροφορίες προς χρήση κατά την κατάρτιση διαδικασιών για τη διατήρηση της αξιοπλοΐας του αεροπλάνου. Οι πληροφορίες περιλαμβάνουν όσα παρουσιάζονται στις παραγράφους 10.2, 10.3 και 10.4.

10.2. **Πληροφορίες συντήρησης**

Στις πληροφορίες συντήρησης περιλαμβάνεται μια περιγραφή του αεροπλάνου και των συνιστώμενων μεθόδων επιτέλεσης των καθηκόντων συντήρησης. Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν καθοδήγηση για τη διάγνωση ελαττωμάτων.

10.3. **Πληροφορίες για το πρόγραμμα συντήρησης**

Οι πληροφορίες για το πρόγραμμα συντήρησης περιλαμβάνουν τα καθήκοντα συντήρησης και τα συνιστώμενα χρονικά διαστήματα κατά τα οποία πρέπει να επιτελούνται αυτά τα καθήκοντα.

10.4. **Πληροφορίες συντήρησης όπως προκύπτουν από την έγκριση του πρότυπου σχεδίου**

Προσδιορίζονται τα καθήκοντα συντήρησης και η συχνότητα με την οποία πρέπει να επιτελούνται βάσει των υποχρεώσεων που καθορίζει το κράτος σχεδιασμού κατά την έγκριση του πρότυπου σχεδίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11 — ΑΣΦΑΛΕΙΑ

11.1. **Θέση ελάχιστου κινδύνου για την τοποθέτηση βόμβας**

Από τις 12 Μαρτίου 2000 λαμβάνεται υπόψη κατά τον σχεδιασμό του αεροπλάνου η πρόβλεψη μιας θέσης ελάχιστου κινδύνου για την τοποθέτηση βόμβας.

11.2. **Προστασία του θαλάμου πληρώματος πτήσης**

Από τις 12 Μαρτίου 2000 σε όλα τα αεροπλάνα που διαθέτουν θύρα θαλάμου πληρώματος πτήσης, η θύρα αυτή και το διαχωριστικό του θαλάμου πληρώματος πτήσης σχεδιάζονται ούτως ώστε να ελαχιστοποιείται η διείσδυση των πυρών μικρών όπλων και των βολιδοφόρων οβίδων (σράπνελ) πυροσβεστικών βομβών.

11.3. **Σχεδιασμός εσωτερικού χώρου**

Από τις 12 Μαρτίου 2000 λαμβάνονται υπόψη τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού που θα αποτρέψουν την εύκολη απόκρυψη όπλων, εκρηκτικών και άλλων επικίνδυνων αντικειμένων μέσα στο αεροσκάφος και τα οποία θα διευκολύνουν τις διαδικασίες έρευνας γι' αυτά τα αντικείμενα.

ΜΕΡΟΣ IV — ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 — ΓΕΝΙΚΑ

1.1. **Πεδίο εφαρμογής**

1.1.1. Τα πρότυπα του Μέρους IV ισχύουν για όλα τα ελικόπτερα που περιγράφονται στην παράγραφο 1.1.2 και τα οποία ανήκουν σε τύπους το πρωτότυπο των οποίων έχει υποβληθεί στις αρμόδιες εθνικές αρχές για πιστοποίηση στις 22 Μαρτίου 1991 ή μεταγενέστερα.

1.1.2. Τα πρότυπα του Μέρους IV ισχύουν για τα ελικόπτερα που προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων ή ταχυδρομείου στο πλαίσιο της διεθνούς αεροναυτιλίας.

1.1.3. Το επίπεδο αξιοπλοΐας που ορίζεται στα ανάλογα μέρη του συνολικού και λεπτομερούς εθνικού κώδικα για τα ελικόπτερα της παραγράφου 1.1.2 είναι τουλάχιστον κατά μεγάλο μέρος ισοδύναμο με το συνολικό επίπεδο που επιδιώκεται βάσει των γενικών προτύπων του Μέρους IV.

1.1.4. Τα πρότυπα ισχύουν για ολόκληρο το ελικόπτερο, περιλαμβανομένων των μονάδων ισχύος, των συστημάτων και του εξοπλισμού, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.

1.2. **Περιορισμοί**

1.2.1. Καθορίζονται περιορισμοί για το ελικόπτερο, τη μονάδα ή τις μονάδες ισχύος του και τον εξοπλισμό του (βλ. 9.2). Η συμμόρφωση προς τα πρότυπα του Μέρους IV προϋποθέτει ότι το ελικόπτερο λειτουργεί στο πλαίσιο των καθορισμένων περιορισμών. Οι περιορισμοί καταργούνται σε αρκετά μεγάλο βαθμό από οποιεσδήποτε συνθήκες βλάπτουν την ασφάλεια του ελικοπτέρου, ούτως ώστε να περιορίζεται εξαιρετικά το ενδεχόμενο ατυχημάτων που οφείλονται σε αυτούς.

1.2.2. Οι οριακές τιμές μάζας, η θέση του κέντρου βάρους, η κατανομή του φορτίου, οι ταχύτητες και οι συνθήκες του περιβάλλοντος καθορίζονται σύμφωνα με όλα τα σχετικά πρότυπα του Μέρους IV, χωρίς όμως να χρειάζεται να ληφθούν υπόψη οι συνδυασμοί των συνθηκών που είναι ουσιαστικά αδύνατον να επιτευχθούν.

1.3. **Μη ασφαλή στοιχεία και χαρακτηριστικά**

Το ελικόπτερο δεν διαθέτει στοιχεία ή χαρακτηριστικά που το καθιστούν μη ασφαλές υπό τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας.

1.4. **Απόδειξη συμμόρφωσης**

1.4.1. Η συμμόρφωση προς τις ορθές απαιτήσεις αξιοπλοΐας τεκμηριώνεται βάσει στοιχείων είτε από δοκιμές, από υπολογισμούς, από υπολογισμούς βάσει δοκιμών είτε από άλλες μεθόδους, με την προϋπόθεση πως σε κάθε περίπτωση η επιτευχθείσα ακρίβεια εξασφαλίζει επίπεδο αξιοπλοΐας ισοδύναμο με αυτό που θα είχε επιτευχθεί εάν είχαν διενεργηθεί απευθείας δοκιμές.

1.4.2. Οι δοκιμές της παραγράφου 1.4.1 διεξάγονται ούτως ώστε να παρέχουν εύλογες διασφαλίσεις για την αξιοπιστία του ελικοπτέρου, των συστατικών του μερών και του εξοπλισμού του καθώς και για την ορθή τους λειτουργία υπό τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 — ΠΤΗΣΗ

2.1. **Γενικά**

2.1.1. Η συμμόρφωση προς τα πρότυπα του Κεφαλαίου 2 αποδεικνύεται μέσω δοκιμών εν πτήσει ή άλλων δοκιμών σε ελικόπτερο ή ελικόπτερα του τύπου για τον οποίο ζητείται πιστοποιητικό αξιοπλοΐας ή μέσω υπολογισμών (ή άλλων μεθόδων) βάσει αυτών των δοκιμών, με την προϋπόθεση πως τα αποτελέσματα των υπολογισμών (ή των άλλων μεθόδων) ισοδυναμούν ως προς την ακρίβεια με τα αποτελέσματα απευθείας δοκιμών ή τα εκφράζουν σε κάποιον βαθμό.

2.1.2. Η συμμόρφωση προς κάθε πρότυπο αποδεικνύεται για όλους τους ισχύοντες συνδυασμούς της μάζας του ελικοπτέρου και της θέσης του κέντρου βάρους στο πλαίσιο του φάσματος των συνθηκών φόρτωσης για τις οποίες ζητείται πιστοποίηση.

2.1.3. Όπου είναι απαραίτητο, ορίζονται κατάλληλες διαμορφώσεις ελικοπτέρου για τον καθορισμό των επιδόσεων στα διάφορα στάδια της πτήσης και για τη διερεύνηση των πτητικών ικανοτήτων του ελικοπτέρου.

2.2. **Επιδόσεις**

2.2.1. Γενικά

2.2.1.1. Στο εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτέρου καθορίζονται και προγραμματίζονται επαρκή στοιχεία για τις επιδόσεις του ελικοπτέρου, προκειμένου οι αερομεταφορείς να έχουν στη διάθεσή τους τις απαραίτητες πληροφορίες που θα τους επιτρέψουν να καθορίσουν τη συνολική μάζα του ελικοπτέρου βάσει των τιμών, αποκλειστικών για την προτεινόμενη πτήση, των σχετικών λειτουργικών παραμέτρων, ούτως ώστε η πτήση να μπορεί να πραγματοποιηθεί με την εύλογη διαβεβαίωση πως για τη δεδομένη πτήση θα επιτευχθούν ελάχιστες επιδόσεις ασφάλειας.

2.2.1.2. Οι προγραμματισμένες για το ελικόπτερο επιδόσεις δεν απαιτούν εξαιρετική επιδεξιότητα ή επαγρύπνηση εκ μέρους του χειριστή.

2.2.1.3. Οι προγραμματισμένες επιδόσεις του ελικοπτέρου χαρακτηρίζονται από συνέπεια όσον αφορά τη συμμόρφωση προς τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 1.2.1 και τη λειτουργία με λογικούς συνδυασμούς των συστημάτων και του εξοπλισμού του ελικοπτέρου η λειτουργία των οποίων μπορεί να επηρεάσει τις επιδόσεις.

2.2.2. Ελάχιστες επιδόσεις

Με την προγραμματισμένη μέγιστη μάζα απογείωσης και προσγείωσης (βλ. 2.2.3) σε συνάρτηση με το υψόμετρο του χώρου απογείωσης και προσγείωσης καθώς και με το απόλυτο ύψος πίεσης είτε σε συνθήκες πρότυπης ατμόσφαιρας είτε σε καθορισμένες ατμοσφαιρικές συνθήκες νηνεμίας και, για ελιγμούς στο νερό, σε καθορισμένες συνθήκες ήρεμων υδάτων, το ελικόπτερο έχει τη δυνατότητα να πληροί τις ελάχιστες επιδόσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 2.2.2.1 και 2.2.2.2, αντίστοιχα, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη ούτε εμπόδια ούτε το μήκος της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης.

2.2.2.1. Απογείωση

α) Σε περίπτωση βλάβης στην κρίσιμη μονάδα ισχύος στο ή μετά από το αποφασιστικό σημείο απογείωσης (για επιδόσεις κατηγορίας 1) ή στο καθορισμένο σημείο μετά την απογείωση (για επιδόσεις κατηγορίας 2), τα ελικόπτερα με επιδόσεις κατηγορίας 1 και 2 είναι σε θέση να συνεχίσουν με ασφάλεια την πτήση, με τις υπόλοιπες μονάδες ισχύος να λειτουργούν στο πλαίσιο των εγκεκριμένων περιορισμών.

β) Οι ελάχιστες επιδόσεις σε όλα τα στάδια της απογείωσης και της ανόδου επαρκούν για να εξασφαλιστεί πως, υπό συνθήκες λειτουργίες που αποκλίνουν ελαφρώς από τις ιδανικές, για τις οποίες έχει γίνει προγραμματισμός (2.2.3), η απόκλιση από τις προγραμματισμένες τιμές δεν είναι δυσανάλογη.

2.2.2.2. Προσγείωση

α) Ξεκινώντας από τη διαμόρφωση προσέγγισης, σε περίπτωση βλάβης στην κρίσιμη μονάδα ισχύος στο ή πριν από το αποφασιστικό σημείο προσγείωσης (για επιδόσεις κατηγορίας 1) ή στο καθορισμένο σημείο Α πριν από την προσγείωση (για επιδόσεις κατηγορίας 2), το ελικόπτερο είναι σε θέση να συνεχίσει με ασφάλεια την πτήση, με τις υπόλοιπες μονάδες ισχύος να λειτουργούν στο πλαίσιο των εγκεκριμένων περιορισμών.

β) Ξεκινώντας από τη διαμόρφωση προσγείωσης, το ελικόπτερο είναι σε θέση, σε περίπτωση ματαιωθείσας προσγείωσης, να ανέλθει, με όλες τις μονάδες ισχύος σε λειτουργία.

2.2.3. Π ρ ο γ ρ α μ μ α τ ι σ μ ό ς ε π ι δ ό σ ε ω ν

Τα στοιχεία των επιδόσεων καθορίζονται και προγραμματίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτέρου, ούτως ώστε η εφαρμογή τους μέσω των κανόνων πτητικής λειτουργίας βάσει των οποίων πρέπει να λειτουργεί το ελικόπτερο σύμφωνα με την παράγραφο 5.1.2 του Παραρτήματος 6, Μέρος ΙΙΙ, να παράσχει μια ασφαλή σχέση μεταξύ των επιδόσεων του ελικοπτέρου και των αεροδρομίων, ελικοδρομίων και διαδρομών που μπορεί να χρησιμοποιεί. Τα στοιχεία επιδόσεων καθορίζονται και προγραμματίζονται για τα ακόλουθα στάδια, όσον αφορά το εύρος των τιμών μάζας, το ύψος ή το απόλυτο ύψος πίεσης, την ταχύτητα του ανέμου και άλλες συνθήκες του περιβάλλοντος καθώς και οποιεσδήποτε άλλες μεταβλητές πτητικής λειτουργίας για τις οποίες το ελικόπτερο πρόκειται να λάβει πιστοποίηση, και επιπλέον, για τα αμφίβια σκάφη, τις συνθήκες της ελεύθερης επιφάνειας των υδάτων και την ένταση του ρεύματος.

2.2.3.1. *Απογείωση*. Τα στοιχεία επιδόσεων απογείωσης περιλαμβάνουν την απαιτούμενη απόσταση απογείωσης και την πορεία απογείωσης. Για τα ελικόπτερα με επιδόσεις κατηγορίας 1 περιλαμβάνουν επίσης την απαιτούμενη απόσταση ματαιωθείσας απογείωσης.

2.2.3.1.1. *Αποφασιστικό σημείο απογείωσης (μόνο για ελικόπτερα με επιδόσεις κατηγορίας 1)*. Το αποφασιστικό σημείο απογείωσης είναι το σημείο της φάσης απογείωσης που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των επιδόσεων απογείωσης και από το οποίο μπορεί είτε να πραγματοποιηθεί μια ματαιωθείσα απογείωση είτε να συνεχιστεί με ασφάλεια η απογείωση, με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας.

2.2.3.1.2. *Απαιτούμενη απόσταση απογείωσης (μόνο για ελικόπτερα με επιδόσεις κατηγορίας 1)*. Η απαιτούμενη απόσταση απογείωσης είναι η οριζόντια απόσταση που απαιτείται από την έναρξη της απογείωσης ως το σημείο όπου επιτυγχάνεται το VTOSS, ένα επιλεγμένο ύψος επάνω από την επιφάνεια απογείωσης και μια θετική βαθμίδα ανόδου, μετά από βλάβη στην κρίσιμη μονάδα ισχύος στο αποφασιστικό σημείο απογείωσης και με τις υπόλοιπες μονάδες ισχύος να λειτουργούν εντός των εγκεκριμένων ορίων λειτουργίας.

2.2.3.1.3. *Απαιτούμενη απόσταση ματαιωθείσας απογείωσης (μόνο για ελικόπτερα με επιδόσεις κατηγορίας 1)*. Η απαιτούμενη απόσταση ματαιωθείσας απογείωσης είναι η οριζόντια απόσταση που απαιτείται από την έναρξη της απογείωσης ως το σημείο όπου το ελικόπτερο ακινητοποιείται πλήρως μετά από βλάβη στην κρίσιμη μονάδα ισχύος και ματαίωση της απογείωσης στο αποφασιστικό σημείο απογείωσης.

2.2.3.1.4. *Απαιτούμενη απόσταση απογείωσης (μόνο για ελικόπτερα με επιδόσεις κατηγορίας 2 και 3)*. Η απαιτούμενη απόσταση απογείωσης είναι η οριζόντια απόσταση που απαιτείται από την έναρξη της απογείωσης ως το σημείο όπου επιτυγχάνεται ο βέλτιστος ρυθμός ταχύτητας ανόδου (Vy) ή η βέλτιστη γωνία ταχύτητας ανόδου (Vx) ή μια επιλεγμένη ενδιάμεση ταχύτητα (εφόσον η ταχύτητα αυτή δεν αφορά πτήση στις προς αποφυγή περιοχές των διαγραμμάτων ύψους-ταχύτητας) και ένα επιλεγμένο ύψος επάνω από την επιφάνεια απογείωσης, με όλους τους κινητήρες να λειτουργούν με την εγκεκριμένη ισχύ απογείωσης.

2.2.3.2. *Διαδρομή*. Οι επιδόσεις κατά τη διαδρομή είναι οι επιδόσεις ανόδου, πλεύσης ή καθόδου με:

α) την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας·

β) στην περίπτωση ελικοπτέρων με τρεις ή περισσότερες μονάδες ισχύος, τις δύο κρίσιμες μονάδες ισχύος εκτός λειτουργίας· και

γ) τον κινητήρα ή τους κινητήρες που λειτουργούν να μην υπερβαίνουν την ισχύ για την οποία έχουν λάβει πιστοποίηση.

2.2.3.3. *Προσγείωση*. Τα στοιχεία επιδόσεων προσγείωσης περιλαμβάνουν την απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης και, για ελικόπτερα με επιδόσεις κατηγορίας 1, το αποφασιστικό σημείο προσγείωσης.

2.2.3.3.1. *Αποφασιστικό σημείο προσγείωσης (μόνο για ελικόπτερα με επιδόσεις κατηγορίας 1)*. Το αποφασιστικό σημείο προσγείωσης είναι το τελευταίο σημείο της φάσης προσέγγισης από το οποίο μπορεί είτε να πραγματοποιηθεί μια προσγείωση ή μια ματαιωθείσα προσγείωση είτε να ξεκινήσει με ασφάλεια μια ματαιωθείσα προσγείωση (επανακύκλωση), με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας.

2.2.3.3.2. *Απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης.* Η απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης είναι η οριζόντια απόσταση που απαιτείται για την προσγείωση ή την πλήρη ακινητοποίηση από ένα σημείο του ίχνους πτήσης προσέγγισης σε ένα επιλεγμένο ύψος επάνω από την επιφάνεια προσγείωσης.

2.3. **Πτητικές ικανότητες**

Το ελικόπτερο συμμορφώνεται προς τα πρότυπα της παραγράφου 2.3 σε όλα τα ύψη μέχρι το δεδομένο μέγιστο ύψος για το οποίο έχει εγκριθεί το ελικόπτερο.

2.3.1. Ικανότητα ελέγχου

Η ικανότητα ελέγχου και ελιγμών του ελικοπτέρου υφίσταται υπό όλες τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας και είναι δυνατή η ομαλή μετάβασή του από κάποιες συνθήκες πτήσης σε κάποιες άλλες (π.χ. στροφές, πλαγιολισθήσεις, μεταβολές ισχύος των κινητήρων, μεταβολές των διαμορφώσεων του ελικοπτέρου) χωρίς να απαιτείται εξαιρετική επιδεξιότητα, επαγρύπνηση ή ικανότητες εκ μέρους του χειριστή, ακόμα και σε περίπτωση βλάβης κάποιας μονάδας ισχύος. Καθορίζεται μια τεχνική ασφαλούς ελέγχου του ελικοπτέρου για όλα τα στάδια της πτήσης και τις διαμορφώσεις του ελικοπτέρου για τις οποίες προγραμματίζονται οι επιδόσεις.

2.3.1.1. *Ικανότητα ελέγχου στο έδαφος (ή στο νερό).* Το ελικόπτερο είναι υπό έλεγχο στο έδαφος (ή στο νερό) κατά την τροχοδρόμηση, την απογείωση και την προσγείωση υπό τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας.

2.3.1.2. *Ικανότητα ελέγχου κατά την απογείωση.* Το ελικόπτερο είναι υπό έλεγχο σε περίπτωση αιφνίδιας βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος σε οποιοδήποτε σημείο της απογείωσης, όταν ο χειρισμός του πραγματοποιείται με τρόπο σύμφωνο με τα προγραμματισμένα στοιχεία απογείωσης.

2.3.2. Χαρακτηριστικά των χειριστηρίων πτήσης

Το ελικόπτερο έχει αντιστάθμιση και δυνατότητες χειρισμού που εξασφαλίζουν ότι δεν απαιτείται εξαιρετική προσοχή και ικανότητα εκ μέρους του χειριστή προκειμένου να διατηρηθούν επιθυμητές συνθήκες πτήσης, λαμβανομένου υπόψη του σταδίου της πτήσης κατά το οποίο παρουσιάζονται αυτές οι απαιτήσεις καθώς και της διάρκειάς τους. Σε περίπτωση δυσλειτουργίας των σχετικών με τα χειριστήρια πτήσης συστημάτων δεν πρέπει να πληγούν σοβαρά τα χαρακτηριστικά χειρισμού.

2.3.3. Σταθερότητα

Το ελικόπτερο διαθέτει σταθερότητα σε σχέση με τα άλλα του χαρακτηριστικά πτήσης, τις επιδόσεις του, τη δομική αντοχή του και τις πλέον πιθανές συνθήκες λειτουργίας (π.χ. διαμορφώσεις ελικοπτέρου και εύρος ταχυτήτων) ούτως ώστε να εξασφαλίζει πως δεν απαιτούνται από τον χειριστή εξαιρετικές δυνατότητες συγκέντρωσης, λαμβανομένου υπόψη του σταδίου της πτήσης κατά το οποίο παρουσιάζονται αυτές οι απαιτήσεις καθώς και της διάρκειάς τους. Η σταθερότητα του ελικοπτέρου δεν αξιώνει εντούτοις υπέρμετρες ικανότητες εκ μέρους του χειριστή ούτε θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του ελικοπτέρου λόγω έλλειψης ικανότητας ελιγμών σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης.

2.3.4. Αυτοπεριστροφή

2.3.4.1. *Έλεγχος ταχύτητας στροφείου.* Τα χαρακτηριστικά αυτοπεριστροφής του ελικοπτέρου επιτρέπουν στον χειριστή να ελέγχει την ταχύτητα του στροφείου στο πλαίσιο των καθορισμένων ορίων και να διατηρεί πλήρη έλεγχο του ελικοπτέρου.

2.3.4.2. *Συμπεριφορά μετά από απώλεια ισχύος.* Η συμπεριφορά του ελικοπτέρου μετά από απώλεια ισχύος δεν είναι τόσο ακραία ώστε να δυσχεραίνει μια άμεση ανάκτηση της ταχύτητας του στροφείου χωρίς υπέρβαση της ταχύτητας του αέρα και των περιορισμών αντοχής του ελικοπτέρου.

2.3.4.3. *Ταχύτητες του αέρα κατά την αυτοπεριστροφή.* Καθορίζονται οι συνιστώμενες ταχύτητες του αέρα κατά την αυτοπεριστροφή για το μέγιστο εύρος και τον ελάχιστο ρυθμό καθόδου.

2.3.5. Ταλαντώσεις (φλάτερ) και κραδασμοί

Μέσω κατάλληλων δοκιμών αποδεικνύεται πως όλα τα μέρη του ελικοπτέρου είναι απαλλαγμένα από ταλαντώσεις και υπερβολικούς κραδασμούς σε όλες τις διαμορφώσεις του ελικοπτέρου υπό όλες τις συνθήκες ταχύτητας εντός των περιορισμών λειτουργίας του ελικοπτέρου (βλ. 1.2.2). Δεν πρέπει να υπάρχουν κραδασμοί τόσο σοβαροί ώστε να παρεμποδίζουν τον έλεγχο του ελικοπτέρου ή να προκαλούν δομικές ζημίες ή υπερβολική κόπωση στο πλήρωμα πτήσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 — ΔΟΜΕΣ

3.1. Γενικά

Τα πρότυπα του Κεφαλαίου 3 ισχύουν για τη δομή του ελικοπτέρου η οποία συνίσταται σε όλα τα τμήματα του ελικοπτέρου η βλάβη των οποίων μπορεί να θέσει σε σοβαρό κίνδυνο το ελικόπτερο.

3.1.1. Μάζα και κατανομή της μάζας

Εάν δεν ορίζεται διαφορετικά, όλα τα δομικά πρότυπα τηρούνται όταν η μάζα κυμαίνεται σε τιμές του ισχύοντας εύρους και κατανέμεται με τον πλέον δυσμενή τρόπο, εντός των περιορισμών λειτουργίας βάσει των οποίων ζητείται πιστοποίηση.

3.1.2. Οριακά φορτία

Εάν δεν χαρακτηρίζονται διαφορετικά, τα εξωτερικά φορτία και τα αντίστοιχα φορτία αδράνειας ή τα φορτία αντίστασης που δημιουργούνται για τις διάφορες συνθήκες φόρτωσης που περιγράφονται στις παραγράφους 3.4, 3.5 και 3.6 θεωρούνται οριακά φορτία.

3.1.3. Αντοχή και παραμόρφωση

Στις διάφορες συνθήκες φόρτωσης που περιγράφονται στις παραγράφους 3.4, 3.5 και 3.6, κανένα δομικό τμήμα του ελικοπτέρου δεν υφίσταται επιβλαβή παραμόρφωση υπό οποιοδήποτε φορτίο μέχρι και το οριακό φορτίο και η δομή του ελικοπτέρου μπορεί να φέρει το μέγιστο φορτίο.

3.2. Ταχύτητες αέρα

3.2.1. Ταχύτητες αέρα προβλεπόμενες από τον σχεδιασμό

Κατά τον σχεδιασμό καθορίζονται ταχύτητες αέρα για τις οποίες η δομή του ελικοπτέρου είναι σχεδιασμένη ούτως ώστε να αντέχει στους αντίστοιχους ελιγμούς και στα φορτία ριπών ανέμου, σύμφωνα με την παράγραφο 3.4.

3.2.2. Οριακές ταχύτητες αέρα

Οι οριακές ταχύτητες του αέρα, βάσει των αντίστοιχων προβλεπόμενων από τον σχεδιασμό ταχυτήτων αέρα με περιθώρια ασφάλειας, όπου χρειάζεται, σύμφωνα με την παράγραφο 1.2.1, περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτέρου στο πλαίσιο των περιορισμών λειτουργίας (βλ. 9.2.2). Όταν οι περιορισμοί των ταχυτήτων του αέρα είναι συνάρτηση της μάζας, της κατανομής της μάζας, του ύψους, της ταχύτητας του στροφείου, της ισχύος και άλλων παραγόντων, οι εν λόγω περιορισμοί καθορίζονται με βάση τον κρίσιμο συνδυασμό αυτών των παραγόντων.

3.3. 'Ορια ταχύτητας περιστροφής του κύριου στροφείου (ή στροφείων)

Καθορίζεται εύρος ταχυτήτων του κύριου στροφείου (ή στροφείων) που:

α) με ισχύ, παρέχει επαρκή περιθώρια για την προσαρμογή των μεταβολών της ταχύτητας του στροφείου στους ενδεδειγμένους ελιγμούς και είναι σύμφωνο με το είδος του χρησιμοποιούμενου ρυθμιστή ή συγχρονιστή· και

β) χωρίς ισχύ, επιτρέπει την εκτέλεση όλων των κατάλληλων ελιγμών αυτοπεριστροφής σε όλο το εύρος των ταχυτήτων του αέρα και των τιμών μάζας για το οποίο ζητείται πιστοποίηση.

3.4. Φορτία πτήσης

Οι συνθήκες φόρτωσης κατά την πτήση των παραγράφων 3.4.1, 3.4.2 και 3.6 λαμβάνονται υπόψη για το εύρος των τιμών μάζας και για την κατανομή της μάζας, όπως περιγράφονται στην παράγραφο 3.1.1, και για ταχύτητες αέρα που καθορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 3.2.1. Λαμβάνεται υπόψη τόσο η ασυμμετρική όσο και η συμμετρική φόρτωση. Τα φορτία αέρα, αδράνειας και τα λοιπά φορτία που προκύπτουν από τις καθορισμένες συνθήκες φόρτωσης κατανέμονται ούτως ώστε να προσεγγίζουν πολύ τις πραγματικές συνθήκες ή να τις εκφράζουν σε κάποιον βαθμό.

3.4.1. Φορτία ελιγμών

Τα φορτία ελιγμών υπολογίζονται με βάση τους συντελεστές των φορτίων ελιγμών που αντιστοιχούν στους ελιγμούς που επιτρέπονται στο πλαίσιο των περιορισμών λειτουργίας. Τα εν λόγω φορτία είναι τουλάχιστον ίσα με τις τιμές που βάσει της εμπειρίας θεωρούνται επαρκείς για τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας.

3.4.2. Φορτία ριπών ανέμου

Τα φορτία ριπών ανέμου υπολογίζονται για τις ταχύτητες και τις κλίσεις ριπών με κατακόρυφη και οριζόντια διεύθυνση που βάσει στατιστικών ή άλλων στοιχείων θεωρούνται επαρκείς για τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας.

3.5. **Φορτία εδάφους και υδάτων**

Η δομή είναι σε θέση να αντέχει όλα τα φορτία που οφείλονται στην αντίσταση της επιφάνειας του εδάφους ή των υδάτων, κατά περίπτωση, που πιθανόν να προκύψει κατά την εκκίνηση, την τροχοδρόμηση και τη διαδρομή στο νερό, την άνοδο, την προσγείωση και την πέδηση του στροφείου.

3.5.1. Συνθήκες προσγείωσης

Οι συνθήκες προσγείωσης με τη μάζα απογείωσης και τη μάζα προσγείωσης που προβλέπονται από τον σχεδιασμό περιλαμβάνουν τις συμμετρικές και ασυμμετρικές μορφές συμπεριφοράς του ελικοπτέρου όταν έρχεται σε επαφή με το έδαφος ή το νερό, τις ταχύτητες καθόδου και άλλους παράγοντες που επηρεάζουν τα φορτία που ασκούνται επί της δομής και που είναι πιθανόν να αντιμετωπιστούν στις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας.

3.6. **Διάφορα φορτία**

Εκτός από και σε συνδυασμό με τα φορτία ελιγμών και τα φορτία από ριπές καθώς και τα φορτία εδάφους και υδάτων, λαμβάνονται υπόψη και όλα τα υπόλοιπα φορτία (φορτία ελέγχου πτήσης, πιέσεις θαλάμου, επιδράσεις από τη λειτουργία των κινητήρων, φορτία λόγω των μεταβολών διαμόρφωσης, φορτία λόγω της εξωτερικής μάζας, κ.λπ.) που πιθανόν να αντιμετωπιστούν στο πλαίσιο των αναμενόμενων συνθηκών λειτουργίας.

3.7. **Ταλαντώσεις (φλάτερ), απόκλιση και κραδασμοί**

Όλα τα τμήματα της δομής του ελικοπτέρου είναι απαλλαγμένα από υπερβολικούς κραδασμούς και ταλαντώσεις (συντονισμός εδάφους, φλάτερ, κ.λπ.) υπό όλες τις κατάλληλες συνθήκες ταχύτητας και ισχύος.

3.8. **Αντοχή στην κόπωση**

Η αντοχή και η κατασκευή του ελικοπτέρου εξασφαλίζουν ότι το ενδεχόμενο καταστροφικής βλάβης λόγω κόπωσης στη δομή του ελικοπτέρου υπό την επίδραση επαναλαμβανόμενων και δονητικών φορτίων στο πλαίσιο των αναμενόμενων συνθηκών λειτουργίας είναι πάρα πολύ μικρό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 — ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

4.1. **Γενικά**

Οι λεπτομέρειες σχεδιασμού και κατασκευής παρέχουν εύλογη διαβεβαίωση για την αποτελεσματική και αξιόπιστη λειτουργία όλων των τμημάτων του ελικοπτέρου υπό τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας. Βασίζονται σε πρακτικές που έχουν αποδειχθεί ικανοποιητικές βάσει της εμπειρίας ή οι οποίες τεκμηριώνονται μέσω ειδικών δοκιμών ή άλλων κατάλληλων ερευνών ή και τα δύο.

4.1.1. Δοκιμές τεκμηρίωσης

Η λειτουργία όλων των κινητών τμημάτων που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του ελικοπτέρου αποδεικνύεται μέσω κατάλληλων δοκιμών προκειμένου να εξασφαλιστεί πως θα λειτουργούν σωστά υπό όλες τις συνθήκες λειτουργίας για τα εν λόγω τμήματα.

4.1.2. Υλικά

Όλα τα υλικά που χρησιμοποιούνται σε τμήματα του ελικοπτέρου που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του συμμορφώνονται προς εγκεκριμένες προδιαγραφές. Σύμφωνα με τις εγκεκριμένες προδιαγραφές, τα υλικά που γίνονται δεκτά ως συμμορφούμενα προς τις προδιαγραφές θα διαθέτουν τα απαραίτητα χαρακτηριστικά που προβλέπονται από τον σχεδιασμό.

4.1.3. Μέθοδοι κατασκευής

Οι μέθοδοι κατασκευής και συναρμολόγησης εξασφαλίζουν σταθερά ανθεκτική δομή η οποία είναι αξιόπιστη ως προς τη διατήρηση της αντοχής κατά τη λειτουργία.

4.1.4. Προστασία

Η δομή προστατεύεται από τη φθορά και την απώλεια αντοχής κατά τη λειτουργία λόγω αλλοίωσης, διάβρωσης, αποτριβής ή άλλων αιτίων, που ενδεχομένως να περάσουν απαρατήρητα, λαμβάνοντας υπόψη τη συντήρηση που θα πραγματοποιείται στο ελικόπτερο.

4.1.5. Προβλεπόμενες επιθεωρήσεις

Γίνεται η κατάλληλη πρόβλεψη για την πραγματοποίηση όλων των απαραίτητων επιθεωρήσεων, αντικαταστάσεων ή επισκευών τμημάτων του ελικοπτέρου που απαιτείται να τυγχάνουν αυτής της προσοχής, είτε περιοδικά είτε μετά από ασυνήθιστα σκληρές συνθήκες λειτουργίας.

4.1.6. Χαρακτηριστικά σχεδιασμού

Δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στα χαρακτηριστικά σχεδιασμού που επηρεάζουν την ικανότητα του πληρώματος πτήσης να διατηρεί την πτήση υπό έλεγχο. Σε αυτά περιλαμβάνονται τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) *Χειριστήρια πτήσης και συστήματα ελέγχου*. Τα χειριστήρια πτήσης και τα συστήματα ελέγχου σχεδιάζονται ούτως ώστε να ελαχιστοποιείται το ενδεχόμενο εμπλοκών, απρόσεκτων λειτουργιών και ακούσιας ενεργοποίησης των διατάξεων κλειδώματος της επιφάνειας ελέγχου.

i) Όλα τα χειριστήρια πτήσης και τα συστήματα ελέγχου λειτουργούν τόσο εύκολα, ομαλά και αποτελεσματικά όσο αρμόζει στον λειτουργικό τους ρόλο.

ii) Όλα τα στοιχεία όλων των συστημάτων ελέγχου πτήσης σχεδιάζονται ούτως ώστε να ελαχιστοποιείται το ενδεχόμενο εσφαλμένης συναρμολόγησης που θα μπορούσε να οδηγήσει στη δυσλειτουργία των συστημάτων.

β) *Περιβάλλον πληρώματος*. Ο θάλαμος του πληρώματος πτήσης σχεδιάζεται ούτως ώστε να ελαχιστοποιείται το ενδεχόμενο εσφαλμένου ή περιορισμένου χειρισμού των χειριστηρίων πτήσης από το πλήρωμα λόγω κόπωσης, σύγχυσης ή παρεμβολής. Λαμβάνονται υπόψη τουλάχιστον τα ακόλουθα: διάταξη και αναγνώριση των χειριστηρίων πτήσης και των οργάνων, ταχεία αναγνώριση των καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, αίσθηση των χειριστηρίων πτήσης, εξαερισμός, θέρμανση και θόρυβος.

γ) *Ορατότητα του χειριστή*. Το διαμέρισμα του χειριστή έχει τέτοια διαρρύθμιση ώστε να εξασφαλίζεται αρκετά ευρεία, καθαρή και χωρίς παραμορφώσεις ορατότητα για την ασφαλή λειτουργία του ελικοπτέρου και να αποφεύγεται η λάμψη και οι αντανακλάσεις που μπορεί να παρεμποδίσουν την ορατότητα του χειριστή. Τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού του αλεξήνεμου του χειριστή επιτρέπουν σε συνθήκες ατμοσφαιρικής κατακρήμνισης επαρκή ορατότητα για την κανονική διεξαγωγή της πτήσης και για την εκτέλεση των προσεγγίσεων και της προσγείωσης.

δ) *Λήψη μέτρων για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης*. Παρέχονται μέσα τα οποία είτε αποτρέπουν αυτόματα καταστάσεις έκτακτης ανάγκης είτε δίνουν τη δυνατότητα στο πλήρωμα της πτήσης να αντιμετωπίσει τέτοιου είδους καταστάσεις οι οποίες προκύπτουν από προβλεπόμενες βλάβες στον εξοπλισμό και τα συστήματα, οι οποίες μπορεί να θέσουν σε κίνδυνο το ελικόπτερο. Γίνεται εύλογη πρόβλεψη για τη συνέχιση των απαραίτητων λειτουργιών ύστερα από βλάβη (ή βλάβες) της μονάδας ισχύος ή κάποιου συστήματος (ή συστημάτων), στον βαθμό που αυτές οι βλάβες καλύπτονται από τα πρότυπα για τις επιδόσεις και τους περιορισμούς λειτουργίας του παρόντος Παραρτήματος και του Παραρτήματος 6, Μέρος ΙΙΙ.

ε) *Πυροπροστασία*. Το ελικόπτερο και τα υλικά που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή του, περιλαμβανομένων των υλικών επίπλωσης του εσωτερικού χώρου του θαλάμου που αντικαθίστανται κατά τη διάρκεια εκτεταμένης ανακαίνισης, είναι σχεδιασμένα ούτως ώστε να ελαχιστοποιούν αφενός το ενδεχόμενο πυρκαγιών κατά τη διάρκεια της πτήσης και την παραμονή του ελικοπτέρου στο έδαφος και αφετέρου την έκλυση καπνού και τοξικών αερίων σε περίπτωση πυρκαγιάς. Παρέχονται μέσα για τον περιορισμό καθώς και για την ανίχνευση και την κατάσβεση, όπου είναι δυνατόν, όλων των προσπελάσιμων πυρκαγιών που ενδέχεται να ξεσπάσουν, ούτως ώστε να μην προκαλούνται πρόσθετοι κίνδυνοι για το ελικόπτερο.

στ) *Αδιαθεσία των επιβατών*. Στο πλαίσιο του σχεδιασμού λαμβάνονται προφυλάξεις για την προστασία έναντι πιθανών περιπτώσεων αποσυμπίεσης του θαλάμου και έναντι της παρουσίας καπνού ή άλλων τοξικών αερίων που μπορούν να προκαλέσουν αδιαθεσία στους επιβάτες του ελικοπτέρου.

4.1.7. Μέτρα για προσγείωση επείγουσας ανάγκης

Στον σχεδιασμό του ελικοπτέρου προβλέπεται η προστασία των επιβατών από πυρκαγιά και από τις επιπτώσεις της επιβράδυνσης σε περίπτωση προσγείωσης έκτακτης ανάγκης. Προβλέπονται μέσα για την ταχεία εκκένωση του ελικοπτέρου υπό συνθήκες που πιθανόν να παρουσιαστούν μετά από μια προσγείωση έκτακτης ανάγκης. Αυτά τα μέσα είναι ανάλογα με τη μεταφορική ικανότητα και τον αριθμό των μελών του πληρώματος του ελικοπτέρου. Για ελικόπτερα που έχουν λάβει πιστοποιητικό για συνθήκες προσθαλάσσωσης, προβλέπονται στο πλαίσιο του σχεδιασμού μέτρα ώστε να παρέχεται η μέγιστη δυνατή διασφάλιση για την ασφαλή εκκένωση του ελικοπτέρου από επιβάτες και πλήρωμα σε περίπτωση προσθαλάσσωσης.

4.1.8. Χειρισμός στο έδαφος

Στο πλαίσιο του σχεδιασμού γίνεται κατάλληλη πρόβλεψη για την ελαχιστοποίηση του ενδεχόμενου κινδύνου οι λειτουργίες χειρισμού στο έδαφος (π.χ. ρυμούλκηση, ανύψωση με γρύλους) να προκαλέσουν ζημίες, που ενδεχομένως να περάσουν απαρατήρητες, στα τμήματα του ελικοπτέρου που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του. Μπορεί να ληφθεί υπόψη η προστασία που πιθανόν να παράσχουν οι περιορισμοί και οι οδηγίες γι' αυτές τις λειτουργίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 — ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ

5.1. Πεδίο εφαρμογής

Τα πρότυπα του Κεφαλαίου 5 εφαρμόζονται για τους κινητήρες όλων των τύπων που χρησιμοποιούνται στο ελικόπτερο ως κύριες προωστικές μονάδες.

5.2. Σχεδιασμός, κατασκευή και λειτουργία

Το συγκρότημα του κινητήρα μαζί με τα παρελκόμενα σχεδιάζεται και κατασκευάζεται ούτως ώστε να λειτουργεί αξιόπιστα στο πλαίσιο των περιορισμών λειτουργίας του υπό τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας, εφόσον έχει τοποθετηθεί σωστά στο ελικόπτερο, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου 6, και εφόσον το ελικόπτερο διαθέτει επίσης το κατάλληλο στροφείο και την κατάλληλη διάταξη μετάδοσης της ισχύος.

5.3. Δηλωθείσες ικανότητες, συνθήκες και περιορισμοί

Δηλώνονται οι τιμές ονομαστικής ισχύος και οι ατμοσφαιρικές συνθήκες στις οποίες βασίζονται καθώς και όλες οι συνθήκες και περιορισμοί λειτουργίας που προβλέπεται να διέπουν τη λειτουργία του κινητήρα.

5.4. Δοκιμές

Ένας κινητήρας συγκεκριμένου τύπου ολοκληρώνει ικανοποιητικά τις δοκιμές που είναι απαραίτητες για να εξακριβωθεί η εγκυρότητα των δηλωθεισών ικανοτήτων, συνθηκών και περιορισμών και για να εξασφαλιστεί η ικανοποιητική και αξιόπιστη λειτουργία του. Οι δοκιμές περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) *Διαβάθμιση ισχύος.* Διεξάγονται δοκιμές για να καθοριστούν χαρακτηριστικά ισχύος του κινητήρα όταν είναι καινούργιος καθώς και μετά από τις δοκιμές των στοιχείων β) και γ). Δεν πρέπει να υπάρχει υπερβολική μείωση της ισχύος με το πέρας όλων των καθορισμένων δοκιμών.

β) *Λειτουργία.* Διεξάγονται δοκιμές για να εξασφαλιστεί ότι η εκκίνηση, η βραδυπορία, η επιτάχυνση, οι κραδασμοί, η υπερτάχυνση και άλλα χαρακτηριστικά είναι ικανοποιητικά και για να υποδειχθούν επαρκή περιθώρια χειρισμού σε περίπτωση έκρηξης, αυξομείωσης της πίεσης και υπό άλλες επιβλαβείς συνθήκες, όπως αρμόζει στον κινητήρα του συγκεκριμένου τύπου.

γ) *Αντοχή.* Διεξάγονται δοκιμές αρκετά μεγάλης διάρκειας με τιμές ισχύος, ταχύτητες κινητήρα και στροφείου και άλλες συνθήκες λειτουργίας που είναι απαραίτητες για να αποδειχθεί η αξιοπιστία και η ανθεκτικότητα του κινητήρα. Αυτές οι δοκιμές περιλαμβάνουν επίσης λειτουργία υπό συνθήκες υπέρβασης των δηλωθέντων ορίων, στον βαθμό που μπορεί να υπάρξει υπέρβαση αυτών των περιορισμών υπό συνθήκες πραγματικής λειτουργίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 — ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΤΡΟΦΕΙΟΥ ΚΑΙ ΜΕΤΑΔΟΣΗΣ ΤΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ

6.1. Πεδίο εφαρμογής

Για την εγκατάσταση του συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, περιλαμβανομένου του συστήματος στροφείου και μετάδοσης της ισχύος, τηρούνται τα πρότυπα του Κεφαλαίου 4 και τα πρότυπα του παρόντος κεφαλαίου.

6.2. Σχεδιασμός, κατασκευή και λειτουργία

Το συγκρότημα του συστήματος στροφείου και μετάδοσης της ισχύος μαζί με τα παρελκόμενα σχεδιάζεται και κατασκευάζεται ούτως ώστε να λειτουργεί αξιόπιστα στο πλαίσιο των περιορισμών λειτουργίας του υπό τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας, εφόσον έχει τοποθετηθεί σωστά στον κινητήρα και εγκατασταθεί στο ελικόπτερο σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου.

6.3. Δηλωθείσες ικανότητες, συνθήκες και περιορισμοί

Δηλώνονται οι τιμές ονομαστικής ισχύος καθώς και όλες οι συνθήκες και περιορισμοί λειτουργίας που προβλέπεται να διέπουν τη λειτουργία του συστήματος στροφείου και μετάδοσης της ισχύος.

6.3.1. Περιορισμοί μέγιστης και ελάχιστης ταχύτητας περιστροφής του στροφείου

Καθορίζονται οι μέγιστες και οι ελάχιστες ταχύτητες για τα στροφεία, και με ισχύ και χωρίς ισχύ. Δηλώνονται όλες οι συνθήκες λειτουργίας (π.χ. ταχύτητα αέρα) που επηρεάζουν αυτά τα μέγιστα και τα ελάχιστα όρια.

6.3.2. Προειδοποιήσεις για μικρή και για υπερβολική ταχύτητα του στροφείου

Όταν το ελικόπτερο πλησιάζει μια οριακή ταχύτητα περιστροφής του στροφείου, σε συνθήκες λειτουργίας ή μη λειτουργίας των μονάδων ισχύος, ο χειριστής λαμβάνει σαφείς και ευδιάκριτες προειδοποιήσεις. Οι προειδοποιήσεις και τα αρχικά χαρακτηριστικά της κατάστασης επιτρέπουν στον χειριστή να εμποδίσει την επιδείνωση της κατάστασης μετά από την έναρξη της προειδοποίησης και να επαναφέρει την ταχύτητα περιστροφής του στροφείου εντός των προβλεπόμενων κανονικών ορίων διατηρώντας πλήρη έλεγχο του ελικοπτέρου.

6.4. **Δοκιμές**

Το σύστημα στροφείου και μετάδοσης της ισχύος ολοκληρώνει ικανοποιητικά τις δοκιμές που είναι απαραίτητες για να εξασφαλιστεί η ικανοποιητική και αξιόπιστη λειτουργία του στο πλαίσιο των δηλωθεισών ικανοτήτων, συνθηκών και περιορισμών. Οι δοκιμές περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) *Λειτουργία*. Διεξάγονται δοκιμές για να εξασφαλιστεί ότι η αντοχή, οι κραδασμοί και η υπερτάχυνση είναι ικανοποιητικά και για να αποδειχθεί η ορθή και αξιόπιστη λειτουργία των μηχανισμών αλλαγής και ελέγχου του βήματος του στροφείου καθώς και των μηχανισμών ελεύθερων τροχών.

β) *Αντοχή*. Διεξάγονται δοκιμές αρκετά μεγάλης διάρκειας με τιμές ισχύος, ταχύτητες κινητήρων και στροφείου καθώς και άλλες συνθήκες λειτουργίας που είναι απαραίτητες για να αποδειχθεί η αξιοπιστία και η ανθεκτικότητα του συστήματος στροφείου και μετάδοσης της ισχύος.

6.5. **Συμμόρφωση προς τους περιορισμούς για τους κινητήρες και το σύστημα στροφείου και μετάδοσης της ισχύος**

Η εγκατάσταση του συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος σχεδιάζεται ούτως ώστε οι κινητήρες και το σύστημα στροφείου και μετάδοσης της ισχύος να μπορούν να χρησιμοποιούνται υπό τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας. Υπό τις συνθήκες που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτέρου, το ελικόπτερο είναι σε θέση να τίθεται σε λειτουργία χωρίς υπέρβαση των περιορισμών που καθορίζονται για τους κινητήρες και το σύστημα στροφείου και μετάδοσης της ισχύος σύμφωνα με τα Κεφάλαια 5 και 6.

6.6. **Έλεγχος της περιστροφής του κινητήρα**

Στις εγκαταστάσεις όπου η συνεχής περιστροφή ενός κινητήρα που είχε υποστεί βλάβη μπορεί να αυξήσει τον κίνδυνο πυρκαγιάς ή σοβαρής δομικής βλάβης, το πλήρωμα έχει στη διάθεσή του μέσα για να σταματήσει την περιστροφή του κινητήρα κατά την πτήση ή για να την περιορίσει σε ασφαλές επίπεδο.

6.7. **Επανεκκίνηση κινητήρα**

Παρέχονται μέσα για την επανεκκίνηση ενός κινητήρα σε ύψη που φθάνουν μέχρι ένα δηλωθέν μέγιστο ύψος.

6.8. **Διάταξη και λειτουργία**

6.8.1. Αυτονομία των μονάδων ισχύος

Για ελικόπτερα με επιδόσεις κατηγορίας 1 και 2, η διάταξη και η εγκατάσταση του συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος επιτρέπει τον έλεγχο κάθε μονάδας ισχύος και των συναφών συστημάτων της καθώς και τη λειτουργία της ανεξάρτητα από τις υπόλοιπες και εξασφαλίζει την ύπαρξη τουλάχιστον μίας διάταξης του συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος και των συστημάτων όπου οποιαδήποτε βλάβη, εκτός εάν η πιθανότητα εμφάνισής της είναι εξαιρετικά μικρή, δεν μπορεί να καταλήξει σε απώλεια μεγαλύτερης ισχύος από αυτή που προκαλεί η πλήρης βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος.

6.8.2. Κραδασμοί του συστήματος στροφείου και μετάδοσης της ισχύος

Οι εντάσεις λόγω κραδασμών του συστήματος στροφείου και μετάδοσης της ισχύος είναι καθορισμένες και δεν υπερβαίνουν τις τιμές που έχουν κριθεί ασφαλείς για τη λειτουργία εντός των περιορισμών λειτουργίας που καθορίζονται για το ελικόπτερο.

6.8.3. Ψ ύ ξ η

Το σύστημα ψύξης μπορεί να διατηρεί τις θερμοκρασίες του συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος και του συστήματος μετάδοσης της ισχύος εντός των καθορισμένων ορίων (βλ. 6.5) σε όλες τις θερμοκρασίες του περιβάλλοντος που έχουν εγκριθεί για τη λειτουργία του ελικοπτέρου. Η μέγιστη και η ελάχιστη θερμοκρασία του αέρα για την οποία το σύστημα παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος και το σύστημα μετάδοσης της ισχύος έχουν κριθεί κατάλληλα καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτέρου.

6.8.4. Σ υ ν α φ ή σ υ σ τ ή μ α τ α

Το σύστημα καυσίμων, λιπαντικών, εισαγωγής αέρα και τα υπόλοιπα συστήματα που συνδέονται με όλες τις μονάδες ισχύος, τις μονάδες μετάδοσης της ισχύος και τα στροφεία είναι σε θέση να τροφοδοτούν την κατάλληλη μονάδα σύμφωνα με τις καθορισμένες απαιτήσεις της, υπό όλες τις συνθήκες που επηρεάζουν τη λειτουργία των συστημάτων (π.χ. ισχύς κινητήρα, συμπεριφορές και επιταχύνσεις του ελικοπτέρου, ατμοσφαιρικές συνθήκες, θερμοκρασίες υγρών) στο πλαίσιο των αναμενόμενων συνθηκών λειτουργίας.

6.8.5. Π υ ρ ο π ρ ο σ τ α σ ί α

Για ορισμένες ζώνες όπου οι πιθανοί κίνδυνοι πυρκαγιάς είναι ιδιαίτερα σοβαροί εξαιτίας της εγγύτητας των πηγών ανάφλεξης σε καύσιμες ύλες, ισχύουν τα ακόλουθα μαζί με το γενικό πρότυπο της παραγράφου 4.1.6, στοιχείο ε).

α) *Μόνωση*. Αυτές οι ζώνες μονώνονται με πυράντοχο υλικό που τις απομονώνει από άλλες ζώνες του ελικοπτέρου όπου η παρουσία πυρκαγιάς μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τη συνέχεια της πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τις πιθανές εστίες και τις διαδρομές εξάπλωσης της πυρκαγιάς.

β) *Εύφλεκτα υγρά*. Τα συστατικά μέρη του συστήματος εύφλεκτων υγρών τα οποία βρίσκονται σε αυτές τις ζώνες έχουν τη δυνατότητα να συγκρατούν το υγρό κατά την έκθεση σε συνθήκες πυρκαγιάς. Το πλήρωμα έχει στη διάθεσή του μέσα για να διακόπτει τη ροή επικίνδυνων ποσοτήτων εύφλεκτων υγρών σε αυτές τις ζώνες σε περίπτωση πυρκαγιάς.

γ) *Πυροπροστασία*. Παρέχονται αρκετοί πυρανιχνευτές τοποθετημένοι ούτως ώστε να εξασφαλίζουν ταχεία ανίχνευση οποιασδήποτε πυρκαγιάς συμβεί να ξεσπάσει σε αυτές τις ζώνες.

δ) *Πυρόσβεση*. Αυτές οι ζώνες είναι εξοπλισμένες με σύστημα πυρόσβεσης που έχει τη δυνατότητα κατάσβεσης όλων των πυρκαγιών που ενδεχομένως να ξεσπάσουν εκεί, εκτός εάν ο βαθμός της απομόνωσης, η ποσότητα των καυσίμων, η πυράντοχη κατασκευή και άλλοι παράγοντες είναι σε θέση να εξασφαλίσουν πως καμία πυρκαγιά που ενδεχομένως να ξεσπάσει στη ζώνη δεν θα θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του ελικοπτέρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 — ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

7.1. **Απαιτούμενα όργανα και εξοπλισμός**

Το ελικόπτερο διαθέτει εγκεκριμένα όργανα και εξοπλισμό που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του ελικοπτέρου υπό τις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας. Μεταξύ αυτών συγκαταλέγονται τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται ώστε το πλήρωμα να χειρίζεται το ελικόπτερο στο πλαίσιο των περιορισμών λειτουργίας του.

7.2. **Εγκατάσταση**

Η εγκατάσταση των οργάνων και του εξοπλισμού είναι σύμφωνη με τα πρότυπα του Κεφαλαίου 4.

7.3. **Σωστικός εξοπλισμός**

Ο υποδεικνυόμενος σωστικός εξοπλισμός που το πλήρωμα και οι επιβάτες αναμένεται να χρησιμοποιήσουν ή να χειριστούν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης είναι αξιόπιστος, εύκολα προσπελάσιμος και αναγνωρίσιμος, και ο τρόπος χειρισμού του είναι καταφανής.

7.4. **Φώτα πλοήγησης και φώτα αποφυγής σύγκρουσης**

7.4.1. Τα φώτα που απαιτείται βάσει του Παραρτήματος 2 να διαθέτουν τα ελικόπτερα κατά την πτήση ή τη λειτουργία στην περιοχή μετακινήσεων ενός αεροδρομίου ή ελικοδρομίου έχουν εντάσεις, χρώματα, πεδία κάλυψης και λοιπά χαρακτηριστικά που παρέχουν στον χειριστή άλλου αεροσκάφους και στο προσωπικό εδάφους όσο το δυνατόν περισσότερο χρόνο για την ερμηνεία και για τους επακόλουθους ελιγμούς που χρειάζονται ώστε να αποφευχθεί κάποια σύγκρουση. Κατά τον σχεδιασμό αυτών των φώτων λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι συνθήκες υπό τις οποίες μπορεί λογικά να αναμένεται να επιτελούν αυτές τις λειτουργίες.

7.4.2. Τα φώτα τοποθετούνται στα ελικόπτερα ούτως ώστε να ελαχιστοποιούν το ενδεχόμενο:

α) να επηρεάσουν δυσμενώς την ικανοποιητική εκτέλεση των καθηκόντων των πληρωμάτων πτήσης· και

β) να προκαλέσουν επιβλαβή εκτύφλωση σε εξωτερικό παρατηρητή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 — ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

Το ηλεκτρικό σύστημα σχεδιάζεται και τοποθετείται ούτως ώστε να εξασφαλίζεται πως θα εκπληρώνει τον προγραμματισμένο ρόλο του υπό οποιεσδήποτε προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 — ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

9.1. **Γενικά**

Οι περιορισμοί λειτουργίας στο πλαίσιο των οποίων καθορίζεται η συμμόρφωση προς τα πρότυπα του παρόντος Παραρτήματος, μαζί με όλες τις υπόλοιπες πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την ασφαλή λειτουργία του ελικοπτέρου, διατίθενται μέσω ενός εγχειριδίου πτήσης του ελικοπτέρου, σημάνσεων και επιγραφών καθώς και λοιπών μέσων που μπορούν να εκπληρώνουν αποτελεσματικά αυτόν τον σκοπό. Οι περιορισμοί και οι πληροφορίες περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα προβλεπόμενα στις παραγράφους 9.2, 9.3 και 9.4.

9.2. **Περιορισμοί λειτουργίας**

Τα όρια για τα οποία υπάρχει κίνδυνος υπέρβασης κατά την πτήση και τα οποία καθορίζονται ποσοτικά εκφράζονται με κατάλληλες μονάδες και διορθώνονται, εάν χρειαστεί, για λάθη μετρήσεων, ούτως ώστε το πλήρωμα της πτήσης να μπορεί, αναφερόμενο στα όργανα που έχει στη διάθεσή του, να καθορίζει εύκολα πού βρίσκονται τα όρια.

9.2.1. Περιορισμοί φόρτωσης

Οι περιορισμοί φόρτωσης περιλαμβάνουν όλες τις οριακές τιμές μάζας, τις θέσεις των κέντρων βάρους, τις κατανομές της μάζας και τις φορτώσεις δαπέδου (βλ. 1.2.2).

9.2.2. Περιορισμοί ταχύτητας αέρα

Στους περιορισμούς της ταχύτητας του αέρα συγκαταλέγονται όλες οι ταχύτητες (βλ. 3.2) εντός των ορίων που καθορίζονται βάσει της δομικής επάρκειας και των πτητικών ικανοτήτων του ελικοπτέρου ή βάσει άλλων χαρακτηριστικών. Οι ταχύτητες αυτές προσδιορίζονται σε σχέση με τις κατάλληλες διαμορφώσεις του ελικοπτέρου και άλλους συναφείς παράγοντες.

9.2.3. Περιορισμοί του συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος και του συστήματος μετάδοσης της ισχύος

Στους περιορισμούς του συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος περιλαμβάνονται όλοι όσοι καθορίζονται για τα διάφορα συστατικά μέρη του εν λόγω συστήματος και του συστήματος μετάδοσης, όπως είναι τοποθετημένα στο ελικόπτερο.

9.2.4. Περιορισμοί στροφείου

Στους περιορισμούς όσον αφορά τις ταχύτητες του στροφείου περιλαμβάνονται οι μέγιστες και οι ελάχιστες ταχύτητες του στροφείου χωρίς ισχύ (αυτοπεριστροφή) και με ισχύ.

9.2.5. Περιορισμοί όσον αφορά τον εξοπλισμό και τα συστήματα

Στους περιορισμούς όσον αφορά τον εξοπλισμό και τα συστήματα περιλαμβάνονται όλοι όσοι καθορίζονται για τα διάφορα είδη εξοπλισμού και συστημάτων, όπως είναι τοποθετημένα στο ελικόπτερο.

9.2.6. Λοιποί περιορισμοί

Όλοι οι απαραίτητοι περιορισμοί σε σχέση με τις συνθήκες που θεωρούνται επιβλαβείς για την ασφάλεια του ελικοπτέρου (βλ. 1.2.1).

9.2.7. Περιορισμοί όσον αφορά το πλήρωμα της πτήσης

Στους περιορισμούς όσον αφορά το πλήρωμα της πτήσης περιλαμβάνεται ο ελάχιστος αριθμός μελών του πληρώματος πτήσης που απαιτείται για τη λειτουργία του ελικοπτέρου, λαμβάνοντας υπόψη μεταξύ άλλων τη δυνατότητα πρόσβασης των αρμόδιων μελών του πληρώματος σε όλα τα απαραίτητα χειριστήρια πτήσης και όργανα καθώς και την εκτέλεση των καθιερωμένων διαδικασιών έκτακτης ανάγκης.

9.3. **Πληροφορίες για τις πτητικές λειτουργίες και επιχειρησιακές διαδικασίες**

9.3.1. Τύποι επιλέξιμων πτητικών λειτουργιών

Καταρτίζεται κατάλογος με τους συγκεκριμένους τύπους πτητικών λειτουργιών, όπως ορίζονται στο Παράρτημα 6, Μέρος ΙΙΙ, της Σύμβασης ή αναγνωρίζονται ευρέως, τους οποίους το ελικόπτερο έχει κριθεί ικανό να εκτελεί βάσει της συμμόρφωσης προς τις ορθές απαιτήσεις αξιοπλοΐας.

9.3.2. Πληροφορίες για τη φόρτωση

Οι πληροφορίες για τη φόρτωση περιλαμβάνουν τη μάζα του ελικοπτέρου χωρίς φορτίο μαζί με έναν ορισμό της κατάστασης του ελικοπτέρου την ώρα της ζύγισης, την αντίστοιχη θέση του κέντρου βάρους καθώς και το σημείο (ή τα σημεία) αναφοράς και τον άξονα (ή τους άξονες) αναφοράς με τα οποία σχετίζονται τα όρια του κέντρου βάρους.

9.3.3. Επιχειρησιακές διαδικασίες

Περιγράφονται οι επιχειρησιακές διαδικασίες υπό κανονική λειτουργία καθώς και οι επιχειρησιακές διαδικασίες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης που είναι χαρακτηριστικές για το συγκεκριμένο ελικόπτερο και απαραίτητες για την ασφαλή λειτουργία του. Σε αυτές συγκαταλέγονται οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται σε περίπτωση βλάβης μίας ή περισσότερων μονάδων ισχύος.

9.3.4. Πληροφορίες χειρισμού

Παρέχονται επαρκείς πληροφορίες για όλα τα σημαντικά ή ασυνήθη γνωρίσματα των χαρακτηριστικών του ελικοπτέρου.

9.4. **Πληροφορίες για τις επιδόσεις**

Οι επιδόσεις του ελικοπτέρου προγραμματίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 2.2. Περιλαμβάνονται πληροφορίες για τις διάφορες διαμορφώσεις του ελικοπτέρου καθώς και τις σχετικές τιμές ισχύος και τις σχετικές ταχύτητες, μαζί με πληροφορίες που μπορεί να βοηθήσουν το πλήρωμα της πτήσης να επιτύχει τις προγραμματισμένες επιδόσεις.

9.5. **Εγχειρίδιο πτήσης ελικοπτέρου**

Διατίθεται εγχειρίδιο πτήσης ελικοπτέρου, όπου καθορίζεται σαφώς ποιο συγκεκριμένο ελικόπτερο ή σειρές ελικοπτέρων αφορά. Το εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτέρου περιλαμβάνει τουλάχιστον τους περιορισμούς, τις πληροφορίες και τις διαδικασίες που ορίζονται στο παρόν κεφάλαιο.

9.6. **Σημάνσεις και επιγραφές**

9.6.1. Στις σημάνσεις και τις επιγραφές σχετικά με τα όργανα, τον εξοπλισμό, τα χειριστήρια πτήσης, κ.λπ., περιλαμβάνονται οι περιορισμοί και οι πληροφορίες που είναι απαραίτητο να τύχουν της άμεσης προσοχής του πληρώματος πτήσης κατά τη διάρκεια της πτήσης.

9.6.2. Οι σημάνσεις και οι επιγραφές καθώς και οι οδηγίες παρέχουν τις πληροφορίες που χρειάζεται το πλήρωμα εδάφους προκειμένου να αποκλείσει το ενδεχόμενο σφαλμάτων στην παροχή υπηρεσιών εδάφους (π.χ. ρυμούλκηση, ανεφοδιασμός με καύσιμα) που μπορεί να περάσουν απαρατήρητα και να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του ελικοπτέρου στις επόμενες πτήσεις.