

ιθμός 623

Οι περί Πολιτικής Αεροπορίας (Γενικοί) Κανονισμοί του 2002, οι οποίοι εκδόθηκαν ό το Υπουργικό Συμβούλιο δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 259 του περί Πολιτικής Αεροπορίας Νόμου του 2002, αφού κατατέθηκαν στη Βουλή των Αντιπροσώπων εγκρίθηκαν από αυτή δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας μφωνα με το εδάφιο (3) του άρθρου 3 του περί Καταθέσεως στη Βουλή των Αντιπροσώπων των Κανονισμών που Εκδίδονται με Εξουσιοδότηση Νόμου, Νόμου (Ν. 99 του 89 όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 227 του 1990).

Ο ΠΕΡΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ 2002

Κανονισμοί δυνάμει του άρθρου 259

Το Υπουργικό Συμβούλιο, ασκώντας τις εξουσίες που του χορηγούνται ό το άρθρο 259 του περί Πολιτικής Αεροπορίας Νόμου του 2002, εκδίδει 213(Ι) του 2002. ως ακόλουθους Κανονισμούς.

1. Οι Κανονισμοί αυτοί θα αναφέρονται ως οι περί Πολιτικής Αεροπορίας Συνοπτικός
(Γενικοί) Κανονισμοί του 2002. τίτλος.

2.—(1) Στους Κανονισμούς αυτούς, εκτός εάν από το κείμενο προκύπτει Ερμηνεία.
ιφορετική έννοια—

«Νόμος» σημαίνει τον περί Πολιτικής Αεροπορίας Νόμο του 2002. 213(Ι) του 2002.

(2) Οποιοιδήποτε άλλοι όροι που περιέχονται στους Κανονισμούς αυτούς ι που δεν ερμηνεύονται διαφορετικά, έχουν την έννοια που αποδίδεται ως όρους αυτούς από το Νόμο.

3.—(1) Τηρουμένης της παραγράφου 5(β), ο κανονισμός αυτός εφαρμό- Σήματα
ζεται σε κάθε αεροσκάφος δημόσιας μεταφοράς νηολογημένο στη Δημο- εξόδων και
ατία. διάταξης.

(2)(α) Οποτεδήποτε αεροσκάφος στο οποίο εφαρμόζεται ο κανονισμός τός μεταφέρει επιβάτες, η κάθε έξοδος αυτού και κάθε εσωτερική θύρα του αεροσκάφους λειτουργεί κανονικά, και, τηρουμένης της υποπαραγράφου (β), τά τη διάρκεια της απογείωσης και προσγείωσης και κατά τη διάρκεια τάστασης επείγουσας ανάγκης, η κάθε τέτοια έξοδος και θύρα παραμένουν εμποδιστες και δεν ασφαλιζονται διά κλειδώματος ή άλλως πως με τρόπο ν να αποτρέπεται, εμποδίζεται, ή καθυστερείται η χρήση τους από τους ιβάτες.

(β)(i) έξοδος μπορεί να εμποδίζεται από φορτίο εάν είναι έξοδος η οποία, μφωνα με τις διευθετήσεις που έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή είτε νικά είτε σε σχέση με την ομάδα/κατηγορία του αεροσκάφους ή με το συγκεκριμένο αεροσκάφος δεν απαιτείται να χρησιμοποιείται από τους επιβάτες,

(ii) θύρα μεταξύ του θαλάμου πληρώματος και οποιουδήποτε παρακεί- νου θαλάμου στον οποίο έχουν πρόσβαση οι επιβάτες, μπορεί να είναι κλει- μμένη ή μανταλωμένη εάν έτσι καθορίζει ο κυβερνήτης του αεροσκάφους, με οπό την παρεμπόδιση της πρόσβασης των επιβατών στο θάλαμο του ιπτά- νου τεχνικού πληρώματος,

(iii) η παράγραφος αυτή δεν εφαρμόζεται σε οποιαδήποτε εσωτερική θύρα ν είναι τοποθετημένη κατά τρόπο που να μην αποτρέπει, εμποδίζει ή καθυ- ερεί την έξοδο των επιβατών από το αεροσκάφος σε περίπτωση επείγουσας άγκης εάν αυτή δε βρίσκεται σε λειτουργήσιμη κατάσταση.

(3) Σε κάθε έξοδο αεροσκάφους αναγράφονται με κεφαλαία γράμματα, οι λέξεις «ΕΞΟΔΟΣ» ή «ΕΞΟΔΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ» και «EXIT» ή «EMERGENCY EXIT».

(4)(α) Σε κάθε έξοδο του αεροσκάφους αναγράφονται οδηγίες στα Ελληνικά και Αγγλικά και τοποθετούνται διαγράμματα (σχήματα) που να δείχνουν τη σωστή μέθοδο ανοίγματος της εξόδου.

(β) Τα σήματα τοποθετούνται πάνω ή κοντά στην εσωτερική επιφάνεια της θύρας ή άλλου σημείου της εξόδου και, αν μπορεί να ανοιχθεί από το εξωτερικό του αεροσκάφους, πάνω ή κοντά στην εξωτερική επιφάνεια.

(5)(α)(i) Η εξωτερική άτρακτος κάθε αεροσκάφους στο οποίο εφαρμόζεται ο κανονισμός αυτός, του οποίου το μέγιστο επιτρεπόμενο ολικό βάρος υπερβαίνει τα 3600 χλγμ., σημαδεύεται με σήματα που δείχνουν τις επιφάνειες (στην παράγραφο αυτή θα αναφέρονται ως «επιφάνειες διάρρηξης») οι οποίες μπορούν, για σκοπούς διάσωσης σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης, να διαρρηχθούν πιο εύκολα και πιο αποτελεσματικά από πρόσωπα που βρίσκονται εκτός του αεροσκάφους.

(ii) Οι επιφάνειες διάρρηξης έχουν ορθογώνιο σχήμα και σημαδεύονται από ορθογώνια σήματα κάθε πλευρά μήκους 10 εκατοστόμετρα και πλάτους 2,5 εκατοστόμετρα.

(iii) Οι φράσεις «CUT HERE IN EMERGENCY» και «ΚΟΨΤΕ ΕΔΩ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ» αναγράφονται στο μέσο κάθε επιφάνειας διάρρηξης με κεφαλαία γράμματα.

(β) Η παράγραφος αυτή δεν εφαρμόζεται σε ελικόπτερα.

(6) Κάθε πτήση αεροσκάφους στο οποίο εφαρμόζεται ο κανονισμός αυτός, του οποίου το μέγιστο επιτρεπόμενο ολικό βάρος υπερβαίνει τα 5700 χλγμ., κάθε έξοδος από τέτοιο αεροσκάφος που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί από επιβάτες σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης σημαδεύεται στο εξωτερικό του αεροσκάφους από μια λωρίδα πλάτους όχι μικρότερου των 5 εκατοστών η οποία περικλείει την έξοδο.

(7) Τα σήματα που απαιτούνται από τον κανονισμό αυτό—

(α) Ζωγραφίζονται ή επικολλούνται με άλλα μέσα εξίσου μόνιμης διάρκειας·

(β) εκτός στην περίπτωση των σημάτων που απαιτούνται στην παράγραφο (6), είναι κόκκινα και σε οποιαδήποτε περίπτωση το παρακείμενο φόντο είναι τέτοιο που να καθιστά τα κόκκινα σήματα δυσδιάκριτα, είναι λευκά ή άλλου χρώματος με τρόπο που να τα καθιστά ευδιάκριτα·

(γ) στην περίπτωση σήματος που απαιτείται στην παράγραφο (6), είναι χρώματος αντίθετου με το φόντο στο οποίο εμφανίζεται·

(δ) διατηρούνται πάντοτε καθαρά και ευδιάκριτα.

(8)(α) Τηρουμένων των διατάξεων της υποπαράγραφου (β), εάν μία, αλλά όχι περισσότερες από μία, έξοδος από το αεροσκάφος τεθεί σε αχρηστία σε τόπο στον οποίο δεν είναι λογικά πρακτικό να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί τίποτε δεν εμποδίζει τη μεταφορά επιβατών στο εν λόγω αεροσκάφος μέχρι να προσγειωθεί σε τόπο όπου η έξοδος μπορεί να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί.

(β) Σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο σε οποιαδήποτε πτήση—

(i) Ο αριθμός των επιβατών που μεταφέρονται και η τοποθεσία των θέσεων που καταλαμβάνουν είναι σύμφωνες με διευθετήσεις εγκεκριμένες από την αρμόδια αρχή σε σχέση είτε με το συγκεκριμένο αεροσκάφος είτε με ομάδα/κατηγορία αεροσκαφών και

- (ii) σύμφωνα με τις προαναφερθείσες εγκεκριμένες διευθετήσεις η έξοδος στερεώνεται/ασφαλίζεται μέσω κλειδώματος ή με άλλο τρόπο, οι λέξεις «Έξοδος» ή «Έξοδος Κινδύνου» καλύπτεται και η έξοδος σημαδεύεται με ένα κόκκινο δίσκο διαμέτρου τουλάχιστον 23 εκατοστομέτρων με μία οριζόντια λευκή λωρίδα κατά μήκος του δίσκου που φέρει τις λέξεις «Όχι Έξοδος» και «NO EXIT» με κόκκινα γράμματα.

4. Τα Κυπριακά αεροσκάφη φέρουν τα σήματα που καθορίζονται στο Παράρτημα Ι.

Σήματα
κυπριακών
αεροσκαφών.
Παράρτημα Ι.

5. Κάθε πρόσωπο τελεί αξιόποινη πράξη εάν ενεργεί επιπόλαια ή πλημμελώς κατά τρόπο που να θέτει σε κίνδυνο αεροσκάφος ή οποιοδήποτε πρόσωπο μέσα σ' αυτό.

Διακύβευση
της ασφάλειας
αεροσκαφούς.

6. Κάθε πρόσωπο τελεί αξιόποινη πράξη εάν, επιπόλαια ή πλημμελώς, προκαλεί ή επιτρέπει σε αεροσκάφος να θέτει σε κίνδυνο οποιοδήποτε πρόσωπο ή περιουσία.

Διακύβευση
οποιοδήποτε
προσώπου ή
περιουσίας.

7.—(1) Κάθε πρόσωπο τελεί αξιόποινη πράξη εάν επιβιβάζεται σε αεροσκάφος σε κατάσταση μέθης, ή μεθά σε οποιοδήποτε αεροσκάφος.

Μέθη σε
αεροσκάφος.

(2) Απαγορεύεται σε μέλος πληρώματος αεροσκαφούς που μεταφέρεται σε αεροσκάφος με σκοπό να ενεργήσει με αυτή την ιδιότητα, να βρίσκεται υπό την επήρεια ποτού ή φαρμάκου σε βαθμό που να μειώνεται/βλάπτεται η ικανότητά του να ενεργεί ως μέλος πληρώματος.

8.—(1) Ανακοινώσεις που δείχνουν πότε το κάπνισμα απαγορεύεται επιδεικνύονται σε κάθε αεροσκάφος νηολογημένο στη Δημοκρατία με τρόπο που να είναι ορατές από κάθε θέση επιβάτη μέσα σ' αυτό.

Κάπνισμα σε
αεροσκάφος.

(2) Απαγορεύεται σε πρόσωπο να καπνίζει σε οποιοδήποτε θάλαμο αεροσκαφούς νηολογημένου στη Δημοκρατία την ώρα που το κάπνισμα σ' εκείνο το θάλαμο απαγορεύεται με την επίδειξη σχετικής ανακοίνωσης βάσει του εδαφίου (1).

9. Κάθε πρόσωπο εντός αεροσκαφούς οφείλει να υπακούει σε όλες τις νόμιμες διαταγές που εκδίδει ο κυβερνήτης εκείνου του αεροσκαφούς μπορεί να δώσει με σκοπό τη διασφάλιση της ασφάλειας του αεροσκαφούς και των προσώπων ή της περιουσίας που μεταφέρονται σ' αυτό, ή την ασφάλεια, αποδοτικότητα (αποτελεσματικότητα) ή ομαλή διεξαγωγή της αεροναυτιλίας.

Εξουσία
Κυβερνήτη
Αεροσκαφούς.

10. Απαγορεύεται σε πρόσωπο να κρύβεται με σκοπό να μεταφερθεί από αεροσκάφος χωρίς τη συγκατάθεση του εκμεταλλευόμενου του κυβερνήτη του αεροσκαφούς αυτού ή οποιουδήποτε άλλου προσώπου εξουσιοδοτημένου να συγκατατίθεται για τη μεταφορά του εν λόγω προσώπου από το αεροσκάφος.

Λαθρεπιβάτες.

11.—(1)(α) Τηρουμένης της υποπαραγράφου (β), ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε σχέση με οποιοδήποτε αεροσκάφος νηολογημένο στη Δημοκρατία το οποίο—

Κόπωση
πληρώματος.

(i) Εκτελεί πτήση με σκοπό τη δημόσια μεταφορά· ή

(ii) τυγχάνει εκμετάλλευσης από επιχείρηση αερομεταφορών.

(β) οι παράγραφοι 4 μέχρι 11 δεν εφαρμόζονται σε σχέση με πτήση που γίνεται μόνο για σκοπούς εκπαίδευσης πτήσεων η οποία παρέχεται από ή εκ μέρους αερολέσχης ή σχολής πτήσεων ή πρόσωπο που δεν είναι επιχείρηση αερομεταφορών.

(2) Στον Κανονισμό αυτό—

(α) «χρόνος πτήσης», σε σχέση με οποιοδήποτε πρόσωπο σημαίνει όλο το χρόνο κατά τον οποίο εκείνο το πρόσωπο βρίσκεται σε αεροσκάφος είτε

αυτό είναι νηολογημένο στη Δημοκρατία είτε όχι (εκτός από αεροσκάφος του οποίου το μέγιστο επιτρεπόμενο ολικό βάρος δεν υπερβαίνει τα 1600 χλγμ. και το οποίο δεν πετά για σκοπούς δημόσιας μεταφοράς ή εναέριας εργασίας) ενόσω το αεροσκάφος βρίσκεται σε πτήση και το πρόσωπο μεταφέρεται σ' αυτό ως μέλος του πληρώματός του·

(β) «μέρα» σημαίνει συνεχή περίοδο 24 ωρών που αρχίζει τα μεσάνυχτα (coordinated universal time (UTC)).

(3) Για σκοπούς του κανονισμού αυτού, ελικόπτερο θεωρείται ότι βρίσκεται σε πτήση από τη στιγμή που το ελικόπτερο κινείται αυτοδύναμα με σκοπό την απογείωση μέχρι την επόμενη στιγμή κατά την οποία τα στροφέα σταματούν.

(4) Το εκμεταλλευτόμενο αεροσκάφος στο οποίο εφαρμόζεται ο κανονισμός αυτός μεριμνά ώστε να επιτρέπει στο εν λόγω αεροσκάφος να εκτελεί πτήση εάν—

(α) Έχει καταρτίσει πρόγραμμα για τη ρύθμιση των ωρών πτήσεως για κάθε πρόσωπο που πετά σε εκείνο το αεροσκάφος ως μέλος του πληρώματός του·

(β) το πρόγραμμα εγκρίνεται από την αρμόδια αρχή τηρουμένων τέτοιων όρων τους οποίους κρίνει κατάλληλους·

(γ) είτε—

(i) το πρόγραμμα ενσωματώνεται στο καθορισμένο Παράρτημα 6 της Σύμβασης του Σικάγο του 1944 εγχειρίδιο λειτουργίας· ή

(ii) σε περίπτωση κατά την οποία δεν απαιτείται εγχειρίδιο λειτουργίας, το πρόγραμμα ενσωματώνεται σε ένα έγγραφο, αντίγραφο του οποίου έχει διατεθεί σε κάθε πρόσωπο που πετά στο αεροσκάφος ως μέλος του πληρώματός του· και

(δ) έχει λάβει όλα τα μέτρα που είναι πρακτικά δυνατό για να διασφαλίσει ότι οι πρόνοιες του προγράμματος θα τύχουν συμμόρφωσης σε σχέση με κάθε πρόσωπο που πετά στο αεροσκάφος ως μέλος του πληρώματός του.

(5) Ο εκμεταλλευόμενος αεροσκάφος μεριμνά ώστε να μην επιτρέπεται σε οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος να ενεργεί ως μέλος του πληρώματός του εάν γνωρίζει ή έχει λόγους να πιστεύει ότι το εν λόγω πρόσωπο υποφέρει, ή, λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών της πτήσης που πρόκειται να επιχειρηθεί, πιθανόν να υποφέρει από κόπωση που να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροσκάφους ή των ευρισκομένων εντός αυτού.

(6) Ο εκμεταλλευόμενος αεροσκάφος τελεί αξιόποινη πράξη εάν επιτρέπει σε οποιοδήποτε πρόσωπο να ενεργεί ως ιπτάμενο τεχνικό πλήρωμα, εκτός εάν ο εκμεταλλευόμενος έχει στην κατοχή του ακριβή και ενημερωμένα στοιχεία σε σχέση με εκείνο το πρόσωπο και σε σχέση με τις 28 μέρες που αμέσως προηγούνται της πτήσης επιδεικνύοντας—

(α) Όλες τις ώρες πτήσης του· και

(β) περιληπτικά στοιχεία σχετικά με τη φύση των καθηκόντων που εκτέλεσε στη διάρκεια των ωρών πτήσης του.

(7) Τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο (6), φυλάσσονται από τον εκμεταλλευτόμενο το αεροσκάφος μέχρι 12 μήνες μετά τη διεξαγωγή της πτήσης στην οποία αναφέρεται η εν λόγω παράγραφος.

(8) Το πρόσωπο που ενεργεί ως μέλος πληρώματος αεροσκάφους, τελεί αξιόποινη πράξη εάν γνωρίζει ή υποψιάζεται ότι υποφέρει από, λαμβανο-

μένων υπόψη των συνθηκών της πτήσης που πρόκειται να επιχειρηθεί, πιθανόν να υποφέρει, τέτοια κόπωση ώστε να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροσκάφους και των ευρισκομένων εντός αυτού.

(9) Απαγορεύεται σε πρόσωπο να ενεργεί ως ιπτάμενο τεχνικό πλήρωμα αεροσκάφους εκτός εάν βεβαιωθεί ότι ο εκμεταλλευόμενος το αεροσκάφος γνωρίζει τις ώρες πτήσης του για τη διάρκεια των 28 ημερών που προηγούνται της πτήσης.

(10) Τηρουμένης της παραγράφου (11), πρόσωπο δεν ενεργεί ως ιπτάμενο τεχνικό πλήρωμα σε αεροσκάφος νηολογημένο στη Δημοκρατία εάν κατά την έναρξη της πτήσης το σύνολο όλων των προηγούμενων ωρών πτήσης του—

Ωρες πτήσης-
ευθύνες του
πληρώματος
πτήσης.

(α) Στη διάρκεια της περιόδου 28 συνεχόμενων ημερών που λήγει στο τέλος της ημέρας στην οποία αρχίζει η πτήση υπερβαίνει τις 100 ώρες· ή

(β) στη διάρκεια της περιόδου 12 μηνών που λήγει στο τέλος του προηγούμενου μήνα υπερβαίνει τις 900 ώρες.

(11) Η παράγραφος (10) δεν εφαρμόζεται σε πτήση που πραγματοποιείται—

(α) Με αεροσκάφος του οποίου το μέγιστο επιτρεπόμενο ολικό βάρος δεν υπερβαίνει τα 1600 χλγμ. και το οποίο δεν πετά για σκοπούς δημόσιας μεταφοράς ή εναέριας εργασίας· ή

(β) με αεροσκάφος που δεν πετά με σκοπό τη δημόσια μεταφορά ούτε τυγχάνει εκμετάλλευσης από επιχείρηση αερομεταφορών, εάν την ώρα που αρχίζει η πτήση το σύνολο όλων των ωρών πτήσης του προαναφερθέντος προσώπου από την τελευταία φορά που έτυχε ιατρικής εξέτασης και βρέθηκε ικανός, δεν υπερβαίνει τις 25 ώρες.

12.—(1) Κάθε αεροσκάφος που ίπταται υπεράνω του Κυπριακού εδάφους κατά παράβαση του Νόμου ή των Κανονισμών, και μη προσγειούμενο εκούσια, διατάσσεται από την αρμόδια αρχή να προσγειωθεί, αμέσως στο πλησιέστερο αεροδρόμιο ή σε άλλο καθοριζόμενο από αυτή.

Διαταγή προς
αναγκαστική
προσγείωση.

(2) Κυβερνήτης αεροσκάφους, ο οποίος δε συμμορφώνεται με τις διατάξεις της παραγράφου (1) τελεί αξιόποινη πράξη.

13.—(1) Άδεια μηχανικού συντήρησης αεροσκαφών εκδίδεται, ισχύει και αναστέλλεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος II.

Άδεια
μηχανικού
συντήρησης
αεροσκαφών.
Παράρτημα II.

(2) Ο κάτοχος άδειας μηχανικού συντήρησης αεροσκαφών δεν πρέπει να ασκεί τα δικαιώματα τέτοιας άδειας εάν γνωρίζει ή υποπτεύεται ότι η φυσική ή πνευματική του κατάσταση τον καθιστά ανίκανο να ασκεί τέτοια δικαιώματα.

(3) Ο κάτοχος άδειας μηχανικού συντήρησης αεροσκαφών, όταν ασκεί τα δικαιώματα τέτοιας άδειας δεν πρέπει να τελεί υπό την επήρεια ποτού ή φαρμάκου σε βαθμό που να μειώνεται η ικανότητα/δυνατότητά του να ασκεί τέτοια δικαιώματα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

(Κανονισμός 4)

ΣΗΜΑΤΑ ΚΥΠΡΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

1. Κατά την έννοια του παρόντος είναι—

- (α) Χώρα νηολόγησης: η χώρα στο νηολόγιο της οποίας εγγράφεται το αεροσκάφος·
- (β) Υπηρεσία νηολόγησης: την αρμόδια αρχή·
- (γ) Σήμα εθνικότητας: το διακριτικό εθνικότητας των πολιτικών αεροσκαφών·
- (δ) Σήμα νηολόγησης: το διακριτικό με το οποίο πολιτικό αεροσκάφος καταχωρίζεται στο νηολόγιο και με το οποίο διακρίνεται από τα λοιπά αεροσκάφη·
- (ε) οργάνωση ή πρακτορείο διεθνούς εκμετάλλευσης: οργάνωση ή πρακτορείο του είδους που αναλύεται στο άρθρο 77 της από 7.12.44 Σύμβασης Σικάγου «περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας»·
- (στ) κοινό στοιχείο: ένα στοιχείο που παρέχεται από τον ICAO στην υπηρεσία νηολόγησης για να νηολογεί στο κοινό νηολόγιο αεροσκάφη οργανώσεων ή πρακτορείων διεθνών εκμεταλλεύσεων. Το στοιχείο αυτό είναι κοινό για όλα τα αεροσκάφη της ίδιας οργάνωσης ή πρακτορείου·
- (ζ) Πυρίμαχα υλικά: υλικά που είναι ικανά να αντέχουν στη θερμότητα στον ίδιο βαθμό με το ατσάλι ή και περισσότερο, όταν οι διαστάσεις του και στις περιπτώσεις, είναι οι απαιτούμενες για τον ειδικό σκοπό.

2. Τα στοιχεία εθνικότητας, νηολόγησης και τα κοινά στοιχεία αποτελούνται από ομάδα ψηφίων.

3. Τα στοιχεία εθνικότητας ή τα κοινά στοιχεία, προηγούνται των στοιχείων νηολόγησης, μεταξύ δε τούτων παρεμβάλλεται μία παύλα.

4. Τα στοιχεία εθνικότητας επιλέγονται από σειρά των εθνικών συμβόλων, που περιλαμβάνονται στα χαρακτηριστικά κλήσης ασυρμάτου και που ανατίθενται στο Κράτος της νηολόγησης από τη Διεθνή Ένωση Τηλεπικοινωνιών. Τα πιο πάνω στοιχεία εθνικότητας ανακοινώνονται υποχρεωτικά στη γραμματεία της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), (INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION), (ICAO) με μέριμνα της αρμόδιας αρχής.

5. Τα κοινά στοιχεία επιλέγονται από τις σειρές των συμβόλων που περιλαμβάνονται στα χαρακτηριστικά κλήσης ασυρμάτου και που δίδονται στο ΔΟΠΑ από τη Διεθνή Ένωση Τηλεπικοινωνιών. Η παράδοση των κοινών στοιχείων στην Υπηρεσία Νηολόγησης γίνεται από το ΔΟΠΑ προς τον οποίο αυτή απευθύνεται, όταν προκύπτει σχετική αίτηση για νηολόγηση στο κοινό νηολόγιο.

6. Τα στοιχεία νηολόγησης καθορίζονται κατ' αρχήν ελεύθερα από την Υπηρεσία Νηολόγησης, αποτελούνται δε από γράμματα, αριθμούς ή και συνδυασμούς γραμμάτων και αριθμών. Όταν χρησιμοποιούνται γράμματα για τα στοιχεία νηολόγησης δεν εκλέγονται συνδυασμοί, που συγχέονται—

- (αα) Με τους συνδυασμούς των 5 γραμμάτων, που χρησιμοποιούνται στο Διεθνή Κώδικα Σημάτων, Μέρος II·
- (ββ) με τους συνδυασμούς των τριών γραμμάτων που αρχίζουν με το γράμμα Q και χρησιμοποιούνται στον Κώδικα Q· και
- (γγ) με κάθε ομάδα γραμμάτων, που υποδηλοί ειδικής έννοιας σήματα, όπως το σήμα κινδύνου SOS, ή άλλα παρόμοια σήματα κατάστασης ανάγκης, όπως XXX, PAN και TTT.

7. Τα στοιχεία εθνικότητας και νηολόγησης και τα κοινά στοιχεία αναγράφονται πάνω στα αεροσκάφη με αλεξίπτυτο και αδιάβροχο χρώμα ή επικολούνται στο αεροσκάφος, μόνο αν είναι κατασκευασμένα επίσης από αλεξίπτυκη και αδιάβροχη ύλη, που να διασφαλίζει τον ίδιο με τα αναγραφόμενα στοιχεία βαθμό σταθερότητας.

8. Τα στοιχεία πρέπει να διατηρούνται καθαρά, ώστε να έχουν πάντα τον ίδιο βαθμό ορατότητας.

9. Κάθε αεροσκάφος πρέπει να φέρει πινακίδα αναγνώρισης όπου φέρονται χαραγμένα τα στοιχεία εθνικότητας και νηολόγησης ή τα κοινά στοιχεία του αεροσκάφους. Η πινακίδα αυτή πρέπει να είναι κατασκευασμένη από πυρίμαχο μέταλλο ή άλλο πυρίμαχο υλικό αναλόγων φυσικών ιδιοτήτων και πρέπει να ασφαρίζεται μέσα στο αεροσκάφος σε εμφανή θέση κοντά στην κύρια είσοδο ή προκειμένου για μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο, μέσα σε θήκη στερεωμένη εμφανώς στο εξωτερικό του καλαθιού.

10. Γενικά, όταν τα στοιχεία τοποθετούνται στις πλευρές, πρέπει να είναι ορατά και από τα πλάγια και από το έδαφος. Ειδικότερα:

(α) Αεροσκάφη ελαφρύτερα του αέρα (πλην των μη επανδρωμένων ελεύθερων αερόστατων):

(αα) Αερόπλοια: τα στοιχεία φέρονται είτε πάνω στην άτρακτο, είτε πάνω στις επιφάνειες σταθεροποίησης. Στην περίπτωση που τα στοιχεία γράφονται πάνω στην άτρακτο, τοποθετούνται κατά μήκος κάθε πλευράς της άτρακτου και σε εκείνο το τμήμα της επιφάνειάς της, που βρίσκεται ψηλότερα από τη γραμμή συμμετρίας. Σε περίπτωση που τα στοιχεία γράφονται στις επιφάνειες σταθεροποίησης, τοποθετούνται πάνω στους οριζόντιους και κάθετους σταθεροποιητές. Τα στοιχεία πάνω στον οριζόντιο σταθεροποιητή γράφονται στο δεξί μισό του ανώτερου τμήματος της επιφάνειας αυτού και στο αριστερό μισό του κατώτερου τμήματος της επιφάνειάς του, με την κορυφή των γραμμάτων και των αριθμών να έχει κατεύθυνση προς το χείλος προσβολής. Τα στοιχεία στον κάθετο σταθεροποιητή γράφονται σε κάθε πλευρά του μισού σταθεροποιητή, που βρίσκεται στο κάτω μέρος της άτρακτου, με τα γράμματα και τους αριθμούς τοποθετημένους οριζόντια.

(ββ) Σφαιρικά αερόστατα (πλην των επανδρωμένων ελεύθερων αερόστατων): τα στοιχεία φέρονται σε δύο σημεία εκ διαμέτρου αντίθετα και κοντά στη μεγαλύτερη οριζόντια περιφέρεια του αερόστατου.

(γγ) μη σφαιρικά αερόστατα (πλην των μη επανδρωμένων αερόστατων): τα στοιχεία φέρονται σε κάθε πλευρά, αναγράφονται δε στο ύψος της μεγαλύτερης εγκάρσιας τομής του αερόστατου, που βρίσκεται, είτε ακριβώς πάνω από τη δέσμη των σχοινιών, που συγκρατούν το αερόστατο, είτε πάνω από τα σημεία πρόσδεσης των καλωδίων του καλαθιού.

(β) Αεροσκάφη βαρύτερα του αέρα: τα στοιχεία φέρονται στις πτέρυγες και στην άτρακτο ως εξής:

(αα) Πτέρυγες: τα στοιχεία στις πτέρυγες φέρονται μια φορά στην κάτω επιφάνεια της κατασκευής τους, τοποθετούνται δε στο αριστερό μισό της επιφάνειάς αυτής, εκτός αν απλώνονται κατά μήκος ολόκληρης της επιφάνειάς αυτής. Τα στοιχεία τοποθετούνται, όσο είναι δυνατό, σε ίση απόσταση από το χείλος

προσβολής και το χείλος εκφυγής των πτερύγων του αεροσκάφους. Οι κορυφές των γραμμάτων και των αριθμών έχουν κατεύθυνση προς το χείλος προσβολής των πτερύγων.

(ββ) Άτρακτος (ή αντίστοιχη κατασκευαστική δομή) και κάθετες επιφάνειες της ουράς: τα στοιχεία φέρονται είτε και στις δύο πλευρές της ατράκτου (ή άλλης αντίστοιχης κατασκευής) μεταξύ των πτερύγων και του ουραίου πτερώματος, είτε στα άνω μισά τμήματα των κάθετων επιφανειών του ουραίου πτερώματος, που αποτελείται από ένα μοναδικό κομμάτι, αναγράφονται και στις δύο πλευρές. Όταν τοποθετούνται σε κάθετες επιφάνειες του ουραίου πτερώματος, που αποτελείται από πολλά κομμάτια, τα στοιχεία αναγράφονται στις εξωτερικές πλευρές των εξωτερικών πτερυγίων.

(γ) Ειδικές περιπτώσεις: αν αεροσκάφη βαρύτερα του αέρα δε διαθέτουν επιφάνειες ή μέρη, που να αντιστοιχούν με αυτά που αναφέρονται στις δύο υποπεριπτώσεις της προηγούμενης περίπτωσης τα στοιχεία αναγράφονται σε κάθε άλλη επιφάνεια με τον όρο να είναι ευκρινώς ορατά, ώστε το αεροσκάφος να μπορεί να αναγνωρίζεται εύκολα και αμέσως.

11. Τα γράμματα και οι αριθμοί σε κάθε ξεχωριστή ομάδα στοιχείων πρέπει να είναι του ίδιου ύψους, όπως παρακάτω:

(α) Αεροσκάφη ελαφρύτερα του αέρα: στα αεροσκάφη αυτά (πλην των μη επανδρωμένων ελευθέρων αερόστατων) το ύψος των στοιχείων πρέπει να είναι τουλάχιστο 50 εκατοστά. Στα μη επανδρωμένα ελεύθερα αερόστατα, οι διαστάσεις των στοιχείων καθορίζονται από την Υπηρεσία Νηολόγησης, λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος του καλαθιού, στο οποίο είναι στερεωμένη η πινακίδα αναγνώρισης.

(β) Αεροσκάφη βαρύτερα του αέρα:

(αα) Πτέρυγες: το ύψος των στοιχείων πάνω στις πτέρυγες των αεροσκαφών αυτών πρέπει να είναι τουλάχιστο 50 εκατοστά,

(ββ) Άτρακτος (ή άλλη αντίστοιχη κατασκευή) και κάθετες ουραίες επιφάνειες: το ύψος των στοιχείων πρέπει να είναι τουλάχιστο τριάντα εκατοστά.

(γ) Ειδικές περιπτώσεις: σε εκείνα τα βαρύτερα του αέρα αεροσκάφη, που δεν έχουν μέρη ή επιφάνειες που να αντιστοιχούν στα μέρη που αναφέρονται στις υποπεριπτώσεις της προηγούμενης περίπτωσης οι διαστάσεις των στοιχείων πρέπει να είναι τέτοιες ώστε το αεροσκάφος να αναγνωρίζεται αμέσως και εύκολα.

12. Τα γράμματα είναι κεφαλαία, σε λατινικούς χαρακτήρες και χωρίς καλλιτεχνικές διακοσμήσεις. Οι αριθμοί είναι αραβικοί επίσης χωρίς διακοσμήσεις.

13. Το πλάτος κάθε στοιχείου (εκτός από το γράμμα I και τον αριθμό 1) και το μήκος της παύλας είναι ίσο με τα $\frac{2}{3}$ του ύψους του στοιχείου.

14. Τα στοιχεία και οι παύλες πρέπει να βάφονται πλήρως και να είναι τέτοιου χρώματος, που να δημιουργείται καθαρή αντίθεση με το φόντο. Το πάχος των γραμμάτων (και αριθμών) πρέπει να είναι το $\frac{1}{6}$ του ύψους του στοιχείου.

15. Κάθε στοιχείο πρέπει να είναι τελείως χωρισμένο από το αμέσως προηγούμενο ή αμέσως επόμενο στοιχείο με ένα διάστημα, το οποίο θα έχει πλάτος όχι λιγότερο από το $\frac{1}{4}$ του πλάτους του στοιχείου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

(Κανονισμός 13)

Άδεια Μηχανικού Συντήρησης Αεροσκαφών

1. Η αρμόδια αρχή χορηγεί άδειες μηχανικού συντήρησης αεροσκαφών υπό τέτοιους όρους που κρίνει πρόσφορες, όταν ικανοποιηθεί ότι ο αιτητής είναι πρόσωπο κατάλληλο να κατέχει την άδεια λόγω της γνώσης, εμπειρίας, ικανότητας και επιδεξιότητας στην αεροναυτική μηχανική, και για το σκοπό αυτό ο αιτητής παρέχει τέτοια μαρτυρία και υπόκειται στην εξέταση και έλεγχο που απαιτεί η αρμόδια αρχή.

2. Η άδεια μηχανικού συντήρησης αεροσκαφών εξουσιοδοτεί τον κάτοχο, τηρουμένων των όρων που μπορεί να καθορίζονται στην άδεια, να εκδίδει—

(α) Πιστοποιητικά επιθεώρησης συντήρησης (maintenance review) αεροσκαφών που ορίζονται από την αρμόδια αρχή·

(β) πιστοποιητικά πτητικής ικανότητας (release to service)·

(γ) πιστοποιητικά καταλληλότητας (fitness for flight).

3. Άδεια θα παραμένει σε ισχύ για περίοδο που καθορίζεται σ' αυτή, και δεν υπερβαίνει τα 5 έτη, αλλά μπορεί να ανανεώνεται από την αρμόδια αρχή από καιρού εις καιρό εφόσον ικανοποιηθεί ότι ο αιτητής είναι κατάλληλο πρόσωπο και κατέχει τα προαναφερόμενα προσόντα.

4. Η αρμόδια αρχή μπορεί να εκδίδει ένα πιστοποιητικό που επικυρώνει για σκοπούς των Κανονισμών αυτών οποιαδήποτε άδεια ως μηχανικού συντήρησης αεροσκαφών χορηγούμενης με βάση τη νομοθεσία οποιασδήποτε αλλοδαπής χώρας. Τέτοιο πιστοποιητικό μπορεί να εκδοθεί με όρους και για περιόδους που η αρμόδια αρχή κρίνει κατάλληλες.

5. Άδεια που παραχωρείται με βάση το Παράρτημα αυτό δεν είναι έγκυρη εκτός εάν φέρει τη συνήθη υπογραφή του κατόχου με μελάνι.

6. Η αρμόδια αρχή μπορεί για σκοπούς του κανονισμού αυτού, είτε απόλυτα ή τηρουμένων τέτοιων όρων που κρίνει κατάλληλους να—

(α) Εγκρίνει οποιοδήποτε πρόγραμμα εκπαίδευσης (επιμόρφωσης) ή κατάρτισης·

(β) εξουσιοδοτεί ένα πρόσωπο να διεξάγει τέτοιες εξετάσεις ή ελέγχους (tests) που καθορίζει· και

(γ) εγκρίνει ένα πρόσωπο να παρέχει ή να διεξάγει οποιοδήποτε πρόγραμμα εκπαίδευσης (επιμόρφωσης) ή κατάρτισης.

7. Η αρμόδια αρχή μπορεί να αναστέλλει οποιαδήποτε άδεια μηχανικού συντήρησης εάν δεν τηρείται οποιοσδήποτε όρος που καθορίζεται στην εν λόγω άδεια ή οποιαδήποτε διάταξη του Νόμου ή των Κανονισμών.

