

## ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2021/2237 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 15ης Δεκεμβρίου 2021

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 όσον αφορά τις απαιτήσεις για πτητικές λειτουργίες παντός καιρού και για εκπαίδευση και έλεγχο του πληρώματος πτήσης

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 23 παράγραφος 1, το άρθρο 27 παράγραφος 1 και το άρθρο 31,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Οι φορείς εκμετάλλευσης και το προσωπικό που εμπλέκονται στη λειτουργία των αεροσκαφών, καθώς και οι αρμόδιες εθνικές αρχές, θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις για τις πτητικές λειτουργίες που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139.
- (2) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής<sup>(2)</sup> καθορίζει λεπτομερείς κανόνες για τις πτητικές λειτουργίες. Οι υφιστάμενοι κανόνες που διέπουν τις πτητικές λειτουργίες παντός καιρού θα πρέπει να επικαιροποιηθούν ώστε να διασφαλιστεί ότι αντικατοπτρίζουν τις πρόσφατες τεχνολογικές εξελίξεις στα νέα αερομεταφερόμενα συστήματα και τις βέλτιστες πρακτικές στον τομέα των πτητικών λειτουργιών.
- (3) Για να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση, είναι αναγκαίο να εξεταστούν οι πτητικές λειτουργίες παντός καιρού σε όλους τους σχετικούς τομείς της αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένων της αρχικής αξιοπλοΐας, των πτητικών λειτουργιών, της αδειοδότησης πληρωμάτων πτήσης και των αεροδρομίων, και να ληφθεί υπόψη η πείρα που έχει αποκτηθεί στον τομέα της αεροπορίας παγκοσμίως, καθώς και η επιστημονική και τεχνική πρόοδος στις πτητικές λειτουργίες. Ως εκ τούτου, οι νέοι κανόνες θα πρέπει να ενισχύσουν την εναρμόνιση με τις απαιτήσεις της Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας των Ηνωμένων Πολιτειών και να συμπεριλάβουν στο ενωσιακό δίκαιο όσο το δυνατόν περισσότερο τις τελευταίες τροποποιήσεις των προτύπων που ενέκρινε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ΔΟΠΑ), και συγκεκριμένα το παράρτημα 6 του ΔΟΠΑ, μέρος I (11η έκδοση), μέρος II (10η έκδοση) και μέρος III (9η έκδοση), όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες παντός καιρού και την ορολογία της προσέγγισης με όργανα.
- (4) Επιπλέον, θα πρέπει να είναι δυνατή η ασφαλής πτητική λειτουργία ελικοπτέρων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (στο εξής: IFR), συμπεριλαμβανομένης της χρήσης προσεγγίσεων και αναχωρήσεων προς σημείο στον χώρο. Μέχρι στιγμής, οι πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων πραγματοποιούνται κυρίως βάσει των κανόνων πτήσης εξ όψεως και, ως εκ τούτου, αναπτύχθηκαν περαιτέρω οι κανόνες λειτουργίας ελικοπτέρων. Ωστόσο, επί του παρόντος υπάρχουν νέες προσεγγίσεις και αναχωρήσεις προς σημείο στον χώρο ειδικά για ελικόπτερα, καθώς και διαδρομές ελικοπτέρων χαμηλού επιπέδου, που επιτρέπουν στα ελικόπτερα να εκτελούν πτήσεις IFR. Κατά συνέπεια, οι κανόνες λειτουργίας θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως.
- (5) Για να βελτιωθεί η ασφάλεια με οικονομικά αποδοτικό τρόπο, θα πρέπει να καθοριστούν νέες απαιτήσεις εκπαίδευσης για ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες (SPO), για πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών με ελικόπτερα, για μεγαλύτερη χρήση προσομοιωτών, καθώς και για μεγαλύτερη ποικιλία δραστηριοτήτων που χρησιμοποιούνται στην εκπαίδευση και τον έλεγχο στις εμπορικές αερομεταφορές (CAT) με ελικόπτερα.
- (6) Οι νέοι κανόνες θα πρέπει να βασίζονται στις επιδόσεις και τους κινδύνους, ώστε να είναι ανθεκτικοί στη συνεχή τεχνολογική πρόοδο. Δεν θα πρέπει να εξαρτώνται από την τεχνολογία και θα πρέπει να μπορούν να ανταποκρίνονται σε μελλοντικές αλλαγές, ώστε να αποφεύγεται η εξάρτηση από συγκεκριμένες τεχνολογικές λύσεις.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1.

<sup>(2)</sup> 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 νέοι κανόνες αναμένεται ότι θα επιτρέψουν τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας με βάση τις τεχνολογικές εξελίξεις και την επιχειρησιακή χρήση νέων, προηγμένων τεχνολογιών, όπως τα συστήματα ενισχυμένης όρασης κατά την πτήση (EFVS), καθώς και την εφαρμογή ορισμένων προηγμένων νέων επιχειρησιακών διαδικασιών, οι οποίες υποστηρίζουν πτητικές λειτουργίες παντός καιρού. Θα πρέπει επίσης να επιδιωχθεί η χρήση καινοτόμων εκπαιδευτικών εργαλείων για την εκπαίδευση και τον έλεγχο του πληρώματος πτήσης.
- (8) Οι νέοι κανόνες για τις πτητικές λειτουργίες παντός καιρού και για την εκπαίδευση και τον έλεγχο του πληρώματος πτήσης θα πρέπει να καθιστούν δυνατή τη διαμόρφωση ίσων όρων ανταγωνισμού για όλους τους παράγοντες της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών της Ένωσης και να βελτιώνουν την ανταγωνιστικότητα του αεροπορικού κλάδου της Ένωσης.
- (9) Τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου θα πρέπει να εναρμονίζονται όσο το δυνατόν περισσότερο μεταξύ των πτητικών λειτουργιών CAT, των μη εμπορικών πτητικών λειτουργιών με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη (NCC) και των ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών (SPO). Οι απαιτήσεις για πτητικές λειτουργίες παντός καιρού για μη εμπορικές αερομεταφορές με αεροσκάφη πλην των σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών (NCO) θα πρέπει επίσης να απλουστευθούν ώστε να δοθούν κίνητρα για τη χρήση κανόνων πτήσης με όργανα.
- (10) Με βάση την επιχειρησιακή πείρα και λαμβανομένων υπόψη της φύσης των πτητικών λειτουργιών και των χαμηλότερων ενεχόμενων κινδύνων, ορισμένες ελαφρύνσεις στις απαιτήσεις εκπαίδευσης και ελέγχου του πληρώματος πτήσης, οι οποίες προηγουμένως ήταν διαθέσιμες μόνο για λειτουργίες CAT, θα πρέπει να επεκταθούν και στις πτητικές λειτουργίες SPO και NCC. Οι επιχειρησιακές εξελίξεις έχουν δείξει ότι το απαιτούμενο επίπεδο ασφάλειας μπορεί να διατηρηθεί με λιγότερο αυστηρές και πιο ευέλικτες απαιτήσεις. Ομοίως, θα πρέπει να προβλεφθεί κάποια αυξημένη ευελιξία όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες με διαφορετικούς τύπους ή παραλλαγές αεροσκαφών για τους φορείς εκμετάλλευσης μικρών ελικοπτερίων. Ορισμένες από τις απλουστεύσεις που είναι επί του παρόντος διαθέσιμες στο πλαίσιο ειδικότητας τάξης για αεροπλάνα θα πρέπει επίσης να ισχύσουν για τους μικρούς απλούς τύπους μονοκινητήριων ελικοπτερίων που συμπεριφέρονται με παρόμοιο τρόπο υπό κανονικές συνθήκες και υπό συνθήκες έκτακτης ανάγκης.
- (11) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως, ώστε να εφαρμοστούν πλήρως οι βασικές απαιτήσεις για τις πτητικές λειτουργίες του παραρτήματος V του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.
- (12) Ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας κατάρτισε σχέδιο εκτελεστικών κανόνων και το υπέβαλε στην Επιτροπή με τη γνώμη αριθ. 02/2021<sup>(?)</sup>, σύμφωνα με το άρθρο 76 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.
- (13) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 127 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

#### Άρθρο 1

#### Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012

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

- 1) στο άρθρο 5 παράγραφος 2, το στοιχείο α) σημείο iv) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:  
«iv) πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας (LVO) ή πτητικές λειτουργίες με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις»·
- 2) τα παραρτήματα I, II, III, IV, V, VI, VII και VIII τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

#### Άρθρο 2

#### Ημερομηνία έναρξης ισχύος και εφαρμογής

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

Εφαρμόζεται από τις 30 Οκτωβρίου 2022.

(?) <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

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

Βρυξέλλες, 15 Δεκεμβρίου 2021.

Για την Επιτροπή  
Η Πρόεδρος  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

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

1) το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

α) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 6:

«6. “Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου”, τα όρια χρησιμότητας αεροδρομίου όσον αφορά τα ακόλουθα:

- α) απογείωση, εκφραζόμενα σε όρους οπτικής εμβέλειας διαδρόμου (RVR) και/ή ορατότητας και, εάν είναι αναγκαίο, οροφής·
- β) προσγείωση σε πτητικές λειτουργίες διδιάστατης ενόργανης προσέγγισης, εκφραζόμενα σε όρους ορατότητας και/ή RVR, ελάχιστου απόλυτου/σχετικού ύψους καθόδου (MDA/H) και, εάν είναι αναγκαίο, οροφής·
- γ) προσγείωση σε πτητικές λειτουργίες τριδιάστατης ενόργανης προσέγγισης, εκφραζόμενα σε όρους ορατότητας και/ή RVR και αποφασιστικού απόλυτου/σχετικού ύψους (DA/H), ανάλογα με τον τύπο και/ή την κατηγορία της πτητικής λειτουργίας.»

β) το σημείο 11 απαλείφεται·

γ) τα σημεία 13 έως 16 απαλείφονται·

δ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 18α:

«18α. “Οροφή”, το σχετικό ύψος επάνω από το έδαφος ή το νερό της βάσης του χαμηλότερου στρώματος νεφών κάτω από τα 6 000 m (20 000 ft) το οποίο καλύπτει περισσότερο από το ήμισυ του ουράνιου θόλου.»

ε) το σημείο 20 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«20. “Κυκλική προσέγγιση”, η φάση οπτικής επαφής στο πλαίσιο λειτουργίας κυκλικής προσέγγισης.»

στ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 20α:

«20α. “Λειτουργία κυκλικής προσέγγισης”, πτητική λειτουργία στο πλαίσιο ενόργανης προσέγγισης τύπου A για να τεθεί το αεροσκάφος σε θέση προσγείωσης σε διάδρομο/περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης που δεν βρίσκεται σε κατάλληλη θέση για κατευθείαν προσέγγιση.»

ζ) το σημείο 27 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«27. “Τελική προσέγγιση σταθερής καθόδου (CDFA)”, τεχνική πτήσης, σύμφωνη με τις διαδικασίες σταθεροποιημένης προσέγγισης, του τμήματος τελικής ενόργανης προσέγγισης μη ακριβείας, σε σταθερή κάθοδο, χωρίς οριζόντιωση, από απόλυτο/σχετικό ύψος ίσο ή άνω του σταθερού σημείου απόλυτου/σχετικού ύψους τελικής προσέγγισης:

- α) για λειτουργίες κατευθείαν προσέγγισης, μέχρι περίπου 15 m (50 ft) υπεράνω του κατωφλίου του διαδρόμου προσγείωσης ή μέχρι το σημείο από το οποίο αρχίζει ο ελιγμός οριζόντιωσης πριν από την προσγείωση· ή
- β) για λειτουργίες κυκλικής προσέγγισης, έως ότου επιτευχθεί το MDA/H ή το απόλυτο/σχετικό ύψος ελιγμών πτήσης εξ όψεως.»

η) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 35α:

«35α. “Αποφασιστικό απόλυτο ύψος (DA) ή αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH)”, καθορισμένο απόλυτο ύψος ή σχετικό ύψος σε πτητική λειτουργία τριδιάστατης ενόργανης προσέγγισης στο οποίο πρέπει να εφαρμοστεί διαδικασία αποτυχημένης προσέγγισης, εάν δεν έχει καθοριστεί η απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής για τη συνέχιση της προσέγγισης.»

θ) το σημείο 46 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«46 “Σύστημα ενισχυμένης όρασης κατά την πτήση (EFVS)”, ηλεκτρονικό μέσο που παρέχει στο πλήρωμα πτήσης απεικόνιση προερχόμενη από αισθητήρα ή βελτιωμένη απεικόνιση της τοπογραφίας του εξωτερικού χώρου (των φυσικών ή ανθρωπογενών χαρακτηριστικών ενός τόπου ή μιας περιοχής, ιδίως κατά τρόπο ώστε να απεικονίζονται οι σχετικές θέσεις και το υψόμετρό τους) σε πραγματικό χρόνο μέσω της χρήσης αισθητήρων απεικόνισης· το EFVS είναι ενσωματωμένο σε σύστημα καθοδήγησης πτήσης και εφαρμόζεται σε απεικονιστή ορθής διόπτρευσης ή σε ισοδύναμο σύστημα απεικόνισης· εάν το EFVS έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπιστίας και ο φορέας εκμετάλλευσης διαθέτει την αναγκαία ειδική έγκριση (όταν απαιτείται), τότε μπορεί να χρησιμοποιηθεί για πτητικές λειτουργίες EFVS και μπορεί να επιτρέψει πτητικές λειτουργίες με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις.»

- ι) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 46α και 46β:
- «46α. “Λειτουργία EFVS”, πτητική λειτουργία κατά την οποία οι συνθήκες ορατότητας απαιτούν τη χρήση EFVS αντί φυσικής όρασης για την εκτέλεση προσέγγισης ή προσγείωσης, τον προσδιορισμό των απαιτούμενων αναφορών οπτικής επαφής ή την εκτέλεση διαδρόμησης προσγείωσης.
- 46β. “Λειτουργία EFVS 200”, πτητική λειτουργία με επιχειρησιακή αναγνώριση κατά την οποία οι συνθήκες ορατότητας απαιτούν τη χρήση EFVS έως 200 ft πάνω από την περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης ή το κατώφλι του διαδρόμου. Από το σημείο εκείνο έως το έδαφος χρησιμοποιείται η φυσική όραση. Η RVR δεν είναι μικρότερη από 550 m.»
- ια) το σημείο 47 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «47. “Σύστημα ενισχυμένης όρασης (EVS)”, ηλεκτρονικό μέσο που παρέχει στο πλήρωμα πτήσης εικόνα της πραγματικής τοπογραφίας του εξωτερικού χώρου (των φυσικών ή ανθρωπογενών χαρακτηριστικών ενός τόπου ή μιας περιοχής, ιδίως κατά τρόπο ώστε να απεικονίζονται οι σχετικές θέσεις και το υψόμετρό τους) σε πραγματικό χρόνο μέσω της χρήσης αισθητήρων απεικόνισης.»
- ιβ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 48β:
- «48β. “Τμήμα τελικής προσέγγισης (FAS)”, το τμήμα διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης (IAP) στο οποίο η ευθυγράμμιση και η κλίση για προσγείωση έχουν ολοκληρωθεί.»
- ιγ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 52α:
- «52α. “Επανακύκλωση”, η μετάβαση από πτητική λειτουργία προσέγγισης σε σταθεροποιημένη άνοδο. Περιλαμβάνονται ελιγμοί που διεξάγονται σε ύψος ίσο ή άνω του MDA/H ή του DA/H, ή κάτω του DA/H (ματαιωθείσες προσγειώσεις).»
- ιδ) το σημείο 55 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «55. “Σύστημα καθοδήγησης προσγείωσης με ορθή διόπτρευση (HUDLS)”, το συνολικό αερομεταφερόμενο σύστημα με ορθή διόπτρευση που καθοδηγεί τον χειριστή, ώστε να μπορεί ο χειριστής είτε να ελέγχει το αεροσκάφος είτε να παρακολουθεί τον αυτόματο πιλότο κατά την απογείωση (κατά περίπτωση), την προσέγγιση και προσγείωση (και τη διαδρόμηση προσγείωσης κατά περίπτωση) ή την επανακύκλωση. Περιλαμβάνει όλους τους αισθητήρες, τους ηλεκτρονικούς υπολογιστές, τις παροχές ισχύος, τις ενδείξεις και τα χειριστήρια.»
- ιε) το σημείο 56 απαλείφεται·
- ιστ) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 69δ και 69ε:
- «69δ. “Πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης”, προσέγγιση και προσγείωση με τη χρήση οργάνων για την καθοδήγηση της πλοήγησης βάσει διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης (IAP). Υπάρχουν δύο μέθοδοι για την εκτέλεση των πτητικών λειτουργιών ενόργανης προσέγγισης:
- α) πτητική λειτουργία δισδιάστατης ενόργανης προσέγγισης με τη χρήση μόνο πλευρικής καθοδήγησης πλοήγησης· και
- β) πτητική λειτουργία τρισδιάστατης ενόργανης προσέγγισης με τη χρήση τόσο πλευρικής όσο και κατακόρυφης καθοδήγησης της πλοήγησης.
- 69ε. “Διαδικασία ενόργανης προσέγγισης (IAP)”, σειρά προκαθορισμένων ελιγμών με αναφορά σε όργανα πτήσης με προσδιορισμένη προσαρτία έναντι εμποδίων από το σταθερό σημείο αρχικής προσέγγισης ή, ανάλογα με την περίπτωση, από την αρχή καθορισμένης διαδρομής άφιξης σε σημείο από το οποίο μπορεί να ολοκληρωθεί η προσγείωση και, στη συνέχεια, εάν δεν ολοκληρωθεί η προσγείωση, σε θέση στην οποία εφαρμόζονται κριτήρια κράτησης ή αποφυγής εμποδίων κατά τη διαδρομή. Διακρίνονται οι ακόλουθες κατηγορίες IAP:
- α) διαδικασία προσέγγισης μη ακριβείας (NPA), διαδικασία IAP σχεδιασμένη για πτητικές λειτουργίες δισδιάστατης ενόργανης προσέγγισης τύπου A·
- β) διαδικασία προσέγγισης με κατακόρυφη καθοδήγηση (APV), διαδικασία IAP με πλοήγηση βάσει επιδόσεων (PBN) σχεδιασμένη για πτητικές λειτουργίες τρισδιάστατης ενόργανης προσέγγισης τύπου A·
- γ) διαδικασία προσέγγισης ακριβείας (PA), διαδικασία IAP βάσει συστημάτων πλοήγησης σχεδιασμένη για πτητικές λειτουργίες τρισδιάστατης ενόργανης προσέγγισης τύπου A ή B.»

- ιζ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 72β:
- «72β. “Έλεγχος γραμμής”, έλεγχος που διενεργείται από τον φορέα εκμετάλλευσης και στον οποίο υποβάλλεται ο χειριστής ή το μέλος του τεχνικού πληρώματος προκειμένου να αποδειχθεί η επάρκεια στην εκτέλεση των κανονικών πτητικών λειτουργιών γραμμής που περιγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.»
- ιη) τα σημεία 74 και 75 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «74. “Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας (LVO)”, λειτουργίες προσέγγισης ή απογείωσης σε διάδρομο με ορατή εμβέλεια διαδρόμου κάτω των 550 m ή με αποφασιστικό σχετικό ύψος κάτω των 200 ft.
- 75) “Απογείωση με χαμηλή ορατότητα (LVTO)”, απογείωση με ορατή εμβέλεια διαδρόμου (RVR) κάτω των 550 m.»
- ιθ) το σημείο 76 απαλείφεται·
- κ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 78γ:
- «78γ. “Ελάχιστο απόλυτο ύψος καθόδου (MDA) ή ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH)”, καθορισμένο απόλυτο ύψος ή σχετικό ύψος σε πτητική λειτουργία διδιάστατης ενόργανης προσέγγισης ή σε λειτουργία κυκλικής προσέγγισης κάτω από το οποίο δεν πρέπει να πραγματοποιείται κάθοδος χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής.»
- κα) το σημείο 83 απαλείφεται·
- κβ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 85α:
- «85α. “Απόλυτο ύψος αποφυγής εμποδίων (OCA) ή σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH)”, το χαμηλότερο απόλυτο ύψος ή το χαμηλότερο σχετικό ύψος πάνω από το υψόμετρο του σχετικού κατωφλίου διαδρόμου ή του υψομέτρου του αεροδρομίου, κατά περίπτωση, που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό της συμμόρφωσης με τα κατάλληλα κριτήρια αποφυγής εμποδίων.»
- κγ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 91α:
- «91α. “Επιχειρησιακή αναγνώριση”, αναγνώριση για πτητικές λειτουργίες με προηγμένο αεροσκάφος, η οποία επιτρέπει χαμηλότερα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου από αυτά που θα καθορίζονταν κανονικά από τον φορέα εκμετάλλευσης για βασικό αεροσκάφος, με βάση τις επιδόσεις προηγμένων συστημάτων αεροσκαφών που χρησιμοποιούν τη διαθέσιμη εξωτερική υποδομή. Τα χαμηλότερα επιχειρησιακά ελάχιστα μπορούν να περιλαμβάνουν χαμηλότερο αποφασιστικό σχετικό/απόλυτο ύψος ή ελάχιστο σχετικό/απόλυτο ύψος καθόδου, μειωμένες απαιτήσεις ορατότητας ή μειωμένες εγκαταστάσεις εδάφους ή συνδυασμό αυτών.»
- κδ) το σημείο 92 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «92. “Περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης”, έλεγχος που διενεργείται από τον φορέα εκμετάλλευσης και στον οποίο υποβάλλεται ο χειριστής ή το μέλος του τεχνικού πληρώματος προκειμένου να αποδειχθεί η επάρκεια στην εκτέλεση των κανονικών και των ασυνήθων διαδικασιών, καθώς και των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης.»
- κε) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 120γ, 120δ και 120ε:
- «120γ. “Εκπαίδευση για την επάρκεια”, εκπαίδευση που έχει σχεδιαστεί για την επίτευξη στόχων επιδόσεων τελικού σταδίου, και η οποία παρέχει επαρκή διασφάλιση ότι το εκπαιδευμένο άτομο είναι ικανό να εκτελεί με συνέπεια ειδικά καθήκοντα με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα.
- 120δ. “Πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης τύπου Α”, πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης με MDH ή DH στα 250 ft ή άνω.
- 120ε. “Πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης τύπου Β”, πτητική λειτουργία με DH κάτω των 250 ft. Οι πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης τύπου Β κατηγοριοποιούνται ως εξής:
- α) κατηγορία I (CAT I): DH τουλάχιστον 200 ft και με ορατότητα τουλάχιστον 800 m ή ορατή εμβέλεια διαδρόμου (RVR) τουλάχιστον 550 m·
- β) κατηγορία II (CAT II): DH κάτω των 200 ft αλλά όχι κάτω των 100 ft, και RVR τουλάχιστον 300 m·
- γ) κατηγορία III (CAT III): DH κάτω των 100 ft ή χωρίς DH, και RVR κάτω των 300 m ή κανένας περιορισμός ορατής εμβέλειας διαδρόμου.»

κστ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 124α:

«124α. “Ορατότητα (VIS)”, ορατότητα για αεροναυτικούς σκοπούς, η οποία είναι η μεγαλύτερη από τις εξής:

- α) μέγιστη απόσταση στην οποία μαύρο αντικείμενο κατάλληλων διαστάσεων, που βρίσκεται πλησίον του εδάφους, μπορεί να είναι ορατό και να αναγνωρίζεται, όταν παρατηρείται έναντι φωτεινού βάρους· και
- β) μέγιστη απόσταση στην οποία φώτα περίπου 1 000 κηρίων μπορεί να είναι ορατά και να προσδιορίζονται έναντι μη φωτιζόμενου βάρους.»

κζ) τα σημεία 125 και 126 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«125. “Πτητική λειτουργία προσέγγισης εξ όψεως”, πτητική λειτουργία προσέγγισης με πτήση IFR όταν μέρος ή ολόκληρη η διαδικασία IAP δεν ολοκληρώνεται και η πτητική λειτουργία προσέγγισης εκτελείται με αναφορά οπτικής επαφής με το έδαφος.

126. “Αποδεκτό αεροδρόμιο λόγω καιρού”, κατάλληλο αεροδρόμιο εφόσον, για τον υπολογιζόμενο χρόνο χρήσης, οι μετεωρολογικές αναφορές, ή οι προγνώσεις, ή τυχόν συνδυασμός τους, υποδεικνύουν ότι οι μετεωρολογικές συνθήκες θα είναι τουλάχιστον στα απαιτούμενα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου, και οι αναφορές για την κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου υποδεικνύουν ότι θα είναι δυνατή η ασφαλής προσγείωση.»

2) στο παράρτημα II, το προσάρτημα II αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα II

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΤΗΤΙΚΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ (σύμφωνα με τους εγκεκριμένους όρους του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας)				
Στοιχεία επικοινωνίας της εκδίδουσας αρχής Τηλέφωνο <sup>(1)</sup> : _____ · Φαξ: _____ · Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο: _____				
ΑΟC <sup>(2)</sup> :		Επωνυμία φορέα εκμετάλλευσης <sup>(3)</sup> :		Ημερομηνία <sup>(4)</sup> : Υπογραφή:
Δραστηριοποιείται με την εμπορική επωνυμία Προδιαγραφές λειτουργιών #:				
Μοντέλο αεροσκάφους <sup>(5)</sup> : Σήματα νηολόγησης <sup>(6)</sup> :				
Τύποι πτητικών λειτουργιών: Εμπορικές αερομεταφορές <input type="checkbox"/> Επιβατών <input type="checkbox"/> Φορτίου <input type="checkbox"/> Άλλες <sup>(7)</sup> : _____				
Περιοχή πτητικής λειτουργίας <sup>(8)</sup> :				
Ειδικοί περιορισμοί <sup>(9)</sup> :				
Ειδικές εγκρίσεις:	Ναι	Όχι	Προδιαγραφές <sup>(10)</sup>	Παρατηρήσεις
Επικίνδυνα εμπορεύματα:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας				
Απογείωση	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR <sup>(11)</sup> :... m	
Προσέγγιση και προσγείωση	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT <sup>(12)</sup> .... DA/H: ft, RVR:... m	
Επιχειρησιακές αναγνωρίσεις	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT <sup>(13)</sup> ....DA/H: ft, RVR:... m	
RVSM <sup>(14)</sup> <input type="checkbox"/> Ά.Α.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS <sup>(15)</sup> <input type="checkbox"/> Ά.Α.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Μέγιστος χρόνος εκτροπής <sup>(16)</sup> : λεπτά	
Προδιαγραφές σύνθετης πλοήγησης για λειτουργίες βάσει επιδόσεων (PBN) <sup>(17)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<sup>(18)</sup>
Ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων πλοήγησης	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Νυκτερινές πτητικές λειτουργίες μονοκινητήριων αεροπλάνων με στροβιλοκινητήρα ή υπό μετεωρολογικές συνθήκες ενόργανης πτήσης (IMC) (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(19)</sup>	
Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου υποβοηθούμενες από σύστημα απεικόνισης νυχτερινής όρασης	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου για ιατρικές υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Υπεράκτιες πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Εκπαίδευση πληρωμάτων θαλάμου επιβατών <sup>(20)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		



Έκδοση βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας πληρώματος θαλάμου επιβατών <sup>(21)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Χρήση των εφαρμογών EFB τύπου B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(22)</sup>	
Διαρκής αξιοπλοία	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(23)</sup>	
Λοιπά <sup>(24)</sup>				

(<sup>1</sup>) Αριθμός τηλεφώνου της αρμόδιας αρχής, συμπεριλαμβανομένου και του κωδικού της χώρας. Σημειώνεται η διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, καθώς και τηλεομοιοτυπικού, εάν υπάρχει.

(<sup>2</sup>) Σημειώνεται ο αριθμός του σχετικού πιστοποιητικού αερομεταφοράς (AOC).

(<sup>3</sup>) Αναφέρονται η καταχωρισμένη επωνυμία και η εμπορική επωνυμία του φορέα εκμετάλλευσης, εάν είναι διαφορετική. Συμπληρώστε “Δραστηριοποιείται με την εμπορική επωνυμία” πριν από την εμπορική επωνυμία.

(<sup>4</sup>) Ημερομηνία έκδοσης των προδιαγραφών πτητικών λειτουργιών (ηη-μμ-εεεε) και υπογραφή του εκπροσώπου της αρμόδιας αρχής.

(<sup>5</sup>) Σημειώνεται ο κατά ΔΟΠΑ αναγνωριστικός κωδικός της κατασκευής, του μοντέλου και της σειράς του αεροσκάφους ή της βασικής σειράς, εάν δεν έχει προοριστεί σειρά (π.χ. Boeing-737-3K2 ή Boeing-777-232).

(<sup>6</sup>) 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 επιτρέπεται να σημειωθούν στη στήλη των παρατηρήσεων για τη σχετική ειδική έγκριση.

(<sup>7</sup>) Αναφέρεται άλλος τύπος μεταφοράς (π.χ. ιατρική υπηρεσία έκτακτης ανάγκης).

(<sup>8</sup>) Αναγράφεται/-ονται η/οι γεωγραφική/-ές περιοχή/-ές εξουσιοδοτημένης πτητικής λειτουργίας (με γεωγραφικές συντεταγμένες ή συγκεκριμένες διαδρομές, περιοχή πληροφοριών πτήσης ή εθνικά ή περιφερειακά σύνορα).

(<sup>9</sup>) Αναγράφονται οι εφαρμοστέοι ειδικοί περιορισμοί (π.χ. μόνο πτήσεις VFR, μόνο πτήσεις κατά τη διάρκεια της ημέρας κ.λπ.).

(<sup>10</sup>) Σε αυτή τη στήλη αναγράφονται τα πιο ελαστικά κριτήρια για κάθε έγκριση ή η έγκριση τύπου (με τα ανάλογα κριτήρια).

(<sup>11</sup>) Σημειώνεται η εγκεκριμένη ελάχιστη ορατή εμβέλεια διαδρόμου απογείωσης (RVR) σε μέτρα. Επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί μία σειρά ανά έγκριση εάν χορηγούνται διαφορετικές εγκρίσεις.

(<sup>12</sup>) Σημειώνεται η εφαρμοστέα κατηγορία προσέγγισης ακριβείας: CAT II ή CAT III. Αναφέρονται η ελάχιστη ορατή εμβέλεια διαδρόμου (RVR) σε μέτρα και το αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) σε πόδια. Χρησιμοποιείται μία σειρά ανά αναφερόμενη κατηγορία προσέγγισης.

(<sup>13</sup>) Σημειώνεται η εφαρμοστέα επιχειρησιακή αναγνώριση: SA CAT I, SA CAT II, EFVS κ.λπ. Αναφέρονται η ελάχιστη ορατή εμβέλεια διαδρόμου (RVR) σε μέτρα και το αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) σε πόδια. Χρησιμοποιείται μία σειρά ανά αναφερόμενη επιχειρησιακή αναγνώριση.

(<sup>14</sup>) Το τετραγωνίδιο “Α.Α. (άνευ αντικειμένου)” επιτρέπεται να επιλεγεί μόνο εάν η μέγιστη οροφή του αεροσκάφους βρίσκεται κάτω από το επίπεδο πτήσης 290 (FL290).

(<sup>15</sup>) Επί του παρόντος οι πτητικές λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων (ETOPS) ισχύουν μόνο για δικινητήρια αεροσκάφη. Συνεπώς, επιτρέπεται να επιλεγεί το τετραγωνίδιο “Α.Α.” εάν το μοντέλο του αεροσκάφους διαθέτει λιγότερους ή περισσότερους από δύο κινητήρες.

(<sup>16</sup>) Επιτρέπεται να αναφερθεί επίσης η απόσταση κατωφλιού (σε ναυτικά μίλια), καθώς και ο τύπος του κινητήρα.

(<sup>17</sup>) Πλοήγηση βάσει επιδόσεων (PBN): χρησιμοποιείται μία σειρά για κάθε ειδική έγκριση σύνθετης PBN (π.χ. RNP AR APCH), με αναφορά των κατάλληλων περιορισμών στη στήλη “Προδιαγραφές” ή στη στήλη “Παρατηρήσεις” ή σε αμφότερες. Μεμονωμένες εγκρίσεις ειδικών διαδικασιών RNP AR APCH επιτρέπεται να καταχωρίζονται στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών ή στα εγχειρίδια πτητικής λειτουργίας. Στη δεύτερη περίπτωση, στις σχετικές προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών πρέπει να γίνεται παραπομπή στη σχετική σελίδα του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας.

(<sup>18</sup>) Διευκρινίζεται εάν η ειδική έγκριση αφορά μόνο ορισμένα άκρα διαδρόμων ή αεροδρόμια ή αμφότερα.

(<sup>19</sup>) Αναφορά του ιδιαίτερου συνδυασμού ατράκτου ή κινητήρα.

(<sup>20</sup>) Έγκριση διεξαγωγής εκπαιδευτικής σειράς και εξετάσεων για αιτούντες βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας πληρώματος θαλάμου επιβατών, όπως καθορίζεται στο παράρτημα V (Μέρος-CC) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011.

(<sup>21</sup>) Έγκριση έκδοσης βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας πληρώματος θαλάμου επιβατών, όπως καθορίζεται στο παράρτημα V (Μέρος-CC) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011.

(<sup>22</sup>) Εισαγωγή του καταλόγου εφαρμογών EFB τύπου B μαζί με τα στοιχεία αναφοράς του υλισμικού EFB (για φορητές EFB). Ο κατάλογος παρατίθεται είτε στον κατάλογο προδιαγραφών 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.

(<sup>23</sup>) Ονοματεπώνυμο του προσώπου ή επωνυμία του φορέα που φέρει την ευθύνη να διασφαλίζει τη διαρκή αξιοπλοία του αεροσκάφους και παραπομπή στον κανονισμό βάσει του οποίου απαιτούνται οι εργασίες, π.χ. παράρτημα I (Μέρος-M) τμήμα Z του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014.

(<sup>24</sup>) Εδώ επιτρέπεται η εισαγωγή άλλων εγκρίσεων ή δεδομένων, με χρήση μίας σειράς (ή ενός πεδίου με πολλές σειρές) ανά εξουσιοδότηση (π.χ. χειρισμοί βραχείας προσγείωσης, πτητικές λειτουργίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία, μειωμένη απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης, πτητικές λειτουργίες ελικοπτερού προς ή από χώρο δημόσιου ενδιαφέροντος, πτητικές λειτουργίες ελικοπτερού επάνω από εχθρικό περιβάλλον ευρισκόμενο εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής, πτητικές λειτουργίες ελικοπτερού χωρίς ικανότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης, πτητικές λειτουργίες με αυξημένες γωνίες κλίσης, μέγιστη απόσταση από κατάλληλο αεροδρόμιο για δικινητήρια αεροπλάνα χωρίς έγκριση ETOPS).

Έντυπο 139 του EASA, έκδοση 7»

3) το παράρτημα III τροποποιείται ως εξής:

α) η ORO.FC.100 τροποποιείται ως εξής:

i) παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο στ):

«στ) Ειδικές απαιτήσεις για πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων

Εάν το ελικοπτερο λειτουργεί με πλήρωμα δύο χειριστών, κάθε χειριστής:

1. είναι κάτοχος πιστοποιητικού ικανοποιητικής ολοκλήρωσης εκπαιδευτικής σειράς συνεργασίας πολλών πληρωμάτων (MCC) σε ελικοπτερο σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011· ή
2. έχει συμπληρώσει χρόνο πτήσης τουλάχιστον 500 ωρών ως χειριστής σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών.»

ii) το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Μέλος του πληρώματος πτήσης επιτρέπεται να αντικατασταθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης, στο πλαίσιο των καθηκόντων του στα χειριστήρια, από άλλο μέλος του εν λόγω πληρώματος, το οποίο διαθέτει τα κατάλληλα προς τούτο προσόντα.»

β) η ORO.FC.105 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### «ORO.FC.105 Ορισμός ως κυβερνήτη/πιλότο

α) Σύμφωνα με το σημείο 8.6 του παραρτήματος V του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, ο φορέας εκμετάλλευσης ορίζει έναν χειριστή από τα μέλη του πληρώματος πτήσης, ο οποίος διαθέτει τα προσόντα κυβερνήτη σύμφωνα με το παράρτημα I (μέρος-FCL) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011, ως κυβερνήτη ή, για εμπορικές αεροπορικές μεταφορές, ως πιλότο.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης ορίζει μόνο ένα μέλος του πληρώματος πτήσης να ενεργεί ως κυβερνήτης/πιλότος εάν ισχύουν όλα τα ακόλουθα:

1. το μέλος του πληρώματος πτήσης διαθέτει το ελάχιστο επίπεδο πείρας που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας·
2. το μέλος του πληρώματος πτήσης διαθέτει επαρκή γνώση της διαδρομής ή της περιοχής που πρόκειται να διανυθεί και των αεροδρομίων, συμπεριλαμβανομένων των εναλλακτικών αεροδρομίων, των εγκαταστάσεων και των διαδικασιών που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν·
3. στην περίπτωση πτητικών λειτουργιών πολλών πληρωμάτων, το μέλος του πληρώματος πτήσης έχει ολοκληρώσει εκπαιδευτική σειρά του φορέα εκμετάλλευσης για κυβερνήτες σε περίπτωση αναβάθμισης από συγκυβερνήτη σε κυβερνήτη/πιλότο.

γ) Στην περίπτωση εμπορικών πτητικών λειτουργιών με αεροπλάνα και ελικοπτερο ο κυβερνήτης/πιλότος ή ο χειριστής στον οποίο μπορεί να ανατεθεί η διενέργεια της πτήσης, έχει λάβει αρχική εκπαίδευση εξοικείωσης με τη διαδρομή ή την περιοχή που πρόκειται να διανυθεί και με τα αεροδρόμια, τις εγκαταστάσεις και τις διαδικασίες που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν και αυτή η γνώση διατηρείται ως εξής:

1. Η ισχύς της γνώσης αεροδρομίου διατηρείται με την εκτέλεση πτήσης στο αεροδρόμιο τουλάχιστον μία φορά εντός 12 ημερολογιακών μηνών.
2. Η γνώση διαδρομής ή περιοχής διατηρείται με την εκτέλεση πτήσης στη συγκεκριμένη διαδρομή ή περιοχή τουλάχιστον μία φορά εντός 36 μηνών. Επιπλέον, απαιτείται ανανεωτική εκπαίδευση όσον αφορά τη γνώση διαδρομής ή περιοχής, εάν δεν έχει εκτελεστεί πτήση σε διαδρομή ή περιοχή για 12 μήνες εντός της περιόδου 36 μηνών.

δ) Παρά το στοιχείο γ), στην περίπτωση πτητικών λειτουργιών VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας με αεροπλάνα και ελικοπτερο κατηγορίας επιδόσεων Β και Γ, η εκπαίδευση εξοικείωσης με τη διαδρομή και τα αεροδρόμια μπορεί να αντικατασταθεί από εκπαίδευση εξοικείωσης με την περιοχή.»

γ) η ORO.FC.125 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### «ORO.FC.125 Εκπαίδευση στις διαφορές, εκπαίδευση εξοικείωσης, εκπαίδευση στον εξοπλισμό και τις διαδικασίες

α) Τα μέλη του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνουν εκπαίδευση στις διαφορές ή εκπαίδευση εξοικείωσης, όταν αυτό απαιτείται από το παράρτημα I (Μέρος-FCL) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011.

β) Τα μέλη του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνουν την εκπαίδευση στον εξοπλισμό και τις διαδικασίες όταν λόγω αλλαγής του εξοπλισμού ή των διαδικασιών απαιτούνται πρόσθετες γνώσεις σχετικά με τους τύπους ή τις παραλλαγές που χρησιμοποιούνται τη δεδομένη περίοδο.

γ) Το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας καθορίζει πότε απαιτείται αυτή η εκπαίδευση στις διαφορές ή εκπαίδευση εξοικείωσης ή εκπαίδευση στον εξοπλισμό και τις διαδικασίες.»

- δ) στην ORO.FC.130, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «α) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει την ετήσια περιοδική πτητική εκπαίδευση και εκπαίδευση εδάφους ανάλογα με τον τύπο, την παραλλαγή και τον σχετικό εξοπλισμό του αεροσκάφους που χειρίζεται, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης για τη θέση και τη χρήση όλου του μεταφερόμενου εξοπλισμού ασφαλείας και έκτακτης ανάγκης του αεροσκάφους.»

- ε) η ORO.FC.140 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«ORO.FC.140 Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές**

- α) Τα μέλη του πληρώματος πτήσης που ασκούν καθήκοντα σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροσκάφους συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος για κάθε τύπο ή παραλλαγή, εκτός εάν ορίζονται αναγνωρίσεις σχετικές με την εκπλήρωση των απαιτήσεων εκπαίδευσης, ελέγχου και πρόσφατης πείρας στο υποχρεωτικό μέρος των δεδομένων καταλληλότητας λειτουργίας που καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 για τους σχετικούς τύπους ή παραλλαγές.
- β) Ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να καθορίζει ομάδες τύπων μονοκινητήριων ελικοπτήρων. Ο περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης για έναν τύπο ισχύει και για όλους τους άλλους τύπους της ομάδας, εφόσον πληρούνται αμφοτέρως οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
1. η ομάδα είτε περιλαμβάνει μόνο μονοκινητήρια ελικοπτήρα με στροβιλοκινητήρα που εκτελούν πτήσεις εξ όψεως (VFR) είτε περιλαμβάνει μόνο μονοκινητήρια ελικοπτήρα με εμβολοφόρο κινητήρα που εκτελούν πτήσεις VFR·
  2. για πτητικές λειτουργίες CAT, διενεργούνται τουλάχιστον δύο έλεγχοι ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης ανά τύπο εντός κύκλου 3 ετών.
- γ) Για ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες, τα στοιχεία της εκπαίδευσης σε αεροσκάφη/εκπαιδευτικές συσκευές προσομοίωσης πτήσης και ο περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης, τα οποία καλύπτουν τις σχετικές πτυχές που συνδέονται με τα εξειδικευμένα καθήκοντα και δεν σχετίζονται με τον τύπο ή την ομάδα τύπων, μπορούν να αναγνωριστούν και στις άλλες ομάδες ή τύπους, με βάση αξιολόγηση κινδύνων που διενεργείται από τον φορέα εκμετάλλευσης.
- δ) Για πτητικές λειτουργίες σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές ελικοπτήρων που χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση επαρκώς παρόμοιων πτητικών λειτουργιών, εάν οι έλεγχοι γραμμής εναλλάσσονται μεταξύ τύπων ή παραλλαγών, κάθε έλεγχος γραμμής επικυρώνει εκ νέου τον έλεγχο γραμμής για τους άλλους τύπους ή τις παραλλαγές ελικοπτήρων.
- ε) Στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας καθορίζονται κατάλληλες διαδικασίες και τυχόν επιχειρησιακοί περιορισμοί για κάθε πτητική λειτουργία σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές.»

- στ) η ORO.FC.145 τροποποιείται ως εξής:

- i) τα στοιχεία γ) και δ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) Στην περίπτωση των πτητικών λειτουργιών CAT, τα προγράμματα εκπαίδευσης και ελέγχου, συμπεριλαμβανομένων των αναλυτικών προγραμμάτων και της χρήσης των μέσων υλοποίησης του προγράμματος, όπως ατομικές εκπαιδευτικές συσκευές προσομοίωσης πτήσης (FSTD) και άλλες λύσεις εκπαίδευσης, εγκρίνονται από την αρμόδια αρχή.

δ) Η εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης πτήσης που χρησιμοποιείται για την εκπλήρωση των απαιτήσεων του παρόντος τμήματος είναι πιστοποιημένη σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 και προσομοιώνει, στο μέτρο του εφικτού, τα αεροσκάφη που χρησιμοποιεί ο φορέας εκμετάλλευσης. Οι διαφορές μεταξύ της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης και του αεροσκάφους περιγράφονται και αντιμετωπίζονται μέσω ενημέρωσης ή εκπαίδευσης, ανάλογα με την περίπτωση.»

- ii) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία στ) και ζ):

«στ) Ο φορέας εκμετάλλευσης παρακολουθεί την ισχύ κάθε περιοδικής εκπαίδευσης και ελέγχου.

ζ) Οι περίοδοι ισχύος που απαιτούνται στο παρόν τμήμα υπολογίζονται από το τέλος του μήνα κατά τον οποίο ολοκληρώθηκε η πρόσφατη πείρα, η εκπαίδευση ή ο περιοδικός έλεγχος.»

- ζ) η ORO.FC.146 τροποποιείται ως εξής:

- i) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Στην περίπτωση πτητικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης προσομοίωσης πτήσης, ελέγχου και αξιολόγησης, το προσωπικό που παρέχει την εκπαίδευση και διεξάγει τον έλεγχο ή την αξιολόγηση διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος-FCL) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011. Επιπλέον, το προσωπικό που παρέχει εκπαίδευση και διενεργεί έλεγχο για ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα για τη σχετική πτητική λειτουργία.»

- ii) το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «δ) Παρά το στοιχείο β), η αξιολόγηση γραμμής της επάρκειας μπορεί να διενεργείται από κυβερνήτη με τα κατάλληλα προσόντα, ο οποίος ορίζεται από τον φορέα εκμετάλλευσης και είναι τυποποιημένος ως προς τις έννοιες της ΕΒΤ και την αξιολόγηση ικανοτήτων (αξιολογητής γραμμής).»
- iii) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία ε), στ), ζ) και η):
- «ε) Παρά το στοιχείο β), η εκπαίδευση σε αεροσκάφη/προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης και ο περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης μπορούν να διενεργούνται από κυβερνήτη με τα κατάλληλα προσόντα, εάν αυτός είναι κάτοχος πιστοποιητικού FI/TRI/SFI και έχει οριστεί από τον φορέα εκμετάλλευσης για οποιαδήποτε από τις ακόλουθες πτητικές λειτουργίες:
1. πτητικές λειτουργίες CAT με ελικόπτερα που πληρούν τα κριτήρια της ORO.FC.005 στοιχείο β) σημείο 2·
  2. πτητικές λειτουργίες CAT με ελικόπτερα εκτός από σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα κατά τη διάρκεια της ημέρας και σε διαδρομές στις οποίες η πλοήγηση διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους·
  3. πτητικές λειτουργίες CAT με αεροπλάνα κατηγορίας επιδόσεων Β που δεν πληρούν τα κριτήρια της ORO.FC.005 στοιχείο β) σημείο 1.
- στ) Παρά το στοιχείο β), η εκπαίδευση με αεροσκάφη/προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης και η απόδειξη επάρκειας / ο περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης μπορούν να διενεργούνται από κυβερνήτη/πιλότο με τα κατάλληλα προσόντα, ο οποίος έχει οριστεί από τον φορέα εκμετάλλευσης για οποιαδήποτε από τις ακόλουθες πτητικές λειτουργίες:
1. ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες·
  2. πτητικές λειτουργίες CAT με αεροπλάνα που πληρούν τα κριτήρια της ORO.FC.005 στοιχείο β) σημείο 2.
- ζ) Παρά το στοιχείο β), ο έλεγχος γραμμής μπορεί να διενεργείται από κυβερνήτη με τα κατάλληλα προσόντα τον οποίο έχει ορίσει ο φορέας εκμετάλλευσης.
- η) Ο φορέας εκμετάλλευσης ενημερώνει την αρμόδια αρχή σχετικά με τα πρόσωπα που έχουν οριστεί σύμφωνα με τα στοιχεία ε) έως ζ).»
- η) στην ORO.FC.200, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «δ) Ειδικές απαιτήσεις για πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων
- Για όλες τις πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση θέσεων επιβατών άνω των 19 και για πτήσεις ελικοπτέρων με όργανα (IFR) με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση θέσεων επιβατών άνω των 9, το ελάχιστο πλήρωμα πτήσης είναι δύο χειριστές.»
- θ) η ORO.FC.202 τροποποιείται ως εξής:
- i) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 

«Προκειμένου να είναι δυνατή η εκτέλεση πτήσης υπό συνθήκες IFR ή τη νύχτα με ελάχιστο πλήρωμα πτήσης ενός χειριστή, τηρούνται τα ακόλουθα:»
  - ii) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 

«β) ΑΦΗΝΕΤΑΙ ΣΚΟΠΙΜΩΣ ΚΕΝΟ»
- ι) η ORO.FC.220 τροποποιείται ως εξής:
- i) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 

«β) Μετά την έναρξη της εκπαιδευτικής σειράς μετατροπής (μετεκπαίδευσης) του φορέα εκμετάλλευσης, στο μέλος του πληρώματος πτήσης δεν ανατίθενται πτητικά καθήκοντα σε άλλον τύπο ή τάξη αεροσκάφους έως ότου συμπληρωθεί ή ολοκληρωθεί η εκπαιδευτική σειρά. Σε μέλη του πληρώματος που υπηρετούν μόνο σε αεροπλάνα κατηγορίας επιδόσεων Β επιτρέπεται να ανατίθενται καθήκοντα σε πτήσεις άλλων τύπων αεροπλάνων κατηγορίας επιδόσεων Β κατά τη διάρκεια των εκπαιδευτικών σειρών μετατροπής, στον βαθμό που απαιτείται για τη διατήρηση της πτητικής λειτουργίας. Στα μέλη του πληρώματος επιτρέπεται να ανατίθενται καθήκοντα σε πτήσεις μονοκινητήριων ελικοπτέρων κατά τη διάρκεια των εκπαιδευτικών σειρών μετατροπής σε μονοκινητήριο ελικόπτερο, υπό την προϋπόθεση ότι η εκπαίδευση δεν επηρεάζεται.»
  - ii) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο στ):
 

«στ) Εάν, λόγω επιχειρησιακών περιστάσεων, όπως υποβολή αίτησης για νέο πιστοποιητικό αερομεταφορέα ή προσθήκη νέου τύπου ή τάξης αεροσκάφους στον στόλο, δεν είναι δυνατή η συμμόρφωση του φορέα εκμετάλλευσης με τις απαιτήσεις του στοιχείου δ), ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να καταρτίσει ειδική εκπαιδευτική σειρά μετατροπής, η οποία θα χρησιμοποιηθεί για περιορισμένο αριθμό χειριστών.»

ια) η ORO.FC.230 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«ORO.FC.230 Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος**

- α) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει περιοδική εκπαίδευση και υποβάλλεται σε έλεγχο σχετικά με τον τύπο ή την παραλλαγή, καθώς και τον σχετικό εξοπλισμό του αεροσκάφους στο οποίο ασκεί τα καθήκοντά του.
- β) *Περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης*
1. Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε περιοδικούς ελέγχους ικανοτήτων από τον φορέα εκμετάλλευσης, οι οποίοι αποτελούν μέρος της εκπαίδευσης του κανονικού πληρώματος.
  2. Ο περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης διενεργείται χωρίς εξωτερική οπτική αναφορά, εφόσον το μέλος του πληρώματος πτήσης καλείται να εκτελέσει πτητική λειτουργία σε πτήση με όργανα (IFR), κατά περίπτωση.
  - 3) Η περίοδος ισχύος του περιοδικού ελέγχου ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης είναι 6 ημερολογιακοί μήνες. Για πτητικές λειτουργίες υπό συνθήκες VFR την ημέρα με αεροπλάνα κατηγορίας επιδόσεων Β που εκτελούνται σε περιόδους οι οποίες δεν υπερβαίνουν τους 8 συναπτούς μήνες, αρκεί περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης. Ο περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων διενεργείται πριν από την έναρξη πτητικών λειτουργιών CAT.
- γ) *Έλεγχος γραμμής*
- Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε έλεγχο γραμμής στο αεροσκάφος. Η περίοδος ισχύος του ελέγχου γραμμής είναι 12 ημερολογιακοί μήνες.
- δ) *Εκπαίδευση και έλεγχος εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας*
- Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ακολουθεί περιοδική εκπαίδευση και υποβάλλεται σε περιοδικό έλεγχο σχετικά με τη θέση και τη χρήση του συνόλου του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας που μεταφέρεται στο αεροσκάφος. Η περίοδος ισχύος της εκπαίδευσης και του ελέγχου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας είναι 12 ημερολογιακοί μήνες.
- ε) *Εκπαίδευση στη διαχείριση των πόρων πληρώματος (CRM)*
1. Σε όλες τις σχετικές φάσεις της περιοδικής εκπαίδευσης ενσωματώνονται στοιχεία CRM.
  2. Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης παρακολουθεί ειδική κατά ενότητες εκπαίδευση στη CRM. Όλα τα κύρια θέματα της εκπαίδευσης στη CRM καλύπτονται από δομημένες συνόδους εκπαίδευσης καταναμημένες όσο το δυνατόν πιο ομοιόμορφα σε περίοδο 3 ετών.
- στ) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης παρακολουθεί εκπαίδευση εδάφους και πτητική εκπαίδευση σε προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης ή αεροσκάφος, ή συνδυασμό εκπαίδευσης σε προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης και αεροσκάφος, τουλάχιστον κάθε 12 ημερολογιακούς μήνες.»
- ιβ) η ORO.FC.235 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«ORO.FC.235 Προσόντα χειριστή για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας από οποιαδήποτε θέση χειριστή — αεροπλάνα**

- α) Οι κυβερνήτες αεροπλάνων, τα καθήκοντα των οποίων απαιτούν χειρισμό από οποιαδήποτε θέση του χειριστηρίου, καθώς και άσκηση καθηκόντων συγκυβερνήτη, ή οι κυβερνήτες οι οποίοι υποχρεούνται να εκτελούν καθήκοντα εκπαίδευσης και ελέγχου, ολοκληρώνουν πρόσθετη εκπαίδευση και υποβάλλονται σε έλεγχο, ώστε να διασφαλίζεται η επάρκειά τους στη διεξαγωγή των σχετικών κανονικών και ασυνήθων διαδικασιών, καθώς και διαδικασιών έκτακτης ανάγκης από κάθε θέση. Η εν λόγω εκπαίδευση και ο έλεγχος καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Ο έλεγχος μπορεί να διενεργείται μαζί με τον περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης που προβλέπεται στην ORO.FC.230 στοιχείο β) ή στο πλαίσιο του προγράμματος EBT που προβλέπεται στην ORO.FC.231.
- β) Η πρόσθετη αυτή εκπαίδευση και ο έλεγχος περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα:
1. βλάβη κινητήρα κατά την απογείωση·
  2. προσέγγιση με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας και επανακύκλωση· και
  3. προσγείωση με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας.

- γ) Η περίοδος ισχύος είναι 12 ημερολογιακοί μήνες. Για φορείς εκμετάλλευσης με εγκεκριμένο πρόγραμμα EBT, η ισχύς καθορίζεται από τα θέματα αξιολόγησης και εκπαίδευσης σύμφωνα με την ORO.FC.232.
- δ) Σε περίπτωση εκτέλεσης χειρισμών από τη θέση του συγκυβερνήτη, οι έλεγχοι που απαιτούνται από την ORO.FC.230 ή η αξιολόγηση και η εκπαίδευση που απαιτούνται από την ORO.FC.231 σχετικά με τον χειρισμό από τη θέση του συγκυβερνήτη είναι, επιπλέον, έγκυροι και πρόσφατοι.
- ε) Ο χειριστής που αντικαθιστά τον κυβερνήτη αποδεικνύει, παράλληλα με τους περιοδικούς ελέγχους ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης που προβλέπονται στην ORO.FC.230 στοιχείο β) ή την αξιολόγηση και εκπαίδευση που απαιτούνται από την ORO.FC.231, την πείρα του σχετικά με ασκήσεις και διαδικασίες οι οποίες κανονικά δεν θα υπάγονταν στην αρμοδιότητά του. Σε περίπτωση που οι διαφορές μεταξύ της αριστερής και της δεξιάς θέσης δεν είναι σημαντικές, η άσκηση επιτρέπεται να διεξαχθεί από οποιαδήποτε θέση.
- στ) Ο χειριστής, εκτός του κυβερνήτη, που καταλαμβάνει τη θέση του κυβερνήτη αποδεικνύει, παράλληλα με τους περιοδικούς ελέγχους ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης που προβλέπονται στην ORO.FC.230 στοιχείο β) ή την αξιολόγηση και εκπαίδευση που απαιτούνται από την ORO.FC.231, την πείρα του σχετικά με ασκήσεις και διαδικασίες οι οποίες υπάγονται στην αρμοδιότητα του κυβερνήτη στο πλαίσιο της άσκησης των καθηκόντων του υπό την ιδιότητα του χειριστή παρακολούθησης. Σε περίπτωση που οι διαφορές μεταξύ της αριστερής και της δεξιάς θέσης δεν είναι σημαντικές, η άσκηση επιτρέπεται να διεξαχθεί από οποιαδήποτε θέση.»
- ιγ) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος ORO.FC.236:
- «ORO.FC.236 Προσόντα χειριστή για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας από οποιαδήποτε θέση χειριστή — ελικόπτερα**
- α) Οι χειριστές ελικοπτέρων, τα καθήκοντα των οποίων απαιτούν χειρισμό από οποιαδήποτε θέση του χειριστηρίου, ολοκληρώνουν πρόσθετη εκπαίδευση και υποβάλλονται σε έλεγχο, ώστε να διασφαλίζεται η επάρκειά τους στη διεξαγωγή των σχετικών κανονικών και ασυνήθων διαδικασιών, καθώς και διαδικασιών έκτακτης ανάγκης από κάθε θέση. Η περίοδος ισχύος αυτής της ειδικεύσης είναι 12 ημερολογιακοί μήνες.
- β) Οι εν ενεργεία εκπαιδευτές πτήσεων (EI) ή εκπαιδευτές ειδικότητας τύπου (TRI) στον σχετικό τύπο θεωρείται ότι πληρούν την απαίτηση του στοιχείου α) εάν άσκησαν αντίστοιχη εκπαιδευτική δραστηριότητα κατά τους τελευταίους 6 μήνες στον συγκεκριμένο τύπο και το ελικόπτερο.»
- ιδ) η ORO.FC.240 τροποποιείται ως εξής:
- i) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «β) ΑΦΗΝΕΤΑΙ ΣΚΟΠΙΜΩΣ ΚΕΝΟ.»
- ii) το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «γ) Το στοιχείο α) δεν εφαρμόζεται σε πτητικές λειτουργίες αεροπλάνων κατηγορίας επιδόσεων Β, εάν περιορίζονται σε τάξεις αεροπλάνων ενός χειριστή με παλινδρομικούς κινητήρες υπό συνθήκες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας.»
- ιε) η ORO.FC.A.245 τροποποιείται ως εξής:
- i) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «α) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροπλάνων που διαθέτει κατάλληλη πείρα επιτρέπεται να αντικαταστήσει μία ή περισσότερες από τις ακόλουθες απαιτήσεις εκπαίδευσης και ελέγχου για το πλήρωμα πτήσης με εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων (ATQP) εγκεκριμένο από την αρμόδια αρχή:
1. που ορίζεται στην SPA.LVO.120 για την εκπαίδευση και τα προσόντα του πληρώματος πτήσης·
  2. που ορίζεται στην ORO.FC.220 για την εκπαίδευση και τον έλεγχο μετατροπής·
  3. που ορίζεται στην ORO.FC.125 σχετικά με την εκπαίδευση στις διαφορές, την εκπαίδευση εξοικείωσης, καθώς και την εκπαίδευση στον εξοπλισμό και τις διαδικασίες·
  4. που ορίζεται στην ORO.FC.205 σχετικά με κύκλο μαθημάτων για κυβερνήτες·
  5. που ορίζεται στην ORO.FC.230 για περιοδική εκπαίδευση και έλεγχο· και
  6. που ορίζεται στην ORO.FC.240 για την άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές.»
- ii) τα στοιχεία δ) και ε) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «δ) Επιπλέον των ελέγχων που απαιτούνται από τις παραγράφους ORO.FC.230 και FCL.060 του παραρτήματος I (Μέρος-FCL) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011, κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε αξιολόγηση σε αερογραμμή (LOE) με προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης. Η περίοδος ισχύος της LOE είναι 12 ημερολογιακοί μήνες. Η LOE ολοκληρώνεται όταν πληρούνται αμφότερες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
1. ολοκληρώνεται το αναλυτικό πρόγραμμα της LOE· και

2. το μέλος του πληρώματος πτήσης έχει αποδείξει αποδεκτό επίπεδο επιδόσεων.
- ε) Αφού παρέλθουν 2 έτη πτητικής εκμετάλλευσης με εγκεκριμένο εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων, ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί, με την έγκριση της αρμόδιας αρχής, να παρατείνει τις περιόδους ισχύος των ελέγχων που αναφέρονται στην ORO.FC.230 ως ακολούθως:
1. Περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης σε 12 ημερολογιακούς μήνες.
  2. Έλεγχος γραμμής σε 24 ημερολογιακούς μήνες.
  - 3) Έλεγχος εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας σε 24 ημερολογιακούς μήνες.»
- iii) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία στ) και ζ):
- «στ) Όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης ακολουθούν ειδική κατά ενότητες εκπαίδευση στη CRM. Όλα τα κύρια θέματα της εκπαίδευσης στη CRM καλύπτονται από δομημένες συνόδους εκπαίδευσης καταναμημένες όσο το δυνατόν πιο ομοιόμορφα σε περίοδο 3 ετών.
- ζ) Το εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων περιλαμβάνει 48 ώρες σε προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης, καταναμημένες ομοιόμορφα σε 3ετές πρόγραμμα. Ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να μειώσει τον αριθμό ωρών σε προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης, αλλά όχι σε λιγότερες από 36 ώρες, υπό την προϋπόθεση ότι αποδεικνύει ότι το επίπεδο ασφαλείας που επιτυγχάνεται είναι ισοδύναμο με εκείνο του προγράμματος που μπορεί να αντικαταστήσει το εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων σύμφωνα με το στοιχείο α).»
- ιστ) στην ORO.FC.H.250, το στοιχείο α) σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «α) Οι κάτοχοι πτυχίου CPL(H) (ελικόπτερα) ενεργούν ως κυβερνήτες σε εμπορικές αερομεταφορές (CAT) σε ελικόπτερα ενός χειριστή εάν:
1. όταν εκτελούν πτήση υπό συνθήκες IFR, διαθέτουν συνολικό χρόνο πτήσης τουλάχιστον 700 ωρών σε ελικόπτερα, συμπεριλαμβανομένων 300 ωρών με την ιδιότητα του κυβερνήτη. Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε ελικόπτερα περιλαμβάνει 100 ώρες υπό συνθήκες IFR. Ο χρόνος πτήσης με όργανα έως 50 ωρών που εκτελείται σε FFS(H) επιπέδου Β ή σε FTD επιπέδου 3 ή σε υψηλότερο επίπεδο που πληροί τα κριτήρια για εκπαίδευση με όργανα, μπορεί να αναγνωριστεί για τις 100 ώρες. Οι 300 ώρες με την ιδιότητα του κυβερνήτη επιτρέπεται να αντικαθίστανται από ώρες πτήσης με την ιδιότητα του συγκυβερνήτη σε καθιερωμένο σύστημα πληρώματος πολλαπλών χειριστών που προβλέπεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, επί τη βάση 2 ωρών χρόνου πτήσης ως συγκυβερνήτης για 1 ώρα χρόνου πτήσης ως κυβερνήτης.»
- ιζ) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι ORO.FC.320 και ORO.FC.325 πριν από την ORO.FC.330:

#### **«ORO.FC.320 Εκπαίδευση και έλεγχος μετατροπής του φορέα εκμετάλλευσης**

Η εκπαιδευτική σειρά μετατροπής του φορέα εκμετάλλευσης περιλαμβάνει περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων που διενεργείται από τον φορέα εκμετάλλευσης.

#### **ORO.FC.325 Εκπαίδευση στον εξοπλισμό και τις διαδικασίες, και έλεγχος**

Εάν μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε εκπαίδευση στον εξοπλισμό και τις διαδικασίες η οποία απαιτεί εκπαίδευση σε κατάλληλη προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης ή σε αεροσκάφος, όσον αφορά τις τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας που σχετίζονται με ειδικευμένη πτητική λειτουργία, το μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης.»

- ιη) η ORO.FC.330 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### **«ORO.FC.330 Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος — Περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης**

- α) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει περιοδική εκπαίδευση και υποβάλλεται σε περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων από τον φορέα εκμετάλλευσης. Στην περίπτωση ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών, η περιοδική εκπαίδευση και ο έλεγχος καλύπτουν τις σχετικές πτυχές που συνδέονται με τις ειδικές εργασίες που περιγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.
- β) Δέουσα προσοχή δίδεται όταν οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται με όργανα ή κατά τη νύχτα.
- γ) Η περίοδος ισχύος του περιοδικού ελέγχου ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης είναι 12 ημερολογιακοί μήνες.»

ιβ) το προσάρτημα I αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα I

<b>ΔΗΛΩΣΗ</b>					
<b>σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής για τις πτητικές λειτουργίες</b>					
<b>Φορέας εκμετάλλευσης</b>					
Όνομασία:					
Τόπος στον οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης έχει τον κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητάς του ή, εάν ο φορέας εκμετάλλευσης δεν έχει κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητας, τόπος εγκατάστασής του ή διαμονής του από τον οποίο διευθύνονται οι λειτουργίες:					
Όνοματεπώνυμο και στοιχεία επικοινωνίας του υπόλογου διευθυντή:					
<b>Πτητική λειτουργία αεροσκάφους</b>					
Ημερομηνία έναρξης της πτητικής λειτουργίας και ημερομηνία εφαρμογής της αλλαγής:					
Πληροφορίες για το αεροσκάφος, τη λειτουργία και τον φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας (1):					
Τύπος/-οι αεροσκάφους, νηολόγηση/-εις και κύρια βάση:					
MSN (αριθ. σειράς κατασκευής) του αεροσκάφους (2)	Τύπος αεροσκάφους	Αριθμός νηολογίου του αεροσκάφους (3)	Κύρια βάση	Τύπος/-οι πτητικής λειτουργίας (4)	Φορέας υπεύθυνος για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας (5)
Ο φορέας εκμετάλλευσης λαμβάνει προηγούμενη έγκριση (6) ή ειδική έγκριση (7) για ορισμένες πτητικές λειτουργίες πριν από τη διεξαγωγή των εν λόγω λειτουργιών.					
Κατά περίπτωση, στοιχεία των εγκρίσεων των οποίων είναι κάτοχος. Επισυνάπτεται ο κατάλογος ειδικών εγκρίσεων. Συμπεριλαμβάνονται:					
— ειδικές εγκρίσεις που έχουν χορηγηθεί από τρίτη χώρα, κατά περίπτωση·					
— ονομασία των πτητικών λειτουργιών που εκτελούνται με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις (π.χ. EFVS 200, SA CAT I κ. λπ.).					
Όπου συντρέχει περίπτωση, στοιχεία των εξουσιοδοτήσεων ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών των οποίων είναι κάτοχος (επισυνάπτονται οι εξουσιοδοτήσεις, κατά περίπτωση).					
Όπου συντρέχει περίπτωση, κατάλογος των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης (AltMoC) με παραπομπές στα σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC) που αντικαθιστούν (επισυνάπτονται τα AltMoC).					
<b>Δηλώσεις</b>					
<input type="checkbox"/> Ο φορέας εκμετάλλευσης συμμορφώνεται και συνεχίζει να συμμορφώνεται με τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012.					
<input type="checkbox"/> Η τεκμηρίωση του διοικητικού συστήματος, καθώς και του εγχειριδίου πτητικών λειτουργιών, πληρούν τις απαιτήσεις του παραρτήματος III (Μέρος-ORO), του παραρτήματος V (Μέρος-SPA), του παραρτήματος VI (Μέρος-NCC) ή του παραρτήματος VIII (Μέρος-SPO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής και όλες οι πτήσεις εκτελούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του εγχειριδίου πτητικών λειτουργιών όπως απαιτείται κατά την ORO.GEN.110 στοιχείο β) του εν λόγω κανονισμού.					
<input type="checkbox"/> Όλα τα υπό εκμετάλλευση αεροσκάφη διαθέτουν: <ul style="list-style-type: none"> <li>— έγκυρο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής ή, για αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα, σύμφωνα με το παράρτημα 8 του ΔΟΠΑ· και</li> <li>— όταν χρησιμοποιούνται για δραστηριότητες ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών (SPO), έγκυρη συμφωνία μίσθωσης σύμφωνα με την ORO.SPO.100.</li> </ul>					



<input type="checkbox"/> Όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης είναι κάτοχοι πτυχίου σύμφωνα με το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής, όπως απαιτείται κατά την ORO.FC.100 στοιχείο γ) του Μέρους-ORO, ενώ τα μέλη του πληρώματος του θαλάμου επιβατών, κατά περίπτωση, εκπαιδεύονται σύμφωνα με το τμήμα CC του Μέρους-ORO.
<input type="checkbox"/> (Ανάλογα με την περίπτωση) Ο φορέας εκμετάλλευσης εφαρμόζει και αποδεικνύει τη συμμόρφωση με αναγνωρισμένο βιομηχανικό πρότυπο. Στοιχεία αναφοράς του προτύπου: Οργανισμός πιστοποίησης: Ημερομηνία του τελευταίου ελέγχου της συμμόρφωσης:
<input type="checkbox"/> Ο φορέας εκμετάλλευσης κοινοποιεί στην αρμόδια αρχή κάθε μεταβολή των περιστάσεων που επηρεάζει τη συμμόρφωσή του με τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, όπως δηλώνει στην αρμόδια αρχή με την παρούσα δήλωση, καθώς και κάθε μεταβολή των πληροφοριών και των καταλόγων εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης (AltMoC) που έχουν περιληφθεί και επισυναφθεί στην παρούσα δήλωση, όπως απαιτείται βάσει της ORO.GEN.120 στοιχείο α) του Μέρους-ORO.
<input type="checkbox"/> Ο φορέας εκμετάλλευσης βεβαιώνει ότι οι πληροφορίες της παρούσας δήλωσης είναι ορθές.
<p>Ημερομηνία, ονοματεπώνυμο και υπογραφή του υπόλογου διευθυντή»</p>
<p>(<sup>1</sup>) Εάν δεν υπάρχει αρκετός χώρος για την αναγραφή των απαιτούμενων πληροφοριών στη δήλωση, οι πληροφορίες επισυνάπτονται χωριστά. Το συνημμένο φέρει ημερομηνία και υπογραφή.</p> <p>(<sup>2</sup>) Αύξων αριθμός κατασκευής.</p> <p>(<sup>3</sup>) Εάν το αεροσκάφος έχει επίσης νηολογηθεί με κάτοχο AOC, προσδιορίζεται ο αριθμός AOC του κατόχου του AOC.</p> <p>(<sup>4</sup>) Ως “τύπος/-οι πτητικής λειτουργίας” νοείται/-ούνται ο/-οι τύπος/-οι πτητικής λειτουργίας που εκτελείται/-ούνται με το συγκεκριμένο αεροσκάφος, π.χ. μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες ή ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες, π.χ. πτήσεις αεροφωτογραφίας, εναέριες διαφημίσεις, πτήσεις μαζικών μέσων ενημέρωσης, τηλεοπτικές και κινηματογραφικές πτήσεις, λειτουργίες ρίψεων με αλεξίπτωτο, πτήσεις ελεύθερης πτώσης, πτήσεις ελέγχου της συντήρησης.</p> <p>(<sup>5</sup>) Στις πληροφορίες σχετικά με τον φορέα που είναι αρμόδιος για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας περιλαμβάνονται η επωνυμία του φορέα, η διεύθυνσή του και ο αριθμός έγκρισής του.</p> <p>(<sup>6</sup>) α) Πτητικές λειτουργίες με ελαττωματικό όργανο ή εξοπλισμό ή εξάρτημα εξοπλισμού ή λειτουργία, σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) (ORO.MLR.105 στοιχεία β), στ) και ι), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 και SPO.IDE.H.105).</p> <p>β) Πτητικές λειτουργίες που απαιτούν προηγούμενη εξουσιοδότηση ή έγκριση, συμπεριλαμβανομένων όλων των ακόλουθων:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— για ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες, πλήρης μίσθωση και μίσθωση χωρίς το πλήρωμα αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτη χώρα [ORO.SPO.100 στοιχείο γ)]·</li> <li>— εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες υψηλού κινδύνου (ORO.SPO.110)·</li> <li>— μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με αεροσκάφη με MOPSC άνω των 19 θέσεων που εκτελούνται χωρίς μέλος του πληρώματος του θαλάμου επιβατών [ORO.CC.100 στοιχείο δ)]·</li> <li>— χρήση επιχειρησιακών ελαχίστων ενόργανων πτήσεων (IFR), τα οποία είναι χαμηλότερα από εκείνα που δημοσιεύονται από το κράτος (NCC.OP.110 και SPO.OP.110)·</li> <li>— ανεφοδιασμός με κινητήρα/-ες και/ή τους στροφοί σε λειτουργία (NCC.OP.157)·</li> <li>— ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες (SPO) χωρίς οξυγόνο άνω των 10 000 ft (SPO.OP.195).</li> </ul> <p>(<sup>7</sup>) Πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με το παράρτημα V (Μέρος-SPA) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, συμπεριλαμβανομένων των τμημάτων Β “Πτητικές λειτουργίες πλοήγησης βάσει επιδόσεων (PBN)”, Γ “Πτητικές λειτουργίες με ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων πλοήγησης (MNPS)”, Δ “Πτητικές λειτουργίες με ελάχιστα μειωμένο κάθετο διαχωρισμού (RVSM)”, Ε “Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας (LVO) και πτητικές λειτουργίες με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις”, Ζ “Μεταφορά επικινδυνών εμπορευμάτων”, ΙΑ “Υπεράκτιες πτητικές λειτουργίες ελικοπτερού” και ΙΔ “Προσεγγίσεις και αναχωρήσεις ελικοπτερού προς σημείο στον χώρο με μειωμένα ελάχιστα VFR”.</p>

4) το παράρτημα IV τροποποιείται ως εξής:

α) η CAT.GEN.MPA.100 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«CAT.GEN.MPA.100 Ευθύνες του πληρώματος**

α) Το μέλος πληρώματος είναι υπεύθυνο για την ορθή εκτέλεση των καθηκόντων του, τα οποία:

1. σχετίζονται με την ασφάλεια του αεροσκάφους και των επιβαίνοντων του· και
2. καθορίζονται στις οδηγίες και τις διαδικασίες του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας.

β) Το μέλος πληρώματος:

1. αναφέρει στον κυβερνήτη κάθε έλλειψη, βλάβη, δυσλειτουργία ή ελάττωμα το οποίο θεωρεί ότι μπορεί να επηρεάσει την αξιοπλοία ή την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους και των συστημάτων έκτακτης ανάγκης, εάν δεν έχει ήδη αναφερθεί από άλλο μέλος του πληρώματος·
2. αναφέρει στον κυβερνήτη κάθε συμβάν το οποίο θέτει ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας, εάν δεν έχει ήδη αναφερθεί από άλλο μέλος του πληρώματος·
- 3) συμμορφώνεται προς τις σχετικές απαιτήσεις των προγραμμάτων αναφοράς περιστατικών του φορέα εκμετάλλευσης·
- 4) συμμορφώνεται προς όλους τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας (FTL) και τις απαιτήσεις ανάπαυσης που ισχύουν για τις δραστηριότητές του·
- 5) όταν αναλαμβάνει καθήκοντα για περισσότερους του ενός φορείς εκμετάλλευσης:
  - i) τηρεί τα ατομικά του αρχεία όσον αφορά τους χρόνους πτήσης και υπηρεσίας και τις περιόδους ανάπαυσης, όπως αναφέρονται στις εφαρμοστέες απαιτήσεις FTL·
  - ii) υποβάλλει σε κάθε φορέα εκμετάλλευσης τα στοιχεία που απαιτούνται για τον προγραμματισμό των δραστηριοτήτων σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις FTL· και
  - iii) υποβάλλει σε κάθε φορέα εκμετάλλευσης τα απαιτούμενα δεδομένα σχετικά με τις πτητικές λειτουργίες σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές.

γ) Το μέλος πληρώματος δεν εκτελεί καθήκοντα σε αεροσκάφος:

1. όταν βρίσκεται υπό την επήρεια ψυχοτρόπων ουσιών ή όταν είναι ανίκανο προς εργασία λόγω τραυματισμού, κόπωσης, φαρμακευτικής αγωγής, ασθένειας ή άλλης παρεμφερούς αιτίας·
2. έως ότου παρέλθει εύλογο χρονικό διάστημα από κατάδυση σε μεγάλο βάθος ή μετά από αιμοδοσία·
3. εάν δεν πληρούνται οι εφαρμοστέες ιατρικές απαιτήσεις·
4. εάν έχει την παραμικρή αμφιβολία για την ικανότητά του να εκτελέσει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί· ή
5. εάν γνωρίζει ή υποπτεύεται ότι υποφέρει από κόπωση, όπως αναφέρεται στο παράρτημα V σημείο 7.5 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 ή άλλως αισθάνεται ανίκανο προς εργασία, σε βαθμό που ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την πτήση.»

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος CAT.OP.MPA.101:

**«CAT.OP.MPA.101 Έλεγχος και ρυθμίσεις υψομέτρου**

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει διαδικασίες για τον έλεγχο υψομέτρου πριν από κάθε αναχώρηση.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει διαδικασίες για τις ρυθμίσεις υψομέτρου για όλες τις φάσεις της πτήσης, οι οποίες λαμβάνουν υπόψη τις διαδικασίες που καθορίζει το κράτος του αεροδρομίου ή το κράτος του εναέριου χώρου, κατά περίπτωση.»

γ) η CAT.OP.MPA.107 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«CAT.OP.MPA.107 Κατάλληλο αεροδρόμιο**

Ο φορέας εκμετάλλευσης θεωρεί ένα αεροδρόμιο κατάλληλο εάν, κατά την αναμενόμενη χρονική στιγμή χρήσης, το αεροδρόμιο είναι διαθέσιμο και διαθέτει τις αναγκαίες βοηθητικές υπηρεσίες, όπως υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας (ATS), επαρκή φωτισμό, επικοινωνίες, μετεωρολογικές αναφορές, βοηθήματα αεροναυτιλίας και υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης.»

δ) η CAT.OP.MPA.110 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«CAT.OP.MPA.110 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου**

- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου για κάθε αεροδρόμιο αναχώρησης, προορισμού ή εναλλακτικό αεροδρόμιο που προβλέπεται να χρησιμοποιηθεί, προκειμένου να διασφαλίζεται ο διαχωρισμός του αεροσκάφους από το έδαφος και τα εμπόδια και να μετριάζεται ο κίνδυνος απώλειας αναφορών οπτικής επαφής κατά τη διάρκεια του τμήματος πτήσης εξ ύψους των πτητικών λειτουργιών ενόργανης προσέγγισης.
- β) Η μέθοδος που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου λαμβάνει υπόψη όλα τα ακόλουθα στοιχεία:
1. τον τύπο, τις επιδόσεις και τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροσκάφους·
  2. τον εξοπλισμό που φέρει το αεροσκάφος για σκοπούς πλοήγησης, απόκτησης αναφορών οπτικής επαφής, και/ή ελέγχου του ίχνους πτήσης κατά τη διάρκεια της απογείωσης, της προσέγγισης, της προσγείωσης και της αποτυχημένης προσέγγισης·
  3. όρους ή περιορισμούς που αναφέρονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM)·
  4. τη σχετική επιχειρησιακή πείρα του φορέα εκμετάλλευσης·
  5. τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά των διαδρόμων/περιοχών τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO) που μπορεί να επιλεγούν για χρήση·
  6. την επάρκεια και τις επιδόσεις των διαθέσιμων οπτικών και μη οπτικών βοηθημάτων και υποδομών·
  7. το απόλυτο/σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCA/H) για τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης (IAP)·
  8. τα εμπόδια στις περιοχές ανόδου και τα αναγκαία περιθώρια αποφυγής·
  9. τη σύνθεση του πληρώματος πτήσης, την επάρκεια και την πείρα του·
  10. την IAP·
  11. τα χαρακτηριστικά του αεροδρομίου και τις διαθέσιμες υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ANS)·
  12. τα ελάχιστα που μπορεί να καθορίσει το κράτος όπου βρίσκεται το αεροδρόμιο·
  13. τους όρους που καθορίζονται στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών, συμπεριλαμβανομένων ειδικών εγκρίσεων για πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας (LVO) ή πτητικές λειτουργίες με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις·
  14. μη τυποποιημένα χαρακτηριστικά του αεροδρομίου, της IAP ή του περιβάλλοντος.
- γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει μέθοδο προσδιορισμού των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.
- δ) Η μέθοδος που χρησιμοποιεί ο φορέας εκμετάλλευσης για τον καθορισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου και κάθε αλλαγή της μεθόδου αυτής εγκρίνεται από την αρμόδια αρχή.»

ε) η CAT.OP.MPA.115 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«CAT.OP.MPA.115 Τεχνική πτήσης προσέγγισης — αεροπλάνα**

- α) Όλες οι πτητικές λειτουργίες προσέγγισης εκτελούνται ως σταθεροποιημένες λειτουργίες προσέγγισης, εκτός εάν άλλως εγκριθεί από την αρμόδια αρχή για συγκεκριμένη προσέγγιση σε συγκεκριμένο διάδρομο.
- β) Η τεχνική τελικής προσέγγισης σταθερής καθόδου (CDFA) χρησιμοποιείται για πτητικές λειτουργίες προσέγγισης με χρήση διαδικασιών προσέγγισης μη ακριβείας (NPA), με εξαίρεση τους συγκεκριμένους διαδρόμους για τους οποίους η αρμόδια αρχή έχει εγκρίνει άλλη τεχνική πτήσης.»

στ) οι CAT.OP.MPA.245 και CAT.OP.MPA.246 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

**«CAT.OP.MPA.245 Μετεωρολογικές συνθήκες — όλα τα αεροσκάφη**

- α) Σε πτήσεις IFR, ο κυβερνήτης:
1. αρχίζει την πτήση· ή
  2. συνεχίζει πέρα από το σημείο από το οποίο ισχύει αναθεωρημένο σχέδιο πτήσης υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας στην περίπτωση εκ νέου σχεδιασμού κατά τη διάρκεια της πτήσης,

μόνο όταν υπάρχουν διαθέσιμες πληροφορίες που υποδεικνύουν ότι οι αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες, κατά τη στιγμή της άφιξης, στο αεροδρόμιο προορισμού και/ή στο/στα απαιτούμενο/-α εναλλακτικό/-ά αεροδρόμιο/-α είναι ίδιες ή καλύτερες από τα ελάχιστα σχεδιασμού.

- β) Σε πτήσεις IFR, ο κυβερνήτης συνεχίζει την πτήση προς το αεροδρόμιο του προγραμματισμένου προορισμού μόνο εάν οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες πληροφορίες υποδεικνύουν ότι, κατά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, οι μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούν στο αεροδρόμιο προορισμού, ή σε ένα τουλάχιστον εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, είναι τουλάχιστον στα εφαρμοστέα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου.
- γ) Σε πτήσεις VFR, ο κυβερνήτης δεν αρχίζει την πτήση εκτός εάν ενδεδειγμένες μετεωρολογικές αναφορές και/ή προγνώσεις υποδεικνύουν ότι οι μετεωρολογικές συνθήκες κατά μήκος του τμήματος της διαδρομής στο οποίο η πτήση θα πραγματοποιηθεί υπό συνθήκες VFR, θα είναι, στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, ίδιες ή καλύτερες από τα όρια VFR.

#### **CAT.OP.MPA.246 Μετεωρολογικές συνθήκες — αεροπλάνα**

Επιπλέον της CAT.OP.MPA.245, σε πτήσεις IFR με αεροπλάνα, ο κυβερνήτης συνεχίζει πέρα από:

- α) το αποφασιστικό σημείο, όταν χρησιμοποιείται η διαδικασία μειωμένων καυσίμων / μειωμένης ενέργειας έκτακτων καταστάσεων (RCF)· ή
- β) το σημείο μη επιστροφής, όταν χρησιμοποιείται η διαδικασία απομονωμένου αεροδρομίου, μόνο όταν υπάρχουν διαθέσιμες πληροφορίες που υποδεικνύουν ότι οι αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες, κατά τη στιγμή της άφιξης, στο αεροδρόμιο προορισμού και/ή στο/-α εναλλακτικό/-ά απαιτούμενο/-α αεροδρόμιο/-α είναι τουλάχιστον στα εφαρμοστέα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου.»
- ζ) στην CAT.OP.MPA.247, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «α) Στις πτήσεις VFR ελικοπτέρων πάνω από τη θάλασσα όταν δεν υπάρχει οπτική επαφή με την ξηρά, ο κυβερνήτης αρχίζει τη διαδικασία απογείωσης, μόνο όταν οι ενδεδειγμένες μετεωρολογικές αναφορές και/ή προγνώσεις υποδεικνύουν ότι η οροφή θα είναι άνω των 600 ft κατά τη διάρκεια της ημέρας ή των 1 200 ft κατά τη διάρκεια της νύχτας.»
- η) η CAT.OP.MPA.265 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### **«CAT.OP.MPA.265 Συνθήκες απογείωσης**

Πριν από την έναρξη της απογείωσης, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:

- α) οι μετεωρολογικές συνθήκες στο αεροδρόμιο ή στην τοποθεσία λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου ή της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν θα εμποδίσουν την ασφαλή απογείωση και αναχώρηση· και
- β) τα επιλεγμένα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου συνάδουν με όλα τα ακόλουθα:
1. τον λειτουργικό εξοπλισμό εδάφους·
  2. τα λειτουργικά συστήματα του αεροσκάφους·
  3. τις επιδόσεις του αεροσκάφους·
  4. τα προσόντα του πληρώματος πτήσης.»
- θ) η CAT.OP.MPA.300 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### **«CAT.OP.MPA.300 Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης**

Πριν από την έναρξη πτητικής λειτουργίας προσέγγισης, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:

- α) οι καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο ή στην τοποθεσία λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου ή της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή επανακύκλωση, λαμβανομένων υπόψη των πληροφοριών επιδόσεων που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας· και
- β) τα επιλεγμένα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου συνάδουν με όλα τα ακόλουθα:
1. τον λειτουργικό εξοπλισμό εδάφους·
  2. τα λειτουργικά συστήματα του αεροσκάφους·
  3. τις επιδόσεις του αεροσκάφους·
  4. τα προσόντα του πληρώματος πτήσης.»

- ι) η CAT.OP.MPA.305 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«CAT.OP.MPA.305 Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης**

- α) Για αεροπλάνα, εάν η αναφερόμενη ορατότητα (VIS) ή η καθοριστική ορατή εμβέλεια διαδρόμου (RVR) για τον διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσγείωση είναι μικρότερη από το εφαρμοστέο ελάχιστο, τότε η πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης δεν συνεχίζεται:
1. μετά από σημείο στο οποίο το αεροπλάνο βρίσκεται στα 1 000 ft πάνω από το υψόμετρο του αεροδρομίου· ή
  2. στο τμήμα τελικής προσέγγισης (FAS) εάν το DH ή το MDH είναι άνω των 1 000 ft.
- β) Για ελικόπτερα, εάν η αναφερόμενη RVR είναι μικρότερη από 550 m και η καθοριστική RVR για τον διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσγείωση είναι μικρότερη από το εφαρμοστέο ελάχιστο, τότε η πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης δεν συνεχίζεται:
1. μετά από σημείο στο οποίο το ελικόπτερο βρίσκεται στα 1 000 ft πάνω από το υψόμετρο του αεροδρομίου· ή
  2. στο τμήμα τελικής προσέγγισης (FAS) εάν το DH ή το MDH είναι άνω των 1 000 ft.
- γ) Εάν δεν έχει καθοριστεί η απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής, τότε η αποτυχημένη προσέγγιση εκτελείται στο DA/H ή το MDA/H ή πριν από αυτό.
- δ) Εάν η απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής δεν διατηρηθεί μετά το DA/H ή το MDA/H, τότε εκτελείται αμέσως επανακύκλωση.
- ε) Παρά το στοιχείο α), σε περίπτωση που δεν αναφέρεται RVR και η αναφερόμενη ορατότητα είναι μικρότερη από το εφαρμοστέο ελάχιστο, αλλά η μετατραπείσα μετεωρολογική ορατότητα (CMV) είναι ίση ή μεγαλύτερη από το εφαρμοστέο ελάχιστο, τότε η ενόργανη προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί έως το DA/H ή το MDA/H.»

- ια) η CAT.OP.MPA.310 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«CAT.OP.MPA.310 Διαδικασίες λειτουργίας — ύψος διασταύρωσης κατώφλιου — αεροπλάνα**

Ο φορέας εκμετάλλευσης καθιερώνει διαδικασίες λειτουργίας σχεδιασμένες ώστε να εξασφαλίζεται ότι το αεροπλάνο που εκτελεί πτητικές λειτουργίες τριδιάστατης ενόργανης προσέγγισης διασταυρώνει το κατώφλι του διαδρόμου κατά ένα ασφαλές περιθώριο, όταν το αεροπλάνο βρίσκεται σε διαμόρφωση και απόλυτο ύψος προσγείωσης.»

- ιβ) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος CAT.OP.MPA.312:

**«CAT.OP.MPA.312**

**Πτητικές λειτουργίες EFVS 200**

- α) Φορέας εκμετάλλευσης που προτίθεται να εκτελέσει πτητικές λειτουργίες EFVS 200 μεριμνά ώστε:
1. το αεροσκάφος να έχει πιστοποιηθεί για τις σκοπούμενες πτητικές λειτουργίες·
  2. να χρησιμοποιούνται μόνο διάδρομοι, περιοχές τελικής προσέγγισης και απογείωσης και διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης (IAP) κατάλληλες για λειτουργίες EFVS·
  3. τα μέλη του πληρώματος πτήσης να είναι ικανά να εκτελούν τη σκοπούμενη πτητική λειτουργία, καθώς και ώστε να καταρτίζεται πρόγραμμα εκπαίδευσης και ελέγχου για τα μέλη του πληρώματος πτήσης και το σχετικό προσωπικό που συμμετέχει στην προετοιμασία της πτήσης·
  4. να καθορίζονται διαδικασίες λειτουργίας·
  5. κάθε σχετική πληροφορία να τεκμηριώνεται στον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL)·
  6. κάθε σχετική πληροφορία να τεκμηριώνεται στο πρόγραμμα συντήρησης·
  7. να διενεργούνται αξιολογήσεις ασφάλειας και να καθορίζονται δείκτες επιδόσεων για την παρακολούθηση του επιπέδου ασφάλειας της πτητικής λειτουργίας· και
  8. τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου λαμβάνουν υπόψη την ικανότητα του χρησιμοποιούμενου συστήματος.
- β) Ο φορέας εκμετάλλευσης δεν εκτελεί πτητικές λειτουργίες EFVS 200 όταν εκτελεί LVO.
- γ) Παρά το στοιχείο α) σημείο 1, ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να χρησιμοποιεί EVS που πληρούν τα ελάχιστα κριτήρια για την εκτέλεση λειτουργιών EFVS 200, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή.»

- 5) το παράρτημα V τροποποιείται ως εξής:

- α) ο τίτλος του τμήματος E αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας (LVO) και πτητικές λειτουργίες με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις»

β) η SPA.LVO.100 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«SPA.LVO.100 Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας και πτητικές λειτουργίες με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις**

Ο φορέας εκμετάλλευσης ασκεί τις ακόλουθες πτητικές λειτουργίες μόνο εφόσον αυτές εγκριθούν από την αρμόδια αρχή:

- α) πτητικές λειτουργίες απογείωσης με συνθήκες ορατότητας μικρότερης των 400 m όσον αφορά την ορατή εμβέλεια διαδρόμου (RVR)·
- β) πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης σε συνθήκες χαμηλής ορατότητας· και
- γ) πτητικές λειτουργίες με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις, με εξαίρεση τις πτητικές λειτουργίες EFVS 200, οι οποίες δεν υπόκεινται σε ειδική έγκριση.»

γ) η SPA.LVO.105 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«SPA.LVO.105 Κριτήρια ειδικής έγκρισης**

Για την απόκτηση ειδικής έγκρισης, όπως απαιτείται από την SPA.LVO.100, ο φορέας εκμετάλλευσης αποδεικνύει ότι:

- α) για πτητικές λειτουργίες προσέγγισης χαμηλής ορατότητας, πτητικές λειτουργίες LVTO με ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 125 m και πτητικές λειτουργίες με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις, το αεροσκάφος έχει πιστοποιηθεί για τις σκοπούμενες πτητικές λειτουργίες·
- β) τα μέλη του πληρώματος πτήσης είναι ικανά να εκτελούν την προβλεπόμενη πτητική λειτουργία, και έχει καταρτιστεί πρόγραμμα εκπαίδευσης και ελέγχου για τα μέλη του πληρώματος πτήσης και το σχετικό προσωπικό που συμμετέχει στην προετοιμασία της πτήσης, σύμφωνα με την SPA.LVO.120·
- γ) έχουν καθοριστεί διαδικασίες λειτουργίας για τις σκοπούμενες πτητικές λειτουργίες·
- δ) έχουν πραγματοποιηθεί σχετικές αλλαγές στον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL)·
- ε) έχουν πραγματοποιηθεί σχετικές αλλαγές στο πρόγραμμα συντήρησης·
- στ) έχουν καθοριστεί διαδικασίες για τη διασφάλιση της καταλληλότητας των αεροδρομίων, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών πτήσης με όργανα, για τις σκοπούμενες πτητικές λειτουργίες, σύμφωνα με την SPA.LVO.110· και
- ζ) για τις σκοπούμενες πτητικές λειτουργίες, έχει διενεργηθεί αξιολόγηση της ασφάλειας και έχουν καθοριστεί δείκτες επιδόσεων για την παρακολούθηση του επιπέδου ασφάλειας.»

δ) η SPA.LVO.110 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«SPA.LVO.110 Απαιτήσεις σχετικές με το αεροδρόμιο, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών πτήσης με όργανα**

Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι μόνο αεροδρόμια, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών πτήσης με όργανα, κατάλληλα για τις σκοπούμενες πτητικές λειτουργίες χρησιμοποιούνται για LVO και πτητικές λειτουργίες με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις.»

ε) η SPA.LVO.115 απαλείφεται·

στ) η SPA.LVO.120 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«SPA.LVO.120 Επάρκεια του πληρώματος πτήσης**

- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι το πλήρωμα πτήσης είναι ικανό να εκτελεί τις σκοπούμενες λειτουργίες.
- β) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει επιτυχώς την εκπαίδευση και υποβάλλεται σε έλεγχο για όλους τους τύπους LVO και πτητικών λειτουργιών με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις για τις οποίες έχει χορηγηθεί έγκριση. Η εν λόγω εκπαίδευση και ο έλεγχος:
  1. περιλαμβάνουν αρχική και περιοδική εκπαίδευση και έλεγχο·
  2. περιλαμβάνουν τις συνήθεις και ασυνήθεις διαδικασίες και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης·
  3. προσαρμόζονται στο είδος των τεχνολογιών που χρησιμοποιούνται στις σκοπούμενες πτητικές λειτουργίες· και
  4. λαμβάνουν υπόψη τους σχετικούς με τον ανθρώπινο παράγοντα κινδύνους που συνδέονται με τις σκοπούμενες πτητικές λειτουργίες.

- γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης τηρεί αρχεία της εκπαίδευσης και των προσόντων των μελών του πληρώματος πτήσης.
- δ) Η εκπαίδευση και ο έλεγχος διενεργούνται από κατάλληλα ειδικευμένο προσωπικό. Στην περίπτωση πτητικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης προσομοίωσης πτήσης, και ελέγχου, το προσωπικό που παρέχει την εκπαίδευση και διεξάγει τους ελέγχους διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα σύμφωνα με το παράρτημα I (μέρος-FCL) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011.»
- ζ) στη SPA.NVIS.120, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «α) Δεν εκτελούνται πτητικές λειτουργίες κάτω από τα καιρικά ελάχιστα πτήσεων εξ όψεως για τον τύπο των νυχτερινών πτητικών λειτουργιών που εκτελούνται.»
- η) στη SPA.HOFO.120, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «α) Εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού στην ξηρά. Παρά τις παραγράφους CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 και SPO.OP.151, ο κυβερνήτης/πιλότος δεν υποχρεούται να καθορίσει εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης στην περίπτωση πτήσεων που πραγματοποιούνται από υπεράκτια εγκατάσταση προς χερσαίο αεροδρόμιο προορισμού, υπό τον όρο ότι υπάρχει επαρκές σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτης κατάστασης για τη διασφάλιση της ασφαλούς επιστροφής από την υπεράκτια εγκατάσταση.»
- θ) η SPA.HOFO.125 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«SPA.HOFO.125 Τυποποιημένες διαδικασίες υπεράκτιας προσέγγισης (OSAP)**

- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει διαδικασίες με τις οποίες διασφαλίζεται ότι τηρούνται οι τυποποιημένες διαδικασίες υπεράκτιας προσέγγισης (OSAP) μόνον εφόσον:
1. το ελικόπτερο είναι ικανό να παρέχει πληροφορίες πλοήγησης και περιβάλλοντος σε πραγματικό χρόνο για την αποφυγή εμποδίων· και
  2. είτε:
    - i) το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH) καθορίζεται από ραδιούψόμετρο ή συσκευή ισοδύναμων επιδόσεων· ή
    - ii) εφαρμόζεται το ελάχιστο απόλυτο ύψος καθόδου (MDA), το οποίο περιλαμβάνει επαρκές περιθώριο.
- β) Εάν ο φορέας εκμετάλλευσης τηρεί τις OSAP σε διερχόμενες εξέδρες ή σκάφη, η πτήση εκτελείται σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών.
- γ) Η κρίσιμη απόσταση παρέχει επαρκή απόσταση ελεύθερη από εμπόδια στην αποτυχημένη προσέγγιση από οιονδήποτε προορισμό για τον οποίο έχει προγραμματιστεί OSAP.
- δ) Η προσέγγιση συνεχίζεται πέρα από την κρίσιμη απόσταση ή κάτω από το ελάχιστο απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου (MDA/H) μόνο όταν έχει επιτευχθεί αναφορά οπτικής επαφής με τον προορισμό.
- ε) Για πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή, προστίθενται κατάλληλες προσθήκες στο MDA/H και στην κρίσιμη απόσταση.
- στ) Όταν πραγματοποιείται OSAP σε υπεράκτια εγκατάσταση η οποία δεν βρίσκεται σε κίνηση (δηλαδή σε σταθερή εγκατάσταση ή σε πρυμνοδετημένο πλοίο) και εφόσον το σύστημα πλοήγησης παρέχει αξιόπιστη θέση GNSS της εγκατάστασης, χρησιμοποιείται το σύστημα GNSS/σύστημα πλοήγησης περιοχής, προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια της OSAP.
- ζ) Ο φορέας εκμετάλλευσης περιλαμβάνει τις OSAP στα προγράμματα αρχικής και περιοδικής εκπαίδευσης και ελέγχου.»
- ι) προστίθεται το ακόλουθο τμήμα IΔ:

«ΤΜΗΜΑ IΔ

**ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΠΡΟΣ ΣΗΜΕΙΟ ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΜΕ ΜΕΙΩΜΕΝΑ  
ΕΛΑΧΙΣΤΑ VFR (PINS-VFR)**

**SPA.PINS-VFR.100 Προσεγγίσεις και αναχωρήσεις ελικόπτερου προς σημείο στον χώρο (PinS) με μειωμένα ελάχιστα VFR**

- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης χρησιμοποιεί μειωμένα επιχειρησιακά ελάχιστα VFR μόνον εάν του έχει χορηγηθεί έγκριση από την αρμόδια αρχή.

- β) Τα μειωμένα επιχειρησιακά ελάχιστα VFR εφαρμόζονται μόνο σε πτήση ελικοπτέρου που περιλαμβάνει τμήμα που εκτελείται υπό συνθήκες IFR και μόνο σε μία από τις ακόλουθες περιπτώσεις:
1. το τμήμα της πτήσης που εκτελείται υπό συνθήκες VFR πραγματοποιείται αμέσως μετά την προσέγγιση PinS ελικοπτέρου με πρόθεση προσγείωσης σε κοντινό ελικοδρόμιο ή τοποθεσία λειτουργίας·
  2. το τμήμα της πτήσης που εκτελείται υπό συνθήκες VFR πραγματοποιείται αμέσως μετά την προσέγγιση PinS ελικοπτέρου με πρόθεση εκτέλεσης πτητικών λειτουργιών ανύψωσης σε κοντινή τοποθεσία HEC ή ΗΗΟ·
  3. το τμήμα της πτήσης που εκτελείται υπό συνθήκες VFR αποτελεί αναχώρηση με σκοπό τη μετάβαση σε πτήση IFR σε κοντινό σταθερό σημείο αρχικής αναχώρησης.
- γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει διαδικασίες λειτουργίας που εφαρμόζονται κατά την πτήση με μειωμένα επιχειρησιακά ελάχιστα VFR.
- δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι τα μέλη του πληρώματος πτήσης διαθέτουν πείρα και εκπαίδευση ώστε να εκτελούν πτητική λειτουργία με μειωμένα επιχειρησιακά ελάχιστα VFR.»
- 6) το παράρτημα VI τροποποιείται ως εξής:
- α) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος NCC.OP.101:

**«NCC.OP.101 Έλεγχος και ρυθμίσεις υψομέτρου**

- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει διαδικασίες για τον έλεγχο υψομέτρου πριν από κάθε αναχώρηση.
- β) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει διαδικασίες για τις ρυθμίσεις υψομέτρου για όλες τις φάσεις της πτήσης, οι οποίες λαμβάνουν υπόψη τις διαδικασίες που καθορίζει το κράτος του αεροδρομίου ή το κράτος του εναέριου χώρου, κατά περίπτωση.»
- β) η NCC.OP.110 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«NCC.OP.110 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — γενικά**

- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου για κάθε αεροδρόμιο αναχώρησης, προορισμού ή εναλλακτικό αεροδρόμιο που προβλέπεται να χρησιμοποιηθεί, προκειμένου να διασφαλίζεται ο διαχωρισμός του αεροσκάφους από το έδαφος και τα εμπόδια και να μετριάζεται ο κίνδυνος απώλειας αναφορών οπτικής επαφής κατά τη διάρκεια του τμήματος πτήσης εξ' όψεως των πτητικών λειτουργιών ενόργανης προσέγγισης.
- β) Η μέθοδος που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου λαμβάνει υπόψη όλα τα ακόλουθα στοιχεία:
1. τον τύπο, τις επιδόσεις και τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροσκάφους·
  2. τον εξοπλισμό που φέρει το αεροσκάφος για σκοπούς πλοήγησης, απόκτησης αναφορών οπτικής επαφής, και/ή ελέγχου του ίχνους πτήσης κατά τη διάρκεια της απογείωσης, της προσέγγισης, της προσγείωσης και της αποτυχημένης προσέγγισης·
  3. όρους ή περιορισμούς που αναφέρονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM)·
  4. τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά των διαδρόμων/περιοχών τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO) που μπορεί να επιλεγούν για χρήση·
  5. την επάρκεια και τις επιδόσεις των διαθέσιμων οπτικών και μη οπτικών βοηθημάτων και υποδομών·
  6. το απόλυτο/σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCA/H) για τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης (IAP)·
  7. τα εμπόδια στις περιοχές ανόδου και τα αναγκαία περιθώρια ασφάλειας·
  8. μη τυποποιημένα χαρακτηριστικά του αεροδρομίου, της IAP ή του περιβάλλοντος·
  9. τη σύνθεση του πληρώματος πτήσης, την επάρκεια και την πείρα του·
  10. την IAP·
  11. τα χαρακτηριστικά του αεροδρομίου και τις διαθέσιμες υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ANS)·
  12. τα ελάχιστα που μπορεί να καθορίσει το κράτος όπου βρίσκεται το αεροδρόμιο·



13. τους όρους που καθορίζονται σε ειδικές εγκρίσεις για πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας (LVO) ή πτητικές λειτουργίες με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις· και

14. τη σχετική επιχειρησιακή πείρα του φορέα εκμετάλλευσης.

γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει μέθοδο προσδιορισμού των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.»

γ) η NCC.OP.111 απαλείφεται·

δ) η NCC.OP.112 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«NCC.OP.112 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — κυκλικές προσεγγίσεις με αεροπλάνα**

α) Το MDH για πτητική λειτουργία κυκλικής προσέγγισης με αεροπλάνα δεν είναι μικρότερο του υψηλότερου από τα εξής:

1. το δημοσιευμένο σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH) κυκλικής προσέγγισης για την κατηγορία του αεροπλάνου·

2. το ελάχιστο σχετικό ύψος κυκλικής προσέγγισης σύμφωνα με τον πίνακα 1· ή

3) το DH/MDH της προηγούμενης διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης.

β) Η ελάχιστη ορατότητα για πτητική λειτουργία κυκλικής προσέγγισης με αεροπλάνα είναι η υψηλότερη από τις εξής:

1) την ενδεχομένως δημοσιευμένη ορατότητα κυκλικής προσέγγισης για την κατηγορία του αεροπλάνου· ή

2) την ελάχιστη ορατότητα που προκύπτει από τον πίνακα 1.

*Πίνακας 1*

**MDH και ελάχιστη ορατότητα για κυκλική προσέγγιση ανά κατηγορία αεροπλάνου**

	Κατηγορία αεροπλάνου			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Ελάχιστη VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600»

ε) στη NCC.OP.145, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Πριν από την έναρξη της πτήσης, ο κυβερνήτης λαμβάνει δέουσα γνώση όλων των διαθέσιμων μετεωρολογικών πληροφοριών για τη σκοπούμενη πτήση. Η προετοιμασία πτήσης μακριά από τον τόπο αναχώρησης, και για κάθε πτήση IFR, περιλαμβάνει:

1. μελέτη των διαθέσιμων τρεχουσών μετεωρολογικών αναφορών και προγνώσεων· και

2. τον σχεδιασμό εναλλακτικού σχεδίου δράσης σε περίπτωση που η πτήση δεν είναι δυνατόν να ολοκληρωθεί όπως σχεδιάστηκε λόγω καιρικών συνθηκών.»

στ) παρεμβάλλονται οι ακόλουθες παράγραφοι NCC.OP.147 και NCC.OP.148:

**«NCC.OP.147 Ελάχιστα σχεδιασμού για εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού — αεροπλάνα**

Το αεροδρόμιο δεν προσδιορίζεται ως εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού εκτός εάν οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες υποδεικνύουν, για διάστημα από 1 ώρα πριν έως 1 ώρα μετά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, ή από την πραγματική ώρα αναχώρησης έως 1 ώρα μετά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, όποιο διάστημα είναι βραχύτερο:

α) για εναλλακτικό αεροδρόμιο με διαθέσιμη πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης με DH κάτω των 250 ft:

1. οροφή τουλάχιστον 200 ft πάνω από το DH ή το MDH που σχετίζεται με την πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης· και

2. ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m ή 800 m πάνω από τα ελάχιστα RVR/VIS σε πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης, όποια τιμή είναι μεγαλύτερη· ή

- β) για εναλλακτικό αεροδρόμιο με πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης με DH ή MDH τουλάχιστον 250 ft:
1. οροφή τουλάχιστον 400 ft πάνω από το DH ή το MDH που σχετίζεται με την πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης· και
  2. ορατότητα τουλάχιστον 3 000 m· ή
- γ) για εναλλακτικό αεροδρόμιο χωρίς διαδικασία ενόργανης προσέγγισης:
1. οροφή τουλάχιστον ίση με το υψηλότερο μεταξύ 2 000 ft και του ελάχιστου σχετικού ύψους ασφαλείας υπό συνθήκες IFR· και
  2. ορατότητα τουλάχιστον 5 000 m·

#### **NCC.OP.148 Ελάχιστα σχεδιασμού για εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού — ελικόπτερα**

Ο φορέας εκμετάλλευσης επιλέγει ένα αεροδρόμιο ως εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού μόνο εάν οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες υποδεικνύουν, για διάστημα από 1 ώρα πριν έως 1 ώρα μετά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, ή από την πραγματική ώρα αναχώρησης έως 1 ώρα μετά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, όποιο διάστημα είναι βραχύτερο:

- α) για εναλλακτικό αεροδρόμιο με διαδικασία ενόργανης προσέγγισης (IAP):
1. οροφή τουλάχιστον 200 ft πάνω από το DH ή το MDH που σχετίζεται με την IAP· και
  2. ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m την ημέρα ή 3 000 m τη νύχτα· ή
- β) για εναλλακτικό αεροδρόμιο χωρίς IAP:
- 1) οροφή τουλάχιστον 2 000 ft ή το ελάχιστο σχετικό ύψος ασφαλείας υπό συνθήκες IFR — όποια τιμή είναι μεγαλύτερη· και
  2. ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m την ημέρα ή 3 000 m τη νύχτα.»
- ζ) στη NCC.OP.150, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «α) Για πτήσεις IFR, ο κυβερνήτης καθορίζει τουλάχιστον ένα αποδεκτό λόγω καιρού εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης στο σχέδιο πτήσης, εάν οι καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο αναχώρησης είναι τουλάχιστον στα εφαρμοστέα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ή κάτω από αυτά ή εφόσον δεν είναι δυνατή η επιστροφή στο αεροδρόμιο αναχώρησης για άλλους λόγους.»
- η) στη NCC.OP.180, τα στοιχεία α) και β) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «α) Ο κυβερνήτης αρχίζει ή συνεχίζει πτήση VFR μόνον εφόσον οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες υποδεικνύουν ότι κατά τη διαδρομή και στον σκοπούμενο προορισμό την εκτιμώμενη ώρα χρήσης οι μετεωρολογικές συνθήκες θα είναι τουλάχιστον στα εφαρμοστέα ελάχιστα πτήσεων εξ όψεως.
- β) Ο κυβερνήτης αρχίζει ή συνεχίζει πτήση IFR μόνον εφόσον οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες υποδεικνύουν ότι, κατά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, οι μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούν στο αεροδρόμιο προορισμού, ή σε ένα τουλάχιστον εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, είναι τουλάχιστον στα εφαρμοστέα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου.»
- θ) η NCC.OP.195 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### **«NCC.OP.195 Συνθήκες απογείωσης — αεροπλάνα και ελικόπτερα**

Πριν από την έναρξη της απογείωσης, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:

- α) οι μετεωρολογικές συνθήκες στο αεροδρόμιο ή στην τοποθεσία λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου ή της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν θα εμποδίσουν την ασφαλή απογείωση και αναχώρηση· και
- β) τα επιλεγμένα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου συνάδουν με όλα τα ακόλουθα:
  1. τον λειτουργικό εξοπλισμό εδάφους·
  2. τα λειτουργικά συστήματα του αεροσκάφους·
  3. τις επιδόσεις του αεροσκάφους·
  4. τα προσόντα του πληρώματος πτήσης.»

- ι) η NCC.OP.225 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«NCC.OP.225 Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης — αεροπλάνα και ελικόπτερα**

Πριν από την έναρξη πτητικής λειτουργίας προσέγγισης, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:

- α) οι μετεωρολογικές συνθήκες στο αεροδρόμιο ή στην τοποθεσία λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου ή της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή επανακύκλωση, λαμβανομένων υπόψη των πληροφοριών επιδόσεων που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας· και
- β) τα επιλεγμένα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου συνάδουν με όλα τα ακόλουθα:
1. τον λειτουργικό εξοπλισμό εδάφους·
  2. τα λειτουργικά συστήματα του αεροσκάφους·
  3. τις επιδόσεις του αεροσκάφους· και
  4. τα προσόντα του πληρώματος πτήσης.»
- ια) η NCC.OP.230 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«NCC.OP.230 Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης**

- α) Για αεροπλάνα, εάν η αναφερόμενη ορατότητα (VIS) ή η πρωταρχική ορατή εμβέλεια διαδρόμου (RVR) για τον διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσγείωση είναι μικρότερη από το εφαρμοστέο ελάχιστο, τότε η πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης δεν συνεχίζεται:
1. μετά από σημείο στο οποίο το αεροπλάνο βρίσκεται στα 1 000 ft πάνω από το υψόμετρο του αεροδρομίου· ή
  2. στο τμήμα τελικής προσέγγισης (FAS) εάν το DH ή το MDH είναι άνω των 1 000 ft.
- β) Για ελικόπτερα, εάν η αναφερόμενη RVR είναι μικρότερη από 550 m και η καθοριστική RVR για τον διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσγείωση είναι μικρότερη από το εφαρμοστέο ελάχιστο, τότε η πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης δεν συνεχίζεται:
1. μετά από σημείο στο οποίο το ελικόπτερο βρίσκεται στα 1 000 ft πάνω από το υψόμετρο του αεροδρομίου· ή
  2. στο τμήμα τελικής προσέγγισης (FAS) εάν το DH ή το MDH είναι άνω των 1 000 ft.
- γ) Εάν δεν έχει καθοριστεί η απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής, η αποτυχημένη προσέγγιση εκτελείται στο DA/H ή το MDA/H ή πριν από αυτό.
- δ) Εάν η απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής δεν διατηρηθεί μετά το DA/H ή το MDA/H, εκτελείται αμέσως επανακύκλωση.
- ε) Παρά το στοιχείο α), σε περίπτωση που δεν αναφέρεται RVR και η αναφερόμενη ορατότητα είναι μικρότερη από το εφαρμοστέο ελάχιστο, αλλά η μετατραπείσα μετεωρολογική ορατότητα (CMV) είναι ίση ή μεγαλύτερη από το εφαρμοστέο ελάχιστο, τότε η ενόργανη προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί έως το DA/H ή το MDA/H.
- στ) Παρά τα στοιχεία α) και β), εάν δεν υπάρχει πρόθεση προσγείωσης, η ενόργανη προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί έως το DA/H ή το MDA/H. Αποτυχημένη προσέγγιση εκτελείται στο DA/H ή το MDA/H ή πριν από αυτά.»
- ιβ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος NCC.OP.235:

**«NCC.OP.235 Πτητικές λειτουργίες EFVS 200**

- α) Φορέας εκμετάλλευσης που προτίθεται να εκτελέσει πτητικές λειτουργίες EFVS 200 με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις και χωρίς ειδική έγκριση βεβαιώνεται ότι:
1. το αεροσκάφος έχει πιστοποιηθεί για τις σκοπούμενες πτητικές λειτουργίες·
  2. χρησιμοποιούνται μόνο διάδρομοι, περιοχές τελικής προσέγγισης και απογείωσης και διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης κατάλληλες για λειτουργίες EFVS·
  3. τα μέλη του πληρώματος πτήσης είναι ικανά να εκτελούν τη σκοπούμενη πτητική λειτουργία, και καταρτίζεται πρόγραμμα εκπαίδευσης και ελέγχου για τα μέλη του πληρώματος πτήσης και το σχετικό προσωπικό που συμμετέχει στην προετοιμασία της πτήσης·
  4. καθορίζονται διαδικασίες λειτουργίας·
  5. κάθε σχετική πληροφορία τεκμηριώνεται στον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL)·
  6. κάθε σχετική πληροφορία τεκμηριώνεται στο πρόγραμμα συντήρησης·

- 7. διενεργούνται αξιολογήσεις ασφαλείας και καθορίζονται δείκτες επιδόσεων για την παρακολούθηση του επιπέδου ασφαλείας της πτητικής λειτουργίας· και
  - 8. τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου λαμβάνουν υπόψη την ικανότητα του χρησιμοποιούμενου συστήματος.
- β) Ο φορέας εκμετάλλευσης δεν εκτελεί πτητικές λειτουργίες EFVS 200 όταν εκτελεί LVO.
- γ) Παρά το στοιχείο α) σημείο 1, ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να χρησιμοποιεί EVS που πληρούν τα ελάχιστα κριτήρια για την εκτέλεση λειτουργιών EFVS 200, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή.»
- 7) το παράρτημα VII τροποποιείται ως εξής:
- α) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος NCO.OP.101:

**«NCO.OP.101 Έλεγχος και ρυθμίσεις υψομέτρου**

- α) Ο κυβερνήτης ελέγχει την ορθή λειτουργία του υψομέτρου πριν από κάθε αναχώρηση.
  - β) Ο κυβερνήτης χρησιμοποιεί τις κατάλληλες ρυθμίσεις υψομέτρου για όλες τις φάσεις της πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τις διαδικασίες που προβλέπει το κράτος του αεροδρομίου ή το κράτος του εναέριου χώρου.»
- β) η NCO.OP.105 απαλείφεται·
- γ) οι NCO.OP.110, NCO.OP.111 και NCO.OP.112 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

**«NCO.OP.110 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — αεροπλάνα και ελικόπτερα**

- α) Για πτήσεις που εκτελούνται με κανόνες πτήσης με όργανα (IFR), ο κυβερνήτης καθορίζει επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου για κάθε αεροδρόμιο αναχώρησης, προορισμού ή εναλλακτικό αεροδρόμιο που προβλέπεται να χρησιμοποιηθεί, προκειμένου να διασφαλίζεται ο διαχωρισμός του αεροσκάφους από το έδαφος και τα εμπόδια και να μετριάζεται ο κίνδυνος απώλειας αναφορών οπτικής επαφής κατά τη διάρκεια του τμήματος πτήσης εξ όψεως των πτητικών λειτουργιών ενόργανης προσέγγισης.
- β) Τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου λαμβάνουν υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία, κατά περίπτωση:
  1. τον τύπο, τις επιδόσεις και τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροσκάφους·
  2. τον εξοπλισμό που φέρει το αεροσκάφος για σκοπούς πλοήγησης, απόκτησης αναφορών οπτικής επαφής, και/ή ελέγχου του ίχνους πτήσης κατά τη διάρκεια της απογείωσης, της προσέγγισης, της προσγείωσης και της αποτυχημένης προσέγγισης·
  3. όρους ή περιορισμούς που αναφέρονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM)·
  4. τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά των διαδρόμων/περιοχών τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO) που μπορεί να επιλεγούν για χρήση·
  5. την επάρκεια και τις επιδόσεις των διαθέσιμων οπτικών και μη οπτικών βοηθημάτων και υποδομών·
  6. το απόλυτο/σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCA/H) για τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης (IAP), εάν έχει καθοριστεί·
  7. τα εμπόδια στις περιοχές ανόδου και τα περιθώρια ασφαλείας·
  8. την επάρκεια και τη σχετική επιχειρησιακή πείρα του κυβερνήτη·
  9. τη διαδικασία IAP, εφόσον έχει καθοριστεί·
  10. τα χαρακτηριστικά του αεροδρομίου και τον τύπο των διαθέσιμων υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANS), εφόσον υπάρχουν·
  11. τα ελάχιστα που μπορεί να καθορίσει το κράτος όπου βρίσκεται το αεροδρόμιο·
  12. τους όρους που καθορίζονται σε ειδικές εγκρίσεις για πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας (LVO) ή πτητικές λειτουργίες με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις.

**NCO.OP.111 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — πτητικές λειτουργίες διδιάστατης και τριδιάστατης προσέγγισης**

- α) Το αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) που πρέπει να χρησιμοποιείται για πτητική λειτουργία τριδιάστατης προσέγγισης ή για πτητική λειτουργία διδιάστατης προσέγγισης που εκτελείται με την τεχνική τελικής προσέγγισης σταθερής καθόδου (CDFA) δεν είναι μικρότερο του υψηλότερου μεταξύ των ακόλουθων:
  1. το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH) για την κατηγορία του αεροσκάφους·

2. το DH της δημοσιευμένης διαδικασίας προσέγγισης ή το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH), κατά περίπτωση·
  3. το ελάχιστο συστήματος που προσδιορίζεται στον πίνακα 1·
  4. το ελάχιστο DH που προσδιορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM) ή σε ισοδύναμο έγγραφο, εφόσον αναφέρεται.
- β) Το MDH για πτητική λειτουργία διδιάστατης προσέγγισης χωρίς την τεχνική CDEFA δεν είναι μικρότερο του υψηλότερου μεταξύ των ακόλουθων:
1. το σχετικό ύψους αποφυγής εμποδίων (OCH) για την κατηγορία του αεροσκάφους·
  2. τη δημοσιευμένη διαδικασία προσέγγισης MDH, κατά περίπτωση·
  3. το ελάχιστο συστήματος που προσδιορίζεται στον πίνακα 1· ή
  4. το ελάχιστο MDH που προσδιορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM), εφόσον αναφέρεται.

Πίνακας 1

## Ελάχιστα συστήματος

Βοήθημα	Μικρότερο DH/MDH (ft)
ILS/MLS/ GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Ραντάρ προσέγγισης ακριβείας (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/βαρομετρική κατακόρυφη πλοήγηση (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Προσέγγιση ελικοπτήρου προς σημείο στον χώρο	250
LOC με ή χωρίς DME	250
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε απόσταση ½ NM)	250
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε απόσταση 1 NM)	300
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε απόσταση 2 NM)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB-DME	300
VDF	350

**NCO.OP.112 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — κυκλικές προσεγγίσεις με αεροπλάνα**

- α) Το MDH για πτητική λειτουργία κυκλικής προσέγγισης με αεροπλάνα δεν είναι μικρότερο του υψηλότερου από τα εξής:
1. το δημοσιευμένο σχετικό ύψους αποφυγής εμποδίων (OCH) κυκλικής προσέγγισης για την κατηγορία του αεροπλάνου·
  2. το ελάχιστο σχετικό ύψους κυκλικής προσέγγισης σύμφωνα με τον πίνακα 1· ή
  - 3) το DH/MDH της προηγούμενης διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης.
- β) Η ελάχιστη ορατότητα για πτητική λειτουργία κυκλικής προσέγγισης με αεροπλάνα είναι η υψηλότερη από τις εξής:
1. ενδεχομένως δημοσιευμένη ορατότητα κυκλικής προσέγγισης για την κατηγορία του αεροπλάνου· ή
  2. την ελάχιστη ορατότητα σύμφωνα με τον πίνακα 1.

Πίνακας 1

**MDH και ελάχιστη ορατότητα για κυκλική προσέγγιση ανά κατηγορία αεροπλάνου**

	Κατηγορία αεροπλάνου			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Ελάχιστη VIS (m)	1 500	1 500	2 400	3 600»

δ) στη NCO.OP.135, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Πριν από την έναρξη της πτήσης, ο κυβερνήτης λαμβάνει δέουσα γνώση όλων των διαθέσιμων μετεωρολογικών πληροφοριών για τη σκοπούμενη πτήση. Η προετοιμασία πτήσης μακριά από τον τόπο αναχώρησης, και για κάθε πτήση IFR, περιλαμβάνει:

1. μελέτη των διαθέσιμων τρεχουσών μετεωρολογικών αναφορών και προγνώσεων· και
2. τον σχεδιασμό εναλλακτικού σχεδίου δράσης σε περίπτωση που η πτήση δεν είναι δυνατόν να ολοκληρωθεί όπως σχεδιάστηκε λόγω μετεωρολογικών συνθηκών.»

ε) οι NCO.OP.140, NCO.OP.141 και NCO.OP.142 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

**«NCO.OP.140 Εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού — αεροπλάνα**

Για πτήσεις IFR, ο κυβερνήτης προσδιορίζει τουλάχιστον ένα εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού στο σχέδιο πτήσης, εκτός εάν οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες για τον προορισμό υποδεικνύουν, για διάστημα από 1 ώρα πριν έως 1 ώρα μετά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, ή από την πραγματική ώρα αναχώρησης έως 1 ώρα μετά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, όποιο από τα δύο χρονικά διαστήματα είναι βραχύτερο, οροφή τουλάχιστον 1 000 ft πάνω από το DH/MDH για διαθέσιμη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης (IAP) και ορατότητα τουλάχιστον 5 000 m.

**NCO.OP.141 Εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού — ελικόπτερα**

Για πτήσεις IFR, ο κυβερνήτης προσδιορίζει τουλάχιστον ένα εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού στο σχέδιο πτήσης, εκτός εάν οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες για τον προορισμό υποδεικνύουν, για διάστημα από 1 ώρα πριν έως 1 ώρα μετά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, ή από την πραγματική ώρα αναχώρησης έως 1 ώρα μετά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, όποιο από τα δύο χρονικά διαστήματα είναι βραχύτερο, οροφή τουλάχιστον 1 000 ft πάνω από το DH/MDH για διαθέσιμη IAP και ορατότητα τουλάχιστον 3 000 m.

**NCO.OP.142 Εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού — πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης**

Ο κυβερνήτης επιλέγει ένα αεροδρόμιο ως εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού μόνο εάν:

- α) υπάρχει διαθέσιμη IAP που δεν βασίζεται στο GNSS, είτε στο αεροδρόμιο προορισμού είτε σε εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού· ή
- β) πληρούνται οι ακόλουθες σωρευτικές προϋποθέσεις:
  1. ο επί του αεροσκάφους εξοπλισμός GNSS διαθέτει SBAS·
  2. το αεροδρόμιο προορισμού, κάθε εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού και η μεταξύ τους διαδρομή βρίσκονται εντός της περιοχής εξυπηρέτησης του SBAS·
  3. προβλέπεται να υπάρχει διαθέσιμο ABAS σε περίπτωση απροσδόκητης μη διαθεσιμότητας του SBAS·
  4. επιλέγεται IAP (είτε στο αεροδρόμιο προορισμού είτε στο εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού) που δεν βασίζεται στη διαθεσιμότητα του SBAS·
  5. κατάλληλο σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων επιτρέπει την ασφαλή ολοκλήρωση της πτήσης σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας του GNSS.»

στ) παρεμβάλλονται οι ακόλουθες παράγραφοι NCO.OP.143 και NCO.OP.144:

**«NCO.OP.143 Ελάχιστα σχεδιασμού για εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού — αεροπλάνα**

Το αεροδρόμιο δεν προσδιορίζεται ως εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού εκτός εάν οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες υποδεικνύουν, για διάστημα από 1 ώρα πριν έως 1 ώρα μετά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, ή από την πραγματική ώρα αναχώρησης έως 1 ώρα μετά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, όποιο διάστημα είναι βραχύτερο:

- α) για εναλλακτικό αεροδρόμιο με διαθέσιμη πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης με DH κάτω των 250 ft:
  - 1. οροφή τουλάχιστον 200 ft πάνω από το σχετικός ύψος απόφασης (DH) ή το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH) που σχετίζεται με την πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης· και
  - 2. ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m· ή
- β) για εναλλακτικό αεροδρόμιο με πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης με DH ή MDH τουλάχιστον 250 ft:
  - 1. οροφή τουλάχιστον 400 ft πάνω από το DH ή το MDH που σχετίζεται με την πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης· και
  - 2. ορατότητα τουλάχιστον 3 000 m· ή
- γ) για εναλλακτικό αεροδρόμιο χωρίς IAP:
  - 1. οροφή τουλάχιστον ίση με το υψηλότερο μεταξύ 2 000 ft και του ελάχιστου σχετικού ύψους ασφαλείας υπό συνθήκες IFR· και
  - 2. ορατότητα τουλάχιστον 5 000 m.

**NCO.OP.144 Ελάχιστα σχεδιασμού για εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού — ελικόπτερα**

Το αεροδρόμιο δεν προσδιορίζεται ως εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού εκτός εάν οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες υποδεικνύουν, για διάστημα από 1 ώρα πριν έως 1 ώρα μετά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, ή από την πραγματική ώρα αναχώρησης έως 1 ώρα μετά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, όποιο διάστημα είναι βραχύτερο:

- α) για εναλλακτικό αεροδρόμιο με IAP:
  - 1. οροφή τουλάχιστον 200 ft πάνω από το DH ή το MDH που σχετίζεται με την IAP και
  - 2. ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m την ημέρα ή 3 000 m τη νύχτα· ή
- β) για εναλλακτικό αεροδρόμιο χωρίς IAP:
  - 1. οροφή τουλάχιστον ίση με το υψηλότερο μεταξύ 2 000 ft και του ελάχιστου σχετικού ύψους ασφαλείας υπό συνθήκες IFR· και
  - 2. ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m την ημέρα ή 3 000 m τη νύχτα.»
- ζ) στη NCO.OP.160, τα στοιχεία α) και β) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
  - «α) Ο κυβερνήτης αρχίζει ή συνεχίζει πτήση VFR μόνον εφόσον οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες υποδεικνύουν ότι κατά τη διαδρομή και στον σκοπούμενο προορισμό την εκτιμώμενη ώρα χρήσης οι μετεωρολογικές συνθήκες θα είναι τουλάχιστον στα εφαρμοστέα ελάχιστα πτήσεων εξ όψεως.
  - β) Ο κυβερνήτης αρχίζει ή συνεχίζει πτήση IFR μόνον εφόσον οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες υποδεικνύουν ότι, κατά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, οι μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούν στο αεροδρόμιο προορισμού, ή σε ένα τουλάχιστον εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, είναι τουλάχιστον στα εφαρμοστέα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου.»
- η) η NCO.OP.175 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«NCO.OP.175 Συνθήκες απογείωσης — αεροπλάνα και ελικόπτερα**

Πριν από την έναρξη της απογείωσης, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:

- α) σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, οι μετεωρολογικές συνθήκες στο αεροδρόμιο ή στην τοποθεσία λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου ή της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν θα εμποδίσουν την ασφαλή απογείωση και αναχώρηση· και

- β) τα επιλεγμένα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου συνάδουν με όλα τα ακόλουθα:
1. τον λειτουργικό εξοπλισμό εδάφους·
  2. τα λειτουργικά συστήματα του αεροσκάφους·
  3. τις επιδόσεις του αεροσκάφους·
  4. τα προσόντα του πληρώματος πτήσης.»

θ) οι NCO.OP.205 και NCO.OP.206 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

**«NCO.OP.205 Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης — αεροπλάνα**

Πριν από την έναρξη προσέγγισης για προσγείωση, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:

- α) σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, οι μετεωρολογικές συνθήκες στο αεροδρόμιο ή στην τοποθεσία λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν θα εμποδίσουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση· και
- β) τα επιλεγμένα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου συνάδουν με όλα τα ακόλουθα:
1. τον λειτουργικό εξοπλισμό εδάφους·
  2. τα λειτουργικά συστήματα του αεροσκάφους·
  3. τις επιδόσεις του αεροσκάφους, και
  4. τα προσόντα του πληρώματος πτήσης.

**NCO.OP.206 Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης — ελικόπτερα**

Πριν από την έναρξη προσέγγισης για προσγείωση, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:

- α) σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, οι μετεωρολογικές συνθήκες στο αεροδρόμιο ή στην τοποθεσία λειτουργίας και η κατάσταση της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO) που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν θα εμποδίσουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση· και
- β) τα επιλεγμένα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου συνάδουν με όλα τα ακόλουθα:
1. τον λειτουργικό εξοπλισμό εδάφους·
  2. τα λειτουργικά συστήματα του αεροσκάφους·
  3. τις επιδόσεις του αεροσκάφους·
  4. τα προσόντα του πληρώματος πτήσης.»

ι) η NCO.OP.210 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«NCO.OP.210 Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης — αεροπλάνα και ελικόπτερα**

α) Εάν η καθοριστική RVR για τον διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσγείωση είναι μικρότερη από 550 m (ή χαμηλότερη τιμή που καθορίζεται σύμφωνα με έγκριση βάσει της SPA.LVO), τότε η πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης δεν συνεχίζεται:

1. μετά από σημείο στο οποίο το αεροσκάφος βρίσκεται στα 1 000 ft πάνω από το υψόμετρο του αεροδρομίου· ή
2. στο τμήμα τελικής προσέγγισης εάν το DH ή το MDH είναι άνω των 1 000 ft.

β) Εάν δεν έχει καθοριστεί η απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής, η αποτυχημένη προσέγγιση εκτελείται στο DA/H ή το MDA/H ή πριν από αυτό.

γ) Εάν η απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής δεν διατηρηθεί μετά το DA/H ή το MDA/H, εκτελείται αμέσως επανακύκλωση.»

8) το παράρτημα VIII τροποποιείται ως εξής:

α) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος SPO.OP.101:

**«SPO.OP.101 Έλεγχος και ρυθμίσεις υψομέτρου**

- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει διαδικασίες για τον έλεγχο υψομέτρου πριν από κάθε αναχώρηση.
- β) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει διαδικασίες για τις ρυθμίσεις υψομέτρου για όλες τις φάσεις της πτήσης, οι οποίες λαμβάνουν υπόψη τις διαδικασίες που καθορίζει το κράτος του αεροδρομίου ή το κράτος του εναέριου χώρου, κατά περίπτωση.»



β) η SPO.OP.110 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«SPO.OP.110 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — αεροπλάνα και ελικόπτερα**

- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου για κάθε αεροδρόμιο αναχώρησης, προορισμού ή εναλλακτικό αεροδρόμιο που προβλέπεται να χρησιμοποιηθεί, προκειμένου να διασφαλίζεται ο διαχωρισμός του αεροσκάφους από το έδαφος και τα εμπόδια και να μετριάζεται ο κίνδυνος απώλειας αναφορών οπτικής επαφής κατά τη διάρκεια του τμήματος πτήσης εξ' όψεως των πτητικών λειτουργιών ενόργανης προσέγγισης.
- β) Η μέθοδος που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου λαμβάνει υπόψη όλα τα ακόλουθα στοιχεία:
1. τον τύπο, τις επιδόσεις και τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροσκάφους·
  2. τον εξοπλισμό που φέρει το αεροσκάφος για σκοπούς πλοήγησης, απόκτησης αναφορών οπτικής επαφής, και/ή ελέγχου του ίχνους πτήσης κατά τη διάρκεια της απογείωσης, της προσέγγισης, της προσγείωσης και της αποτυχημένης προσέγγισης·
  3. όρους ή περιορισμούς που αναφέρονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM)·
  4. τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά των διαδρόμων/περιοχών τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO) που μπορεί να επιλεγούν για χρήση·
  5. την επάρκεια και τις επιδόσεις των διαθέσιμων οπτικών και μη οπτικών βοηθημάτων και υποδομών·
  6. το απόλυτο/σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCA/H) για τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης (IAP)·
  7. τα εμπόδια στις περιοχές ανόδου και τα αναγκαία περιθώρια ασφάλειας·
  8. μη τυποποιημένα χαρακτηριστικά του αεροδρομίου, της IAP ή του τοπικού περιβάλλοντος·
  9. τη σύνθεση του πληρώματος πτήσης, την επάρκεια και την πείρα του·
  10. την IAP·
  11. τα χαρακτηριστικά του αεροδρομίου και τις διαθέσιμες υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ANS)·
  12. τα ελάχιστα που μπορεί να καθορίσει το κράτος όπου βρίσκεται το αεροδρόμιο·
  13. τους όρους που καθορίζονται σε ειδικές εγκρίσεις για πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας (LVO) ή πτητικές λειτουργίες με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις· και
  14. τη σχετική επιχειρησιακή πείρα του φορέα εκμετάλλευσης.
- γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει μέθοδο προσδιορισμού των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.»
- γ) η SPO.OP.111 απαλείφεται·
- δ) η SPO.OP.112 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«SPO.OP.112 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — κυκλικές προσεγγίσεις με αεροπλάνα**

- α) Το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH) για κυκλική προσέγγιση με αεροπλάνα δεν είναι μικρότερο του υψηλότερου από τα εξής:
1. το δημοσιευμένο σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH) κυκλικής προσέγγισης για την κατηγορία του αεροπλάνου·
  2. το ελάχιστο σχετικό ύψους κυκλικής προσέγγισης σύμφωνα με τον πίνακα 1· ή
  3. το DH/MDH της προηγούμενης διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης (IAP).
- β) Η ελάχιστη ορατότητα για πτητική λειτουργία κυκλικής προσέγγισης με αεροπλάνα είναι η υψηλότερη από τις εξής:
1. την ενδεχομένης δημοσιευμένη ορατότητα κυκλικής προσέγγισης για την κατηγορία του αεροπλάνου· ή
  2. την ελάχιστη ορατότητα σύμφωνα με τον πίνακα 1.

Πίνακας 1

**MDH και ελάχιστη ορατότητα για κυκλική προσέγγιση ανά κατηγορία αεροπλάνου**

	Κατηγορία αεροπλάνου			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Ελάχιστη VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600»

ε) στη SPO.OP.140, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Πριν από την έναρξη της πτήσης, ο κυβερνήτης λαμβάνει δέουσα γνώση όλων των διαθέσιμων μετεωρολογικών πληροφοριών για τη σκοπούμενη πτήση. Η προετοιμασία πτήσης μακριά από τον τόπο αναχώρησης, και για κάθε πτήση IFR, περιλαμβάνει:

1. μελέτη των διαθέσιμων τρεχουσών μετεωρολογικών αναφορών και προγνώσεων· και
2. τον σχεδιασμό εναλλακτικού σχεδίου δράσης σε περίπτωση που η πτήση δεν είναι δυνατόν να ολοκληρωθεί όπως σχεδιάστηκε, λόγω μετεωρολογικών συνθηκών.»

στ) παρεμβάλλονται οι ακόλουθες παράγραφοι SPO.OP.143 και SPO.OP.144:

**«SPO.OP.143 Ελάχιστα σχεδιασμού για εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού — αεροπλάνα**

Το αεροδρόμιο δεν προσδιορίζεται ως εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, εκτός εάν οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες υποδεικνύουν, για διάστημα από 1 ώρα πριν έως 1 ώρα μετά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, ή από την πραγματική ώρα αναχώρησης έως 1 ώρα μετά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, όποιο διάστημα είναι βραχύτερο:

α) για εναλλακτικό αεροδρόμιο με διαθέσιμη πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης με DH κάτω των 250 ft:

1. οροφή τουλάχιστον 200 ft πάνω από το DH ή το MDH που σχετίζεται με την πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης· και
2. ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m ή 800 m πάνω από τα ελάχιστα RVR/VIS σε πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης, όποια τιμή είναι μεγαλύτερη· ή

β) για εναλλακτικό αεροδρόμιο με πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης με DH ή MDH τουλάχιστον 250 ft:

1. οροφή τουλάχιστον 400 ft πάνω από το DH ή το MDH που σχετίζεται με την πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης· και
2. ορατότητα τουλάχιστον 3 000 m· ή

γ) για εναλλακτικό αεροδρόμιο χωρίς διαδικασία ενόργανης προσέγγισης:

1. οροφή τουλάχιστον ίση με το υψηλότερο μεταξύ 2 000 ft και του ελάχιστου σχετικού ύψους ασφαλείας υπό συνθήκες IFR· και
2. ορατότητα τουλάχιστον 5 000 m.

**SPO.OP.144 Ελάχιστα σχεδιασμού για εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού — ελικόπτερα**

Ο φορέας εκμετάλλευσης επιλέγει ένα αεροδρόμιο ως εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού μόνο εάν οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες υποδεικνύουν, για διάστημα από 1 ώρα πριν έως 1 ώρα μετά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, ή από την πραγματική ώρα αναχώρησης έως 1 ώρα μετά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, όποιο διάστημα είναι βραχύτερο:

α) για εναλλακτικό αεροδρόμιο με IAP:

1. οροφή τουλάχιστον 200 ft πάνω από το DH ή το MDH που σχετίζεται με την IAP· και
2. ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m την ημέρα ή 3 000 m τη νύχτα· ή

- β) για εναλλακτικό αεροδρόμιο χωρίς IAP:
- 1) οροφή τουλάχιστον 2 000 ft ή το ελάχιστο σχετικό ύψος ασφαλείας υπό συνθήκες IFR, όποια τιμή είναι μεγαλύτερη· και
  2. ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m την ημέρα ή 3 000 m τη νύχτα.»
- ζ) στη SPO.OP.145, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «α) Για πτήσεις IFR, ο κυβερνήτης καθορίζει τουλάχιστον ένα αποδεκτό λόγω καιρού εναλλακτικό αεροδρόμιο αναχώρησης στο σχέδιο πτήσης, εάν οι καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο αναχώρησης είναι τουλάχιστον στα εφαρμοστέα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ή κάτω από αυτά ή εφόσον δεν είναι δυνατή η επιστροφή στο αεροδρόμιο αναχώρησης για άλλους λόγους.»
- η) στη SPO.OP.170, τα στοιχεία α) και β) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «α) Ο κυβερνήτης αρχίζει ή συνεχίζει πτήση VFR μόνον εφόσον οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες υποδεικνύουν ότι κατά τη διαδρομή και στον σκοπούμενο προορισμό την εκτιμώμενη ώρα χρήσης οι μετεωρολογικές συνθήκες θα είναι τουλάχιστον στα εφαρμοστέα ελάχιστα πτήσεων εξ όψεως.
- β) Ο κυβερνήτης αρχίζει ή συνεχίζει πτήση IFR μόνον εφόσον οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες υποδεικνύουν ότι, κατά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, οι μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούν στο αεροδρόμιο προορισμού, ή σε ένα τουλάχιστον εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, είναι τουλάχιστον στα εφαρμοστέα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου.»
- θ) η SPO.OP.180 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«SPO.OP.180 Συνθήκες απογείωσης — αεροπλάνα και ελικόπτερα**

Πριν από την έναρξη της απογείωσης, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:

- α) οι μετεωρολογικές συνθήκες στο αεροδρόμιο ή στην τοποθεσία λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου ή της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν θα εμποδίσουν την ασφαλή απογείωση και αναχώρηση· και
- β) τα επιλεγμένα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου συνάδουν με όλα τα ακόλουθα:
1. τον λειτουργικό εξοπλισμό εδάφους·
  2. τα λειτουργικά συστήματα του αεροσκάφους·
  - 3) τις επιδόσεις του αεροσκάφους·
  - 4) τα προσόντα του πληρώματος πτήσης.»
- ι) η SPO.OP.210 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«SPO.OP.210 Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης — αεροπλάνα και ελικόπτερα**

Πριν από την έναρξη πτητικής λειτουργίας προσέγγισης, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:

- α) οι μετεωρολογικές συνθήκες στο αεροδρόμιο ή στην τοποθεσία λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου ή της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή επανακύκλωση, λαμβανομένων υπόψη των πληροφοριών επιδόσεων που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας· και
- β) τα επιλεγμένα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου συνάδουν με όλα τα ακόλουθα:
1. τον λειτουργικό εξοπλισμό εδάφους·
  2. τα λειτουργικά συστήματα του αεροσκάφους·
  3. τις επιδόσεις του αεροσκάφους·
  4. τα προσόντα του πληρώματος πτήσης.»
- ια) η SPO.OP.215 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«SPO.OP.215 Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης**

- α) Για αεροπλάνα, εάν η αναφερόμενη ορατότητα (VIS) ή η καθοριστική ορατή εμβέλεια διαδρόμου (RVR) για τον διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσγείωση είναι μικρότερη από το εφαρμοστέο ελάχιστο, τότε η πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης δεν συνεχίζεται:
1. μετά από σημείο στο οποίο το αεροπλάνο βρίσκεται στα 1 000 ft πάνω από το υψόμετρο του αεροδρομίου· ή

2. στο τμήμα τελικής προσέγγισης (FAS) εάν το DH ή το MDH είναι άνω των 1 000 ft.
- β) Για ελικόπτερα, εάν η αναφερόμενη RVR είναι μικρότερη από 550 m και η καθοριστική RVR για τον διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσγείωση είναι μικρότερη από το εφαρμοστέο ελάχιστο, τότε η πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης δεν συνεχίζεται:
1. μετά από σημείο στο οποίο το ελικόπτερο βρίσκεται στα 1 000 ft πάνω από το υψόμετρο του αεροδρομίου· ή
  2. στο τμήμα τελικής προσέγγισης (FAS) εάν το DH ή το MDH είναι άνω των 1 000 ft.
- γ) Εάν δεν έχει καθοριστεί η απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής, η αποτυχημένη προσέγγιση εκτελείται στο DA/H ή το MDA/H ή πριν από αυτό.
- δ) Εάν η απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής δεν διατηρηθεί μετά το DA/H ή το MDA/H, εκτελείται αμέσως επανακύκλωση.
- ε) Παρά το στοιχείο α), σε περίπτωση που δεν αναφέρεται ορατή εμβέλεια διαδρόμου και η αναφερόμενη ορατότητα είναι μικρότερη, αλλά η μετατραπέζια μετεωρολογική ορατότητα (CMV) είναι μεγαλύτερη από το εφαρμοστέο ελάχιστο, τότε η ενόργανη προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί έως το DA/H ή το MDA/H.
- στ) Παρά τα στοιχεία α) και β), εάν δεν υπάρχει πρόθεση προσγείωσης, η ενόργανη προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί έως το DA/H ή το MDA/H. Αποτυχημένη προσέγγιση εκτελείται στο DA/H ή το MDA/H ή πριν από αυτά.»
- ιβ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος SPO.OP.235:

**«SPO.OP.235 Πτητικές λειτουργίες EFVS 200**

- α) Φορέας εκμετάλλευσης που προτίθεται να εκτελέσει πτητικές λειτουργίες EFVS 200 με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις και χωρίς ειδική έγκριση μερμινά ώστε:
1. το αεροσκάφος να έχει πιστοποιηθεί για τις σκοπούμενες πτητικές λειτουργίες·
  2. να χρησιμοποιούνται μόνο διάδρομοι, περιοχές τελικής προσέγγισης και απογείωσης και διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης κατάλληλες για λειτουργίες EFVS·
  3. το πλήρωμα πτήσης να είναι ικανό να εκτελεί τη σκοπούμενη πτητική λειτουργία, καθώς και ώστε να καταρτίζεται πρόγραμμα εκπαίδευσης και ελέγχου για τα μέλη του πληρώματος πτήσης και το σχετικό προσωπικό που συμμετέχει στην προετοιμασία της πτήσης·
  4. να καθορίζονται διαδικασίες λειτουργίας·
  5. κάθε σχετική πληροφορία να τεκμηριώνεται στον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL)·
  6. κάθε σχετική πληροφορία να τεκμηριώνεται στο πρόγραμμα συντήρησης·
  7. να διενεργούνται αξιολογήσεις ασφάλειας και να καθορίζονται δείκτες επιδόσεων για την παρακολούθηση του επιπέδου ασφάλειας της πτητικής λειτουργίας· και
  8. τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου να λαμβάνουν υπόψη την ικανότητα του χρησιμοποιούμενου συστήματος.
- β) Ο φορέας εκμετάλλευσης δεν εκτελεί πτητικές λειτουργίες EFVS 200 όταν εκτελεί LVO.
- γ) Παρά το στοιχείο α) σημείο 1, ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να χρησιμοποιεί EVS που πληρούν τα ελάχιστα κριτήρια για την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών EFVS 200, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή.»