

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/1199 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 22ας Ιουλίου 2016**

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 όσον αφορά την επιχειρησιακή έγκριση πλοήγησης βάσει επιδόσεων, την πιστοποίηση και την εποπτεία των φορέων παροχής υπηρεσιών δεδομένων και των υπεράκτιων λειτουργιών ελικοπτέρου, καθώς και για τη διόρθωση του εν λόγω κανονισμού

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 8 παράγραφος 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 ⁽²⁾ της Επιτροπής καθορίζει όρους για την ασφαλή λειτουργία των αεροσκαφών.
- (2) Η διαβίβαση ανακριβών αεροναυτικών δεδομένων ή πληροφοριών σε αερομεταφερόμενα συστήματα αεροσκαφών ενέχει σημαντικούς κινδύνους για την ασφάλεια πτήσεων. Συνεπώς, θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι οι φορείς παροχής υπηρεσιών δεδομένων επεξεργάζονται τα αεροναυτικά δεδομένα και πληροφορίες κατά τρόπο που να εγγυάται την ποιότητά τους και να πληροί τις απαιτήσεις που ορίζουν οι κατασκευαστές αεροσκαφών για την προβλεπόμενη χρήση από τους τελικούς χρήστες του εναέριου χώρου.
- (3) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 απαιτεί ειδική έγκριση για όλες τις λειτουργίες πλοήγησης βάσει επιδόσεων («PBN»), με εξαίρεση ορισμένες βασικές μεθόδους πλοήγησης. Με βάση την πείρα που έχει αποκτηθεί και την ωριμότητα που έχει ήδη επιτευχθεί σε πτητικές λειτουργίες προσέγγισης στις οποίες χρησιμοποιείται το παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης (GNSS), πρέπει να μειωθεί σημαντικά ο αριθμός των περιπτώσεων όπου απαιτείται ειδική έγκριση, ώστε να περιοριστεί η περιττή οικονομική και διοικητική επιβάρυνση των φορέων εκμετάλλευσης της γενικής αεροπορίας και να εξασφαλιστεί η συνοχή με τα πλέον πρόσφατα διεθνή πρότυπα ασφαλείας.
- (4) Προκειμένου να διευκολυνθεί η συμμόρφωση των φορέων εκμετάλλευσης με τους κανόνες που αφορούν τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων και με τους κανόνες που σχετίζονται με τα συστήματα συγκράτησης του άνω μέρους του κορμού στα καθίσματα του πληρώματος πτήσης και στα καθίσματα των επιβατών ορισμένων μικρών αεροπλάνων, και με απώτερο, επομένως, σκοπό τη βελτίωση της ασφαλείας, είναι αναγκαία η προσαρμογή των εν λόγω κανόνων ανάλογα με το είδος της λειτουργίας και την πολυπλοκότητα του χρησιμοποιούμενου αεροσκάφους.
- (5) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012, ορισμένοι μικροί μη εμπορικού χαρακτήρα φορείς εκμετάλλευσης οφείλουν να καταρτίσουν σύστημα διαχείρισης στο πλαίσιο της οργάνωσής τους, διότι λειτουργούν σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, όπως στην περίπτωση μη εμπορικής λειτουργίας ελαφρύτερων αεροπλάνων με δύο στρόβιλοκινητήρες πρόωσης, οι εν λόγω φορείς εκμετάλλευσης αντιμετωπίζουν ενδεχομένως δυσκολίες στην εφαρμογή των απαιτήσεων του συστήματος διαχείρισης που περιέχει το παράρτημα III του εν λόγω κανονισμού. Δεδομένου ότι η προσπάθεια συμμόρφωσης που απαιτείται από αυτούς τους φορείς εκμετάλλευσης είναι δυσανάλογη ως προς τα οφέλη που αποφέρει η εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων στην ασφάλεια των λειτουργιών τους, οι εν λόγω φορείς εκμετάλλευσης πρέπει να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παραρτήματος VI του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 και, αντ' αυτού, πρέπει να τους επιτρέπεται να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα VII του κανονισμού αυτού. Για λόγους συνοχής, πρέπει επίσης να επιτρέπεται σε εκπαιδευτικούς φορείς που εκτελούν εκπαιδευτικές πτήσεις στα ίδια ελαφρύτερα αεροπλάνα με δύο στρόβιλοκινητήρες πρόωσης να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα VII του εν λόγω κανονισμού.
- (6) Στο παράρτημα VII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 προβλέπεται η υποχρεωτική μεταφορά και χρήση οξυγόνου, όταν η πτήση εκτελείται πάνω από ορισμένο απόλυτο ύψος πίεσης. Βάσει της αρχής της διαφοροποίησης των κινδύνων, σύμφωνα με την οποία το επίπεδο κανονιστικής προστασίας που παρέχεται στα ενδιαφερόμενα μέρη εξαρτάται από την ικανότητά τους να εκτιμούν και να ελέγχουν τυχόν κινδύνους, η ανάγκη οξυγόνου σε αεροσκάφη χωρίς θάλαμο συμπίεσης που εκτελούν λειτουργίες μη εμπορικού χαρακτήρα πρέπει να προσδιορίζεται από τον χειριστή του αεροσκάφους αυτού, βάσει ορισμένων αντικειμενικών κριτηρίων.

⁽¹⁾ ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

- (7) Οι υπεράκτιες λειτουργίες ελικοπτέρου («HOFO») ενέχουν ορισμένους ειδικούς κινδύνους ασφάλειας οι οποίοι δεν καλύπτονται επαρκώς από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 ως έχει. Ως εκ τούτου, ορισμένα κράτη μέλη υιοθετούν επιπρόσθετες απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένης της υποχρεωτικής χρήσης νέων τεχνολογιών, για τον μετριασμό των κινδύνων αυτών και τη διατήρηση του επιπέδου ασφαλείας. Ωστόσο, προκειμένου να διασφαλιστεί η επίτευξη των στόχων ασφαλείας που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και να διασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για τους αερομεταφορείς, είναι απαραίτητο να θεσπιστούν κοινά μέτρα ασφαλείας σε επίπεδο Ένωσης, βάσει της πείρας που έχει αποκτηθεί σε εθνικό επίπεδο και των εξελίξεων στον τομέα των υπεράκτιων λειτουργιών ελικοπτέρου.
- (8) Επίσης, εντοπίστηκαν ορισμένα λάθη διατύπωσης στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012, τα οποία οδηγούν σε δυσχέρειες εφαρμογής.
- (9) Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 πρέπει να τροποποιηθεί και να διορθωθεί αναλόγως.
- (10) Είναι αναγκαίο να δοθεί επαρκής χρόνος στους εμπλεκόμενους φορείς εκμετάλλευσης και στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, ώστε να προσαρμοστούν στους νέους κανόνες για τα αεροναυτικά δεδομένα και πληροφορίες και για τις υπεράκτιες λειτουργίες ελικοπτέρου που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.
- (11) Η Επιτροπή σκοπεύει να αναθεωρήσει τους κανόνες για τα αερόστατα και τα ανεμοπλάνα που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012, στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας για απλούστερη, ευκολότερη και καλύτερη νομοθεσία στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας. Οι προπαρασκευαστικές εργασίες για την εν λόγω αναθεώρηση βρίσκονται σε εξέλιξη. Είναι, επομένως, σκόπιμο να προσαρμοστεί η ημερομηνία έναρξης εφαρμογής των εν λόγω κανόνων, ώστε να καταστεί δυνατή η αναθεώρηση και η τροποποίησή τους, όπου κρίνεται απαραίτητο πριν τεθούν σε εφαρμογή.
- (12) Για λόγους νομικής σαφήνειας και εναρμονισμένης εφαρμογής των κοινών απαιτήσεων σε ολόκληρη την Ένωση, οι καθορισμένες ημερομηνίες εφαρμογής των εν λόγω απαιτήσεων πρέπει να οριστούν είτε αμέσως μετά την έναρξη ισχύος είτε σε μελλοντική χρονική περίοδο. Πρέπει να περιληφθούν στη νομική πράξη τα μεταβατικά μέτρα και οι εργασίες που πρέπει να τεθούν δεόντως σε εφαρμογή από όλα τα κράτη μέλη, ώστε να αποφευχθούν τυχόν ανησυχίες νομικού χαρακτήρα και έλλειψη ασφαλείας δικαίου. Η δυνατότητα αυτεξάιρεσης που προβλέπεται σε ορισμένους εκτελεστικούς κανονισμούς της Επιτροπής στον τομέα της ασφαλείας της αεροπορίας πρέπει να περιορίζεται σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, εφόσον αυτό είναι απολύτως απαραίτητο, και, αντ' αυτού, πρέπει να υιοθετηθεί προβλέψιμο και διαφανές σύστημα. Κρίνεται, επομένως, επιτακτική η ανάγκη τροποποίησης του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, προκειμένου να ληφθούν υπόψη αυτοί οι παράγοντες.
- (13) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό βασίζονται στις γνώμες ⁽¹⁾ που εξέδωσε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας, σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 στοιχείο β) και με το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- (14) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 65 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 5 παράγραφος 2 τροποποιείται ως εξής:

α) η λέξη «και» στο τέλος του σημείου ε) απαλείφεται·

β) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ζ):

«ζ) ελικοπτερα που χρησιμοποιούνται για υπεράκτιες λειτουργίες (HOFO).».

⁽¹⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας αριθ. 02/2015 της 12.3.2015 περί κανονισμού της Επιτροπής για τη θέσπιση τεχνικών απαιτήσεων και διαδικασιών λειτουργίας για τη διαβίβαση δεδομένων για τους σκοπούς της αεροναυτικής στους χρήστες του εναερίου χώρου. Γνώμη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας αριθ. 03/2015 της 31.3.2015 περί κανονισμού της Επιτροπής για την αναθεώρηση των κριτηρίων για επιχειρησιακή έγκριση πλοήγησης βάσει επιδόσεων (PBN). Γνώμη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας αριθ. 04/2015 της 8.5.2015 περί κανονισμού της Επιτροπής για ειδική έγκριση υπεράκτιων λειτουργιών ελικοπτέρου.

2) Το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Με την επιφύλαξη του άρθρου 5, τα κράτη μέλη μπορούν να συνεχίσουν να απαιτούν ειδική έγκριση και να θέτουν πρόσθετες απαιτήσεις για τις επιχειρησιακές διαδικασίες, τον εξοπλισμό, τα προσόντα και την εκπαίδευση του πληρώματος σε υπεράκτιες λειτουργίες ελικοπτήρου CAT σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία τους έως τις 30 Ιουνίου 2018. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή και τον Οργανισμό τις πρόσθετες απαιτήσεις που εφαρμόζουν για τις εν λόγω ειδικές εγκρίσεις. Οι εν λόγω πρόσθετες απαιτήσεις δεν είναι λιγότερο αυστηρές από εκείνες των παραρτημάτων III και IV.»

β) η παράγραφος 7 διαγράφεται·

γ) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 8 και 9:

«8. Κατά παρέκκλιση από την πρώτη πρόταση του άρθρου 5 παράγραφος 3, οι φορείς εκμετάλλευσης σύνθετων μηχανοκίνητων αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) ίση ή μικρότερη των 5 700 kg, τα οποία είναι εξοπλισμένα με ελικοστροβιλοκινητήρες και εκτελούν μη εμπορικές λειτουργίες, εκμεταλλεύονται τα αεροσκάφη σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος VII.

9. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 5 παράγραφος 5 στοιχείο α), οι φορείς εκπαίδευσης, όταν εκτελούν εκπαιδευτικές πτήσεις σε σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) ίση ή μικρότερη των 5 700 kg, τα οποία είναι εξοπλισμένα με ελικοστροβιλοκινητήρες, εκμεταλλεύονται τα αεροσκάφη σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος VII.»

3) Το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 10

Έναρξη ισχύος

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την τρίτη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από τις 28 Οκτωβρίου 2012, με την επιφύλαξη των παραγράφων 2, 3, 4, 5 και 6 κατωτέρω.

2. Τα παραρτήματα II και VII εφαρμόζονται από τις 25 Αυγούστου 2013 για τις μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με αερόστατα και ανεμοπλάνα, με εξαίρεση τα κράτη μέλη που έχουν αποφασίσει να μην εφαρμόσουν το σύνολο ή μέρος αυτών των παραρτημάτων, σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κατά τον χρόνο έκδοσης της εν λόγω απόφασης και εφόσον έχουν αποφασίσει να μην τα εφαρμόσουν. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τα παραρτήματα II και VII από τις 8 Απριλίου 2018 για τις μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με αερόστατα και από τις 8 Απριλίου 2019 για τις μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με ανεμοπλάνα ή από τις ημερομηνίες που αναφέρονται στην οικεία απόφαση, ανάλογα με την περίπτωση.

3. Τα παραρτήματα II, III, VII και VIII εφαρμόζονται από την 1η Ιουλίου 2014 για τις ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες με αερόστατα και ανεμοπλάνα, με εξαίρεση τα κράτη μέλη που έχουν αποφασίσει να μην εφαρμόσουν το σύνολο ή μέρος αυτών των παραρτημάτων, σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κατά τον χρόνο έκδοσης της εν λόγω απόφασης και εφόσον έχουν αποφασίσει να μην τα εφαρμόσουν. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τα παραρτήματα II, III, VII και VIII από τις 8 Απριλίου 2018 για τις ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες με αερόστατα και από τις 8 Απριλίου 2019 για τις ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες με ανεμοπλάνα ή από τις ημερομηνίες που αναφέρονται στην οικεία απόφαση, ανάλογα με την περίπτωση.

4. Τα παραρτήματα II, III, VII και VIII εφαρμόζονται από την 1η Ιουλίου 2014 για τις ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες με αεροπλάνα και ελικόπτερα, με εξαίρεση τα κράτη μέλη που έχουν αποφασίσει να μην εφαρμόσουν το σύνολο ή μέρος αυτών των παραρτημάτων, σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κατά τον χρόνο έκδοσης της εν λόγω απόφασης και εφόσον έχουν αποφασίσει να μην τα εφαρμόσουν. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τα παραρτήματα II, III, VII και VIII από τις 21 Απριλίου 2017 για τις ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες με αεροπλάνα και ελικόπτερα ή από τις ημερομηνίες που αναφέρονται στην οικεία απόφαση, ανάλογα με την περίπτωση.

5. Τα παραρτήματα II, III και IV εφαρμόζονται:

α) από την 1η Ιουλίου 2014 για τις λειτουργίες CAT, οι οποίες αρχίζουν και τερματίζονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας με αεροπλάνα επιδόσεων κατηγορίας B ή με μη σύνθετα ελικόπτερα, με εξαίρεση τα κράτη μέλη που έχουν αποφασίσει να μην εφαρμόσουν το σύνολο ή μέρος αυτών των παραρτημάτων, σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κατά τον χρόνο έκδοσης της εν λόγω απόφασης και εφόσον έχουν αποφασίσει να μην τα εφαρμόσουν. Τα εν λόγω κράτη μέλη εφαρμόζουν τα παραρτήματα II, III και IV από τις 21 Απριλίου 2017 για τις λειτουργίες CAT, οι οποίες αρχίζουν και τερματίζονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας με αεροπλάνα επιδόσεων κατηγορίας B ή με μη σύνθετα ελικόπτερα, ή από τις ημερομηνίες που αναφέρονται στην οικεία απόφαση, ανάλογα με την περίπτωση·

β) από την 1η Ιουλίου 2014 για τις λειτουργίες CAT με αερόστατα και ανεμοπλάνα, με εξαίρεση τα κράτη μέλη που έχουν αποφασίσει να μην εφαρμόσουν το σύνολο ή μέρος αυτών των παραρτημάτων, σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κατά τον χρόνο έκδοσης της εν λόγω απόφασης και εφόσον έχουν αποφασίσει να μην τα εφαρμόσουν. Τα εν λόγω κράτη μέλη εφαρμόζουν τα παραρτήματα II και VII από τις 8 Απριλίου 2018 για τις λειτουργίες CAT με αερόστατα και από τις 8 Απριλίου 2019 για τις λειτουργίες CAT με ανεμοπλάνα ή από τις ημερομηνίες που αναφέρονται στην οικεία απόφαση, ανάλογα με την περίπτωση.

6. Κατά τη διάρκεια των περιόδων που προβλέπονται στις παραγράφους 2, 3, 4 και 5 του παρόντος άρθρου, εφαρμόζονται τα εξής, ανάλογα με την περίπτωση:

α) από την ημερομηνία έναρξης ισχύος των απαιτήσεων του παρόντος κανονισμού, οι αρμόδιες αρχές λαμβάνουν σταδιακά και αποτελεσματικά μέτρα προκειμένου να συμμορφωθούν με τις εν λόγω απαιτήσεις, μεταξύ άλλων, με την προσαρμογή της οργάνωσης και της διαχείρισης του οικείου συστήματος, την εκπαίδευση του προσωπικού, τις διαδικασίες, τα εγχειρίδια και το πρόγραμμα εποπτείας·

β) οι φορείς εκμετάλλευσης προσαρμόζουν το οικείο σύστημα διαχείρισης, τα εκπαιδευτικά προγράμματα, τις διαδικασίες και τα εγχειρίδια, ώστε να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, ανάλογα με την περίπτωση, το αργότερο έως την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής των εν λόγω απαιτήσεων·

γ) έως την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής των σχετικών απαιτήσεων του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη εξακολουθούν να εκδίδουν, να ανανεώνουν ή να τροποποιούν πιστοποιητικά, άδειες και εγκρίσεις, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις πριν από την έναρξη ισχύος των εν λόγω απαιτήσεων ή, στην περίπτωση των λειτουργιών CAT, οι οποίες αρχίζουν και τερματίζονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας με αεροπλάνα επιδόσεων κατηγορίας B ή με μη σύνθετα ελικόπτερα, σύμφωνα με:

— το παράρτημα III του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 και τις συναφείς εθνικές εξαιρέσεις σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 για τα αεροπλάνα· και

— τις εθνικές απαιτήσεις, για τα ελικόπτερα·

δ) τα πιστοποιητικά, οι άδειες και οι εγκρίσεις που έχουν εκδοθεί από τα κράτη μέλη πριν από την έναρξη εφαρμογής των σχετικών απαιτήσεων του παρόντος κανονισμού θεωρείται ότι έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τις εν λόγω απαιτήσεις. Ωστόσο, αντικαθίστανται από τα πιστοποιητικά, τις άδειες και τις εγκρίσεις, ανάλογα με την περίπτωση, τα οποία εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό το αργότερο εντός έξι μηνών από την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής των σχετικών απαιτήσεων του εν λόγω κανονισμού·

ε) οι φορείς εκμετάλλευσης που υπόκεινται σε υποχρέωση δήλωσης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό υποβάλλουν τις οικείες δηλώσεις το αργότερο έως την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής των σχετικών απαιτήσεων του εν λόγω κανονισμού.»

4) Τα παραρτήματα I, II, IV, V, VI, VII και VIII τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 διορθώνεται ως εξής:

1) Στο παράρτημα IV (Μέρος-CAT), το στοιχείο β) σημείο 4) της παραγράφου CAT.POL.A.240 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. το πλήρωμα πτήσης έχει αποκτήσει επαρκείς γνώσεις σχετικά με τη διαδρομή που πρόκειται να διανύσει το αεροσκάφος, καθώς και σχετικά με τις διαδικασίες που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν σύμφωνα με το τμήμα FC του Μέρους-ORO.»

2) Στο παράρτημα VII (Μέρος-NCO), το κείμενο της παραγράφου NCO.GEN.103 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Όταν οι εισαγωγικές πτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 4α στοιχείο γ) του παρόντος κανονισμού εκτελούνται σύμφωνα με το παρόν παράρτημα:

α) αρχίζουν και τερματίζονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας, εξαιρουμένων των αερόστατων και των ανεμοπλάνων·

β) εκτελούνται με VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας·

- γ) υπόκεινται στην εποπτεία διορισθέντος ατόμου που είναι υπεύθυνο για την ασφαλή εκτέλεσή τους· και
- δ) πληρούν οιονδήποτε άλλον όρο καθορίζει η αρμόδια αρχή.».

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει τη δωδέκατη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από τις 25 Αυγούστου 2016.

Ωστόσο:

- α) το σημείο 1 του άρθρου 1 και το σημείο 1 στοιχεία α), β), γ) και δ), το σημείο 2 στοιχείο γ), το σημείο 3 στοιχεία α), ε), ζ), ιγ), ιδ) και ιε), το σημείο 4 στοιχείο γ), το σημείο 5 στοιχεία δ), ι), ια) και ιβ), και το σημείο 7 στοιχεία δ), ια) και ιβ) του παραρτήματος εφαρμόζονται από την 1η Ιουλίου 2018·
- β) το σημείο 3 στοιχεία ιβ) και ιζ), το σημείο 5 στοιχεία θ) και ιδ), το σημείο 6 στοιχεία ια) και ιδ), και το σημείο 7 στοιχεία ι) και ιδ) του παραρτήματος εφαρμόζονται από την 1η Ιανουαρίου 2019.

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

Βρυξέλλες, 22 Ιουλίου 2016.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τα παραρτήματα I, II, IV, V, VI, VII και VIII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιούνται ως εξής:

(1) Στο παράρτημα I (Ορισμοί):

α) το σημείο 69) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«69) «εχθρικό περιβάλλον»,

α) περιοχή στην οποία:

- i) δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση εξαιτίας ακατάλληλης επιφάνειας· ή
- ii) οι επιβαίνοντες του ελικοπτέρου δεν είναι δυνατόν να προστατευθούν δεόντως από τα στοιχεία της φύσης· ή
- iii) δεν προσφέρεται ανταπόκριση/ικανότητα έρευνας και διάσωσης ανάλογη της αναμενόμενης έκθεσης· ή
- iv) υφίσταται μη αποδεκτός κίνδυνος στο έδαφος για πρόσωπα ή αγαθά·

β) σε κάθε περίπτωση, οι ακόλουθες περιοχές:

- i) για πτητικές λειτουργίες πάνω από ύδατα, η περιοχή ανοικτής θάλασσας βόρεια των 45N και νότια των 45S, εκτός εάν οποιοδήποτε μέρος ορίζεται ως μη εχθρικό από την υπεύθυνη αρχή του κράτους στο οποίο εκτελούνται οι λειτουργίες· και
- ii) τα τμήματα πυκνοκατοικημένης περιοχής χωρίς κατάλληλη περιοχή αναγκαστικής προσγείωσης.»

β) το σημείο 86) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«86) «υπεράκτια πτητική λειτουργία», πτητική λειτουργία ελικοπτέρου, μεγάλο μέρος της οποίας εκτελείται σε περιοχές ανοικτής θάλασσας από και προς υπεράκτια εγκατάσταση.»

γ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 86α):

«86α) «υπεράκτια εγκατάσταση», εγκατάσταση που χρησιμοποιείται για πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου σε σταθερή ή πλωτή υπεράκτια κατασκευή ή σκάφος.»

δ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 86β):

«86β) «περιοχή ανοικτής θάλασσας», θαλάσσια περιοχή που εκτείνεται ανοιχτά της ακτογραμμής.»

ε) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 103α):

«103α) «προδιαγραφές απαιτούμενων επιδόσεων πλοήγησης (RNP)», προδιαγραφές πλοήγησης για λειτουργίες PBN, οι οποίες περιλαμβάνουν απαίτηση εποχούμενου συστήματος παρακολούθησης και προειδοποίησης των επιδόσεων πλοήγησης.»

(2) Στο παράρτημα II [Μέρος ARO]:

α) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος ARO.OPS.240:

«ARO.OPS.240 Ειδική έγκριση για RNP AR APCH

α) Εφόσον ο αιτών αποδεδειγμένα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο SpA.PBN.105, η αρμόδια αρχή χορηγεί είτε γενική ειδική έγκριση είτε έγκριση για συγκεκριμένη διαδικασία RNP AR APCH.

β) Στην περίπτωση έγκρισης για συγκεκριμένη διαδικασία, η αρμόδια αρχή:

- (1) καταρτίζει κατάλογο με τις εγκεκριμένες διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης σε συγκεκριμένα αεροδρόμια της έγκρισης PBN·
- (2) επιδίδει συντονισμό με τις αρμόδιες αρχές για τα εν λόγω αεροδρόμια, εάν κρίνεται σκόπιμο· και
- (3) λαμβάνει υπόψη ενδεχόμενες αναγνώσεις που απορρέουν από ειδικές εγκρίσεις RNP AR APCH που έχουν ήδη χορηγηθεί στον αιτούντα.»

β) το προσάρτημα II αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα II

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΤΗΤΙΚΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ (σύμφωνα με τις εγκεκριμένες προϋποθέσεις του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας)				
Στοιχεία επικοινωνίας της εκδίδουσας αρχής Τηλέφωνο ⁽¹⁾ : _____ · Φαξ _____ Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο: _____				
Πιστοποιητικό αερομεταφορά ⁽²⁾ :	Επωνυμία φορέα εκμετάλλευσης ⁽³⁾ :	Ημερομ. ⁽⁴⁾ :	Υπογραφή:	
Δραστηριοποιείται με την εμπορική επωνυμία				
Προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών:				
Μοντέλο αεροσκάφους ⁽⁵⁾ :				
Σήματα νηολόγησης ⁽⁶⁾ :				
Εμπορικές λειτουργίες ☐				
Πεδίο λειτουργιών ⁽⁷⁾ :				
Ειδικοί Περιορισμοί ⁽⁸⁾ :				
Ειδικές Εγκρίσεις:	Ναι	Όχι	Προδιαγραφές ⁽⁹⁾	Παρατηρήσεις
Επικίνδυνα είδη	☐	☐		
Λειτουργίες με χαμηλή ορατότητα			CAT ⁽¹⁰⁾	
Απογείωση			RVR ⁽¹¹⁾ : m	
Προσέγγιση και προσγείωση	☐	☐	DA/H: ft RVR: m	
RVSM ⁽¹²⁾ ☐ A/A	☐	☐		
ETOPS ⁽¹³⁾ ☐ A/A	☐	☐	Μέγιστος χρόνος παρέκκλισης ⁽¹⁴⁾ : min.	
Προδιαγραφές σύνθετης πλοήγησης για λειτουργίες PBN ⁽¹⁵⁾	☐	☐		⁽¹⁶⁾
Ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων πλοήγησης	☐	☐		
Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου υποβοηθούμενες από συστήματα νυχτερινής όρασης	☐	☐		
Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης	☐	☐		
Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης	☐	☐		

Υπεράκτιες πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου	☐	☐		
Εκπαίδευση πληρώματος θαλάμου επιβατών ⁽¹⁷⁾	☐	☐		
Έκδοση βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας πληρώματος θαλάμου επιβατών ⁽¹⁸⁾	☐	☐		
Διαρκής αξιοπλοΐα	☐	☐	⁽¹⁹⁾	
Άλλες ⁽²⁰⁾				

- (¹) Αριθμός τηλεφώνου και τηλεομοιοτυπίας της αρμόδιας αρχής, συμπεριλαμβανομένου του κωδικού χώρας. Αναφέρεται η διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, εάν υπάρχει.
- (²) Αναφέρεται ο αριθμός του σχετικού πιστοποιητικού αερομεταφοράς.
- (³) Αναφέρονται η καταχωρισμένη επωνυμία και η εμπορική επωνυμία του φορέα εκμετάλλευσης, εάν είναι διαφορετική. Συμπληρώνεται με την ένδειξη «Dba» («Δραστηριοποιείται με την εμπορική επωνυμία») πριν από την εμπορική επωνυμία.
- (⁴) Ημερομηνία έκδοσης των προδιαγραφών πτητικών λειτουργιών (ηη-μμ-εεεε) και υπογραφή του εκπροσώπου της αρμόδιας αρχής.
- (⁵) Αναφέρεται ο προσδιορισμός της κατασκευής, του μοντέλου και της σειράς του αεροσκάφους κατά ΔΟΠΑ, ή της βασικής σειράς, εάν δεν έχει προσδιοριστεί σειρά (π.χ. Boeing-737-3K2 ή Boeing-777-232).
- (⁶) Τα σήματα νηολόγησης παρατίθενται είτε στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών είτε στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Στη δεύτερη περίπτωση, στις σχετικές προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών πρέπει να γίνεται παραπομπή στη σχετική σελίδα του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας. Εάν δεν ισχύουν όλες οι ειδικές εγκρίσεις για το μοντέλο αεροσκάφους, τα σήματα νηολόγησης του αεροσκάφους μπορούν να αναφερθούν στη στήλη των παρατηρήσεων για τη σχετική ειδική έγκριση.
- (⁷) Αναφέρεται η γεωγραφική περιοχή ή οι γεωγραφικές περιοχές εξουσιοδοτημένης πτητικής λειτουργίας (με γεωγραφικές συντεταγμένες ή συγκεκριμένες διαδρομές, περιοχή πληροφοριών πτήσης ή εθνικά ή περιφερειακά σύνορα).
- (⁸) Αναφέρονται οι ισχύοντες ειδικοί περιορισμοί (π.χ. μόνο πτήσεις εξ όψεως, μόνο πτήσεις κατά τη διάρκεια της ημέρας κ.λπ.).
- (⁹) Σε αυτή τη στήλη αναφέρονται τα πιο ελαστικά κριτήρια για κάθε έγκριση ή η έγκριση τύπου (με τα ανάλογα κριτήρια).
- (¹⁰) Αναφέρεται η ισχύουσα κατηγορία προσέγγισης ακρίβειας: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ή CAT IIIC. Αναφέρονται η ελάχιστη ορατότητα διαδρόμου (RVR) σε μέτρα και το ύψος απόφασης (DH) σε πόδια. Χρησιμοποιείται μία σειρά ανά αναφερόμενη κατηγορία προσέγγισης.
- (¹¹) Αναφέρεται η εγκεκριμένη ελάχιστη ορατότητα διαδρόμου απογείωσης σε μέτρα. Δύνανται να χρησιμοποιηθεί μία σειρά ανά έγκριση εάν χορηγούνται διαφορετικές εγκρίσεις.
- (¹²) Το πεδίο «A/A (άνευ αντικειμένου)» μπορεί να επιλεγεί μόνο εάν η μέγιστη οροφή του αεροσκάφους βρίσκεται κάτω από το επίπεδο πτήσης 290.
- (¹³) Επί του παρόντος οι λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων (ETOPS) ισχύουν μόνο για δικινητήρια αεροσκάφη. Συνεπώς, μπορεί να επιλεγεί το πεδίο «A/A» εάν το μοντέλο του αεροσκάφους διαθέτει λιγότερους ή περισσότερους από δύο κινητήρες.
- (¹⁴) Μπορεί να αναφερθεί επίσης η απόσταση κατωφλίου (σε ναυτικά μίλια), καθώς και ο τύπος του κινητήρα.
- (¹⁵) Πλοήγηση βάσει επιδόσεων (PBN): χρησιμοποιείται μια σειρά για κάθε ειδική έγκριση σύνθετης PBN (π.χ. RNP AR APCH), με αναφορά των κατάλληλων περιορισμών ή των προϋποθέσεων στη στήλη «Προδιαγραφές» ή/και «Παρατηρήσεις». Μεμονωμένες εγκρίσεις ειδικών διαδικασιών RNP AR APCH δύνανται να καταχωρίζονται στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών ή στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Στη δεύτερη περίπτωση, στις σχετικές προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών πρέπει να γίνεται παραπομπή στη σχετική σελίδα του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας.
- (¹⁶) Αναφέρετε εάν η ειδική έγκριση αφορά μόνο ορισμένα άκρα διαδρόμων ή/και αεροδρόμια.
- (¹⁷) Έγκριση για την παροχή κύκλου εκπαίδευσης και τη διεξαγωγή εξετάσεων για αιτούντες βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας πληρώματος θαλάμου επιβατών, όπως καθορίζεται στο παράρτημα V (Μέρος-CC) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011.
- (¹⁸) Έγκριση έκδοσης βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας πληρώματος θαλάμου επιβατών, όπως προβλέπεται στο παράρτημα V (Μέρος-CC) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011.
- (¹⁹) Ονοματεπώνυμο του προσώπου ή επωνυμία του φορέα που φέρει την ευθύνη για τη διασφάλιση της διατήρησης της διαρκούς αξιοπλοΐας του αεροσκάφους και παραπομπή στον κανονισμό που απαιτεί τις εργασίες, π.χ. παράρτημα I (Μέρος-M) τμήμα Z του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής.
- (²⁰) Εδώ μπορούν να αναφερθούν άλλες εγκρίσεις ή στοιχεία, χρησιμοποιώντας μία σειρά (ή ένα τμήμα με πολλές σειρές) ανά εξουσιοδότηση (π.χ. διαδικασίες βραχείας προσγείωσης, διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία, πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου προς ή από χώρο δημοσίου ενδιαφέροντος, πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου πάνω από εχθρικά περιβάλλοντα ευρισκόμενα εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής, πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου χωρίς διασφαλισμένη δυνατότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης, πτητικές λειτουργίες με αυξημένες γωνίες κλίσης, μέγιστη απόσταση από κατάλληλο αεροδρόμιο για δικινητήρια αεροπλάνα χωρίς έγκριση πτήσεων μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων, αεροσκάφη χρησιμοποιούμενα για μη εμπορικές δραστηριότητες).

Έντυπο 139 του EASA έκδοση 2*

γ) Στο παράρτημα V, η σημείωση 6 στην παράγραφο EASA FORM 140 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«(⁶) Σε αυτή τη στήλη αναφέρονται τυχόν εγκεκριμένες λειτουργίες, π.χ. επικίνδυνα είδη, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.»

(3) Στο παράρτημα IV (Μέρος-CAT):

α) η παράγραφος CAT.OP.MPA.120 διαγράφεται·

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος CAT.OP.MPA.126:

«CAT.OP.MPA.126 Πλοήγηση βάσει επιδόσεων

Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι, όταν απαιτείται πλοήγηση βάσει επιδόσεων (PBN) για τη διαδρομή ή τη διαδικασία με την οποία θα πραγματοποιηθεί η πτήση:

α) οι σχετικές προδιαγραφές πλοήγησης PBN αναφέρονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή σε άλλο έγγραφο που έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή πιστοποίησης στο πλαίσιο αξιολόγησης της αξιοπλοΐας ή που βασίζεται σε σχετική έγκριση· και

- β) το αεροσκάφος λειτουργεί σύμφωνα με τις σχετικές προδιαγραφές και περιορισμούς πλοήγησης, όπως ορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή σε άλλο έγγραφο όπως αναφέρεται ανωτέρω.»
- γ) η παράγραφος CAT.OP.MPA.135 στοιχείο α) σημείο (1) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «(1) διατίθενται διαστημικές εγκαταστάσεις, καθώς και εγκαταστάσεις και υπηρεσίες εδάφους, συμπεριλαμβανομένων των μετεωρολογικών υπηρεσιών, οι οποίες είναι κατάλληλες για τη σχεδιαζόμενη λειτουργία.»
- δ) στην παράγραφο CAT.OP.MPA.175 στοιχείο β):
- i) το σημείο 6) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «(6) διατίθενται επαρκείς διαστημικές εγκαταστάσεις, καθώς και εγκαταστάσεις και υπηρεσίες εδάφους οι οποίες απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση.»
- ii) η λέξη «και» στο τέλος του σημείου (7) διαγράφεται.
- iii) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο (7α):
- «7α) όλες οι βάσεις δεδομένων αεροναυτιλίας που απαιτούνται για πλοήγηση βάσει επιδόσεων είναι κατάλληλες και τρέχουσες· και»
- ε) η παράγραφος CAT.OP.MPA.181 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CAT.OP.MPA.181 Επιλογή αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας — ελικόπτερα

- α) Για πτήσεις υπό μετεωρολογικές συνθήκες με όργανα (IMC), ο κυβερνήτης επιλέγει εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης εντός χρόνου πτήσης 1 ώρας σε κανονική ταχύτητα πλεύσης, στην περίπτωση που δεν είναι εφικτή η επιστροφή στον χώρο αναχώρησης για λόγους καιρικών συνθηκών.
- β) Για πτήσεις υπό συνθήκες IFR ή για πτήσεις υπό συνθήκες VFR και αεροναυτιλία που διεξάγεται με μέσα εκτός από την αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά του εδάφους, ο κυβερνήτης καθορίζει τουλάχιστον ένα εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης, εκτός εάν:
- (1) για πτήση προς οποιονδήποτε άλλο προορισμό ξηράς, η διάρκεια της πτήσης και οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν είναι τέτοιες που, κατά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στον χώρο της σκοπούμενης προσγείωσης, είναι εφικτή προσέγγιση και προσγείωση υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC)· ή
- (2) ο χώρος της σκοπούμενης προσγείωσης είναι απομονωμένος και δεν υπάρχει χώρος εναλλακτικής προσγείωσης. Σε αυτή την περίπτωση καθορίζεται σημείο μη επιστροφής (PNR).
- γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης επιλέγει δύο εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού όταν:
- (1) τα σχετικά δελτία ή/και οι προγνώσεις καιρού του αεροδρομίου προορισμού δείχνουν ότι εντός περιόδου που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει μία ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, οι καιρικές συνθήκες πρόκειται να είναι χειρότερες από τα ελάχιστα που ισχύουν βάσει της σχεδίασης· ή
- (2) δεν υπάρχουν διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες για το αεροδρόμιο προορισμού.
- δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει κάθε απαιτούμενο(-α) εναλλακτικό(-ά) αεροδρόμιο(-α) στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.»
- στ) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος CAT.OP.MPA.182:

«CAT.OP.MPA.182 Αεροδρόμια προορισμού — λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης

Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι διατίθενται επαρκή μέσα για την πλοήγηση και την προσγείωση στο αεροδρόμιο προορισμού ή σε οιοδήποτε εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού σε περίπτωση απώλειας ικανότητας για τη σκοπούμενη λειτουργία προσέγγισης και προσγείωσης.»

- ζ) το σημείο β) στην παράγραφο CAT.OP.MPA.247 διαγράφεται.

- η) η παράγραφος CAT.OP.MPA.295 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CAT.OP.MPA.295 Χρήση εναέριου συστήματος αποφυγής σύγκρουσης (ACAS)

Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει επιχειρησιακές διαδικασίες και εκπαιδευτικά προγράμματα, στην περίπτωση που είναι εγκατεστημένο και σε κατάσταση λειτουργίας σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης, ώστε το πλήρωμα πτήσης να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο στην αποφυγή συγκρούσεων και να είναι ικανό να χειρίζεται εξοπλισμό ACAS II.»

- θ) το στοιχείο α) σημείο (3) της παραγράφου CAT.IDE.A.205 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«(3) ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού σε κάθε κάθισμα επιβατών και ζώνες πρόσδεσης σε κάθε θέση-κρεβάτι, στην περίπτωση αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg και με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως εννέα θέσεις επιβατών, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά στις 8 Απριλίου 2015 ή μετά.»

- ι) το στοιχείο β) της παραγράφου CAT.IDE.A.205 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Η ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού:

(1) αποσυνδέεται από ένα μόνο σημείο·

(2) στα καθίσματα για το ελάχιστο απαιτούμενο πλήρωμα θαλάμου επιβατών, περιλαμβάνει δύο ιμάντες ώμου και ζώνη ασφαλείας που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ανεξάρτητα· και

(3) στα καθίσματα του πληρώματος πτήσης και για κάθε κάθισμα δίπλα στο κάθισμα του χειριστή περιλαμβάνει:

i) δύο ιμάντες ώμου και ζώνη ασφαλείας που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ανεξάρτητα· ή

ii) διαγώνιο ιμάντα ώμου και ζώνη ασφαλείας που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ανεξάρτητα στα ακόλουθα αεροπλάνα:

(Α) αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg και με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως εννέα θέσεις επιβατών, τα οποία συμμορφώνονται προς τις δυναμικές συνθήκες αναγκαστικής προσγείωσης όπως αυτές καθορίζονται στις ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης·

(Β) αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg και με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως εννέα θέσεις επιβατών, τα οποία συμμορφώνονται προς τις δυναμικές συνθήκες αναγκαστικής προσγείωσης όπως αυτές καθορίζονται στις ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης, και των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν τις 28 Οκτωβρίου 2014· και

(Γ) αεροπλάνα πιστοποιημένα βάσει των CS-VLA ή ισοδύναμης και CS-LSA ή ισοδύναμης.»

- ια) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο στ) στην παράγραφο CAT.IDE.A.345:

«στ) Για λειτουργίες PBN, το αεροσκάφος πληροί τις απαιτήσεις για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας των σχετικών προδιαγραφών πτητικών λειτουργιών.»

- ιβ) η παράγραφος CAT.IDE.A.355 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CAT.IDE.A.355 Διαχείριση βάσεων αεροναυτικών δεδομένων

α) Οι βάσεις αεροναυτικών δεδομένων που χρησιμοποιούνται σε πιστοποιημένες εφαρμογές συστήματος αεροσκάφους πληρούν τις απαιτήσεις για την ποιότητα των δεδομένων οι οποίες είναι κατάλληλες για τη σκοπούμενη χρήση των δεδομένων.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει την έγκαιρη διανομή και εισαγωγή των τρεχουσών και αναλλοίωτων βάσεων αεροναυτικών δεδομένων σε όλα τα αεροσκάφη για τα οποία είναι απαραίτητες.

γ) Με την επιφύλαξη τυχόν λοιπών απαιτήσεων για αναφορά περιστατικών, όπως καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014, ο φορέας εκμετάλλευσης υποβάλλει αναφορά στον πάροχο της βάσης δεδομένων σχετικά με περιστατικά εσφαλμένων, αντιφατικών ή ελλιπών δεδομένων τα οποία εύλογα ενδέχεται να αποτελέσουν κίνδυνο για την πτήση.

Στις περιπτώσεις αυτές, ο φορέας εκμετάλλευσης ενημερώνει το πλήρωμα πτήσης και το λοιπό αρμόδιο προσωπικό, και διασφαλίζει ότι δεν θα γίνει χρήση των προβληματικών δεδομένων.»

- ιγ) το στοιχείο β) στην παράγραφο CAT.IDE.H.280 διαγράφεται·
- ιδ) η παράγραφος CAT.IDE.H.295 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CAT.IDE.H.295 Στολές επιβίωσης πληρώματος

Κάθε μέλος του πληρώματος φορά στολή επιβίωσης σε λειτουργίες κατηγορίας επιδόσεων 3 πάνω από τη θάλασσα πέρα από την απόσταση αυτοπεριστροφής ή την απόσταση ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης από την ξηρά, όταν το δελτίο ή οι προβλέψεις καιρού που είναι διαθέσιμες στον κυβερνήτη δείχνουν ότι η θερμοκρασία θαλάσσης θα είναι κάτω των + 10 °C κατά την πτήση.»

- ιε) η παράγραφος CAT.IDE.H.310 διαγράφεται·
- ιστ) στην παράγραφο CAT.IDE.H.345 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ε):

«ε) τα αεροπλάνα που εκτελούν πτητικές λειτουργίες πλοήγησης βάσει επιδόσεων πληρούν τις απαιτήσεις για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας των σχετικών προδιαγραφών πτητικών λειτουργιών.»

- ιζ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος CAT.IDE.H.355:

«CAT.IDE.H.355 Διαχείριση βάσεων αεροναυτικών δεδομένων

- α) Οι βάσεις αεροναυτικών δεδομένων που χρησιμοποιούνται σε πιστοποιημένες εφαρμογές συστήματος αεροσκάφους πληρούν τις απαιτήσεις για την ποιότητα των δεδομένων οι οποίες είναι κατάλληλες για τη σκοπούμενη χρήση των δεδομένων.
- β) Ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει την έγκαιρη διανομή και εισαγωγή των τρεχουσών και αναλλοίωτων βάσεων αεροναυτικών δεδομένων σε όλα τα αεροσκάφη που τις χρειάζονται.
- γ) Με την επιφύλαξη τυχόν λοιπών απαιτήσεων για αναφορά περιστατικών, όπως καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014, ο φορέας εκμετάλλευσης υποβάλλει αναφορά στον πάροχο της βάσης δεδομένων σχετικά με περιστατικά εσφαλμένων, αντιφατικών ή ελλιπών δεδομένων τα οποία εύλογα ενδέχεται να αποτελέσουν κίνδυνο για την πτήση.

Στις περιπτώσεις αυτές, ο φορέας εκμετάλλευσης ενημερώνει το πλήρωμα πτήσης και το λοιπό αρμόδιο προσωπικό, και διασφαλίζει ότι δεν θα γίνει χρήση των προβληματικών δεδομένων.»

- (4) Στο παράρτημα V (Μέρος-SpA):

- α) η παράγραφος SpA.PBN.100 PBN αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«SpA.PBN.100 Λειτουργίες PBN

- α) Απαιτείται έγκριση για κάθε μία από τις ακόλουθες προδιαγραφές PBN:

(1) RNP AR APCH· και

(2) RNP 0.3 για πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου.

- β) Κατόπιν έγκρισης για λειτουργίες RNP AR APCH, επιτρέπονται λειτουργίες με διαδικασίες προσέγγισης με τη χρήση δημόσιων οργάνων οι οποίες πληρούν τα ισχύοντα κριτήρια σχεδιασμού διαδικασιών του ΔΟΠΑ.

- γ) Απαιτείται έγκριση για συγκεκριμένη διαδικασία RNP AR APCH ή RNP 0.3 για διαδικασίες προσέγγισης με τη χρήση ιδιωτικών οργάνων ή οποιαδήποτε διαδικασία προσέγγισης με τη χρήση δημόσιων οργάνων που δεν πληροί τα ισχύοντα κριτήρια σχεδιασμού διαδικασιών της ΔΟΠΑ, ή εφόσον απαιτείται από το εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών (AIP) ή την αρμόδια αρχή.»

β) η παράγραφος SpA.PBN.105 PBN αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«SpA.PBN.105 Επιχειρησιακή έγκριση PBN

Για τη λήψη από την αρμόδια αρχή ειδικής έγκρισης PBN, ο φορέας εκμετάλλευσης υποβάλλει δικαιολογητικά από τα οποία προκύπτει ότι:

- α) η σχετική έγκριση της αξιοπλοΐας, η οποία είναι κατάλληλη για τη σκοπούμενη λειτουργία PBN, αναφέρεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή σε άλλο έγγραφο που έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή πιστοποίησης στο πλαίσιο αξιολόγησης της αξιοπλοΐας ή που βασίζεται σε σχετική έγκριση·
 - β) έχει καταρτιστεί εκπαιδευτικό πρόγραμμα για τα μέλη του πληρώματος πτήσης και του προσωπικού που συμμετέχει στην προετοιμασία της πτήσης·
 - γ) έχει πραγματοποιηθεί εκτίμηση επιπτώσεων·
 - δ) έχουν θεσπιστεί επιχειρησιακές διαδικασίες όπου καθορίζονται τα ακόλουθα:
 - (1) ο εξοπλισμός που μεταφέρεται, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργικών περιορισμών του και των κατάλληλων καταχωρήσεων στον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού (ΠΕΕ)·
 - (2) η σύνθεση, τα προσόντα και η πείρα του πληρώματος πτήσης·
 - (3) κανονικές, μη κανονικές διαδικασίες και διαδικασίες έκτακτης ανάγκης·
 - (4) η διαχείριση ηλεκτρονικών δεδομένων αεροναυτιλίας·
 - ε) έχει καταρτιστεί κατάλογος ανακοινώσιμων περιστατικών· και
 - στ) έχει θεσπιστεί πρόγραμμα εποπτείας διαχείρισης των απαιτούμενων επιδόσεων πλοήγησης για λειτουργίες RNP AR APCH, εφόσον κρίνεται σκόπιμο.»
- γ) προστίθεται το ακόλουθο ΤΜΗΜΑ ΙΑ:

«ΤΜΗΜΑ ΙΑ

ΥΠΕΡΑΚΤΙΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ

SpA.HOFO.100 Υπεράκτιες πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου (HOFO)

Οι απαιτήσεις του παρόντος τμήματος ισχύουν για:

- α) εμπορικούς αερομεταφορείς οι οποίοι είναι κάτοχοι έγκυρου πιστοποιητικού αερομεταφορέα, σύμφωνα με το Μέρος-ORO·
- β) φορείς εκμετάλλευσης ειδικευμένων λειτουργιών οι οποίοι έχουν κοινοποιήσει τη δραστηριότητά τους σύμφωνα με το Μέρος-ORO· ή
- γ) μη εμπορικούς φορείς εκμετάλλευσης οι οποίοι έχουν κοινοποιήσει τη δραστηριότητά τους σύμφωνα με το Μέρος-ORO.

SpA.HOFO.105 Έγκριση για υπεράκτιες πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου

- α) Πριν την έναρξη πτητικών λειτουργιών που καλύπτονται στο παρόν τμήμα, απαιτείται χορήγηση ειδικής έγκρισης στον φορέα εκμετάλλευσης από την αρμόδια αρχή.
- β) Για την εν λόγω έγκριση, ο φορέας εκμετάλλευσης υποβάλλει αίτηση στην αρμόδια αρχή, όπως καθορίζεται στην παράγραφο SpA.GEN.105, και αποδεικνύει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος.
- γ) Πριν την πραγματοποίηση πτητικών λειτουργιών από κράτος μέλος εκτός του κράτους μέλους το οποίο χορήγησε την έγκριση σύμφωνα με το στοιχείο α), ο φορέας εκμετάλλευσης ενημερώνει τις αρμόδιες αρχές και των δυο κρατών μελών σχετικά με τη σκοπούμενη λειτουργία.

SrA.HOFO.110 Επιχειρησιακές διαδικασίες

α) Στο πλαίσιο της διαδικασίας διαχείρισης της ασφάλειας, ο φορέας εκμετάλλευσης περιορίζει και ελαχιστοποιεί τους κινδύνους που αφορούν ειδικά τις υπεράκτιες πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου. Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας:

- (1) την επιλογή, τη σύνθεση και την εκπαίδευση των πληρωμάτων·
- (2) τα καθήκοντα και τις ευθύνες των μελών του πληρώματος και του λοιπού αρμόδιου προσωπικού·
- (3) τον απαιτούμενο εξοπλισμό και τα κριτήρια συνέχισης της πορείας· και
- (4) τις επιχειρησιακές διαδικασίες και τα ελάχιστα, ώστε οι κανονικές και πιθανώς μη κανονικές λειτουργίες να περιγράφονται και να μετριάζονται καταλλήλως.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει ότι:

- (1) πριν από κάθε πτήση καταρτίζεται επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης·
- (2) η ενημέρωση σχετικά με την ασφάλεια των επιβατών καλύπτει επίσης τυχόν ειδικές πληροφορίες για θέματα σχετικά με υπεράκτιες πτητικές λειτουργίες και πραγματοποιείται πριν την επιβίβαση στο ελικόπτερο·
- (3) κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης φορά εγκεκριμένη στολή επιβίωσης όταν:
 - i) το δελτίο ή οι προβλέψεις καιρού που έχει στη διάθεσή του ο κυβερνήτης/συγκυβερνήτης δείχνουν ότι η θερμοκρασία θαλάσσης θα είναι μικρότερη από 10 °C κατά τη διάρκεια της πτήσης· ή
 - ii) ο εκτιμώμενος χρόνος διάσωσης υπερβαίνει τον υπολογιζόμενο χρόνο επιβίωσης· ή
 - iii) η πτήση είναι προγραμματισμένη να πραγματοποιηθεί τη νύχτα σε εχθρικό περιβάλλον·
- (4) εφόσον υπάρχει, ακολουθείται η δομή υπεράκτιας διαδρομής που παρέχει η αρμόδια υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας·
- (5) οι χειριστές κάνουν βέλτιστη χρήση του αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης (AFCS) καθ' όλη τη διάρκεια της πτήσης·
- (6) καθορίζονται ειδικές διαδικασίες για υπεράκτια προσέγγιση, συμπεριλαμβανομένων παραμέτρων σταθερής προσέγγισης και διορθωτικών δράσεων σε περίπτωση που η προσέγγιση αποδειχθεί ασταθής·
- (7) στην περίπτωση πτητικών λειτουργιών πολλαπλών χειριστών, προβλέπονται διαδικασίες κατά τις οποίες ένα μέλος του πληρώματος πτήσης παρακολουθεί τα όργανα πτήσης κατά τη διάρκεια υπεράκτιας πτήσης, ιδίως κατά την προσέγγιση ή την αναχώρηση, με στόχο να διασφαλισθεί ότι διατηρείται ασφαλής τροχιά πτήσης·
- (8) το πλήρωμα πτήσης προβαίνει άμεσα σε κατάλληλες ενέργειες, όταν ενεργοποιείται ύψος επιφυλακής·
- (9) προβλέπονται διαδικασίες, ώστε τα συστήματα επίπλευσης έκτακτης ανάγκης να είναι κατάλληλα εξοπλισμένα, όποτε κρίνεται ασφαλές, για όλες τις αφίξεις και αναχωρήσεις πάνω από ύδατα· και
- (10) οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται σύμφωνα με τους περιορισμούς σχετικά με τις διαδρομές ή τις περιοχές λειτουργίας, οι οποίοι προβλέπονται από την αρμόδια αρχή ή την οικεία υπεύθυνη αρχή για τον εναέριο χώρο.

SrA.HOFO.115 Χρήση υπεράκτιων εγκαταστάσεων

Ο φορέας εκμετάλλευσης εκμεταλλεύεται μόνο όσες υπεράκτιες εγκαταστάσεις είναι κατάλληλες για το μέγεθος και τη μάζα του τύπου ελικοπτέρου και για τις σχετικές λειτουργίες.

SrA.HOFO.120 Επιλογή αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας

α) *Εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού στην ξηρά.* Με την επιφύλαξη των παραγράφων CAT.OP.MPA.181, NCC.OP.152 και SPO.OP.151, ο κυβερνήτης/συγκυβερνήτης δεν υποχρεούται να καθορίσει εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης στην περίπτωση πτήσεων που πραγματοποιούνται από υπεράκτια εγκατάσταση σε χερσαίο αεροδρόμιο, εφόσον:

(1) το αεροδρόμιο προορισμού ορίζεται ως παράκτιο αεροδρόμιο, ή

(2) πληρούνται τα ακόλουθα κριτήρια:

i) το αεροδρόμιο προορισμού διαθέτει δημοσιευμένες διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης·

ii) ο χρόνος πτήσης δεν υπερβαίνει τις 3 ώρες· και

iii) η δημοσιευμένη πρόγνωση καιρού που ισχύει 1 ώρα πριν και 1 ώρα μετά την αναμενόμενη ώρα προσγείωσης αναφέρει ότι:

(A) η βάση νεφών είναι τουλάχιστον 700 πόδια επάνω από την ελάχιστη οριζόμενη για τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης ή 1 000 πόδια επάνω από το αεροδρόμιο προορισμού, όποιο από τα δύο είναι υψηλότερο· και

(B) η ορατότητα είναι τουλάχιστον 2 500 μέτρα.

β) *Υπεράκτιο εναλλακτικό κατάστρωμα προορισμού για ελικόπτερα.* Ο φορέας εκμετάλλευσης δύναται να επιλέξει υπεράκτιο εναλλακτικό κατάστρωμα προορισμού για ελικόπτερα, εφόσον πληρούνται όλα τα ακόλουθα κριτήρια:

(1) Χρησιμοποιείται υπεράκτιο εναλλακτικό κατάστρωμα προορισμού για ελικόπτερα μόνο μετά το σημείο μη επιστροφής (PNR) και εφόσον δε διατίθεται γεωγραφικά εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού στην ξηρά. Πριν από το σημείο μη επιστροφής χρησιμοποιείται εναλλακτικό αεροδρόμιο στην ξηρά.

(2) Είναι εφικτή η δυνατότητα προσγείωσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας στο υπεράκτιο εναλλακτικό κατάστρωμα προορισμού για ελικόπτερα.

(3) Είναι εξασφαλισμένη, στο μέτρο του δυνατού, η διαθεσιμότητα καταστρώματος για ελικόπτερα πριν από το σημείο μη επιστροφής. Οι διαστάσεις, η διαμόρφωση και η απόσταση που είναι ελεύθερη από εμπόδια των μεμονωμένων καταστρώματων για ελικόπτερα ή των άλλων χώρων είναι κατάλληλες για χρήση ως εναλλακτικό κατάστρωμα για ελικόπτερα για κάθε τύπο ελικόπτερου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.

(4) Τα μετεωρολογικά ελάχιστα καθορίζονται λαμβάνοντας υπόψη την ακρίβεια και την αξιοπιστία των μετεωρολογικών πληροφοριών.

(5) Ο ΠΕΕ πρέπει να περιέχει ειδικές διατάξεις για τον εν λόγω τύπο λειτουργίας.

(6) Επιλέγεται υπεράκτιο εναλλακτικό κατάστρωμα προορισμού για ελικόπτερα μόνο εάν ο φορέας εκμετάλλευσης έχει θεσπίσει διαδικασία στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

SrA.HOFO.125 Προσεγγίσεις με αερομεταφερόμενο ραντάρ (ARA) σε υπεράκτιες εγκαταστάσεις — λειτουργίες CAT

α) Ο εμπορικός αερομεταφορέας (CAT) θεσπίζει επιχειρησιακές διαδικασίες και διασφαλίζει ότι πραγματοποιούνται προσεγγίσεις με αερομεταφερόμενο ραντάρ (ARA) μόνο εφόσον:

(1) το ελικόπτερο είναι εφοδιασμένο με ραντάρ που έχει τη δυνατότητα παροχής πληροφοριών σχετικά με το περιβάλλον του εμποδίου· και

(2) είτε:

i) το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου καθορίζεται από ραδιούψόμετρο· ή

ii) εφαρμόζεται το ελάχιστο απόλυτο ύψος καθόδου συν επαρκές περιθώριο.

β) Προσεγγίσεις με αερομεταφερόμενο ραντάρ (ARA) προς διερχόμενες εξέδρες ή πλοία εκτελούνται σε πτητικές λειτουργίες πολλαπλών χειριστών.

- γ) Η κρίσιμη απόσταση παρέχει επαρκή απόσταση ελεύθερη από εμπόδια στην αποτυχημένη προσέγγιση από οιονδήποτε προορισμό για τον οποίο έχει προγραμματιστεί προσέγγιση με αερομεταφερόμενο ραντάρ.
- δ) Η προσέγγιση συνεχίζεται μόνο πέρα από την κρίσιμη απόσταση ή κάτω από το ελάχιστο κρίσιμο απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος (MDA/H), όταν έχει επιτευχθεί αναφορά οπτικής επαφής με τον προορισμό.
- ε) Για λειτουργίες CAT ενός χειριστή, προστίθενται κατάλληλες προσθήκες στο ελάχιστο κρίσιμο απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος και στην κρίσιμη απόσταση.
- στ) Σε περίπτωση που η προσέγγιση με αερομεταφερόμενο ραντάρ (ARA) πραγματοποιείται σε υπεράκτια εγκατάσταση η οποία δε βρίσκεται σε κίνηση (δηλαδή σε σταθερή εγκατάσταση ή σε πρυμνοδετημένο πλοίο) και εφόσον το σύστημα πλοήγησης παρέχει αξιόπιστη θέση GPS της εγκατάστασης, χρησιμοποιείται το σύστημα GPS/σύστημα πλοήγησης περιοχής, προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια της προσέγγισης με αερομεταφερόμενο ραντάρ (ARA).

SpA.HOFO.130 Μετεωρολογικές συνθήκες

Με την επιφύλαξη των παραγράφων CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 και SPO.OP.170, όταν πραγματοποιείται πτήση μεταξύ υπεράκτιων εγκαταστάσεων που βρίσκονται σε κατηγορία εναέριου χώρου Z όπου ο τομέας πάνω από τη θάλασσα είναι κάτω των 10 ναυτικών μιλίων, οι πτήσεις VFR δύναται να πραγματοποιούνται όταν τα όρια είναι τα ίδια ή καλύτερα από τα ακόλουθα:

Ελάχιστα για πτήσεις μεταξύ υπεράκτιων εγκαταστάσεων που βρίσκονται σε κατηγορία εναέριου χώρου Z

	Ημέρα		Νύχτα	
	Ύψος (*)	Ορατότητα	Ύψος (*)	Ορατότητα
Ένας χειριστής	300 πόδια	3 km	500 πόδια	5 km
Δύο χειριστές	300 πόδια	2 km (**)	500 πόδια	5 km (***)

(*) Η βάση νεφών επιτρέπει την πτήση στο καθορισμένο σχετικό ύψος, κάτω από και χωρίς νέφη.

(**) Είναι δυνατή η πτητική λειτουργία ελικοπτέρων με ορατότητα πτήσης στα 800 m, εφόσον παραμένει διαρκώς ορατός ο προορισμός ή ενδιάμεση δομή.

(***) Είναι δυνατή η πτητική λειτουργία ελικοπτέρων με ορατότητα πτήσης στα 1 500 m, εφόσον παραμένει διαρκώς ορατός ο προορισμός ή ενδιάμεση δομή.

SpA.HOFO.135 Περιορισμοί σε σχέση με τον άνεμο για πτητικές σε υπεράκτιες εγκαταστάσεις

Λειτουργίες προς υπεράκτια εγκατάσταση εκτελούνται μόνο εφόσον η αναφερόμενη ταχύτητα ανέμου στο κατάστρωμα για ελικόπτερα είναι μικρότερη των 60 κόμβων, συμπεριλαμβανομένων των ριπών.

SpA.HOFO.140 Απαιτήσεις επιδόσεων σε υπεράκτιες εγκαταστάσεις

Τα ελικόπτερα που απογειώνονται και προσγειώνονται σε υπεράκτιες εγκαταστάσεις λειτουργούν σύμφωνα με τις απαιτήσεις επιδόσεων του σχετικού παραρτήματος, ανάλογα με το είδος της λειτουργίας που πραγματοποιούν.

SpA.HOFO.145 Σύστημα παρακολούθησης στοιχείων πτήσης (FDM)

α) Κατά την εκτέλεση λειτουργιών CAT με ελικόπτερα που διαθέτουν καταγραφέα δεδομένων πτήσης, ο φορέας εκμετάλλευσης καταρτίζει και διατηρεί σύστημα παρακολούθησης στοιχείων πτήσης ως μέρος του ήδη υπάρχοντος συστήματος διαχείρισης, έως την 1η Ιανουαρίου 2019.

β) Το σύστημα παρακολούθησης στοιχείων πτήσης δεν επιβάλλει ποινές και περιέχει κατάλληλες διασφαλίσεις για την προστασία της (των) πηγής(-ών) των στοιχείων.

SpA.HOFO.150 Σύστημα ιχνηλάτησης αεροσκάφους

Ο φορέας εκμετάλλευσης καταρτίζει και διατηρεί σύστημα ιχνηλάτησης αεροσκάφους για την παρακολούθηση υπεράκτιων λειτουργιών σε εχθρικό περιβάλλον, από τη στιγμή αναχώρησης του ελικοπτέρου έως την άφιξή του στον τελικό του προορισμό.

SpA.HOFO.155 Σύστημα παρακολούθησης της υγείας μέσω ένδειξης κραδασμών (VHM)

α) Οι ακόλουθοι τύποι ελικόπτρων που εκτελούν υπεράκτιες πτητικές λειτουργίες CAT σε εχθρικό περιβάλλον εξοπλίζονται με σύστημα VHM το οποίο παρακολουθεί την κατάσταση κρίσιμων στροφείων και συστημάτων μετάδοσης κίνησης, έως την 1η Ιανουαρίου 2019:

- (1) σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2016·
- (2) όλα τα ελικόπτερα με μέγιστη εγκεκριμένη διάταξη θέσεων επιβατών (MOPSC) άνω των 9 και για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας πριν την 1η Ιανουαρίου 2017·
- (3) όλα τα ελικόπτερα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2018.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης διαθέτει σύστημα για:

- (1) τη συλλογή δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων προειδοποιητικών μηνυμάτων παραγομένων από το σύστημα·
- (2) την ανάλυση και τον καθορισμό της λειτουργικής ετοιμότητας των εξαρτημάτων του ελικόπτρου· και
- (3) την αντιμετώπιση βλαβών που εντοπίζονται σε αρχικό στάδιο.

SpA.HOFO.160 Απαιτήσεις εξοπλισμού

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης συμμορφώνεται με τις ακόλουθες απαιτήσεις εξοπλισμού:

- (1) Σύστημα αναγγελιών κοινού (PA) σε ελικόπτερα που πραγματοποιούν εμπορικές και μη εμπορικές λειτουργίες σύνθετων μηχανοκίνητων ελικόπτρων (NCC):
 - i) Ελικόπτερα με μέγιστη εγκεκριμένη διάταξη θέσεων επιβατών (MOPSC) άνω των 9 διαθέτουν σύστημα PA.
 - ii) Ελικόπτερα με μέγιστη εγκεκριμένη διάταξη θέσεων έως εννέα επιβατών δεν είναι απαραίτητο να διαθέτουν σύστημα PA, εάν ο φορέας εκμετάλλευσης είναι σε θέση να αποδείξει ότι η φωνή του χειριστή γίνεται αντιληπτή από όλες τις θέσεις επιβατών κατά τη διάρκεια της πτήσης.

(2) *Ραδιοϋψόμετρο*

Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με ραδιοϋψόμετρο με δυνατότητα εκπομπής ηχητικής προειδοποίησης κάτω από προκαθορισμένο σχετικό ύψος και οπτική προειδοποίηση σε σχετικό ύψος που μπορεί να επιλέξει ο χειριστής.

β) *Έξοδοι κινδύνου*

Όλες οι έξοδοι κινδύνου, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων κινδύνου του πληρώματος, και οιαδήποτε θύρα, παράθυρο ή άλλο άνοιγμα κατάλληλο για τη διευκόλυνση της εξόδου σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, καθώς και τα μέσα για το άνοιγμά τους φέρουν σαφή επισήμανση για την καθοδήγηση των επιβαίνοντων που χρησιμοποιούν τις εξόδους τόσο στο φως της ημέρας όσο και στο σκοτάδι. Οι εν λόγω επισημάνσεις είναι σχεδιασμένες ώστε να παραμένουν ορατές, αν το ελικόπτερο ανατραπεί ή αν ο θάλαμος βυθιστεί.

γ) *Σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους για ελικόπτερα (HTAWS)*

Τα ελικόπτερα που πραγματοποιούν λειτουργίες CAT με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 3 175 kg ή με μέγιστη εγκεκριμένη διάταξη θέσεων επιβατών άνω των 9 και για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2018, διαθέτουν σύστημα HTAWS το οποίο πληροί τις απαιτήσεις για εξοπλισμό κατηγορίας A, όπως καθορίζεται σε αποδεκτό πρότυπο.

SpA.HOFO.165 Πρόσθετες διαδικασίες και εξοπλισμός για λειτουργίες σε εχθρικό περιβάλλον

α) *Σωσίβια γιλέκα*

Όλοι οι επιβαίνοντες φορούν εγκεκριμένα σωσίβια γιλέκα ανά πάσα στιγμή, εκτός εάν φορούν σύνθετες στολές επιβίωσης που πληρούν τη συνδυασμένη απαίτηση της στολής επιβίωσης και του σωσίβιου γιλέκου.

β) Στολές επιβίωσης

Όλοι οι επιβαίνοντες φορούν εγκεκριμένη στολή επιβίωσης όταν:

- (1) το δελτίο ή οι προβλέψεις καιρού που έχει στη διάθεσή του ο κυβερνήτης/συγκυβερνήτης δείχνουν ότι η θερμοκρασία θαλάσσης θα είναι μικρότερη από 10 °C κατά τη διάρκεια της πτήσης· ή
- (2) ο εκτιμώμενος χρόνος διάσωσης υπερβαίνει τον υπολογιζόμενο χρόνο επιβίωσης· ή
- (3) η πτήση είναι προγραμματισμένη να διεξαχθεί τη νύχτα.

γ) Σύστημα έκτακτης ανάγκης για την προστασία της αναπνοής

Όλοι οι επιβαίνοντες φέρουν και λαμβάνουν οδηγίες για τη χρήση συστημάτων έκτακτης ανάγκης για την προστασία της αναπνοής.

δ) Σωσίβιες λέμβοι

- (1) Όλες οι σωσίβιες λέμβοι που μεταφέρονται είναι τοποθετημένες κατά τρόπο ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν στις συνθήκες θαλάσσης στις οποίες αξιολογήθηκαν τα χαρακτηριστικά προσθαλάσωσης, επίπλευσης και αντιστάθμισης του ελικοπτέρου για την πιστοποίηση.
- (2) Όλες οι σωσίβιες λέμβοι που μεταφέρονται είναι τοποθετημένες κατά τρόπο που διευκολύνει την άμεση χρήση τους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.
- (3) Ο αριθμός των σωσίβιων λέμβων που τοποθετούνται είναι:
 - i) στην περίπτωση ελικοπτέρων που μεταφέρουν έως 12 άτομα, τουλάχιστον μία σωσίβια λέμβος χωρητικότητας τουλάχιστον στο μέγιστο αριθμό ατόμων επί του ελικοπτέρου· ή
 - ii) στην περίπτωση ελικοπτέρων που μεταφέρουν άνω των 11 ατόμων, τουλάχιστον δύο σωσίβιες λέμβοι, οι οποίες επαρκούν συνολικά για τον αριθμό των ατόμων που είναι ικανά να επιβιβασθούν και, εάν απολεσθεί η μία, η(οι) άλλη(-ες) έχει(-ουν) επαρκή επιπλέον χωρητικότητα για όλα τα άτομα που μεταφέρει το ελικόπτερο.
- (4) Κάθε σωσίβια λέμβος διαθέτει τουλάχιστον ένα σωστικό πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT(S))· και
- (5) Κάθε σωσίβια λέμβος διαθέτει σωσίβιο εξοπλισμό επιβίωσης, συμπεριλαμβανομένων και μέσων επιβίωσης, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να εκτελεσθεί.

ε) Φωτισμός κινδύνου θαλάμου επιβατών

Το ελικόπτερο είναι εφοδιασμένο με σύστημα φωτισμού κινδύνου, το οποίο διαθέτει ανεξάρτητη πηγή τροφοδοσίας, ώστε να προσφέρει πηγή γενικού φωτισμού του θαλάμου επιβατών για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του ελικοπτέρου.

στ) Αυτόματα αναπτυσσόμενος πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT(AD))

Το ελικόπτερο είναι εφοδιασμένο με αυτόματα αναπτυσσόμενο πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης ELT(AD) με δυνατότητα εκπομπής παράλληλα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.

ζ) Ασφάλιση μη απορριπτόμενων θυρών

Μη απορριπτόμενες θύρες που χαρακτηρίζονται ως έξοδοι κινδύνου προσθαλάσωσης, φέρουν μηχανισμό ασφάλισης στην ανοικτή θέση, έτσι ώστε να μην εμποδίζουν την έξοδο των επιβαινόντων σε οποιοδήποτε συνθήκες θαλάσσης έως το απαιτούμενο μέγιστο συνθηκών θαλάσσης που θα αξιολογηθεί για προσθαλάσωση και επίπλευση.

η) Έξοδοι κινδύνου και καταπακτές διαφυγής

Όλες οι έξοδοι κινδύνου, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων κινδύνου του πληρώματος, και όλες οι θύρες, τα παράθυρα ή άλλα ανοίγματα που είναι κατάλληλα να χρησιμοποιηθούν για υποβρύχια διαφυγή φέρουν κατάλληλο εξοπλισμό, ώστε να μπορούν να λειτουργήσουν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

θ) Κατά παρέκκλιση από τα στοιχεία α), β) και γ) ανωτέρω, ο φορέας εκμετάλλευσης δύναται, βάσει έκθεσης εκτίμησης επικινδυνότητας, να επιτρέπει σε επιβάτες οι οποίοι βρίσκονται σε ιατρική αναπηρία σε υπεράκτια εγκατάσταση, να φορούν μέρος των σωσίβιων γιλέκων, της στολής επιβίωσης ή συστημάτων έκτακτης ανάγκης για την προστασία της αναπνοής, είτε να μην τα φορούν καθόλου σε πτήσεις επιστροφής ή σε πτήσεις μεταξύ υπεράκτιων εγκαταστάσεων.

SrA.HOFO.170 Απαιτήσεις που αφορούν το πλήρωμα

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης θεωρεί:

- (1) κριτήρια για την επιλογή των μελών του πληρώματος πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη την προϋπηρεσία τους·
- (2) την ελάχιστη πείρα που απαιτείται για τον κυβερνήτη/συγκυβερνήτη που πρόκειται να εκτελέσει υπεράκτιες λειτουργίες· και
- (3) πρόγραμμα εκπαίδευσης και ελέγχου του πληρώματος πτήσης το οποίο κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει επιτυχώς. Το εν λόγω πρόγραμμα είναι κατάλληλα προσαρμοσμένο για την εκτέλεση καθηκόντων σε υπεράκτιο περιβάλλον και περιλαμβάνει κανονικές και μη κανονικές διαδικασίες, διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, καθώς και εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος, εισόδου στο νερό και επιβίωσης στη θάλασσα.

β) Απαιτήσεις επικαιρότητας

Χειριστής λειτουργεί ελικόπτερο που μεταφέρει επιβάτες μόνο:

- (1) σε υπεράκτια εγκατάσταση, ως κυβερνήτης ή συγκυβερνήτης εφόσον έχει πραγματοποιήσει κατά τις προηγούμενες 90 ημέρες τουλάχιστον 3 απογειώσεις, αναχωρήσεις, προσεγγίσεις και προσγειώσεις σε υπεράκτια εγκατάσταση σε ελικόπτερο του ίδιου τύπου ή σε πλήρη προσομοιωτή πτήσης (FFS) του εν λόγω τύπου ελικοπτέρου· ή
- (2) σε υπεράκτια εγκατάσταση τη νύχτα, ως κυβερνήτης ή συγκυβερνήτης εφόσον έχει πραγματοποιήσει κατά τις προηγούμενες 90 ημέρες τουλάχιστον 3 απογειώσεις, αναχωρήσεις, προσεγγίσεις και προσγειώσεις σε υπεράκτια εγκατάσταση τη νύχτα σε ελικόπτερο του ίδιου τύπου ή σε FFS του εν λόγω τύπου ελικοπτέρου.

Οι 3 απογειώσεις και προσγειώσεις πραγματοποιούνται σε πιητικές λειτουργίες πολλών χειριστών ή ενός χειριστή, ανάλογα με τη λειτουργία που πρόκειται να εκτελεστεί.

γ) Ειδικές απαιτήσεις για CAT:

- (1) Η περίοδος των 90 ημερών που ορίζεται στο στοιχείο β) σημεία (1) και (2) δύναται να παραταθεί έως και 120 ημέρες, εφόσον ο χειριστής εκτελεί πτήση γραμμής υπό την επιτήρηση εκπαιδευτή ή εξεταστή ειδικότητας τύπου.
- (2) Εάν ο χειριστής δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του σημείου (1), ολοκληρώνει εκπαιδευτική πτήση με ελικόπτερο ή πλήρη προσομοιωτή πτήσης του τύπου ελικοπτέρου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί, η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον τις απαιτήσεις που περιγράφονται στο στοιχείο β) σημεία (1) και (2) πριν μπορέσει να ασκήσει τα άλλα δικαιώματά του.»

(5) Στο παράρτημα VI [TMHMA-NCC]:

α) η παράγραφος NCC.GEN.106 τροποποιείται ως εξής:

- i) η λέξη «και» στο τέλος του στοιχείου α) σημείο (4)(vii) διαγράφεται·
- ii) προστίθεται η λέξη «και» στο τέλος του στοιχείου α) σημείο (4)(viii)·
- iii) προστίθεται νέο στοιχείο α) σημείο (4)(ix) ως εξής:

«ix) όλες οι βάσεις δεδομένων αεροναυτιλίας που απαιτούνται για πλοήγηση βάσει επιδόσεων είναι κατάλληλες και τρέχουσες.»

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος NCC.OP.116:

«NCC.OP.116 Πλοήγηση βάσει επιδόσεων — αεροπλάνα και ελικόπτερα

Ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει ότι, όταν απαιτείται πλοήγηση βάσει επιδόσεων για τη διαδρομή ή τη διαδικασία με την οποία θα πραγματοποιηθεί η πτήση:

- α) οι σχετικές προδιαγραφές PBN αναφέρονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή σε άλλο έγγραφο που έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή πιστοποίησης στο πλαίσιο αξιολόγησης της αξιοπλοΐας ή που βασίζεται σε σχετική έγκριση· και
- β) το αεροσκάφος λειτουργεί σύμφωνα με τις σχετικές προδιαγραφές και περιορισμούς πλοήγησης όπως καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή σε άλλο έγγραφο όπως αναφέρεται ανωτέρω.»

γ) το στοιχείο α) της παραγράφου NCC.OP.145 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Πριν από την έναρξη της πτήσης, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται με κάθε διαθέσιμο εύλογο μέσο ότι οι διαστημικές, επίγειες ή/και θαλάσσιες διευκολύνσεις, συμπεριλαμβανομένων των διαθέσιμων διευκολύνσεων επικοινωνίας και βοηθημάτων πλοήγησης που απαιτούνται οπωσδήποτε για την πτήση, για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους, ανταποκρίνονται στον τύπο λειτουργίας με τον οποίο θα εκτελεσθεί η πτήση.»

δ) Η παράγραφος NCC.OP.152 τροποποιείται ως εξής:

(i) η λέξη «και» στο τέλος του στοιχείου β) σημείο (2)(ii) διαγράφεται·

(ii) το στοιχείο β) σημείο (3) διαγράφεται·

ε) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος NCC.OP.153:

«NCC.OP.153 Αεροδρόμια προορισμού — λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι διατίθενται επαρκή μέσα για την πλοήγηση και την προσγείωση στο αεροδρόμιο προορισμού ή σε οιοδήποτε εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού σε περίπτωση απώλειας ικανότητας για τη σκοπούμενη λειτουργία προσέγγισης και προσγείωσης.»

στ) Η παράγραφος NCC.OP.220 τροποποιείται ως εξής:

«NCC.OP.220 Σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS)

Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει επιχειρησιακές διαδικασίες και εκπαιδευτικά προγράμματα όταν είναι εγκατεστημένο και σε κατάσταση λειτουργίας σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης, ώστε το πλήρωμα πτήσης να είναι επαρκώς εκπαιδευμένο στην αποφυγή συγκρούσεων και να είναι ικανό να χειρίζεται εξοπλισμό ACAS II.»

ζ) το στοιχείο β) της παραγράφου NCC.IDE.A.180 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Η ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού:

(1) αποσυνδέεται από ένα μόνο σημείο·

(2) στα καθίσματα για το ελάχιστο απαιτούμενο πλήρωμα θαλάμου επιβατών, περιλαμβάνει δύο ιμάντες ώμου και ζώνη ασφαλείας που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ανεξάρτητα· και

(3) στα καθίσματα του πληρώματος πτήσης και για κάθε κάθισμα δίπλα στο κάθισμα του χειριστή περιλαμβάνει:

i) δύο ιμάντες ώμου και ζώνη ασφαλείας που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ανεξάρτητα· ή

ii) διαγώνιο ιμάντα ώμου και ζώνη ασφαλείας που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ανεξάρτητα στα ακόλουθα αεροπλάνα:

(Α) αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg και με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως εννέα θέσεις επιβατών, τα οποία συμμορφώνονται προς τις δυναμικές συνθήκες αναγκαστικής προσγείωσης όπως αυτές καθορίζονται στις ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης·

(Β) αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg και με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως εννέα θέσεις επιβατών, τα οποία συμμορφώνονται προς τις δυναμικές συνθήκες αναγκαστικής προσγείωσης όπως αυτές καθορίζονται στις ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης, και των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοίας εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν τις 25 Αυγούστου 2016.»

η) στην παράγραφο NCC.IDE.A.250 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο δ):

«δ) Για λειτουργίες PBN, το αεροσκάφος πληροί τις απαιτήσεις για την πιστοποίηση αξιοπλοίας των σχετικών προδιαγραφών πτητικών λειτουργιών.»

- θ) η παράγραφος NCC.IDE.A.260 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«NCC.IDE.A.260 Διαχείριση αεροναυτικών βάσεων δεδομένων

- α) Οι βάσεις αεροναυτικών δεδομένων που χρησιμοποιούνται σε πιστοποιημένες εφαρμογές συστήματος αεροσκάφους πληρούν τις απαιτήσεις για την ποιότητα των δεδομένων οι οποίες είναι κατάλληλες για τη σκοπούμενη χρήση των δεδομένων.
- β) Ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει την έγκαιρη διανομή και εισαγωγή των τρεχουσών και αναλλοίωτων βάσεων αεροναυτικών δεδομένων σε όλα τα αεροσκάφη για τα οποία είναι απαραίτητες.
- γ) Με την επιφύλαξη τυχόν λοιπών απαιτήσεων για αναφορά περιστατικών, όπως καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014, ο φορέας εκμετάλλευσης υποβάλλει αναφορά στον πάροχο της βάσης δεδομένων σχετικά με περιστατικά εσφαλμένων, αντιφατικών ή ελλιπών δεδομένων τα οποία εύλογα ενδέχεται να αποτελέσουν κίνδυνο για την πτήση.

Στις περιπτώσεις αυτές, ο φορέας εκμετάλλευσης ενημερώνει το πλήρωμα πτήσης και το λοιπό αρμόδιο προσωπικό, και διασφαλίζει ότι δεν θα γίνει χρήση των προβληματικών δεδομένων.»

- ι) το στοιχείο β) στην παράγραφο NCC.IDE.H.215 διαγράφεται·

- ια) η παράγραφος NCC.IDE.H.226 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«NCC.IDE.H.226 Στολές επιβίωσης πληρώματος

Όλα τα μέλη του πληρώματος φορούν στολή επιβίωσης όποτε το αποφασίζει ο κυβερνήτης με βάση αξιολόγηση του κινδύνου και λαμβάνοντας υπόψη τις ακόλουθες συνθήκες:

- α) πτήση επάνω από ύδατα πέραν της απόστασης αυτοπεριστροφής από την ξηρά ή της απόστασης ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης, σε περίπτωση ζωτικής βλάβης του κινητήρα, όπου το ελικόπτερο δεν είναι ικανό να διατηρήσει το ύψος πτήσης· και
- β) όταν το δελτίο ή οι προβλέψεις καιρού που είναι διαθέσιμες στον κυβερνήτη δείχνουν ότι η θερμοκρασία θαλάσσης θα είναι μικρότερη από + 10 °C.»

- ιβ) η παράγραφος NCC.IDE.H.231 διαγράφεται·

- ιγ) στην παράγραφο NCC.IDE.H.250 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο δ):

«δ) Όταν απαιτείται πλοήγηση βάσει επιδόσεων, το αεροσκάφος πληροί τις απαιτήσεις για την πιστοποίηση αξιοπιστίας των σχετικών προδιαγραφών πτητικών λειτουργιών.»

- ιδ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος NCC.IDE.H.260:

«NCC.IDE.H.260 Διαχείριση βάσεων αεροναυτικών δεδομένων

- α) Οι βάσεις αεροναυτικών δεδομένων που χρησιμοποιούνται σε πιστοποιημένες εφαρμογές συστήματος αεροσκάφους πληρούν τις απαιτήσεις για την ποιότητα των δεδομένων οι οποίες είναι κατάλληλες για τη σκοπούμενη χρήση των δεδομένων.
- β) Ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει την έγκαιρη διανομή και εισαγωγή των τρεχουσών και αναλλοίωτων βάσεων αεροναυτικών δεδομένων σε όλα τα αεροσκάφη που τις χρειάζονται.
- γ) Με την επιφύλαξη τυχόν λοιπών απαιτήσεων για αναφορά περιστατικών, όπως καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014, ο φορέας εκμετάλλευσης υποβάλλει αναφορά στον φορέα παροχής της βάσης δεδομένων σχετικά με περιστατικά εσφαλμένων, αντιφατικών ή ελλιπών δεδομένων τα οποία εύλογα ενδέχεται να αποτελέσουν κίνδυνο για την πτήση.

Στις περιπτώσεις αυτές, ο φορέας εκμετάλλευσης ενημερώνει το πλήρωμα πτήσης και το λοιπό αρμόδιο προσωπικό, και διασφαλίζει ότι δε θα γίνει χρήση των προβληματικών δεδομένων.»

- (6) Στο παράρτημα VII (Μέρος-NCO):

- α) η παράγραφος NCO.GEN.105 τροποποιείται ως εξής:

- i) η λέξη «και» στο τέλος του στοιχείου α) σημείο (4) ν) διαγράφεται·
- ii) προστίθεται η λέξη «και» στο τέλος του στοιχείου α) σημείο (4) vi)·

iii) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο α) σημείο (4) vii):

«vii) όλες οι βάσεις δεδομένων αεροναυτιλίας που απαιτούνται για πλοήγηση βάσει επιδόσεων είναι κατάλληλες και τρέχουσες.»

β) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο στ) στην παράγραφο NCO.GEN.140:

«στ) εύλογες ποσότητες αντικειμένων και ουσιών που σε διαφορετική περίπτωση θα κατατάσσονταν ως επικίνδυνα είδη, τα οποία χρησιμοποιούνται για την ασφάλεια της πτήσης όταν η μεταφορά εντός του αεροσκάφους ενδείκνυται ως προς τη διασφάλιση της έγκαιρης διάθεσής τους για τους σκοπούς της λειτουργίας, θεωρούνται εγκεκριμένες σύμφωνα με την παράγραφο 1.2.2.1 στοιχείο α) των τεχνικών οδηγιών. Τούτο ισχύει είτε απαιτείται η μεταφορά των εν λόγω αντικειμένων ή ουσιών, είτε αυτά προορίζονται για χρήση στο πλαίσιο συγκεκριμένης πτήσης.

Η συσκευασία και η φόρτωση στο ελικόπτερο των προαναφερθέντων αντικειμένων και ουσιών πραγματοποιείται υπό την ευθύνη του κυβερνήτη κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιούνται οι κίνδυνοι στους οποίους εκτίθενται τα μέλη του πληρώματος, οι επιβάτες, το φορτίο ή το αεροσκάφος κατά τη διάρκεια των λειτουργιών του αεροσκάφους.»

γ) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος NCO.OP.116:

«NCO.OP.116 Πλοήγηση βάσει επιδόσεων — αεροπλάνα και ελικόπτερα

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι, όταν απαιτείται πλοήγηση βάσει επιδόσεων για τη διαδρομή ή τη διαδικασία με την οποία θα πραγματοποιηθεί η πτήση:

α) οι σχετικές προδιαγραφές πλοήγησης PBN αναφέρονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή σε άλλο έγγραφο που έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή πιστοποίησης στο πλαίσιο αξιολόγησης της αξιοπιστίας ή που βασίζεται σε σχετική έγκριση· και

β) το αεροσκάφος λειτουργεί σύμφωνα με τις σχετικές προδιαγραφές και περιορισμούς πλοήγησης, όπως καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή σε άλλο έγγραφο όπως αναφέρεται ανωτέρω.»

δ) το στοιχείο α) της παραγράφου NCO.OP.135 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Πριν από την έναρξη της πτήσης, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται με κάθε διαθέσιμο εύλογο μέσο ότι οι διαστημικές, επίγειες ή/και θαλάσσιες διευκολύνσεις, συμπεριλαμβανομένων των διαθέσιμων διευκολύνσεων επικοινωνίας και βοηθημάτων πλοήγησης που απαιτούνται οπωσδήποτε για την πτήση, για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους, ανταποκρίνονται στον τύπο λειτουργίας με τον οποίο θα εκτελεσθεί η πτήση.»

ε) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος NCO.OP.142:

«NCO.OP.142 Αεροδρόμια προορισμού — λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι διατίθενται επαρκή μέσα για την πλοήγηση και την προσγείωση στο αεροδρόμιο προορισμού ή σε οιοδήποτε εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού σε περίπτωση απώλειας ικανότητας για τη σκοπούμενη λειτουργία προσέγγισης και προσγείωσης.»

στ) η παράγραφος NCO.OP.190 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«NCO.OP.190 Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου

α) Ο κυβερνήτης διασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης στα οποία έχει ανατεθεί η εκτέλεση ουσιωδών καθηκόντων για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της πτήσης χρησιμοποιούν συμπληρωματικό οξυγόνο συνεχώς οποτεδήποτε ο κυβερνήτης κρίνει ότι η έλλειψη οξυγόνου στο ύψος θαλάμου που προβλέπεται να πραγματοποιηθεί η πτήση ενδέχεται να οδηγήσει σε ανεπάρκεια των ικανοτήτων των μελών του πληρώματος, και διασφαλίζει ότι διατίθεται συμπληρωματικό οξυγόνο για χρήση των επιβατών σε περίπτωση που η έλλειψη οξυγόνου ενδέχεται να βλάψει τους επιβάτες.

β) Σε κάθε άλλη περίπτωση, όταν ο κυβερνήτης δεν μπορεί να προβλέψει την επίδραση που θα έχει η έλλειψη οξυγόνου σε όλους τους επιβαίνοντες, διασφαλίζει ότι:

(1) όλα τα μέλη του πληρώματος στα οποία έχει ανατεθεί η εκτέλεση ουσιωδών καθηκόντων για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους εν πτήση χρησιμοποιούν συμπληρωματικό οξυγόνο για κάθε χρονική περίοδο που υπερβαίνει τα 30 λεπτά σε απόλυτο ύψος πίεσης στον θάλαμο επιβατών μεταξύ 10 000 ft και 13 000 ft· και

(2) όλοι οι επιβαίνοντες χρησιμοποιούν συμπληρωματικό οξυγόνο για κάθε χρονική περίοδο όπου το απόλυτο ύψος πίεσης στον θάλαμο επιβατών υπερβαίνει τα 13 000 ft.»

- ζ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος NCO.OP.220:

«NCO.OP.220 Σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS II)

Όταν χρησιμοποιείται σύστημα ACAS II, ο κυβερνήτης εφαρμόζει τις κατάλληλες επιχειρησιακές διαδικασίες και είναι επαρκώς εκπαιδευμένος.»

- η) το στοιχείο α) σημείο (4) της παραγράφου NCO.IDE.A.140 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«(4) ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού με ένα σημείο αποσύνδεσης σε κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος πτήσης για αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά πιστοποιητικό αξιοπλοΐας στις 25 Αυγούστου 2016 ή αργότερα.»

- θ) η παράγραφος NCO.IDE.A.155 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«NCO.IDE.A.155 Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης

Τα αεροπλάνα που δεν διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και εκτελούν πτήση κατά την οποία απαιτείται συμπληρωματικό οξυγόνο σύμφωνα με την παράγραφο NCO.OP.190 είναι εξοπλισμένα με συσκευή αποθήκευσης και παροχής οξυγόνου, ικανή να αποθηκεύει και να παρέχει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.»

- ι) στην παράγραφο NCO.IDE.A.195 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο δ):

«δ) Για λειτουργίες PBN, το αεροσκάφος πληροί τις απαιτήσεις για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας των σχετικών προδιαγραφών πτητικών λειτουργιών.»

- ια) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος NCO.IDE.A.205:

«NCO.IDE.A.205 Διαχείριση βάσεων αεροναυτικών δεδομένων

α) Οι βάσεις αεροναυτικών δεδομένων που χρησιμοποιούνται σε πιστοποιημένες εφαρμογές συστήματος αεροσκάφους πληρούν τις απαιτήσεις για την ποιότητα των δεδομένων οι οποίες είναι κατάλληλες για τη σκοπούμενη χρήση των δεδομένων.

β) Ο κυβερνήτης διασφαλίζει την έγκαιρη διανομή και εισαγωγή των τρεχουσών και αναλλοίωτων βάσεων δεδομένων αεροναυτικής σε όλα τα αεροσκάφη που τις χρειάζονται.

γ) Με την επιφύλαξη τυχόν άλλων απαιτήσεων για αναφορά περιστατικών, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014, ο κυβερνήτης υποβάλλει αναφορά στον φορέα παροχής της βάσης δεδομένων σχετικά με περιστατικά εσφαλμένων, αντιφατικών ή ελλιπών δεδομένων τα οποία εύλογα ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτήσης.

Στις περιπτώσεις αυτές, ο κυβερνήτης δεν κάνει χρήση των προβληματικών δεδομένων.»

- ιβ) η παράγραφος NCO.IDE.H.155 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«NCO.IDE.H.155 Συμπληρωματικό οξυγόνο — ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης

Τα ελικόπτερα που δεν διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και εκτελούν πτήση κατά την οποία απαιτείται συμπληρωματικό οξυγόνο σύμφωνα με την παράγραφο NCO.OP.190 είναι εξοπλισμένα με συσκευή αποθήκευσης και παροχής οξυγόνου, ικανή να αποθηκεύει και να παρέχει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.»

- ιγ) στην παράγραφο NCO.IDE.H.195 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο δ):

«δ) Για λειτουργίες PBN, το αεροσκάφος πληροί τις απαιτήσεις για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας των σχετικών προδιαγραφών πτητικών λειτουργιών.»

- ιδ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος NCO.IDE.H.205:

«NCO.IDE.A.205 Διαχείριση βάσεων αεροναυτικών δεδομένων

α) Οι βάσεις αεροναυτικών δεδομένων που χρησιμοποιούνται σε πιστοποιημένες εφαρμογές συστήματος αεροσκάφους πληρούν τις απαιτήσεις για την ποιότητα των δεδομένων οι οποίες είναι κατάλληλες για τη σκοπούμενη χρήση των δεδομένων.

- β) Ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει την έγκαιρη διανομή και εισαγωγή των τρεχουσών και αναλλοίωτων βάσεων αεροναυτικών δεδομένων στα αεροσκάφη που τις χρειάζονται.
- γ) Με την επιφύλαξη τυχόν λοιπών απαιτήσεων για αναφορά περιστατικών, όπως καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014, ο φορέας εκμετάλλευσης υποβάλλει αναφορά στον φορέα παροχής της βάσης δεδομένων σχετικά με περιστατικά εσφαλμένων, αντιφατικών ή ελλιπών δεδομένων τα οποία εύλογα ενδέχεται να αποτελέσουν κίνδυνο για την πτήση.

Στις περιπτώσεις αυτές, ο κυβερνήτης δεν κάνει χρήση των προβληματικών δεδομένων.»

- ιε) η παράγραφος NCO.IDE.S.130 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«NCO.IDE.S.130 Συμπληρωματικό οξυγόνο

Τα ανεμοπλάνα που δεν διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και εκτελούν πτήση κατά την οποία απαιτείται συμπληρωματικό οξυγόνο σύμφωνα με την παράγραφο NCO.OP.190 είναι εξοπλισμένα με συσκευή αποθήκευσης και παροχής οξυγόνου, ικανή να αποθηκεύει και να παρέχει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.»

- ιστ) το στοιχείο στ) της παραγράφου NCO.SPEC.110 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«στ) διασφαλίζει ότι τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων και τα μέλη πληρώματος πτήσης χρησιμοποιούν συμπληρωματικό οξυγόνο συνεχώς οποτεδήποτε κρίνει ότι η έλλειψη οξυγόνου στο ύψος θαλάμου της σκοπούμενης πτήσης ενδέχεται να οδηγήσει σε ανεπάρκεια των ικανοτήτων των μελών του πληρώματος ή να βλάψει τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων. Εάν ο κυβερνήτης δεν μπορεί να προβλέψει την επίδραση που θα έχει η έλλειψη οξυγόνου σε όλους τους επιβαίνοντες, διασφαλίζει ότι τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων και τα μέλη πληρώματος πτήσης χρησιμοποιούν συμπληρωματικό οξυγόνο συνεχώς οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου υπερβαίνει τα 10 000 ft για διάστημα άνω των 30 λεπτών και οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου υπερβαίνει τα 13 000 ft.»

- (7) Στο παράρτημα VIII [TMHMA-SPO]:

- α) η παράγραφος SPO.GEN.107 τροποποιείται ως εξής:

i) η λέξη «και» στο τέλος του στοιχείου α) σημείο (4) ν) διαγράφεται·

ii) προστίθεται η λέξη «και» στο τέλος του στοιχείου α) σημείο (4) vi)·

iii) προστίθεται νέο στοιχείο α) σημείο (4) vii) ως εξής:

«vii) όλες οι βάσεις δεδομένων αεροναυτικής που απαιτούνται για πλοήγηση βάσει επιδόσεων είναι κατάλληλες και τρέχουσες.»

- β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος SPO.OP.116:

«SPO.OP.116 Πλοήγηση βάσει επιδόσεων — αεροπλάνα και ελικόπτερα

Ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει ότι, όταν απαιτείται πλοήγηση βάσει επιδόσεων για τη διαδρομή ή τη διαδικασία με την οποία θα πραγματοποιηθεί η πτήση:

α) οι σχετικές προδιαγραφές PBN αναφέρονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή σε άλλο έγγραφο που έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή πιστοποίησης στο πλαίσιο αξιολόγησης της αξιοπιστίας ή που βασίζεται σε σχετική έγκριση· και

β) το αεροσκάφος λειτουργεί σύμφωνα με τις σχετικές προδιαγραφές και περιορισμούς πλοήγησης όπως καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή σε άλλο έγγραφο όπως αναφέρεται ανωτέρω.»

- γ) το στοιχείο α) της παραγράφου SPO.OP.140 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Πριν από την έναρξη της πτήσης, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται με κάθε διαθέσιμο εύλογο μέσο ότι οι διαστημικές, επίγειες ή/και θαλάσσιες διευκολύνσεις, συμπεριλαμβανομένων των διαθέσιμων διευκολύνσεων επικοινωνίας και βοηθημάτων πλοήγησης που απαιτούνται οπωσδήποτε για την πτήση, για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους, ανταποκρίνονται στον τύπο λειτουργίας με τον οποίο θα εκτελεσθεί η πτήση.»

- δ) το στοιχείο β) σημείο (3) της παραγράφου SPO.OP.151 διαγράφεται·

ε) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος SPO.OP.152:

«SPO.OP.152 Αεροδρόμια προορισμού — λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι διατίθενται επαρκή μέσα για την πλοήγηση και την προσγείωση στο αεροδρόμιο προορισμού ή σε οιοδήποτε εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού σε περίπτωση απώλειας ικανότητας για τη σκοπούμενη λειτουργία προσέγγισης και προσγείωσης.»

στ) το στοιχείο α) της παραγράφου SPO.OP.205 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει επιχειρησιακές διαδικασίες και εκπαιδευτικά προγράμματα όταν είναι εγκατεστημένο και σε κατάσταση λειτουργίας σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης, ώστε το πλήρωμα πτήσης να είναι επαρκώς εκπαιδευμένο στην αποφυγή συγκρούσεων και να είναι ικανό να χειρίζεται εξοπλισμό ACAS II.»

ζ) τα στοιχεία γ) και δ) της παραγράφου SPO.IDE.A.160 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) για μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα, ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού με ένα σημείο αποσύνδεσης σε κάθε κάθισμα για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης για αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά πιστοποιητικό αξιοπλοΐας στις 25 Αυγούστου 2016 ή αργότερα·

δ) για σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα, ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού με ενσωματωμένο μηχανισμό που συγκρατεί αυτόματα τον κορμό του καθήμενου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης:

(1) σε κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος πτήσης και για κάθε κάθισμα δίπλα σε κάθισμα χειριστή· και

(2) σε κάθε κάθισμα παρατηρητή που βρίσκεται στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης.»

η) στην παράγραφο SPO.IDE.A.160 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ε):

«ε) Η ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού:

(1) αποσυνδέεται από ένα μόνο σημείο·

(2) στα καθίσματα του πληρώματος πτήσης και για κάθε κάθισμα δίπλα στο κάθισμα του χειριστή περιλαμβάνει:

(i) δύο ιμάντες ώμου και ζώνη ασφαλείας που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ανεξάρτητα· ή

(ii) διαγώνιο ιμάντα ώμου και ζώνη ασφαλείας που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ανεξάρτητα στα ακόλουθα αεροπλάνα:

(Α) αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg και με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως εννέα θέσεις επιβατών, τα οποία συμμορφώνονται προς τις δυναμικές συνθήκες αναγκαστικής προσγείωσης όπως αυτές καθορίζονται στις ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης·

(Β) αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg και με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως εννέα θέσεις επιβατών, τα οποία συμμορφώνονται προς τις δυναμικές συνθήκες αναγκαστικής προσγείωσης όπως αυτές καθορίζονται στις ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης, και των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν τις 25 Αυγούστου 2016.»

θ) στην παράγραφο SPO.IDE.A.220 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο δ):

«δ) Για λειτουργίες PBN, το αεροσκάφος πληροί τις απαιτήσεις για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας των σχετικών προδιαγραφών πτητικών λειτουργιών.»

ι) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος SPO.IDE.A.230:

«SPO.IDE.A.230 Διαχείριση βάσεων αεροναυτικών δεδομένων

α) Οι βάσεις αεροναυτικών δεδομένων που χρησιμοποιούνται σε πιστοποιημένες εφαρμογές συστήματος αεροσκάφους πληρούν τις απαιτήσεις για την ποιότητα των δεδομένων οι οποίες είναι κατάλληλες για τη σκοπούμενη χρήση των δεδομένων.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει την έγκαιρη διανομή και εισαγωγή των τρεχουσών και αναλλοίωτων βάσεων αεροναυτικών δεδομένων σε όλα τα αεροσκάφη που τις χρειάζονται.

γ) Με την επιφύλαξη τυχόν λοιπών απαιτήσεων για αναφορά περιστατικών, όπως καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014, ο φορέας εκμετάλλευσης υποβάλλει αναφορά στον φορέα παροχής της βάσης δεδομένων σχετικά με περιστατικά εσφαλμένων, αντιφατικών ή ελλιπών δεδομένων τα οποία εύλογα ενδέχεται να αποτελέσουν κίνδυνο για την πτήση.

Στις περιπτώσεις αυτές, ο φορέας εκμετάλλευσης ενημερώνει το πλήρωμα πτήσης και το λοιπό αρμόδιο προσωπικό, και διασφαλίζει ότι δε θα γίνει χρήση των προβληματικών δεδομένων.»

ια) η παράγραφος SPO.IDE.H.198 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«SPO.IDE.H.198 Στολές επιβίωσης — σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα

Όλοι οι επιβαίνοντες φορούν στολή επιβίωσης όποτε το αποφασίζει ο κυβερνήτης με βάση αξιολόγηση του κινδύνου και λαμβάνοντας υπόψη τις ακόλουθες συνθήκες:

α) πτήση επάνω από ύδατα πέραν της απόστασης αυτοπεριστροφής από την ξηρά ή της απόστασης ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης, σε περίπτωση ζωτικής βλάβης του κινητήρα, όπου το ελικόπτερο δεν είναι ικανό να διατηρήσει το ύψος πτήσης· και

β) όταν το δελτίο ή οι προβλέψεις καιρού που είναι διαθέσιμες στον κυβερνήτη δείχνουν ότι η θερμοκρασία θαλάσσης θα είναι μικρότερη από + 10 °C.»

ιβ) η παράγραφος SPO.IDE.H.201 διαγράφεται·

ιγ) στην παράγραφο SPO.IDE.H.220 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο δ):

«δ) Για λειτουργίες PBN, το αεροσκάφος πληροί τις απαιτήσεις για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας των σχετικών προδιαγραφών πτητικών λειτουργιών.»

ιδ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος SPO.IDE.H.230:

«SPO.IDE.H.230 Διαχείριση βάσεων αεροναυτικών δεδομένων

α) Οι βάσεις αεροναυτικών δεδομένων που χρησιμοποιούνται σε πιστοποιημένες εφαρμογές συστήματος αεροσκάφους πληρούν τις απαιτήσεις για την ποιότητα των δεδομένων οι οποίες είναι κατάλληλες για τη σκοπούμενη χρήση των δεδομένων.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει την έγκαιρη διανομή και εισαγωγή των τρεχουσών και αναλλοίωτων βάσεων αεροναυτικών δεδομένων σε όλα τα αεροσκάφη που τις χρειάζονται.

γ) Με την επιφύλαξη τυχόν λοιπών απαιτήσεων για αναφορά περιστατικών, όπως καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014, ο φορέας εκμετάλλευσης υποβάλλει αναφορά στον φορέα παροχής της βάσης δεδομένων σχετικά με περιστατικά εσφαλμένων, αντιφατικών ή ελλιπών δεδομένων τα οποία εύλογα ενδέχεται να αποτελέσουν κίνδυνο για την πτήση.

Στις περιπτώσεις αυτές, ο φορέας εκμετάλλευσης ενημερώνει το πλήρωμα πτήσης και το λοιπό αρμόδιο προσωπικό, και διασφαλίζει ότι δε θα γίνει χρήση των προβληματικών δεδομένων.»
