



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ**

Κανονισμός πτήσεων Συστημάτων μη Επανδρωμένων Αεροσκαφών- ΣμηΕΑ (Unmanned Aircraft Systems - UAS)

Α Π Ο Φ Α Σ Η

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ ΥΠΑ

Έχοντας υπόψη:

1. Το ΝΔ. 714/1970 αρ.11 εδάφ. στ' (ΦΕΚ Α' 238) «Περί ιδρύσεως ΔΕΜ και οργανώσεως ΥΠΑ» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα και ειδικότερα του άρθρου 24 παρ. 1 αυτού όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 3 του δεκάτου τρίτου άρθρου του ν. 3082/2002 (Α' 316/16.12.2002).
2. Τις διατάξεις του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (ν. 1815/88 ΦΕΚ/Α/250) όπως ισχύει.
3. Το ΠΔ. 56/1989 αρ. 7 (ΦΕΚ Α' 28) «Οργανισμός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) του Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα.
4. Την σύμβαση του Σικάγο "περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας" που κυρώθηκε με τον ν. 211/47.
5. Τα παραρτήματα 2, 7 και 11 της Σύμβασης του Σικάγο όπως έχουν κυρωθεί και δημοσιευτεί αντίστοιχα στα ΦΕΚ Β' 95/2008 και ΦΕΚ Β' 87/2008.
6. Το Β.Δ. 634/1970 "περί Κανονισμού Πτητικής Ικανότητας Πολιτικών Αεροσκαφών και Πιστοποιήσεως Αεροπορικών Προϊόντων εν γένει".
7. Τις διατάξεις του ν. 3913/2011(ΦΕΚ/Α/18/17-2-2011) περί «Αναδιοργάνωσης της ΥΠΑ και άλλες διατάξεις».
8. Την κοινή απόφαση Δ11/Γ/32739/25729/22-12-2015 των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων περί «καθορισμού τελών υπηρεσιών νηολόγησης, υποθήκης και έκδοσης Πιστοποιητικών» (ΦΕΚ/Β/2877/29-10-2015).
9. Την κοινή απόφαση Δ11/Γ/ των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων περί «αναπροσαρμογής παραβόλων».
10. Την πρόταση της Ομάδας εργασίας που συγκροτήθηκε με την Απόφαση ΓΔΑΜ/4936/5/19-2-2015 του Διοικητού ΥΠΑ.
11. Την διενέργεια δημόσιας διαβούλευσης μέσω του ιστοτόπου της ΥΠΑ.
12. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.
13. Τον Εθνικό Κανονισμό Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΚΑΠΑ) ΦΕΚ 1485/Β/17-6-2011.

14. Την Τεχνική Οδηγία Ασφάλειας 1 (Τ.Ο.Α 1) ΦΕΚ 3378/Β/31-12-2013 και την Τεχνική Οδηγία Ασφάλειας 2 (Τ.Ο.Α 2) Δ15/Α/Ε.18/Ε.08/10-1-2014 (μη δημοσιευμένη σε ΦΕΚ).

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ο Υ Μ Ε

Εγκρίνουμε τον κατωτέρω Κανονισμό περί « πτήσεων Συστημάτων Μη Επανδρωμένων Αεροσκαφών - ΣμηΕΑ (Unmanned Aircraft Systems - UAS)» ως εξής:

Άρθρο 1 Σκοπός

Με το παρόντα Κανονισμό καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την εκτέλεση πτήσεων των Συστημάτων μη Επανδρωμένων Αεροσκαφών ΣμηΕΑ (Unmanned Aircraft Systems – UAS), ελεύθερων ή προσδεδεμένων (free or tethered) στο ΑΘΗΝΑΙ FIR / HELLAS UIR.

Επίσης καθορίζονται οι κυρώσεις για τις περιπτώσεις πτήσεων από Συστήματα μη επανδρωμένων αεροσκαφών που εκτελούνται χωρίς την τήρηση των αναφερομένων προϋποθέσεων ή την εξασφάλιση των απαιτούμενων εγκρίσεων.

Άρθρο 2 Πεδίο Εφαρμογής

1. Οι ρυθμίσεις του παρόντος Κανονισμού αφορούν σε όλες τις κατηγορίες Συστημάτων μη Επανδρωμένων Αεροσκαφών –ΣμηΕΑ όπως καθορίζονται στα επόμενα άρθρα.
2. Στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος Κανονισμού δεν εμπίπτουν:
 - α. Τα Αερομοντέλα, τα θέματα των οποίων ρυθμίζονται από τον Κανονισμό ΥΠΑ περί «Πτήσεων Αερομοντέλων» (ΦΕΚ/Β/9/13-1-2010) όπως ισχύει.
 - β. Μη επανδρωμένα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για στρατιωτικούς ή άλλους κρατικούς σκοπούς από τους αντίστοιχους κρατικούς φορείς (ένοπλες δυνάμεις , σώματα ασφαλείας κλπ). Κατ' εξαίρεση, οι κρατικοί φορείς που είναι υπεύθυνοι για ΣμηΕΑ τα οποία χρησιμοποιούνται για πτήσεις κρατικών δραστηριοτήτων έχουν τη δυνατότητα με αίτησή τους προς την ΥΠΑ να υπαχθούν στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.
 - γ. τα ελεύθερα ή προσδεδεμένα μπαλόνια (tethered or free balloons)

Άρθρο 3 Ορισμοί – Συντομογραφίες

Αερομοντέλο ή Μοντέλο Αεροσκάφους (Model Aircraft)

Είναι μία ιπτάμενη συσκευή περιορισμένων διαστάσεων, που φέρει ή όχι προωθητικό σύστημα, που δεν έχει τη δυνατότητα να μεταφέρει άνθρωπο, και το οποίο χρησιμοποιείται για αεραθλητισμό ή ψυχαγωγία. Τα αερομοντέλα μπορεί να έχουν τη μορφή αεροπλάνου, ανεμοπτερού, ελικόπτερου, αυτόγυρου, υδροπλάνου, αμφίβιου, αλεξίπτωτου, αερόστατου, αερόπλοιου, ή άλλης μορφής. Τα αερομοντέλα μπορεί να είναι τηλεχειριζόμενα, ελεύθερης πτήσης, ή κυκλικής πτήσης.(ΦΕΚ/Β/9/13.1.2010).

Αεροπορική Αρχή

Είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας – ΥΠΑ, κρατική υπηρεσία που με βάση την κείμενη νομοθεσία και τις σχετικές κανονιστικές πράξεις είναι αρμόδια για θέματα πολιτικής αεροπορίας στην Ελλάδα.

Αεροπορικές εργασίες (Aerial work)

Επιχειρησιακή λειτουργία αεροσκάφους κατά την οποία το αεροσκάφος χρησιμοποιείται για εκτέλεση ειδικευμένων εργασιών όπως στη γεωργία, τις κατασκευές, τη φωτογραφία και

κινηματογράφηση, την επιθεώρηση διαφόρων εγκαταστάσεων, την παρακολούθηση και περιπολία, την έρευνα και τη διάσωση, την εναέρια διαφήμιση, κ.λπ.

Αεροσκάφος (Aircraft).

Κάθε μηχάνημα που εξασφαλίζει τη στήριξή του στην ατμόσφαιρα χάρη στην αντίσταση του αέρα πλην της αντίστασης του αέρα επί της επιφάνειας της Γης.

Ανοικτή κατηγορία ΣμηΕΑ (UAS Open Category).

Κατηγορία ΣμηΕΑ των οποίων η πτητική λειτουργία διεξάγεται με απευθείας οπτική επαφή του χειριστή μικρών μη επανδρωμένων αεροσκαφών με MTOM κάτω των 25 κιλών εντός ασφαλούς απόστασης από πρόσωπα στο έδαφος.

Απαγορευμένες Περιοχές για τις πτήσεις συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών.

Προσδιορισμένες απαγορευμένες περιοχές πτήσεων των Συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών - ΣμηΕΑ άνωθεν στρατιωτικών και βιομηχανικών εγκαταστάσεων, κτιρίων δημοσίων υπηρεσιών, και περιοχών δημοσίου ενδιαφέροντος, όπως ανακοινώνονται με ευθύνη του ΥΠΕΘΑ των Υπηρεσιών Προστασίας του Πολίτη ή άλλων Υπουργείων με σκοπό την αποφυγή τους στο σχεδιασμό των πτήσεων των ΣμηΕΑ ή και την γεω-περίφραξη.

Απαγορευμένη Περιοχή (Prohibited Area).

Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων, επάνω από τις χερσαίες εκτάσεις ή τα χωρικά ύδατα κράτους, εντός του οποίου απαγορεύεται η πτήση αεροσκαφών.

Αποκλειστικός Εναέριος Χώρος – Segregated Airspace».

Νοείται Εναέριος Χώρος καθορισμένων διαστάσεων που διατίθενται για την αποκλειστική χρήση ενός συγκεκριμένου(-ων) χρήστη(-ών).

Γεωπερίφραξη (Geofencing).

Ως γεω-περίφραξη νοείται ο περιορισμός της πρόσβασης ενός μη επανδρωμένου αεροσκάφους μέσω του καθορισμού συγκεκριμένων περιοχών στις οποίες αυτό δεν εισέρχεται βάσει του σχεδιασμού του λογισμικού ή/και του υλικού του, ακόμη και εάν ο χειριστής εκούσια ή ακούσια δώσει εντολή στο μη επανδρωμένο αεροσκάφος να εισέλθει στις συγκεκριμένες περιοχές.

Ειδική κατηγορία ΣμηΕΑ (UAS Specific Category).

Κατηγορία ΣμηΕΑ των οποίων η πτητική λειτουργία είναι πιθανόν να ενέχει σημαντικούς κινδύνους για τα πρόσωπα υπεράνω των οποίων εκτελείται.

Είδος χρήσης του ΣμηΕΑ.

Τα ΣμηΕΑ χρησιμοποιούνται για εμπορικό, επιστημονικό ή ψυχαγωγικό σκοπό καθώς και για την εκτέλεση πτήσεων αεροπορικών εργασιών. Ο εκμεταλλευόμενος (ιδιοκτήτης, κάτοχος, μισθωτής) του αεροσκάφους υποχρεούται να δηλώνει προς την Αεροπορική Αρχή το είδος της χρήσης του.

Εκμεταλλευόμενος το ΣμηΕΑ (Operator).

Είναι ο ιδιοκτήτης, κάτοχος η/και μισθωτής ενός ή περισσότερων ΣμηΕΑ την χρήση των οποίων υποχρεούται να δηλώνει προς την Αεροπορική Αρχή (ΥΠΑ).

Ο εκμεταλλευόμενος μπορεί να είναι φυσικό ή νομικό πρόσωπο.

Ελεγχόμενος Εναέριος Χώρος.

Εναέριος Χώρος καθορισμένων διαστάσεων που ορίζεται από την ΥΠΑ, εντός του οποίου παρέχεται υπηρεσία Ελέγχου Εναερίας Κυκλοφορίας (ΕΕΚ) για τις IFR και VFR πτήσεις σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση του Εναερίου Χώρου, όπως περιγράφεται στο AIP GREECE.

Εμπορική εκμετάλλευση του ΣμηΕΑ.

Είναι η χρήση του ΣμηΕΑ για εκτέλεση πτήσεων που αποφέρουν οικονομικό όφελος στον εκμεταλλευόμενο.

Επικίνδυνα Υλικά (Dangerous Goods).

Ουσίες ή υλικά τα οποία κάτω από ορισμένες συνθήκες (θερμοκρασίας, πίεσης, τριβής, κρούσης) εμφανίζουν ιδιότητες επικίνδυνες για την υγεία την ασφάλεια και τα περιουσιακά στοιχεία.

Κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR).

Νοούνται οι κανόνες ως περιγράφονται στο AIP GREECE.

Λειτουργία σε απόσταση οπτικής επαφής (Visual Line Of Sight – VLOS).

Νοείται η λειτουργία του ΣμηΕΑ κατά τη διάρκεια της οποίας ο χειριστής του συστήματος διατηρεί άμεση οπτική επαφή με το αεροσκάφος για να διαχειριστεί την πτήση και να ανταποκριθεί στους απαιτούμενους χειρισμούς για διαχωρισμό και αποφυγή συγκρούσεων.

Λειτουργία με Επέκταση Οπτικής επαφής (Extended Visual Line Of Sight - EVLOS).

Νοείται η λειτουργία του ΣμηΕΑ, κατά τη διάρκεια της οποίας χειριστής του συστήματος έχει τη δυνατότητα αποφυγής συγκρούσεων, αλλά η απαίτηση να διατηρεί οπτική επαφή της επιχειρησιακής λειτουργίας του ΣμηΕΑ επιτυγχάνεται παρακολουθώντας την πορεία του είτε μέσω κάμερας, με τη μετάδοση της σχετικής εικόνας είτε μέσω παρατηρητή (φυσικού προσώπου).

Λειτουργία Πέραν Οπτικής επαφής (Beyond Visual Line Of Sight BVLOS).

Νοείται η λειτουργία του ΣμηΕΑ σε απόσταση τέτοια, όπου δεν είναι δυνατή η με οποιοδήποτε τρόπο επαφή του χειριστή του συστήματος με οπτικά μέσα. Ο χειριστής δεν έχει τη δυνατότητα αποφυγής σύγκρουσης με άλλους χρήστες του Εναερίου Χώρου.

Για την ασφαλή διεξαγωγή των πτήσεων, απαιτείται στην περίπτωση αυτή Προσωρινή Αποκλειστική (Temporary Segregated Area) Περιοχή Εναερίου Χώρου με πλήρη συμμόρφωση στις εγκεκριμένες Διαδικασίες Εναερίου Κυκλοφορίας.

Μη επανδρωμένο Αεροσκάφος - μηΕΑ (Unmanned Aircraft - UA).

Ορίζεται το αεροσκάφος το οποίο λειτουργεί ή έχει σχεδιαστεί να λειτουργεί χωρίς να επιβαίνει χειριστής σε αυτό.

MTOM (Maximum Take Off Mass).

Είναι η μέγιστη μάζα του αεροσκάφους κατά την απογείωση.

Περιορισμένη Περιοχή (Restricted Area).

Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων, επάνω από τις χερσαίες εκτάσεις ή τα χωρικά ύδατα κράτους, εντός του οποίου η πτήση αεροσκαφών περιορίζεται σύμφωνα με ορισμένες ειδικές προϋποθέσεις.

Πιστοποιητικό εκμεταλλευόμενου ΣμηΕΑ (ROC- Remote Operation Certificate).

Είναι το πιστοποιητικό που απαιτείται για τον εκμεταλλευόμενο ενός ή περισσότερων ΣμηΕΑ της πιστοποιημένης κατηγορίας το οποίο χορηγείται από την Αρμόδια Αεροπορική Αρχή (ΥΠΑ/Δ2) σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του παρόντος Κανονισμού. Ο εκμεταλλευόμενος οφείλει να παρουσιάζει το Πιστοποιητικό σε ισχύ, όποτε τούτο ζητηθεί.

Πιστοποιημένη κατηγορία ΣμηΕΑ (UAS Certified Category).

Κατηγορία ΣμηΕΑ των οποίων η πτητική λειτουργία διεξάγεται με απαιτήσεις ανάλογες εκείνων που ισχύουν για τα επανδρωμένα αεροσκάφη, δηλαδή με προηγούμενη εξασφάλιση αδειών και πιστοποιητικών αξιοπλοΐας.

Προσωρινές Αποκλειστικές Περιοχές (Temporary Segregated Areas) για την πτήση συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών.

Εναέριος Χώρος, καθορισμένων διαστάσεων που διατίθεται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα για αποκλειστική χρήση συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών - ΣμηΕΑ.

Προσωρινή Αποκλειστική Περιοχή (Temporary Segregated Area).

Εναέριος Χώρος, καθορισμένων διαστάσεων υπό την δικαιοδοσία αεροπορικής αρχής, ο οποίος διατίθεται προσωρινά για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, για αποκλειστική χρήση συγκεκριμένου(-ων) χρήστη(-ών) του Εναερίου Χώρου.

Σύστημα μη επανδρωμένου αεροσκάφους -ΣμηΕΑ (Unmanned Aircraft System - UAS).

Είναι το μη επανδρωμένο αεροσκάφος (UA) μαζί με όλο τον σχετικό εξοπλισμό που αφορά στην υποστήριξη αυτού (σταθμός ελέγχου, δυνατότητες σύνδεσης δεδομένων και τηλεχειρισμού, εξοπλισμός πλοήγησης κ.λπ) ο οποίος είναι απαραίτητος για την λειτουργία του μη επανδρωμένου αεροσκάφους. Τα ΣμηΕΑ είναι είτε ελεύθερα (free UAS) ή είναι δυνατόν να είναι προσδεδεμένα (tethered UAS) σε σταθερές ή κινητές βάσεις. Στην κατηγορία των συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών -ΣμηΕΑ (Unmanned Aircraft System - UAS) περιλαμβάνονται και τα Τηλεχειριζόμενα Αεροσκάφη (Remotely-Piloted Aircraft RPA) και τα Τηλεχειριζόμενα Συστήματα Αεροσκαφών (Remotely-Piloted Aircraft Systems RPAS), καθώς και τα αυτόνομα αεροσκάφη (autonomous aircraft).

Άρθρο 4 Κατηγορίες συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών

1. Για την κατηγοριοποίηση των ΣμηΕΑ λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα κριτήρια:

- η μέγιστη μάζα απογείωσης (MTOM)
 - το είδος της χρήσης
 - το ύψος άνωθεν της επιφάνειας της γης ή της θαλάσσης όπου επιτρέπεται να ίπτανται
 - οι περιοχές (αποκλειστικές ή μη) όπου ίπτανται
 - οι τεχνικές δυνατότητες εκάστου ΣμηΕΑ
 - η πολυπλοκότητα του περιβάλλοντος πτητικής λειτουργίας του ΣμηΕΑ
2. Λαμβανομένων υπόψη των κριτηρίων της προηγούμενης παραγράφου καθορίζονται οι ακόλουθες κατηγορίες ΣμηΕΑ:
- A. Η «**ανοικτή**» κατηγορία **(UAS Open Category)**
 - B. Η «**ειδική**» κατηγορία **(UAS Specific Category)**
 - Γ. Η «**πιστοποιημένη**» κατηγορία **(UAS Certified Category)**

Άρθρο 5 Διεξαγωγή Πτήσεων ΣΜηΕΑ (UAS)

1. Η Διεξαγωγή Πτήσεων ΣΜηΕΑ (UAS) επιτρέπεται γενικά σε εναέριο χώρο διαχωρισμένο (segregated) από τον εναέριο χώρο που χρησιμοποιείται από τα επανδρωμένα αεροσκάφη.

Ειδικότερα τα Συστήματα μη Επανδρωμένων Αεροσκαφών (ΣμηΕΑ) επιτρέπεται να ίπτανται:

- A. κάτω από τα επιτρεπόμενα όρια για την κυκλοφορία επανδρωμένων αεροσκαφών με κανόνες πτήσεως δι' οργάνων (IFR) ή/και εξ όψεως (VFR), με μέγιστο ύψος τα 400 πόδια (FT) επάνω από το έδαφος ή την επιφάνεια της θάλασσας (AGL,MSL).
 - B. επάνω από τα των ανώτερα όρια του ελεγχόμενου Εναερίου Χώρου για την κυκλοφορία επανδρωμένων αεροσκαφών με κανόνες πτήσης διά οργάνων (IFR) ή/και εξ όψεως (VFR).
 - Γ. εντός Προσωρινών Αποκλειστικών Περιοχών (Temporary Segregated Areas TSA) που προσδιορίζονται από τις υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας της ΥΠΑ για πτήσεις ΣΜηΕΑ (UAS).
 - Δ. σε καθορισμένα ίχνη και ύψη που προσδιορίζονται με ειδικές άδειες των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας της ΥΠΑ.
2. Η διεξαγωγή Πτήσεων ΣΜηΕΑ (UAS) απαγορεύεται γενικά σε εναέριο χώρο:
- A. όπου διενεργούνται πτήσεις επανδρωμένων αεροσκαφών με κανόνες πτήσεως διά οργάνων (IFR) ή και εξ όψεως (VFR).

- Β. εντός των Ζωνών Κυκλοφορίας των αεροδρομίων (ATZ), και ούτως ή άλλως σε απόσταση μικρότερη από 8 χλμ. από την περίμετρο του αεροδρομίου και από τα ίχνη προσγείωσης / απογείωσης από / προς το αεροδρόμιο.
- Γ. στις «Απαγορευμένες Περιοχές για τις πτήσεις συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών», όπως ορίζονται από τους αρμόδιους φορείς και δημοσιεύονται με ευθύνη της ΥΠΑ.
- Δ. εντός των απαγορευμένων και περιορισμένων περιοχών (Prohibited, Restricted Areas) εντός των οποίων απαγορεύονται ή περιορίζονται οι πτήσεις των επανδρωμένων αεροσκαφών οι οποίες ορίζονται από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και περιγράφονται στο AIP Ελλάδος.
3. Απαγορεύεται η πτήση ΣΜηΕΑ (UAS) επάνω από πρόσωπα και κινητά/ακίνητα στοιχεία περιουσίας και σε πλευρική απόσταση μικρότερη από 50 μέτρα.
4. Η διεξαγωγή των πτήσεων ΣΜηΕΑ με λειτουργία σε απόσταση οπτικής επαφής (Visual Line of Sight-VLOS) ή και με λειτουργία σε απόσταση με επέκταση οπτικής επαφής (Extended Visual Line of Sight-EVLOS) θα διενεργείται στα χρονικά όρια μισής ώρας πριν την ανατολή του ηλίου έως μισής ώρας μετά την δύση του ηλίου. Οι πτήσεις ΣΜηΕΑ με λειτουργία σε απόσταση οπτικής επαφής (VLOS) θα διεξάγονται σε απόσταση μικρότερη από 500μ. από τον χειριστή τους, ενώ η αντίστοιχη μέγιστη απόσταση για τις πτήσεις ΣΜηΕΑ με λειτουργία σε απόσταση με επέκταση οπτικής επαφής (EVLOS) θα ορίζεται από τις άδειες που χορηγούνται στο σύστημα.
5. Απαγορεύεται η μεταφορά επικίνδυνων υλικών από ΣΜηΕΑ (UAS).
6. Σε περιπτώσεις για τις οποίες η εξυπηρέτηση της διεξαγωγής εναέριων εργασιών απαιτεί ειδική άδεια, οι ιδιοκτήτες/χειριστές των ΣΜηΕΑ θα απευθύνονται στις αρμόδιες Διευθύνσεις της ΥΠΑ, την Δ16 για θέματα χρήσης Εναερίου Χώρου, την Δ2 για θέματα πτητικών αδειών την Δ1 για θέματα αεροπορικής εκμετάλλευσης και την Δ15 για θέματα ασφάλειας από έκνομες ενέργειες.
7. Ο εκμεταλλεόμενος/χειριστής του ΣμηΕΑ:
- Α. έχει την ευθύνη αποφυγής σύγκρουσης στον αέρα ή στην χερσαία/υδάτινη επιφάνεια με άλλα αεροσκάφη πάσης μορφής ή με εμπόδια.
 - Β. τηρεί ασφαλείς αποστάσεις από αεροσκάφη πάσης μορφής, πρόσωπα και κινητά/ ακίνητα αντικείμενα
 - Γ. τηρεί τις ισχύουσες διατάξεις των νόμων για την προστασία προσωπικών δεδομένων
 - Δ. έχει την αστική ευθύνη για τις τυχόν ζημιές που προκαλούνται κατά την εκτέλεση των πτήσεων των ΣμηΕΑ υπό το χειρισμό/εκμετάλλευση του
 - Ε. είναι υπεύθυνος να εξασφαλίσει την καταχώρηση του ΣμηΕΑ στο ειδικό μητρώο ή το νηολόγιο της ΥΠΑ, και τις άδειες πτητικής ικανότητας, χειριστών, αεροπορικής εκμετάλλευσης όπως προβλέπονται από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και γενικά την τήρησή του.
- ΣΤ. είναι υπεύθυνος για την ταυτοποίηση του ΣμηΕΑ με ένθετη πινακίδα που αναγράφει τον αριθμό καταγραφής/χαρακτηριστικό κωδικό νηολόγησης ή και της ηλεκτρονικής συσκευής ταυτοποίησης, όταν προβλέπεται.
- Ζ. είναι υπεύθυνος για μεταφορά αντικειμένων που από τη φύση τους δύναται να προκαλέσουν κίνδυνο σε βάρος προσώπων ή περιουσιών.
8. Οι πτήσεις ΣμηΕΑ δεν θεωρούνται πτήσεις εξ όψεως (VFR) ή πτήσεις δια οργάνων (IFR). Στις πτήσεις ΣμηΕΑ δεν παρέχεται υπηρεσία Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας – ΕΕΚ (Air Traffic Control-ATC) και επίσης δεν παρέχονται άλλες υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας – ΕΚ (Air Traffic Services -ATS). Όταν απαιτείται, οι Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας της ΥΠΑ, με μέριμνα της ΥΠΑ/Δ4, εκδίδουν ειδικές άδειες και οδηγίες.

9. Η δήλωση ή άδεια, ανάλογα με την περίπτωση, καλύπτει όλες τις πτυχές που αφορούν την ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών των ΣμηΕΑ (αξιοπλοΐας, των πτητικών λειτουργιών, χειριστικής ιδιότητας). Τα ΣμηΕΑ πρέπει να αναγνωρίζονται από ένα πινακίδιο αναγνώρισης που περιέχει τον αριθμό μητρώου του ΣμηΕΑ και τα στοιχεία του χειριστή. Το ίδιο πινακίδιο πρέπει επίσης να εγκατασταθεί στον σταθμό εδάφους.

Άρθρο 6 « Ανοικτή» κατηγορία ΣμηΕΑ (UAS Open Category)

1. Γενικές προϋποθέσεις:

- α. Ο χειριστής (remote pilot) έχει απευθείας οπτική επαφή με το ΣμηΕΑ.
- β. Οι πτήσεις εκτελούνται μόνο με μη επανδρωμένα αεροσκάφη με μέγιστη μάζα κατά την απογείωση (MTOM) μικρότερη των 25 κιλών.
- γ. Η πτητική λειτουργία μη επανδρωμένων αεροσκαφών στις «απαγορευμένες περιοχές για τις πτήσεις μη επανδρωμένων αεροσκαφών» αλλά και σε απαγορευμένες /περιορισμένες περιοχές (Prohibited/Restricted Areas) όπως έχουν οριστεί για επανδρωμένα αεροσκάφη, απαγορεύεται.
- δ. Τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη που ίπτανται σε «Προσωρινές Αποκλειστικές Περιοχές (Temporary Segregated Areas) για την πτήση ΣμηΕΑ πρέπει να συμμορφώνονται προς τους ισχύοντες περιορισμούς.
- ε. Το μεγαλύτερο επιτρεπόμενο ύψος πτήσης των ΣμηΕΑ της «ανοικτής» κατηγορίας είναι τα 400 πόδια (FT) από την επιφάνεια του εδάφους ή της μέσης στάθμης της θάλασσας.
- στ. Ο χειριστής είναι υπεύθυνος για την ασφαλή πτητική λειτουργία και τη διατήρηση ασφαλούς απόστασης τουλάχιστον πενήντα μέτρων πλευρικά τόσο από μη εμπλεκόμενα πρόσωπα καθώς επίσης από περιουσίες στο έδαφος
- ζ. Τα ΣμηΕΑ της «ανοικτής» κατηγορίας δεν επιτρέπεται να εκτελούν πτήση επάνω από συγκεντρώσεις προσώπων ή σε πλευρική απόσταση μικρότερη από 150 μ.
- η. Ο εκμεταλλεόμενος (ιδιοκτήτης, κάτοχος, μισθωτής-operator) και ο χειριστής (remote pilot) του ΣμηΕΑ εγγράφεται σε ειδικό Μητρώο (Ιδιοκτητών, κατόχων, μισθωτών και χειριστών ΣμηΕΑ) το οποίο τηρείται στην αρμόδια Διεύθυνση της Αεροπορικής Αρχής (ΥΠΑ/Δ2- Διεύθυνση Πτητικών Προτύπων). Η εγγραφή γίνεται ηλεκτρονικά σε συνεργασία με τα σημεία πώλησης των ΣμηΕΑ στην Ελλάδα με τη συμπλήρωση και αποστολή από τον αγοραστή με email στην Διεύθυνση Πτητικών Προτύπων ειδικού εντύπου (ηλεκτρονικής φόρμας), με τη μορφή υπεύθυνης δήλωσης του ν.1599/86, όπου-μεταξύ των άλλων-υποχρεωτικώς θα αναγράφονται τα στοιχεία αστυνομικής ταυτότητας, η διεύθυνση κατοικίας, ο τύπος της συσκευής καθώς και το κατάστημα και η ημερομηνία αγοράς. Η υποχρέωση εγγραφής στο Μητρώο βαρύνει και εκμεταλλεόμενους (ιδιοκτήτες, κατόχους, μισθωτές) και χειριστές ΣμηΕΑ οι οποίοι προμηθεύονται το αεροσκάφος μέσω διαδικτύου ή και με οποιοδήποτε άλλο τρόπο, οι οποίοι έχουν την υποχρέωση της αποστολής των δικαιολογητικών τους μέσω ΚΕΠ. Η αρμόδια Δ/νση ΥΠΑ/ Δ2 έχει το δικαίωμα επαλήθευσης των στοιχείων αγοράς με το κατάστημα πώλησης/ΚΕΠ.
Στην περίπτωση ιδιοκατασκευής του ΣμηΕΑ από τον εκμεταλλεόμενο, ή αγοράς μέσω ηλεκτρονικού εμπορίου (στο εξωτερικό ή στο εσωτερικό) θα υποβάλλεται υπεύθυνη δήλωση του ν.1599/86 η οποία θα περιέχει μεταξύ άλλων την ημερομηνία ολοκλήρωσης κατασκευής, και τον τόπο κατασκευής του ΣμηΕΑ (εντός ή εκτός Ελληνικής επικράτειας, ηέδρα κατασκευών και τα στοιχεία του καταστήματος πώλησης των εξαρτημάτων).Στις ανωτέρω υπεύθυνες δηλώσεις θα συμπεριλαμβάνεται η διευκρίνιση του ιδιοκτήτη η/και του χειριστή περί της χρήσης του ΣμηΕΑ της συγκεκριμένης υποκατηγορίας για την τήρησή του σύμφωνα με το άρθρο 11 περί ειδικού μητρώου.

- θ. Ο ιδιοκτήτης του ΣμηΕΑ είναι υπεύθυνος για ζημιές έναντι τρίτων, σε περίπτωση δε επαγγελματικής χρήσης, για την κάλυψη των ζημιών απαιτείται ασφαλιστήριο συμβόλαιο.
- ι. Κάθε ΣμηΕΑ φέρει σε εμφανές σημείο τοποθετημένο στη βασική δομή πινακίδιο αναγνώρισης στο οποίο αναγράφονται ο κατασκευαστής, και ο αριθμός σειράς κατασκευής ια. Ο εκμεταλλεούμενος (ιδιοκτήτης, κάτοχος, μισθωτής-operator) και ο χειριστής (remote pilot) υποχρεούται να δηλώνει αμελλητί στην αρμόδια Δ/νση ΥΠΑ/Δ2 κάθε περίπτωση απώλειας κλοπής ή καταστροφής του ΣμηΕΑ.

Άρθρο 7 Υποκατηγορίες «ανοικτής» κατηγορίας – ειδικές προϋποθέσεις

1 . Η «ανοικτή» κατηγορία ΣμηΕΑ διακρίνεται σε τρεις υποκατηγορίες για τις οποίες απαιτούνται πρόσθετες προϋποθέσεις, επιπλέον των αναφερομένων στο προηγούμενο άρθρο.:

1.1. CAT A0: «Μίνι Συστήματα Μη Επανδρωμένων Αεροσκαφών» με MTOM μικρότερη του ενός κιλού (<1kg)

- 1.1.1. Κάθε Σύστημα Μη Επανδρωμένου Αεροσκάφους που πωλείται ως καταναλωτικό προϊόν και έχει MTOM μέχρι ενός 1 κιλού θα πρέπει να ακολουθεί τις προϋποθέσεις του παρόντος Κανονισμού ως προς τη γενική ασφάλεια των προϊόντων. Οι επιδόσεις τους θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι θα ίπτανται κάτω από τα 400 πόδια (FT) από το έδαφος ή την επιφάνεια της θάλασσας σε λειτουργία τηλεχειριζόμενης τοπικής πτήσης ή θα διαθέτει τα μέσα για τον αυτόματο περιορισμό του Εναερίου Χώρου στον οποίον μπορεί να εισέρχεται.).
- 1.1.2. Οι πτήσεις τους θα διεξάγονται σε μέγιστο ύψος 400 πόδια (FT) από το έδαφος ή την επιφάνεια της θάλασσας τηρώντας ταυτόχρονα τις αποστάσεις ασφαλείας που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό.
- 1.1.3. Τα Μίνι Συστήματα Μη Επανδρωμένων Αεροσκαφών ΣμηΕΑ που πετούν σε Προσωρινές Αποκλειστικές Περιοχές (Temporary Segregated Areas) για την πτήση συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών πρέπει να διαθέτουν ενεργοποιημένη ικανότητα ενημερωμένης γεω-περίφραξης.
- 1.1.4. Ο χειριστής (operator) η/και ο ιδιοκτήτης του ΣμηΕΑ της παρούσας κατηγορίας πρέπει να αναφέρει στην αρμόδια Αεροπορική Αρχή (ΥΠΑ/Δ2) τυχόν βλάβες, δυσλειτουργίες, ελαττώματα ή άλλα συμβάντα που προκάλεσαν ή θα μπορούσαν να προκαλέσουν σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο προσώπου.

1.2. CAT A1: «Πολύ Μικρά μη επανδρωμένα αεροσκάφη» με MTOM μεγαλύτερη του ενός κιλού (>1kg) και μικρότερη των τεσσάρων κιλών (<4 kg).

- 1.2.1. Κάθε μη επανδρωμένο αεροσκάφος που πωλείται ως καταναλωτικό προϊόν και έχει MTOM άνω του 1 κιλού και μέχρι MTOM 4 κιλά πρέπει να ακολουθεί τις προϋποθέσεις του παρόντος Κανονισμού ως προς τη γενική ασφάλεια των προϊόντων και πρέπει να διαθέτει τα μέσα για τον αυτόματο περιορισμό του Εναερίου Χώρου στον οποίον μπορεί να εισέρχεται.
- Οι επιδόσεις τους θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι θα ίπτανται κάτω από τα 400 πόδια (FT) από το έδαφος ή την επιφάνεια της θάλασσας σε λειτουργία τηλεχειριζόμενης τοπικής πτήσης ή θα διαθέτει τα μέσα για τον αυτόματο περιορισμό του Εναερίου Χώρου στον οποίον μπορεί να εισέρχεται.).

- 1.2.2 Οι πτήσεις τους θα διεξάγονται σε μέγιστο ύψος από 400 πόδια (FT) από το έδαφος ή την επιφάνεια της θάλασσας τηρώντας ταυτόχρονα τις αποστάσεις ασφαλείας που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό.
- 1.2.3. Τα Πολύ Μικρά Συστήματα Μη Επανδρωμένων Αεροσκαφών ΣμηΕΑ που πετούν σε Προσωρινές Αποκλειστικές Περιοχές (Temporary Segregated Areas) για την πτήση συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών πρέπει να διαθέτουν ενεργοποιημένη ικανότητα ενημερωμένης γεω-περίφραξης.
- 1.2.4. Ο χειριστής (operator) η/και ο ιδιοκτήτης του ΣμηΕΑ της παρούσας κατηγορίας πρέπει να αναφέρει στην αρμόδια Αεροπορική Αρχή (ΥΠΑ/Δ2) τυχόν βλάβες, δυσλειτουργίες, ελαττώματα ή άλλα συμβάντα που προκάλεσαν ή θα μπορούσαν να προκαλέσουν σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο προσώπου.

1.3. CAT A2: «Μικρά μη επανδρωμένα αεροσκάφη» με MTOM μεγαλύτερη των τεσσάρων κιλών (>4kg) και μικρότερη των είκοσι πέντε κιλών (<25 kg).

- 1.3.1. Κάθε μη επανδρωμένο αεροσκάφος που πωλείται ως καταναλωτικό προϊόν και έχει MTOM άνω των 4 κιλών και μικρότερη MTOM από 25 κιλά, πρέπει να ακολουθεί τις προϋποθέσεις του παρόντος Κανονισμού ως προς τη γενική ασφάλεια των προϊόντων και πρέπει να διαθέτει τα μέσα για τον αυτόματο περιορισμό του Εναερίου Χώρου στον οποίον μπορεί να εισέρχεται.
- 1.3.2. Τα Συστήματα Μη Επανδρωμένων Αεροσκαφών ΣμηΕΑ που πετούν σε Προσωρινές Αποκλειστικές Περιοχές (Temporary Segregated Areas) για την πτήση συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών πρέπει να διαθέτουν ενεργοποιημένη ικανότητα ενεργούς αναγνώρισης και ενημερωμένης γεω-περίφραξης.
- 1.3.3. Ο χειριστής (operator) η/και ο ιδιοκτήτης του ΣμηΕΑ της παρούσας κατηγορίας πρέπει να αναφέρουν στην αρμόδια Αεροπορική Αρχή (ΥΠΑ/Δ2) τυχόν βλάβες, δυσλειτουργίες, ελαττώματα ή άλλα συμβάντα που προκάλεσαν ή θα μπορούσαν να προκαλέσουν σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο προσώπου.

2. Για τα **ΣμηΕΑ «ανοικτής»** κατηγορίας και για τις περιπτώσεις εμπορικής χρήσης (εμπορικής εκμετάλλευσης) επί πλέον απαιτείται:

- Εγγραφή του ΣμηΕΑ σε ειδικό μητρώο που καθιερώνεται με ευθύνη της ΥΠΑ
- Εξασφάλιση ειδικής άδειας (έγκρισης) από την αρμόδια Διεύθυνση της ΥΠΑ/Δ1 (Διεύθυνση Εμπορικής εκμετάλλευσης) με καταβολή οικονομικού παράβολου 20€.

Άρθρο 8 Προϋποθέσεις πτήσεων ΣμηΕΑ «ειδικής» κατηγορίας

1. Τα ΣμηΕΑ εντάσσονται στην ειδική κατηγορία με ευθύνη της Δ2 Διεύθυνσης της ΥΠΑ είτε κατά την διαδικασία καταχώρησης στο Μητρώο/Νηολόγιο ΣμηΕΑ είτε όταν έχοντας καταχωρηθεί σε Μητρώο/Νηολόγιο άλλου Κράτους, υποβάλλουν αίτηση για χρήση Εναερίου Χώρου. Για την εκτέλεση πτήσεων από ΣμηΕΑ που ανήκουν στην εν λόγω κατηγορία («ειδική» κατηγορία) απαιτείται η εξασφάλιση άδειας «πτητικής λειτουργίας» (Operation Authorization) από την Διεύθυνση Δ2 της ΥΠΑ η οποία χορηγείται εφ' όσον ο εκμεταλλευόμενος το(τα) ΣμηΕΑ παρουσιάσει προς έγκριση:

α) Σχέδιο αξιολόγησης κινδύνων ασφαλείας (risk assessment):

Το οποίο να αναφέρεται στα μη επανδρωμένα αεροσκάφη καθώς και την πτητική λειτουργία τους, προσδιορίζοντας όλους τους κινδύνους που σχετίζονται με τη συγκεκριμένη πτητική λειτουργία και προτείνοντας κατάλληλα μέτρα μετριασμού

(περιορισμού) των κινδύνων. Ειδικότερα το σχέδιο συντεταγμένο στην ελληνική γλώσσα πρέπει να περιλαμβάνει:

- την (τις) περιοχή(-ές) επάνω από την οποία(-ες) θα επιχειρεί το ΣμηΕΑ με ρητή αναφορά στην πυκνότητα του πληθυσμού της(των).

-τον εναέριο χώρο όπου θα πραγματοποιεί πτήσεις το ΣμηΕΑ καθώς και τις διαδικασίες που αφορούν στην εναέρια κυκλοφορία

-την κατασκευαστική περιγραφή και τις δυνατότητες του ΣμηΕΑ

-το είδος των δραστηριοτήτων του ΣμηΕΑ (Αεροπορικές εργασίες κλπ) καθώς και περιγραφή των διαδικασιών ασφαλούς εκτέλεσής τους

-την επάρκεια (ικανότητα- προσόντα) του χειριστή του ΣμηΕΑ κυρίως από πλευράς επιπέδου εκπαίδευσης σε θέματα εναέριας κυκλοφορίας

-την οργανωτική δομή του εκμεταλλεόμενου το ΣμηΕΑ

-την διαδικασία προστασίας και φύλαξης του εξοπλισμού από παρεμβάσεις τρίτων

Κατά την εξέταση των ανωτέρω η ΥΠΑ/Δ2 δύναται να ζητήσει την συνδρομή ή τις απόψεις άλλων Δ/σεων της ΥΠΑ.

β)Εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας (operations manual):

το οποίο να περιέχει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες, περιγραφές, προϋποθέσεις και περιορισμούς για την πτητική λειτουργία, συμπεριλαμβανομένων της κατάρτισης και των προσόντων του προσωπικού, τη συντήρηση του μη επανδρωμένου αεροσκάφους και των συστημάτων του, καθώς και την αναφορά συμβάντων.

γ)Ασφαλιστήριο συμβόλαιο για την κάλυψη κινδύνων από την άσκηση των δραστηριοτήτων.

2. Σε περίπτωση εμπορικής χρήσης (εμπορικής εκμετάλλευσης) του ΣμηΕΑ της «ειδικής» κατηγορίας απαιτούνται επιπρόσθετα τα εξής:

2.1 Εγγραφή του ΣμηΕΑ σε ειδικό νηολόγιο σύμφωνα με το άρθρο 9 του παρόντος κανονισμού

2.2 Καταχώρηση του εκμεταλλεόμενου και του Χειριστή του ΣμηΕΑ σε ειδικό Μητρώο που τηρείται στην αρμόδια Διεύθυνση της ΥΠΑ/Δ2 σύμφωνα με το άρθρο 10 του παρόντος Κανονισμού και προσκόμιση Ποινικού Μητρώου γενικής χρήσης για αμφοτέρους (εκμεταλλεόμενου και χειριστή)

2.3 Εξασφάλιση ειδικής άδειας (έγκρισης) από την αρμόδια Διεύθυνση της ΥΠΑ/Δ1 (Διεύθυνση Αεροπορικής εκμετάλλευσης) με καταβολή του αντίστοιχου οικονομικού παράβολου.

Άρθρο 9 Προϋποθέσεις πτήσεων ΣμηΕΑ «πιστοποιημένης» κατηγορίας

1. Τα ΣμηΕΑ εντάσσονται στην «πιστοποιημένη» κατηγορία με ευθύνη της Δ2 Διεύθυνσης της ΥΠΑ είτε κατά την διαδικασία καταχώρησης στο Μητρώο/Νηολόγιο ΣμηΕΑ είτε όταν έχοντας καταχωρηθεί σε Μητρώο/Νηολόγιο άλλου Κράτους, υποβάλλουν αίτηση για χρήση Εναερίου Χώρου. Για την εκτέλεση πτήσεων από ΣμηΕΑ που ανήκουν στην εν λόγω κατηγορία («πιστοποιημένη» κατηγορία) απαιτείται η έκδοση ειδικού πιστοποιητικού πτητικής ικανότητας για ΣμηΕΑ (Special Certificate of Airworthiness –CofA) σύμφωνα με τους ειδικότερους όρους και προϋποθέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 15 καθώς και στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α (ANNEX A) του παρόντος.

2. Το πιστοποιητικό (CofA) εκδίδεται από την ΥΠΑ η οποία το χορηγεί εφ' όσον ο εκμεταλλεόμενος το(τα) ΣμηΕΑ παρουσιάσει άδειες και λοιπές πιστοποιήσεις ανάλογες με εκείνες που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία των επανδρωμένων αεροσκαφών.

3. Οι άδειες της προηγούμενης παραγράφου αφορούν τόσο στους κατασκευαστές – προμηθευτές των ΣμηΕΑ ως προς την πιστοποίηση του σχεδιασμού , παραγωγής, συντήρησης και επισκευής του ΣμηΕΑ καθώς και εκπαίδευσης του προσωπικού που ασχολείται με τις ανωτέρω δραστηριότητες (εξασφάλιση του Restricted Type Certificate) όσο και στην πτητική ικανότητα (λειτουργία) του (των) συγκεκριμένου (-ων) ΣμηΕΑ για το (τα) οποίο (-α) ζητείται η έκδοση του ειδικού πιστοποιητικού πτητικής ικανότητας (Special Certificate of Airworthiness).
4. Ο εκμεταλλεούμενος ΣμηΕΑ της εν λόγω κατηγορίας υποχρεούται να έχει στην κατοχή του Πιστοποιητικό εκμεταλλεούμενου ΣμηΕΑ (ΠΕΣμηΕΑ - ROC) σύμφωνα με τους ειδικότερους όρους και προϋποθέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 14 του παρόντος καθώς και στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α (ANNEX A) του παρόντος.
5. Ο χειριστής ενός ΣμηΕΑ «πιστοποιημένης» κατηγορίας έχει την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους, και έχει παρόμοια ανάλογη υποχρέωση με τους χειριστές Επανδρωμένων Αεροσκαφών, για τη γνώση του αεροπορικού δικαίου, γενικές γνώσεις των αεροσκαφών, τις επιδόσεις της πτήσης, το σχεδιασμό και τη φόρτωση, την ανθρώπινη απόδοση, μετεωρολογία, πλοήγηση, λειτουργικές διαδικασίες, κανόνες αέρος και ραδιοτηλεφωνίας. Ο χειριστής του ΣμηΕΑ «πιστοποιημένης» κατηγορίας θα διαθέτει σύμφωνα με τα άρθρα του παρόντος κανονισμού, εκπαίδευση χειριστή η οποία θα αποδεικνύει ότι υπάρχει ικανότητα, να επιτύχουν ένα επίπεδο ικανοτήτων, γνώσης ή και εμπειρίας και να λάβει άδεια. Με απόφαση του Διοικητή ΥΠΑ καθορίζεται το περιεχόμενο της εκπαίδευσης και οι απαιτούμενες εξετάσεις για την έκδοση πιστοποιητικού εκπαίδευσης.
6. Η ασφαλιστική κάλυψη του ΣμηΕΑ της παρούσης κατηγορίας εξασφαλίζεται με την προσκόμιση ανάλογου Ασφαλιστήριου Συμβολαίου.
7. Ειδικότερες λεπτομέρειες για καθορισμό προτύπων ασφάλειας από έκνομες ενέργειες και λοιπές απαιτήσεις για τους χώρους ή τα πεδία δραστηριότητας της εν λόγω κατηγορίας ΣμηΕΑ καθορίζονται με απόφαση Δ/ΥΠΑ.

Άρθρο 10 Νηολόγηση /Καταχώρηση σε Μητρώο των ΣμηΕΑ

1. Ο κάτοχος ΣμηΕΑ έχει την υποχρέωση να δηλώσει εγγράφως με επικύρωση ΚΕΠ και να συμπληρώσει σε ειδική ηλεκτρονική φόρμα τα στοιχεία του και να τα αποστείλει με έγγραφη και ηλεκτρονική μορφή (email/FAX) στην ΥΠΑ/Δ2.Με ευθύνη της Δ2 κατηγοριοποιούνται στις Κατηγορίες του Άρθρου 4 και εντάσσονται :
 - A. τα ΣμηΕΑ της «Ανοικτής» Κατηγορίας σε ειδικό μητρώο ΣμηΕΑ της Δ2, ενώ
 - B. τα ΣμηΕΑ της «Ειδικής» και της «Πιστοποιημένης» Κατηγορίας σε ειδικό Τμήμα ΣμηΕΑ του Μητρώου Ελληνικών πολιτικών αεροσκαφών, που τηρείται στην ΥΠΑ (Διεύθυνση Νομικών Υποθέσεων - Τμήμα Νηολογίων, Υποθηκών και Κωδικοποίησης) και λαμβάνουν στοιχεία εθνικότητας και νηολόγησης (Nationality and Registration Marks).
2. Για την νηολόγηση των ΣμηΕΑ στο ειδικό Τμήμα ΣμηΕΑ του Μητρώου Ελληνικών πολιτικών αεροσκαφών εφαρμόζονται αναλογικά τα εν γένει οριζόμενα στο εν ισχύ ANNEX 7 του ICAO «Περί νηολόγησης αεροσκαφών», στον Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (N.1815/88, ως εκάστοτε ισχύει), για την νηολόγηση των Ελληνικών πολιτικών αεροσκαφών καθώς και στο αντίστοιχο Κανονιστικό και διαδικαστικό πλαίσιο της ΥΠΑ.
3. Τα χορηγούμενα ΣμηΕΑ ΣμηΕΑ στοιχεία εθνικότητας και νηολόγησης αποτελούνται από τα γράμματα SX, ακολουθούμενα από παύλα και συνδυασμό τριών αριθμών και γραμμάτων σε οποιαδήποτε σειρά και αλληλουχία μεταξύ τους, κατά την κρίση του αρμοδίου Τμήματος Νηολογίων, Υποθηκών και Κωδικοποίησης.
Τα μη-επανδρωμένα αεροσκάφη ειδικής και πιστοποιημένης κατηγορίας φέρουν επί της ατράκτου τα στοιχεία Ελληνικού νηολογίου τα οποία τοποθετούνται σε εμφανές σημείο, είναι ευκρινή και βάζονται με ανεξίτηλα χρώματα.

4. Στο ειδικό Τμήμα ΣμηΕΑ του Μητρώου καταχωρίζονται τα αεροσκάφη, για τα οποία εκδίδεται, επικυρώνεται ή με οποιοδήποτε τρόπο αναγνωρίζεται Πιστοποιητικό Αξιοπλοΐας (πτητικής ικανότητας) από την Διεύθυνση Πτητικών Προτύπων της ΥΠΑ.

5. Για την εγγραφή στο ειδικό Τμήμα ΣμηΕΑ του Μητρώου απαιτούνται, επίσης:

α. Αίτηση του εκμεταλλευόμενου (ιδιοκτήτη, κατόχου ή μισθωτή) η οποία υποβάλλεται εντός ευλόγου χρόνου από την ημερομηνία κτήσης/κατοχής του ΣμηΕΑ και σε κάθε περίπτωση πριν από την πρώτη χρήση του αεροσκάφους.

β. Αντίγραφο ταυτότητας ή διαβατηρίου του αγοραστή ή μισθωτή, σε περίπτωση φυσικού προσώπου, ή καταστατικού, σε περίπτωση νομικών προσώπων, για την διαπίστωση της συνδρομής των προϋποθέσεων του άρθρου 18 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (Ν.1815/88), όπως εκάστοτε ισχύει.

γ. Πρωτότυπο ή ακριβές αντίγραφο τίτλου κτήσης, μίσθωσης ή παραχώρησης, ήτοι απόδειξη, τιμολόγιο ή ιδιωτικό συμφωνητικό, από όπου θα προκύπτουν τα στοιχεία πωλητή, αγοραστή ή των συμβαλλομένων αντίστοιχα, καθώς και επαρκής περιγραφή του ΣμηΕΑ, με βάση τον Κατασκευαστή, τον τύπο του, την Κατηγορία του και τον Αριθμό Σειράς, εφ' όσον υφίσταται.

δ. Σε περίπτωση ιδιοκατασκευής που ανήκει στην πιστοποιημένη κατηγορία, ο ελεγκτής κατασκευής στον οποίο έχει χορηγηθεί άδεια από την ΥΠΑ/Δ2 (Διεύθυνση Πτητικών Προτύπων) διενεργεί τον έλεγχο κατασκευής του μη επανδρωμένου αεροσκάφους, καταγράφει τα αποτελέσματα των ελέγχων και εισηγείται στην ΥΠΑ την έκδοση ή μη του ειδικού πιστοποιητικού πτητικής ικανότητας για ΣμηΕΑ (Special Certificate of Airworthiness –CofA). Η ΥΠΑ συντάσσει κατάλογο των ελεγκτών κατασκευής ΣμηΕΑ και είναι στην διάθεση των ενδιαφερομένων.

ε. Αντίγραφο ασφαλιστηρίου συμβολαίου του ΣμηΕΑ, αποδεκτό από την αρμόδια Διεύθυνση Αεροπορικής εκμετάλλευσης Δ1 της ΥΠΑ.

στ. Υπεύθυνη Δήλωση του εκμεταλλευόμενου περί μη εγγραφής του συγκεκριμένου ΣμηΕΑ σε Μητρώο άλλου Κράτους.

ζ. Πιστοποιητικό Διαγραφής του ΣμηΕΑ από το αλλοδαπό Μητρώο, σε περίπτωση προηγούμενης εγγραφής του σε Μητρώο άλλου Κράτους.

η. Φωτογραφία του ΣμηΕΑ, σε ηλεκτρονική ή φυσική μορφή, στην οποία θα εμφανίζεται η προβλεπόμενη προσαρτημένη πινακίδα με τα στοιχεία εθνικότητας και νηολόγησης του ΣμηΕΑ.

θ. Αποδεικτικό πληρωμής τελών για την νηολόγηση αεροσκαφών σύμφωνα με την κοινή Απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, όπως ισχύει.

6. Κατά την νηολόγηση εκδίδεται Πιστοποιητικό Νηολόγησης ΣμηΕΑ, το οποίο περιλαμβάνει τα χορηγηθέντα στοιχεία εθνικότητας και νηολόγησης, τον Αριθμό Νηολογίου, τα στοιχεία του ειδικού Τμήματος του Μητρώου, στο οποίο είναι εγγεγραμμένο, Κατηγορία και περιγραφή του ΣμηΕΑ, τα στοιχεία του εκμεταλλευόμενου (ιδιοκτήτη, κατόχου ή μισθωτή - Operator), και την ημερομηνία νηολόγησης.

7. Πρωτότυπο του Πιστοποιητικού Νηολόγησης παραδίδεται στον εκμεταλλευόμενο, ο οποίος υποχρεούται να το διατηρεί σε καλή κατάσταση, να το φέρει μαζί του στον Σταθμό εδάφους, όποτε το ΣμηΕΑ τελεί σε λειτουργία, και να το επιδεικνύει στις κατά περίπτωση αρμόδιες Αρχές, εφ' όσον του ζητηθεί.

8. Για κάθε νηολόγηση ΣμηΕΑ εκδίδεται από το αρμόδιο Τμήμα Νηολογίων, Υποθηκών και Κωδικοποίησης της ΥΠΑ σχετική Ανακοίνωση, που κοινοποιείται στις ενδιαφερόμενες λοιπές Κρατικές Αρχές και Φορείς, κατά τα ισχύοντα για τα Ελληνικά πολιτικά αεροσκάφη.

9. Ο εκμεταλλεόμενος υποχρεούται να ενημερώσει εγγράφως το αρμόδιο Τμήμα Νηολογίων, Υποθηκών και Κωδικοποίησης της ΥΠΑ αμελλητί σε κάθε περίπτωση:
- α. απώλειας, κλοπής ή καταστροφής του ΣμηΕΑ.
 - β. απώλειας, κλοπής ή καταστροφής του Πιστοποιητικού νηολόγησης του ΣμηΕΑ.
 - γ. οποιασδήποτε μεταβολής των προσωπικών του στοιχείων.
 - δ. οποιασδήποτε μεταβολής στο ιδιοκτησιακό, μισθωτικό και εν γένει λειτουργικό καθεστώς του ΣμηΕΑ.
10. Η γνωστοποίηση απώλειας, κλοπής ή καταστροφής του Πιστοποιητικού Νηολόγησης και να συνοδεύεται από σχετική ένορκη βεβαίωση του εκμεταλλεόμενου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 28, παρ. 1, του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (Ν. 1815/88), από Αίτηση αντικατάστασής του και από την προβλεπόμενη καταβολή του αντίστοιχου τέλους.
11. Διαγραφή του ΣμηΕΑ από το ειδικό Τμήμα ΣμηΕΑ του Μητρώου χωρεί:
- α. κατά βούληση του εκμεταλλεόμενου, έπειτα από Αίτησή του, συνοδευόμενη από άπαντα τα εκδοθέντα από την ΥΠΑ Πιστοποιητικά και από Υπεύθυνη Δήλωση περί απόσυρσης του ΣμηΕΑ από την πτητική εκμετάλλευση και κυκλοφορία.
 - β. υποχρεωτικά, σε περίπτωση συνδρομής μίας από τις προϋποθέσεις του άρθρου 31 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (Ν. 1815/88), η οποία βεβαιώνεται με σχετική Υπεύθυνη Δήλωση του εκμεταλλεόμενου ή με άλλη επίσημη πιστοποίηση, συνοδευόμενη πάντα από όλα τα εκδοθέντα από την ΥΠΑ Πιστοποιητικά, που αφορούν στο ΣμηΕΑ.
12. Η Αίτηση διαγραφής συνοδεύεται από την καταβολή τέλους για την διαγραφή νηολόγησης σύμφωνα με την κοινή Απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, όπως ισχύει.
13. Μετά την διαγραφή, το αρμόδιο Τμήμα Νηολογίων, Υποθηκών και Κωδικοποίησης της ΥΠΑ εκδίδει σχετική Απόφαση Διαγραφής. Πιστοποιητικό Διαγραφής για κάθε νόμιμη χρήση εκδίδεται, εφ' όσον αυτό ζητηθεί από τον εκμεταλλεόμενο.
14. Για την ταυτοποίησή τους, τα μη-επανδρωμένα αεροσκάφη φέρουν :
- A. ετικέτα ταυτοποίησης με τον αριθμό καταγραφής/χαρακτηριστικό κωδικό νηολόγησης.
 - B. συσκευή παθητικής ή ενεργητικής ταυτοποίησης με τον αριθμό καταγραφής/χαρακτηριστικό κωδικό νηολόγησης μέσω ραδιοσυχνοτήτων (Radio frequency identification tag – RFID). Η ηλεκτρονική ταυτοποίηση θα είναι παθητικού τύπου για μη-επανδρωμένα αεροσκάφη μέχρι τέσσερα κιλά (4kg) και ενεργητικού τύπου εμβέλειας τουλάχιστον 800 μέτρων για μη-επανδρωμένα αεροσκάφη άνω των τεσσάρων κιλών (> 4kg). Τα στοιχεία ταυτοποίησης ορίζονται από την ΥΠΑ.

Άρθρο 11 Τήρηση Μητρώου Εκμεταλλεόμενων και Χειριστών ΣμηΕΑ

1. Ο εκμεταλλεόμενος ΣμηΕΑ όλων των κατηγοριών καθώς και ο χειριστής του (των) εγγράφεται σε ειδικό Μητρώο που τηρείται στην αρμόδια Διεύθυνση Πτητικών Προτύπων (Δ2) της ΥΠΑ
2. Η καταχώρηση γίνεται ηλεκτρονικά κατόπιν αιτήματος που υποβάλλει ο εκμεταλλεόμενος και ο χειριστής ΣμηΕΑ
3. Η αίτηση συνοδεύεται από αντίγραφο Ποινικού Μητρώου Γενικής χρήσης του εκμεταλλεόμενου (ιδιοκτήτη, κατόχου ή μισθωτή) εφ' όσον πρόκειται για φυσικό πρόσωπο ή του νόμιμου εκπροσώπου του αν πρόκειται για νομικό πρόσωπο, από το οποίο να προκύπτει ότι δεν έχει καταδικαστεί κατά την τελευταία πενταετία για διάπραξη ενός των αδικημάτων που

αναφέρονται στην παρ.1 του Παραρτήματος 1 του Εθνικού Κανονισμού Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 12 Τήρηση Μητρώου Ελεγκτών Κατασκευής

1. Ο υποψήφιος ελεγκτής κατασκευής ΣΜηΕΑ πρέπει να διαθέτει πτυχίο κατά EASA Part 66.
2. Ο υποψήφιος ελεγκτής κατασκευής καταθέτει αίτηση στην ΥΠΑ/Δ2 συνοδευόμενη από τα απαραίτητα δικαιολογητικά (αντίγραφο πτυχίου, βιογραφικό σημείωμα, αποδεικτικά εμπειρίας κλπ.)
3. Η ΥΠΑ μετά από τον έλεγχο των δικαιολογητικών εκδίδει την άδεια ελεγκτή ΣΜηΕΑ. Η άδεια έχει διάρκεια τριών (3) ετών υπό την προϋπόθεση το πτυχίο μηχανικού αεροσκαφών που κατέχει να είναι σε ισχύ.
4. Η ανανέωση της άδειας ελεγκτή ΣΜηΕΑ γίνεται μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου. Η ανανέωση εκδίδεται κατόπιν έγκρισης της ΥΠΑ/Δ2 λαμβανομένης υπόψη της δραστηριότητας του ελεγκτή κατασκευής κατά την προηγούμενη τριετία και εφόσον τα πτυχία του εξακολουθούν να είναι σε ισχύ.
5. Η άδεια του ελεγκτή κατασκευής αναστέλλεται: α) μετά από αιτιολογημένη απόφαση της ΥΠΑ β) με την ημερομηνία λήξεως του πτυχίου του μηχανικού.

Άρθρο 13 Προϋποθέσεις χορήγησης έγκρισης για εμπορική εκμετάλλευση ΣμηΕΑ

6. Εκμεταλλεύμενος ΣμηΕΑ οποιασδήποτε κατηγορίας ο οποίος χρησιμοποιεί το α/φος για εμπορικούς σκοπούς (εμπορική εκμετάλλευση του ΣμηΕΑ) πρέπει να εξασφαλίζει ειδική άδεια (έγκριση) από την αρμόδια Διεύθυνση της Αεροπορικής Αρχής (ΥΠΑ/Δ1/Διεύθυνση Αεροπορικής Εκμετάλλευσης/Τμήμα Α) κατόπιν υποβολής σχετικού εγγράφου αιτήματος.
7. Μαζί με το αίτημα υποβάλλονται τα εξής δικαιολογητικά:
 - Ασφαλιστήριο συμβόλαιο
 - Βεβαίωση εγγραφής του ΣμηΕΑ στο Μηολόγιο ΣμηΕΑ εφ' όσον πρόκειται για ΣμηΕΑ ειδικής ή πιστοποιημένης κατηγορίας
 - Βεβαίωση εγγραφής του εκμεταλλευόμενου και του χειριστή του ΣμηΕΑ στο ειδικό Μητρώο της ΥΠΑ/Δ2
 - Παράβολο που προβλέπεται στην εκάστοτε ισχύουσα Κοινή Υπουργική Απόφαση
 - Βεβαίωση ως προς τον χειριστή του ΣμηΕΑ περί εκμάθησης των απαιτούμενων κατά περίπτωση και αναλόγως της κατηγορίας του ΣμηΕΑ βασικών γνώσεων κανόνων εναερίου κυκλοφορίας η/και χειριστού αεροσκαφών πολιτικής Αεροπορίας.
8. Το αίτημα εξετάζεται από την ΥΠΑ/Δ1/Α ως προς την ισχύ των δικαιολογητικών καθώς και την συνδρομή των ανωτέρω αναφερομένων Γενικών και ειδικών προϋποθέσεων του παρόντος Κανονισμού ως προς την χρήση και λειτουργία του ΣμηΕΑ.
9. Η χορηγούμενη από την αρμόδια Δ/νση Δ1 της ΥΠΑ άδεια (έγκριση) για την εκτέλεση πτήσεων με το/τα συγκεκριμένα ΣμηΕΑ εκδίδεται στο όνομα του εκμεταλλευόμενου και έχει τρίμηνη ισχύ. Μετά την παρέλευση του τριμήνου και εφ' όσον ο εκμεταλλεύμενος επιθυμεί την συνέχιση της εκμετάλλευσης υποχρεούται σε επανέλεγχο των προϋποθέσεων και δικαιολογητικών καθώς και καταβολή νέου ισόποσου παραβόλου.
10. Αναστολή της ισχύος της χορηγούμενης άδειας ή ανάκληση αυτής χωρεί όταν παύσει να συντρέχει μία ή περισσότερες από τις προϋποθέσεις νόμιμης λειτουργίας του ΣμηΕΑ όπως περιγράφονται στον παρόντα Κανονισμό.
11. Η αίτηση συνοδεύεται από αντίγραφο Ποινικού Μητρώου Γενικής χρήσης του εκμεταλλευόμενου (ιδιοκτήτη, κατόχου ή μισθωτή) εφ' όσον πρόκειται για φυσικό πρόσωπο ή του νόμιμου εκπροσώπου του αν πρόκειται για νομικό πρόσωπο, από το οποίο να προκύπτει ότι δεν έχει καταδικαστεί κατά την τελευταία δεκαετία για διάπραξη ενός των αδικημάτων που

αναφέρονται στην παρ.1 του Παραρτήματος 1 του Εθνικού Κανονισμού Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 14 Ασφάλιση έναντι τρίτων

Ο εκμεταλλευόμενος ΣμηΕΑ που ανήκει σε όλες τις υποκατηγορίες της «ανοικτής» κατηγορίας, στην «ειδική» και «πιστοποιημένη» κατηγορία οφείλει να ασφαλίζει το ΣμηΕΑ για ζημιές έναντι τρίτων.

Άρθρο 15 Προστασία Προσωπικών δεδομένων

1. Στην περίπτωση που κατά την εκτέλεση των δραστηριοτήτων (αεροπορικών εργασιών ή άλλων χρήσεων) του(των) ΣμηΕΑ πραγματοποιείται επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, πρέπει αυτή να είναι σύμφωνη με την ισχύουσα σχετική νομοθεσία.
2. Η ΥΠΑ γνωστοποιεί στην Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα ζητήματα που ανακύπτουν σχετικά με την προστασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από την χρήση των ΣμηΕΑ.
3. Κυρώσεις επιβάλλονται στους παραβάτες σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2472/1997 περί προστασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

Άρθρο 16 Πιστοποιητικό εκμεταλλευόμενου ΣμηΕΑ της Πιστοποιημένης κατηγορίας- Διαδικασία χορήγησης Πιστοποιητικού

1. Ο εκμεταλλευόμενος συστήματα ΣμηΕΑ της πιστοποιημένης κατηγορίας είναι υπεύθυνος για την λειτουργία τους. Για τον σκοπό αυτό είναι υποχρεωμένος να εκπονήσει σύστημα διαχείρισης ασφαλείας (Safety Management System - SMS) το οποίο υποβάλλει για έγκριση στην αρμόδια Διεύθυνση (Δ2) της ΥΠΑ.
2. Ο εκμεταλλευόμενος ΣμηΕΑ εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό που εμπλέκεται άμεσα ή έμμεσα στην λειτουργία του συστήματος είναι εξοικειωμένο με την νομοθεσία, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες που εφαρμόζονται κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του.
3. Ο έλεγχος της λειτουργίας του συστήματος μη-επανδρωμένων αεροσκαφών ανατίθεται σε χειριστή μη-επανδρωμένων αεροσκαφών ή σε υπεύθυνο λειτουργίας που έχουν τα προβλεπόμενα από τον παρόντα κανονισμό πτυχία, πιστοποιητικά και άδειες.
4. Το Πιστοποιητικό εκμεταλλευόμενου ΣμηΕΑ (ΠΕΣμηΕΑ - ROC Remote Operations Certificate) εκδίδεται από την ΥΠΑ και συμπεριλαμβάνει:
 - Α)Αύξοντα Αριθμό Πιστοποιητικού και ημερομηνίες έκδοσης, τροποποίησης και λήξης.
 - Β)Το όνομα του εκμεταλλευόμενου, τον διακριτικό τίτλο, διεύθυνση και βάση λειτουργίας.
 - Γ) Υπογραφή του αρμόδιου Διευθυντού της ΥΠΑ.
 - Δ)Περιγραφή των πτητικών λειτουργιών για τις οποίες έχει εξουσιοδοτηθεί ο εκμεταλλευόμενος.
 - Ε) Τύπους, αριθμό και στοιχεία νηολογίου μη-επανδρωμένων αεροσκαφών.
 - ΣΤ)Τύπους, αριθμό και τοποθέτηση σταθμών εδάφους.
 - Ζ)Περιοχές λειτουργίας.

5. Διάρκεια ισχύος του ΠΕΣμηΕΑ

Το πιστοποιητικό εκμεταλλευόμενου ΣμηΕΑ παραμένει σε ισχύ εφόσον ο εκμεταλλευόμενος συμμορφώνεται με τους όρους του και δεν έχει τροποποιηθεί, ανασταλεί ή ανακληθεί από την ΥΠΑ

6. Τροποποίηση ΠΕΣμηΕΑ

Το Πιστοποιητικό τροποποιείται μετά από αίτηση του εκμεταλλευομένου. Ο εκμεταλλευόμενος αποδεικνύει ότι έχει τις προϋποθέσεις για την τροποποιημένη λειτουργία μη-επανδρωμένων αεροσκαφών. Η ΥΠΑ μπορεί να ορίσει προσωρινούς όρους λειτουργίας μέχρι την έκδοση της τροποποιημένης άδειας.

7. Αναστολή και ανάκληση της άδειας

Το Πιστοποιητικό αναστέλλεται ή ανακαλείται με απόφαση της ΥΠΑ εφόσον διαπιστωθεί ότι ο εκμεταλλευόμενος δεν πληροί της προϋποθέσεις χορήγησης του ΠΕΣμηΕΑ ή έχει παραβιάσει τους όρους ή περιορισμούς αυτού.

8. Προϋποθέσεις και απαιτήσεις που αφορούν στο σύστημα διαχείρισης ασφαλείας (Safety Management System - SMS), το προσωπικό που απασχολεί ο εκμεταλλευόμενος ΣμηΕΑ (χειριστές, υπεύθυνο λειτουργίας κλπ) της πιστοποιημένης κατηγορίας, τα εκπαιδευτικά προγράμματα του προσωπικού, την τήρηση αρχείων, το σύστημα διαχείρισης της συντήρησης του (των) ΣμηΕΑ καθώς και άλλα τεχνικά θέματα περιλαμβάνονται στο σχετικό Κεφάλαιο του Παραρτήματος Α που συνοδεύει τον παρόντα Κανονισμό

Άρθρο 17 Ειδικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (πτητικής ικανότητας) συστημάτων μη-επανδρωμένων αεροσκαφών της «πιστοποιημένης» κατηγορίας

1. Γενικά

1.1 Η αξιοπλοΐα μη-επανδρωμένων αεροσκαφών της «πιστοποιημένης» κατηγορίας πιστοποιείται από τη Διεύθυνση Πτητικών Προτύπων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

1.2 Απαραίτητη προϋπόθεση για να αποκτήσει το ΣμηΕΑ στοιχεία νηολογίου αποτελεί η πιστοποίηση όλου του συστήματος του ΣμηΕΑ συμπεριλαμβανομένων των σταθμών εδάφους, εντολών και ελέγχου, επικοινωνιών και αποφυγής σύγκρουσης, όπου έχει εφαρμογή.

1.3 Στο χορηγούμενο από την ΥΠΑ Ειδικό Πιστοποιητικό Αξιοπλοΐας (CofA – Special Airworthiness Certificate) συμπεριλαμβάνονται και τα λοιπά μέρη του συστήματος δηλαδή ο σταθμός (σταθμοί) εδάφους και το σύστημα εντολών και ελέγχου. Το Ειδικό Πιστοποιητικό Αξιοπλοΐας χορηγείται όταν όλα τα μέρη του συστήματος πληρούν τις απαιτήσεις αξιοπλοΐας

1.4 Το μη-επανδρωμένο αεροσκάφος θεωρείται αξιόπλοο μόνο εφόσον συμμορφώνεται με τον αρχικό σχεδιασμό του συστήματος, έχει επιθεωρηθεί και συντηρηθεί κανονικά όπως και όλα τα λοιπά μέρη του συστήματος του. Επιπλέον εξασφαλίζεται ότι όλα τα συστήματα που απαιτούνται για την συγκεκριμένη πτήση και ο ειδικός εξοπλισμός για εκτέλεση της αποστολής είναι πλήρως λειτουργικά.

2. Ειδικό Πιστοποιητικό Αξιοπλοΐας (πτητικής ικανότητας) - Special Airworthiness Certificate

Σε κάθε μη-επανδρωμένο αεροσκάφος της «πιστοποιημένης» κατηγορίας χορηγείται Ειδικό Πιστοποιητικό Αξιοπλοΐας εφόσον αυτό πληροί τις προϋποθέσεις αξιοπλοΐας του παρόντος Κανονισμού

3. Ειδική άδεια πτήσης - Flight Permit

Ειδική άδεια πτήσης χορηγείται από τη Διεύθυνση Πτητικών Προτύπων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας για σκοπούς απόδειξης των πτητικών χαρακτηριστικών του μη-επανδρωμένου αεροσκάφους και λειτουργικών χαρακτηριστικών του συστήματος.

4. Ισχύς

4.1 Το Ειδικό Πιστοποιητικό Αξιοπλοΐας χορηγείται για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών και ανανεώνεται για την ίδια περίοδο μετά από αίτηση του εκμεταλλευόμενου . Το Ειδικό Πιστοποιητικό Αξιοπλοΐας παραμένει σε ισχύ εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις συνεχούς αξιοπλοΐας, δεν έχουν πραγματοποιηθεί αλλαγές ή τροποποιήσεις σε αυτό και δεν έχει ανασταλεί ή ανακληθεί.

4.2 Η Ειδική Άδεια Πτήσης χορηγείται για μία ή περισσότερες πτήσεις που περιγράφονται σε αυτή και για χρονική περίοδο μέχρι έξι (6) μηνών. Παραμένει σε ισχύ εφόσον δεν έχει ανακληθεί ή ανασταλεί.

5 Αναστολή και ανάκληση του Ειδικού Πιστοποιητικού Αξιοπλοΐας ή της Άδειας Πτήσης μη-επανδρωμένου αεροσκάφους

Το Ειδικό Πιστοποιητικό Αξιοπλοΐας ή η Άδεια Πτήσης ανακαλείται από την ΥΠΑ εφόσον διαπιστωθεί ότι το Σύστημα μη-επανδρωμένου αεροσκάφους δεν πληροί της προϋποθέσεις υπό τις οποίες έχει χορηγηθεί ή έχουν παραβιαστεί οι ειδικοί όροι αυτού.

6. Οι προϋποθέσεις χορήγησης της αρχικής αξιοπλοΐας, της χορήγησης και ανανέωσης του Πιστοποιητικού καθώς και ρυθμίσεις άλλων τεχνικών θεμάτων που αφορούν στην πτητική ικανότητα του ΣμηΕΑ περιλαμβάνονται στο σχετικό Κεφάλαιο του Παραρτήματος Α που συνοδεύει τον παρόντα Κανονισμό.

Άρθρο 18 Διαδικασία Αδειοδότησης Χειριστών ΣμηΕΑ

1. Οι χειριστές των ΣμηΕΑ :

- ανοικτής κατηγορίας σε περίπτωση επαγγελματικής δραστηριότητας,
- ειδικής κατηγορίας και
- πιστοποιημένης κατηγορίας

πρέπει να είναι κάτοχοι των κατωτέρω αναφερόμενων πιστοποιητικών, πτυχίων και αδειών.

2. Ο χειριστής μη-επανδρωμένων αεροσκαφών επιδεικνύει τις άδειες και τα πτυχία που του έχουν χορηγηθεί εφόσον ζητηθούν από τις αρμόδιες αρχές.

3. Για την απόκτηση πτυχίου (άδειας) χειριστή μη-επανδρωμένων αεροσκαφών απαιτούνται :

- Πιστοποιητικό υγείας σε ισχύ, επιπέδου αντίστοιχου του ελεγκτού εναερίου κυκλοφορίας (Class 3 Medical Fitness)
- Πρόσφατη εμπειρία σε πτήση ΣμηΕΑ που αποδεικνύεται με την επιτυχή εκτέλεση τεσσάρων (4) απογειώσεων/προσγειώσεων ΣμηΕΑ ενώπιον πιστοποιημένου ή αρμόδιου εκπαιδευτή της ΥΠΑ
- Πολύ καλή γνώση Ελληνικής γλώσσας επιπέδου απόφοιτου γυμνασίου
- Επαρκής γνώση Αγγλικής γλώσσας επιπέδου ICAO English proficiency standard levels 4 ή ανώτερο για πτήσεις με ΣμηΕΑ «ειδικής» και «πιστοποιημένης» κατηγορίας. Η ικανότητα της αγγλικής γλώσσας χειριστής καταχωρείται στην άδειά του.
- Ικανοποιητικό επίπεδο θεωρητικών γνώσεων για θέματα πολιτικής αεροπορίας που αποδεικνύεται με γραπτή εξέταση ενώπιον αρμόδιου εκπαιδευτή της ΥΠΑ
- πρακτική σε πτήση εξέταση, ενώπιον εκπαιδευτή
- συμπλήρωση ορίου ηλικίας (18 έτη)

4. Χορήγηση ,διάρκεια ισχύος και τρόπος αλλαγής πτυχίου χειριστή ΣμηΕΑ

4.1 Άδεια χειριστή μη-επανδρωμένων αεροσκαφών χορηγείται από την αρμόδια Διεύθυνση Δ2 της ΥΠΑ (Διεύθυνση πτητικών προτύπων) μετά από σχετική αίτηση του

ενδιαφερόμενου και εφόσον πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις του παρόντος άρθρου για τη χορήγηση της.

4.2 Ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει για τη χορήγηση της άδειας :

- Αίτηση στην οποία αναφέρει την κατηγορία της άδειας, ικανότητα και ειδικότητα
- Πιστοποιητικό υγείας
- Παράβολο
- Βεβαίωση επιτυχούς περάτωσης θεωρητικών μαθημάτων και εξετάσεων
- Βεβαίωση ολοκλήρωσης πρακτικής εμπειρίας και πρακτικής εν πτήση εξέτασης
- Βεβαίωση επιπέδου γλωσσών
- βεβαίωση ορίου ηλικίας

4.3 Το χορηγούμενο πτυχίο παραμένει σε ισχύ εφόσον δεν έχει λήξει η σύμφωνα με την οριζόμενη σε αυτό χρονική διάρκειά του , δεν έχει ανασταλεί ή ανακληθεί από την ΥΠΑ

4.4 Στο χορηγούμενο πτυχίο μπορεί να προστεθούν επιπλέον κατηγορίες, ικανότητες και ειδικότητες και μετά την έκδοση αυτού εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις του παρόντος Κανονισμού. Η Διεύθυνση ΥΠΑ/Δ2 τροποποιεί το πτυχίο μετά από αίτηση του χειριστή ΣμηΕΑ με διαδικασία που περιγράφεται στην σχετική τεχνική οδηγία που θα εκδοθεί σε συνέχεια του παρόντος Κανονισμού.

5. Το πτυχίο αναστέλλεται ή ανακαλείται με τεκμηριωμένη απόφαση της ΥΠΑ σε περίπτωση που αθετούνται ή παραβιάζονται οι όροι χορήγησης αυτού, μετά από προηγούμενη κλήση του παραβάτη σε απολογία.

6. Χρήση ουσιών

Απαγορεύεται ο χειριστής, παρατηρητής ή άλλο άτομο που εμπλέκεται άμεσα στη λειτουργία μη-επανδρωμένων αεροσκαφών να καταναλώνει ή να βρίσκεται υπό επήρεια αλκοόλ, φαρμάκων ή άλλων ουσιών που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την ορθή εκτέλεση των καθηκόντων του

7. Θεώρηση - Αναγνώριση πτυχίων (αδειών) που εκδόθηκαν από Αρχές άλλων κρατών

Η ΥΠΑ μπορεί να αναγνωρίσει τα πτυχία που έχουν εκδοθεί από τα άλλα κράτη μέλη του ICAO, εφόσον βεβαιωθεί ότι έχουν εκδοθεί με κριτήρια ανάλογα του παρόντος Κανονισμού.

8. Αναγνώριση Αδειών που αποκτήθηκαν κατά τη διάρκεια υπηρεσίας στις Ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις ή στα Σώματα Ασφαλείας

Στους χειριστές που απέκτησαν πτυχίο κατά την διάρκεια της υπηρεσίας τους στις Ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις ή στα Σώματα Ασφαλείας αναγνωρίζεται κατά την υποβολή της αίτησής τους στην ΥΠΑ, η προηγούμενη εμπειρία που βεβαιώνεται από την Υπηρεσία τους. Για έκδοση πτυχίου χειριστή μη-επανδρωμένων αεροσκαφών απαιτείται επιτυχής περάτωση των θεωρητικών μαθημάτων και τις πρακτικής εξέτασης, όπου έχει εφαρμογή.

9. Ειδικότερα θέματα που αφορούν στα πτυχία και άδειες των χειριστών ΣμηΕΑ (ενδεικτικά αναφέρονται: κατηγορίες πτυχίων χειριστών, ικανότητες και ειδικότητες, μαθητευόμενοι χειριστές, σχολές και εκπαιδευτικά κέντρα ΣμηΕΑ, αντικείμενα θεωρητικής και πρακτικής εξέτασης του υποψήφιου χειριστή) ρυθμίζονται στο ειδικό Κεφάλαιο του Παραρτήματος Α του παρόντος Κανονισμού.

Άρθρο 19 Διεξαγωγή πτήσεων των ΣμηΕΑ

1. Οι πτήσεις των ΣμηΕΑ διεξάγονται όταν τηρούνται οι παρακάτω προϋποθέσεις :

1.1 Καταχώρηση σε Μητρώο/Νηολόγηση

Για τα ΣμηΕΑ που αγοράστηκαν στην Ελλάδα ή όταν ο εκμεταλλευόμενος το ΣμηΕΑ έχει έδρα στην Ελλάδα απαιτείται :

- Καταχώρηση στο Ειδικό Μητρώο της ΥΠΑ για τα ΣμηΕΑ «Ανοικτής Κατηγορίας» από την Δ2/ΥΠΑ.
- Νηολόγηση των ΣμηΕΑ της «Ειδικής» και της «Πιστοποιημένης» Κατηγορίας στο Μητρώο Πολιτικών Αεροσκαφών σύμφωνα με το Annex 7 του ICAO, που τηρείται από την από την Δ13/ΥΠΑ.

Για τα ΣμηΕΑ που αγοράστηκαν στο εξωτερικό, απαιτούνται αντίστοιχα πιστοποιητικά όπου προβλέπονται από την εθνική νομοθεσία, της έδρας του εκμεταλλευόμενου του ΣμηΕΑ, ενώ όταν δεν προβλέπονται από την εθνική νομοθεσία του Κράτους όπου αγοράστηκε ή έχει έδρα ο εκμεταλλευόμενος το ΣμηΕΑ, θα εγγράφονται στο Ειδικό Μητρώο και στο Νηολόγιο της ΥΠΑ, με ευχερείς και ταχείες διαδικασίες (ηλεκτρονικά μέσα, εξυπηρέτηση από ΚΕΠ, κλπ). Τα πιστοποιητικά υποβάλλονται στις αρμόδιες Διευθύνσεις της ΥΠΑ.

1.2 Άδεια Πτητικής Λειτουργίας

Η άδεια Πτητικής Λειτουργίας έχει τη μορφή :

- Βεβαίωσης κατασκευαστή ισχύουσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, για τη γενική ασφάλεια του προϊόντος για τα ΣμηΕΑ «Ανοικτής Κατηγορίας».
- Άδειας πτητικής λειτουργίας (Operation Authorization) από την αρμόδια Διεύθυνση Δ2 της ΥΠΑ για τα ΣμηΕΑ της «Ειδικής Κατηγορίας» .
- Ειδικού πιστοποιητικού πτητικής ικανότητας (Special Certificate of Airworthiness - CofA) από την αρμόδια Διεύθυνση Δ2 της ΥΠΑ για τα ΣμηΕΑ της «Πιστοποιημένης Κατηγορίας».

1.3 Άδεια για χρήση Εναερίου Χώρου από πτήσεις ΣμηΕΑ

Απαιτείται άδεια από τη Διεύθυνση Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας Δ16/ΥΠΑ για τις πτήσεις όλων των κατηγοριών ΣμηΕΑ σε εναέριο χώρο :

- Σε απόσταση μικρότερη από 8 χλμ. από αεροδρόμιο ή και πεδίο προσγείωσης
- Σε περιοχές που απαγορεύονται οι πτήσεις αεροσκαφών επανδρωμένων ή μη
- Σε κάθε μορφής εναέριο χώρο σε ύψος πάνω από τα 400 πόδια (FT) από την επιφάνεια του εδάφους ή της μέσης στάθμης της θάλασσας.

1.4 Άδεια Χειριστή ΣμηΕΑ

Απαιτείται άδεια Χειριστή ΣμηΕΑ για τους χειριστές ΣμηΕΑ :

- «Ανοικτής Κατηγορίας» σε περίπτωση επαγγελματικής χρήσης
- «Ειδικής Κατηγορίας»
- «Πιστοποιημένης Κατηγορίας»

1.5 Ασφαλιστική κάλυψη

Απαιτείται ασφαλιστική κάλυψη για :

- τα ΣμηΕΑ «Ανοικτής Κατηγορίας» σε περίπτωση επαγγελματικής χρήσης
- τα ΣμηΕΑ της «Ειδικής Κατηγορίας»
- τα ΣμηΕΑ της «Πιστοποιημένης Κατηγορίας»

2. Οι πτήσεις των ΣμηΕΑ, χαρακτηρίζονται αναλόγως προς την οπτική επαφή που διατηρεί ο Χειριστής τους με το αεροσκάφος, ως εξής:

2.1 Πτήση με Οπτική επαφή (VLOS)

Κατά τις Πτήσεις ΣμηΕΑ με Οπτική επαφή (VLOS) ο χειριστής του συστήματος δύναται να διατηρήσει την άμεση οπτική επαφή με το Μη Επανδρωμένο Αεροσκάφος χωρίς βοήθεια (εκτός από διορθωτικούς φακούς-γυαλιά) για την παρακολούθηση της πορείας της πτήσης του σε σχέση με άλλα αεροσκάφη, ανθρώπους, οχήματα, σκάφη και δομές για την αποφυγή

συγκρούσεων. Οι πτήσεις VLOS επιτρέπονται σε μια μέγιστη απόσταση 500 μέτρων οριζοντίως και 400 πόδια (FT) κατακόρυφα από τον χειριστή του συστήματος. Λειτουργίες σε μεγαλύτερη απόσταση από τον χειριστή του συστήματος μπορεί να επιτραπούν εφόσον υποβληθεί και εγκριθεί ως αποδεκτή αξιολόγηση ασφάλειας και σε περίπτωση πτήσης πάνω από τα 400 πόδια (FT) άδεια από την αρμόδια Διεύθυνση Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας της ΥΠΑ (Δ16).

2.2 Πτήση με Επέκταση Οπτικής επαφής (EVLOS)

Κατά τις Πτήσεις με Επέκταση Οπτικής επαφής (EVLOS) τα ΣμηΕΑ ίπτανται σε απόσταση 500 μέτρων από τον χειριστή και 400 πόδια (FT) από την επιφάνεια του εδάφους ή του ύδατος, δηλαδή σε απόσταση όπου ο χειριστής του συστήματος είναι σε θέση να συμμορφωθεί με τις διαδικασίες αποφυγής συγκρούσεων. Στις εν λόγω πτήσεις η απαίτηση να διατηρεί ο χειριστής άμεση οπτική επαφή της επιχειρησιακής λειτουργίας του Μη Επανδρωμένου Αεροσκάφους επιτυγχάνεται μέσω της μεθόδου «οπτικής παρατήρησης», δηλαδή παρακολουθεί την πορεία μέσα από την κάμερα του, με τη μετάδοση της σχετικής εικόνας.

Ο εκμεταλλεούμενος πρέπει να υποβάλλει σχέδιο αξιολόγησης ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησης του κινδύνου για την επιχειρησιακή λειτουργία στο οποίο πρέπει να καθορίζονται :

- η διαδικασία για την αποφυγή συγκρούσεων
- το μέγεθος αεροσκάφους
- τα διακριτικά αεροσκάφους
- τα συστήματα μετάδοσης εικόνας και πληροφοριών
- οι μετεωρολογικές συνθήκες και η ορατότητα, συμπεριλαμβανομένων των συνθηκών του περιβάλλοντος (σύννεφο / γαλάζιο του ουρανού)
- η χρήση εναλλακτικού ελέγχου και
- η εμβέλεια πτήσης

Κατάλληλος ραδιοεξοπλισμός θα πρέπει να είναι εγκατεστημένος έτσι ώστε να είναι σε θέση ο χειριστής να ελέγχει το Μη Επανδρωμένο Αεροσκάφος ανά πάσα στιγμή.

2.3 Πτήση Πέραν Οπτικής επαφής (BVLOS)

Κατά τις πτήσεις ΣμηΕΑ πέραν οπτικής επαφής με το αεροσκάφος ο χειριστής του συστήματος δεν είναι σε θέση να ανταποκριθεί ή να αποφύγει άλλους χρήστες του Εναερίου Χώρου με οπτικά μέσα.

Μη Επανδρωμένο Αεροσκάφος που προορίζεται για λειτουργία Πέραν της Οπτικής Επαφής του χειριστή του συστήματος απαιτεί είτε περιορισμένο (segregated) εναέριο χώρο για την αποφυγή σύγκρουσης, είτε να ίπταται εκτός αυτού αλλά με αίτηση άδειας από την Διεύθυνση Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας της ΥΠΑ και σε πλήρη συμμόρφωση με την εκδοθείσα άδεια.

3. Για την πραγματοποίηση πτήσεων ΣμηΕΑ άνωθεν των περιοχών που αναφέρονται κατωτέρω απαιτείται γραπτή άδεια από την αρμόδια Αεροπορική Αρχή (Διεύθυνση Δ2 πτητικών προτύπων της ΥΠΑ, Διεύθυνση Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας της ΥΠΑ) καθώς και από την κατά λόγο αρμοδιότητας Κρατική Αρχή (πχ. Υπουργείο Πολιτισμού για τους αρχαιολογικούς χώρους, Υπουργείο Εθνικής Άμυνας για τις στρατιωτικές εγκαταστάσεις κλπ):

- 3.1 Σε απαγορευμένες, περιορισμένες, επικίνδυνες και δεσμευμένες περιοχές όπως αυτές αναφέρονται στις πάσης φύσεως αεροναυτικές εκδόσεις της ΥΠΑ
- 3.2 Σε ύψος μεγαλύτερο των τετρακοσίων ποδών από την επιφάνεια του εδάφους ή του ύδατος
- 3.3 Σε απόσταση μικρότερη των οκτώ χιλιομέτρων – πέντε ναυτικών μιλίων (8 km-) από ελεγχόμενο αεροδρόμιο, πεδίο προσγειώσεως και ελικοδρόμιο
- 3.4 Άνωθεν, πλησίον ή εντός των πάσης φύσεως στρατιωτικών περιοχών/ Εγκαταστάσεων, και ζωτικών υποδομών

- 3.5 Εντός στρατιωτικών ή πολιτικών αεροδρομίων και ελικοδρομίων
- 3.6 Άνωθεν ή πλησίον κατοικημένων περιοχών
- 3.7 Άνωθεν ή πλησίον εγκαταστάσεων κοινής ωφελείας
- 3.8 Άνωθεν ή πλησίον αρχαιολογικών χώρων

4. Κατάθεση Σχεδίου Πτήσεως για τα ΣμηΕΑ

Ο εκμεταλλευόμενος ή ο χειριστής ΣμηΕΑ Ανοικτής Κατηγορίας έχοντας λάβει τις προβλεπόμενες άδειες για την πτήση του, καταθέτει ειδικό σχέδιο πτήσεως για συστήματα μη επανδρωμένων αεροσκαφών, με ηλεκτρονικό τρόπο μέσω διαδικτύου, με εφαρμογή λογισμικού ή με e-mail προς καθορισμένη ηλεκτρονική διεύθυνση που ανακοινώνεται από την ΥΠΑ, το οποίο θα περιέχει απαραίτητα :

- 4.1 Το/τα όνομα/ονόματα του ιδιοκτήτη και του χειριστή του
- 4.2 Τον χαρακτηριστικό αριθμό/κωδικό καταχώρησης ΣμηΕΑ στα ειδικά μητρώα /νηολόγια των ΣμηΕΑ
- 4.3 Το κινητό τηλέφωνο επικοινωνίας του χειριστή του,
- 4.4 Τη διαδρομή σε συντεταγμένες
- 4.5 Την ύπαρξη ή μη και περαιτέρω την ορθή λειτουργία συστήματος γεω-περίφραξης (Geofencing)
- 4.6 Την δήλωση ότι έχει ενημερωθεί για τις απαγορευμένες για την πτήση του περιοχές, όπως δημοσιεύονται σε σχετική διαδικτυακή σελίδα της ΥΠΑ.

Ο εκμεταλλευόμενος ή ο χειριστής ΣμηΕΑ της Ειδικής και της Πιστοποιημένης Κατηγορίας έχοντας λάβει τις προβλεπόμενες άδειες για την πτήση του(να καθορισθεί επακριβώς από ποια διεύθυνση), καταθέτει σχέδιο πτήσεως με τον ίδιο τρόπο που καταθέτουν τα επανδρωμένα αεροσκάφη, στο πλησιέστερο Reporting Office της ΥΠΑ, στο οποίο αναγράφει την ένδειξη UAS-Unmanned Aircraft System ή RPA-Remotely Piloted Aircraft στο κατάλληλο πεδίο και τα στοιχεία άμεσης επικοινωνίας (κινητό η και σταθερό τηλέφωνο) με τον χειριστή κατά τη διάρκεια της πτήσης.

Άρθρο 20 Σταθμός εδάφους Συστημάτων μη-επανδρωμένων αεροσκαφών

1. Γενικά

Ο σταθμός εδάφους αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του συστήματος ελέγχου των μη-επανδρωμένων αεροσκαφών. Ο σταθμός εδάφους εξασφαλίζει λειτουργίες παρόμοιες με το πιλοτήριο επανδρωμένου αεροσκάφους και ως εκ τούτου πρέπει να πληροί παρόμοιες απαιτήσεις έτσι ώστε να εξασφαλίζεται πλήρης έλεγχος στη διαχείριση των συστημάτων του ΣμηΕΑ.

Ο σταθμός εδάφους έχει μέγεθος και εξοπλισμό αντίστοιχο του τύπου (-ων) μη-επανδρωμένων αεροσκαφών. Σημαντικοί παράγοντες για τον σχεδιασμό του σταθμού εδάφους είναι:

- Τύπος λειτουργίας (VLOS, EVLOS, BVLOS)
- Πολυπλοκότητα συστήματος
- Τύπος ελέγχου
- Αριθμός χειριστών και βοηθητικού προσωπικού
- Θέση του σταθμού (σταθερός σταθμός ή σταθμός επί οχήματός)

2. Λειτουργικές απαιτήσεις σταθμού εδάφους

Ο σταθμός εξασφαλίζει τις ακόλουθες λειτουργίες όπως αυτές έχουν εφαρμογή στο συγκεκριμένο σύστημα μη-επανδρωμένων αεροσκαφών:

- Ο σχεδιασμός των χειριστηρίων και συστημάτων ελέγχου πρέπει να ελαχιστοποιεί την πιθανότητα μηχανικής εμπλοκής, ανεπιθύμητης κακής λειτουργίας ή ανεπιθύμητου κλειδώματος επιφανειών ελέγχου πτήσης
- Ο σχεδιασμός του σταθμού εδάφους πρέπει να ελαχιστοποιεί την πιθανότητα εσφαλμένης ή περιορισμένης λειτουργίας των χειριστηρίων από τους χειριστές λόγω κόπωσης, σύγχυσης ή ξένης παρέμβασης. Προσοχή δίδεται τουλάχιστον στα εξής:
 1. Διαμόρφωση, θέση και αναγνώριση των χειριστηρίων και οργάνων
 2. Ταχεία αναγνώριση κατάστασης ανάγκης
 3. Αίσθηση ελέγχου
 4. Αερισμός, κλιματισμός, θέρμανση και θόρυβος
- Να παρέχονται μέσα που αυτόματα αποτρέπουν τον χειριστή σε περίπτωση προβλέψιμης βλάβης από χρήση συστημάτων που θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο το μη-επανδρωμένο αεροσκάφος ή προτρέπουν τον χειριστή σε χρήση συστημάτων και μέσων που εξαλείφουν τη βλάβη
- Να υπάρχουν ενδεικτικές πινακίδες και αναγραφές σε οπτικό πεδίο του χειριστή που τον ενημερώνουν για τους περιορισμούς και όρια λειτουργίας του συστήματος
- Να υπάρχουν ενδείξεις των επιδόσεων του συστήματος ελέγχου και εντολών
- Σε περίπτωση σταθμού ελέγχου με οπτική επαφή (VLOS) εξασφαλίζεται θέση που επιτρέπει πλήρη και συνεχή οπτική επαφή με το μη-επανδρωμένο αεροσκάφος
- Σε περίπτωση σταθμού ελέγχου πέραν οπτικής επαφής (BVLOS) ο σταθμός ελέγχου πρέπει να παρέχει στον χειριστή επαρκείς πληροφορίες για να διατηρείται ο έλεγχος της κατάστασης. Αυτές οι ενδείξεις απεικονίζουν τη λειτουργία συστήματος αναγνώρισης και αποφυγής (Detect and Avoid-DAA)

Μέρη του συστήματος που είναι εκτεθειμένα στο περιβάλλον εξασφαλίζονται για τις προβλέψιμες μετεωρολογικές συνθήκες.

3. Η κατηγοριοποίηση των σταθμών εδάφους καθώς και κάθε ειδικότερο θέμα που αφορά στη λειτουργία τους περιλαμβάνεται στο σχετικό Κεφάλαιο του Παραρτήματος Α που συνοδεύει τον παρόντα Κανονισμό

Άρθρο 21 Συστήματα αναγνώρισης κινδύνου και αποφυγής σύγκρουσης στην «ειδική» και «πιστοποιημένη» κατηγορία

1. Γενικά

Με τα συστήματα αναγνώρισης και αποφυγής σύγκρουσης εννοούμε το σύνολο των συστημάτων που φέρονται στο μη-επανδρωμένο αεροσκάφος ή είναι τοποθετημένα στο έδαφος και διασφαλίζουν την αναγνώριση του πιθανού κινδύνου εναέριας σύγκρουσης ή πρόσκρουσης σε έδαφος ή όχημα ή άλλο κίνδυνο, όπως και την διαχείριση αυτών των κινδύνων.

2. Αναγνώριση κινδύνου

Τα συστήματα αναγνώρισης κινδύνων χωρίζονται σε αυτά που σχετίζονται με κινδύνους και διαχωρισμό εναερίου κυκλοφορίας και στα λοιπά συστήματα.

Τα συστήματα εξασφαλίζουν αποφυγή κινδύνου σε σχέση με :

- Την εναέρια κυκλοφορία
- Το έδαφος

- Τις καιρικές συνθήκες και αναταράξεις
- Τα οχήματα στο έδαφος ή στην πίστα του αεροδρομίου

3. Διαβάθμιση κινδύνου

Ο κίνδυνος διαβαθμίζεται και ανάλογα αυτής της διαβάθμισης τα συστήματα αναλαμβάνουν δράση. Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι μπορεί ο κίνδυνος για το ίδιο μη-επανδρωμένο αεροσκάφος να είναι μικρός, όμως ο κίνδυνος για τα άλλα αεροσκάφη ή εγκαταστάσεις και οχήματα στο έδαφος μπορεί να είναι δυσανάλογα μεγάλος.

4. Ανιχνευσιμότητα και ορατότητα

Τα μη-επανδρωμένα αεροσκάφη δύναται να ανιχνεύονται από τα πληρώματα άλλων αεροσκαφών από τα συστήματα αναγνώρισης όπως οι αποκριτές (transponders), πρέπει όμως σε κάθε περίπτωση να γίνονται εύκολα ορατά για τους υπόλοιπους χρήστες Εναερίου Χώρου μέσω των φώτων αναγνώρισης.

5. Διαχείριση κινδύνου

Η διαχείριση κινδύνου γίνεται σε τρία επίπεδα:

- Φάση στρατηγικής αποφυγής σύγκρουσης – γίνεται κυρίως κατά την προετοιμασία της πτήσης όπου λαμβάνονται όλα τα μέτρα για αποφυγή πιθανής σύγκρουσης
- Φάση διασφάλισης διαχωρισμού – γίνεται κατά την πτήση από τους χειριστές των μη-επανδρωμένων και επανδρωμένων αεροσκαφών και τις υπηρεσίες εναερίου κυκλοφορίας με σκοπό την διασφάλιση επαρκούς διαχωρισμού σε όλες τις φάσεις της πτήσης
- Αποφυγή σύγκρουσης – περιλαμβάνει όλους τους απαραίτητους ελιγμούς για αποφυγή σύγκρουσης, αν δεν απέδωσαν τα μέτρα των προηγούμενων φάσεων

6. Τρόποι αναγνώρισης κινδύνου

Υπάρχουν δύο βασικές κατηγορίες αναγνώρισης κινδύνου

Οπτική αναγνώριση

Μη-οπτική αναγνώριση

7. Τεχνικά θέματα που αφορούν στα συστήματα αναγνώρισης κινδύνου και αποφυγής σύγκρουσης περιλαμβάνονται στο σχετικό Κεφάλαιο του Παρατήματος Α που συνοδεύει τον παρόντα κανονισμό

Άρθρο 22 Κυρώσεις και Αρμοδιότητα επιβολής αυτών

1. Ο εκμεταλλευόμενος (ιδιοκτήτης, κάτοχος, μισθωτής) η/και χειριστή του ΣμηΕΑ ο οποίος είτε:

- Α) υποπίπτει σε παράβαση των διατάξεων του Κανονισμού αναφορικά με τη λειτουργία, την εκμετάλλευση, την ασφάλεια, τους κανόνες εναερίας κυκλοφορίας, τους κανόνες ασύρματης επικοινωνίας καθώς και τις διατάξεις άλλων Νόμων και Κανονισμών της πολιτικής αεροπορίας
- Β) αρνείται τον έλεγχο (επιθεώρηση) από την ΥΠΑ των εγκρίσεων και αδειών, των μέσων και εγκαταστάσεων που έχει στη διάθεση του σχετικά με την λειτουργία και εκμετάλλευση του ΣμηΕΑ,

καλείται εγγράφως από την ΥΠΑ και ειδικότερα από την κατά περίπτωση Διεύθυνση, ανάλογα με τη φύση της παράβασης και τον εκδότη της σχετικής απόφασης, έγκρισης, άδειας κλπ που δεν τηρήθηκε, σε ακρόαση προς παροχή διευκρινίσεων.

Η έγγραφη κλήτευση του παραβάτη έχει τη θέση της κλήσης σε απολογία.

2. Ο Διοικητής της ΥΠΑ μετά από αιτιολογημένη εισήγηση των αρμοδίων Διευθύνσεων της ΥΠΑ δύναται να επιβάλλει στον παραβάτη, με αιτιολογημένη απόφαση και αναλόγως της βαρύτητας της παράβασης :

- το πρόστιμο της παρ. 1 του άρθρου 153 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου όπως ισχύει, ανάλογα με τη βαρύτητα της παράβασης.
- σε ιδιαίτερα σοβαρές ή και καθ' υποτροπήν παραβάσεις ή σε περιπτώσεις διαπίστωσης ότι δεν ισχύει κάποια από τις προϋποθέσεις ή δεν τηρήθηκε κάποιος όρος υπό τα οποία εκδόθηκε σχετική άδεια ή έγκριση, ή πιστοποιητικό, το αρμόδιο όργανο μπορεί να την αναστείλει για περιορισμένο χρόνο ή να την ανακαλέσει με αιτιολογημένη απόφασή του.

3. Οι ανωτέρω διοικητικές κυρώσεις δεν απαλλάσσουν τον παραβάτη από τυχόν άλλες ποινικές ευθύνες.

4. Τα πρόστιμα αποτελούν δημόσιο έσοδο και εισπράττονται κατά τις διατάξεις του Κώδικα περί εισπράξεως δημοσίων εσόδων καθώς και τις ειδικότερες σχετικές διαδικασίες της ΥΠΑ. Ο παραβάτης μπορεί να προσφύγει κατά της απόφασης επιβολής κυρώσεων μέσα σε αποκλειστική προθεσμία δέκα (10) ημερών από την κοινοποίηση της απόφασης στο αρμόδιο Διοικητικό Πρωτοδικείο της περιφέρειας όπου έγινε η παράβαση ή της έδρας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Η άσκηση της προσφυγής δεν αναστέλλει τις διαδικασίες είσπραξης του προστίμου.

Άρθρο 23 Έναρξη ισχύος

1. Οι διατάξεις του παρόντος Κανονισμού τίθενται σε ισχύ μετά την παρέλευση διμήνου από την δημοσίευσή του στο Φύλλο Εφημερίδος της Κυβέρνησης
2. Ο παρών Κανονισμός να δημοσιευθεί στο Φύλλο Εφημερίδος της Κυβέρνησης.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ ΥΠΑ

ΚΩΝ. ΛΙΝΤΖΕΡΑΚΟΣ