

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2015/140 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

της 29ης Ιανουαρίου 2015

**περί τροποποίησης του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 σχετικά με τον αποστειρωμένο θάλαμο πληρώματος πτήσης**

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και το προσωπικό που εμπλέκεται στην εκμετάλλευση ορισμένων αεροσκαφών υποχρεούνται να πληρούν τις συναφείς βασικές απαιτήσεις που προβλέπονται στο σημείο 8.β του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- (2) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής<sup>(2)</sup> θεσπίζει τους όρους ασφαλούς λειτουργίας των αεροσκαφών.
- (3) Για να αντιμετωπιστούν οι κίνδυνοι που συνδέονται με σφάλματα λόγω διαταραχής ή απόσπασης της προσοχής του πληρώματος πτήσης κατά τη διάρκεια ορισμένων φάσεων της πτήσης θα πρέπει να απαιτείται από τους φορείς εκμετάλλευσης να εξασφαλίζουν ότι, κατά τη διάρκεια κρίσιμων φάσεων της πτήσης, δεν ανατίθενται στο πλήρωμα πτήσης καθήκοντα άλλα πλην αυτών που απαιτούνται για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους.
- (4) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 καθορίζει μέγιστο αριθμό επιβανόντων κατά τη διάρκεια ειδικευμένων πτήσεων. Ωστόσο, ο αριθμός αυτός δεν δικαιολογείται για λόγους ασφαλείας. Συνεπώς, πρέπει να προσαρμοστεί το άρθρο 5 παράγραφος 7.
- (5) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 71/2014 της Επιτροπής<sup>(3)</sup> εισήγαγε ένα άρθρο 9α στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012. Ακολούθως, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 83/2014 της Επιτροπής<sup>(4)</sup> εισήγαγε ένα δεύτερο άρθρο 9α, το οποίο θα έπρεπε κανονικά να φέρει τον αριθμό 9β. Για λόγους σαφήνειας και ασφαλείας δικαίως το άρθρο 9α που εισήχθη με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 83/2014 πρέπει να αντικατασταθεί και να αριθμηθεί σωστά.
- (6) Για λόγους ασφαλείας δικαίως και για να εξασφαλιστεί η συνοχή με τους όρους που χρησιμοποιούνται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, είναι απαραίτητο σε ορισμένες γλώσσες να διορθωθούν ορισμένοι όροι που χρησιμοποιούνται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (7) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 πρέπει επομένως να τροποποιηθεί και να διορθωθεί αναλόγως.
- (8) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό βασίζονται στη γνώμη<sup>(5)</sup> που εξέδωσε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 στοιχείο β) και το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- (9) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 65 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008,

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 79 της 19.3.2008, 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).

<sup>(3)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 71/2014 της Επιτροπής, της 27ης Ιανουαρίου 2014, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 για τον 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 23 της 28.1.2014, σ. 27).

<sup>(4)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 83/2014 της Επιτροπής, της 29ης Ιανουαρίου 2014, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 28 της 31.1.2014, σ. 17).

<sup>(5)</sup> Γνωμοδότηση αριθ. 05/2013, της 10ης Ιουνίου 2013, σχετικά με κανονισμό της Επιτροπής για τη θέσπιση των κανόνων εφαρμογής των διαδικασιών αποστειρωμένου θαλάμου διακυβέρνησης.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

### Άρθρο 1

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

1. Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Φορείς εκμετάλλευσης μηχανοκίνητων αεροπλάνων και ελικοπτέρων πλην των συνθέτων, καθώς και αερόστατων και ανεμοπλάνων, που εκτελούν μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων των μη εμπορικών ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών, εκμεταλλεύονται τα αεροσκάφη σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος VII.»

β) στην παράγραφο 5, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) άλλα αεροπλάνα και ελικόπτερα, καθώς και αερόστατα και ανεμοπλάνα σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος VII.»

γ) στην παράγραφο 7, η δεύτερη περίοδος αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Επί του αεροσκάφους μεταφέρονται, πέραν των μελών του πληρώματος, μόνο τα πρόσωπα που είναι απαραίτητα για την αποστολή.»

2. Το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 2, η πρώτη περίοδος αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 5 παράγραφος 1, τα αναφερόμενα στο άρθρο 4 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 αεροσκάφη λειτουργούν, στην περίπτωση των αεροπλάνων, με τους όρους που καθορίζει η απόφαση E(2009) 7633 της Επιτροπής, της 14ης Οκτωβρίου 2009, όταν χρησιμοποιούνται για λειτουργίες CAT.»

β) στην παράγραφο 4α, η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 6, επιτρέπεται να εκτελούνται σύμφωνα με το παράρτημα VII οι ακόλουθες πτητικές λειτουργίες με μηχανοκίνητα αεροπλάνα και ελικόπτερα πλην των συνθέτων, αερόστατα και ανεμοπλάνα.»

3. Το άρθρο 9α, όπως εισήχθη με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 83/2014, αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9β

#### Επανεξέταση

Ο Οργανισμός επανεξετάζει διαρκώς την αποτελεσματικότητα των διατάξεων σχετικά με τους περιορισμούς του χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα II και III. Ο Οργανισμός συντάσσει την πρώτη έκθεση σχετικά με τα πορίσματα της διαδικασίας αυτής το αργότερο στις 18 Φεβρουαρίου 2019.

Η επανεξέταση αυτή περιλαμβάνει επιστημονική εμπειρογνωμοσύνη και βασίζεται στα επιχειρησιακά δεδομένα που συλλέγονται, με τη συνδρομή των κρατών μελών, σε μακροπρόθεσμη βάση μετά την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Κατά την επανεξέταση αξιολογούνται οι επιπτώσεις τουλάχιστον των κάτωθι στην ετοιμότητα των πληρωμάτων:

- α) υπηρεσία άνω των 13 ωρών κατά το πλέον ευνοϊκό διάστημα της ημέρας·
- β) υπηρεσία άνω των 10 ωρών κατά το λιγότερο ευνοϊκό διάστημα της ημέρας·
- γ) υπηρεσία άνω των 11 ωρών για τα μέλη πληρωμάτων σε άγνωστη κατάσταση εγκλιματισμού·
- δ) υπηρεσία που συμπεριλαμβάνει μεγάλο αριθμό τομέων (άνω των 6)·

- ε) εφημερίες, όπως επιφυλακή ή εφεδρεία, που ακολουθούνται από περιόδους πτητικής απασχόλησης· και  
στ) άστατα προγράμματα υπηρεσίας.».
4. Τα παραρτήματα I, III, IV, VI και VIII τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα I του παρόντος κανονισμού.

#### Άρθρο 2

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

1. Το άρθρο 6 παράγραφος 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7. Κατά παρέκκλιση από το SPA.PBN.100 PBN του παραρτήματος V, μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με μηχανοκίνητα αεροπλάνα πλην των συνθέτων σε καθορισμένο εναέριο χώρο, σε διαδρομές ή σύμφωνα με διαδικασίες όπου ορίζονται προδιαγραφές ναυτιλίας βάσει επιδόσεων (PBN) εξακολουθούν να εκτελούνται υπό τους όρους της εθνικής νομοθεσίας των κρατών μελών, έως ότου εκδοθούν και αρχίσουν να εφαρμόζονται οι σχετικοί εκτελεστικοί κανόνες.».

2. Τα παραρτήματα II, III, IV, VII και VIII διορθώνονται σύμφωνα με το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.

#### Άρθρο 3

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

Το σημείο 3 του άρθρου 1 εφαρμόζεται από τις 18 Φεβρουαρίου 2016.

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

Βρυξέλλες, 29 Ιανουαρίου 2015.

Για την Επιτροπή  
Ο Πρόεδρος  
Jean-Claude JUNCKER

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

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

1) Στο παράρτημα I παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 109α):

«109α) “Αποστειρωμένος θάλαμος πληρώματος πτήσης”: κάθε χρονική περίοδος κατά την οποία η προσοχή των μελών του πληρώματος πτήσης δεν διασπάται ούτε διαταράσσεται, παρά μόνον για θέματα ζωτικής σημασίας για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους ή την ασφάλεια των επιβατών.»

2) Στο παράρτημα III (ΜΕΡΟΣ — ΟΡΟ):

α) στην παράγραφο ΟΡΟ.GEN.110, το στοιχείο στ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«στ) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει διαδικασίες και οδηγίες για την ασφαλή λειτουργία κάθε τύπου αεροσκάφους, οι οποίες περιλαμβάνουν τα καθήκοντα και τις ευθύνες των μελών του προσωπικού εδάφους και του πληρώματος, για όλους τους τύπους λειτουργίας στο έδαφος και κατά την πτήση. Αυτές οι διαδικασίες και οδηγίες δεν απαιτούν από τα μέλη του πληρώματος να εκτελούν σε κρίσιμες φάσεις της πτήσης δραστηριότητες άλλες από τις απαιτούμενες για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται διαδικασίες και οδηγίες για αποστειρωμένο θάλαμο πληρώματος πτήσης.»

β) στην παράγραφο ΟΡΟ.MLR.105, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Σύμφωνα με την παράγραφο 8.α.3 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, καταρτίζεται κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού (“ΚΕΕ”), με βάση τον βασικό κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (“ΒΚΕΕ”), όπως ορίζεται στα δεδομένα που καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012. Εάν δεν έχει καθοριστεί ΒΚΕΕ στο πλαίσιο των δεδομένων καταλληλότητας λειτουργίας, ο ΚΕΕ επιτρέπεται να βασίζεται στους σχετικούς ΚΠΒΕ που είναι αποδεκτοί από το κράτος του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή της νηολόγησης, αναλόγως.»

3) Στο παράρτημα IV (ΜΕΡΟΣ — CAT) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

**«CAT.GEN.MPA.124 Τροχοδρόμηση αεροσκαφών**

Ο αερομεταφορέας καταρτίζει διαδικασίες για την τροχοδρόμηση αεροσκαφών, ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής λειτουργία και να ενισχυθεί η ασφάλεια διαδρόμου.»

4) Στο παράρτημα VI (ΜΕΡΟΣ — NCC) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

**«NCC.GEN.119 Τροχοδρόμηση αεροσκαφών**

Ο αερομεταφορέας καταρτίζει διαδικασίες για την τροχοδρόμηση, ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής λειτουργία και προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια διαδρόμου.»

5) Στο παράρτημα VIII (ΜΕΡΟΣ-SPO) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

**«SPO.GEN.119 Τροχοδρόμηση αεροσκαφών**

Ο αερομεταφορέας καταρτίζει διαδικασίες για την τροχοδρόμηση αεροσκαφών, ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής λειτουργία και να ενισχυθεί η ασφάλεια διαδρόμου.»

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

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

## 1) Στο παράρτημα II:

α) το σημείο 8) της παραγράφου ARO.GEN.220 α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«8) εποπτεία των δραστηριοτήτων μηχανοκίνητων αεροσκαφών πλην των συνθέτων από μη εμπορικούς φορείς εκμετάλλευσης.»

β) το σημείο 3) της παραγράφου ARO.GEN.300 α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3) τη συνεχιζόμενη συμμόρφωση προς τις ισχύουσες απαιτήσεις μη εμπορικών φορέων εκμετάλλευσης μηχανοκίνητων αεροσκαφών πλην των συνθέτων.»

## 2) Στο παράρτημα III:

α) το στοιχείο ii) της παραγράφου ORO.GEN.110 ια) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ii) μηχανοκίνητα, μονοκινητήρια ελικόπτερα πλην των συνθέτων που διαθέτουν μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως 5 θέσεων επιβατών.»

β) το σημείο 2) της παραγράφου ORO.FC.005 β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2) εμπορικές αεροπορικές μεταφορές επιβατών που εκτελούνται με VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας, αρχίζουν και τερματίζονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας και εντός τοπικής περιοχής που καθορίζεται από την αρμόδια αρχή, με

— μονοκινητήρια ελικοφόρα αεροπλάνα που διαθέτουν μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 κιλών και μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως 5 θέσεων επιβατών· ή

— μηχανοκίνητα, μονοκινητήρια ελικόπτερα πλην των συνθέτων που διαθέτουν μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως 5 θέσεων επιβατών.»

γ) το σημείο 2) της παραγράφου ORO.FC.105 δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2) εμπορικές αεροπορικές μεταφορές επιβατών που εκτελούνται με VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας, αρχίζουν και τερματίζονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας ή εντός τοπικής περιοχής που καθορίζεται από την αρμόδια αρχή, με μηχανοκίνητα, μονοκινητήρια ελικόπτερα πλην των συνθέτων, με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως 5 θέσεων επιβατών.»

δ) το σημείο 4) της παραγράφου ORO.FC.230 β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4) Το μέλος του πληρώματος πτήσης που συμμετέχει σε πτητικές λειτουργίες κατά τη διάρκεια της ημέρας και σε διαδρομές στις οποίες η πλοήγηση διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους με μηχανοκίνητα ελικόπτερα πλην των σύνθετων, επιτρέπεται να ολοκληρώσει τον περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων του αερομεταφορέα σε έναν μόνο από τους σχετικούς τύπους για τους οποίους κατέχει ικανότητα. Ο περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων από τον αερομεταφορέα εκτελείται κάθε φορά στον τύπο που χρησιμοποιείται λιγότερο συχνά για περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων. Οι σχετικοί τύποι ελικοπτέρων που μπορούν να ομαδοποιηθούν για τον σκοπό του περιοδικού ελέγχου ικανοτήτων του αερομεταφορέα είναι αυτοί που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.»

ε) το σημείο 5) της παραγράφου ORO.FC.230 β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5) Με την επιφύλαξη της παραγράφου ORO.FC.145 στοιχείο α) σημείο 2, για πτητικές λειτουργίες μηχανοκίνητων ελικοπτέρων πλην των συνθέτων κατά τη διάρκεια της ημέρας και σε διαδρομές στις οποίες η πλοήγηση διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους, και αεροπλάνων επιδόσεων κατηγορίας Β, ο περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων επιτρέπεται να διεξαχθεί από κυβερνήτη με τα κατάλληλα προσόντα που διορίζει ο αερομεταφορέας, εκπαιδευμένο σε έννοιες CRM και στην αξιολόγηση ικανοτήτων CRM. Ο αερομεταφορέας ενημερώνει την αρμόδια αρχή σχετικά με τα άτομα που έχουν διοριστεί.»

## 3) Στο παράρτημα IV:

α) στο στοιχείο β) της παραγράφου CAT.GEN.MPA.180, η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Κατά παρέκκλιση του στοιχείου α), για πτητικές λειτουργίες στο πλαίσιο κανόνων πτήσης εξ όψεως (VFR) κατά τη διάρκεια της ημέρας με μηχανοκίνητα αεροσκάφη πλην των συνθέτων που απογειώνονται και προσγειώνονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή τον χώρο λειτουργίας εντός 24 ωρών ή παραμένουν εντός τοπικής περιοχής που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, επιτρέπεται να τηρούνται στο αεροδρόμιο ή στον χώρο λειτουργίας τα ακόλουθα έγγραφα και οι πληροφορίες:»

β) το σημείο 1 της παραγράφου CAT.OP.MPA.100 β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. πτητικές λειτουργίες υπό συνθήκες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας με μηχανοκίνητα αεροπλάνα πλην των συνθέτων.»

- γ) το σημείο 1 της παραγράφου CAT.OP.MPA.105 β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. μηχανοκίνητα αεροπλάνα πλην των συνθέτων· και»
- δ) το στοιχείο α) της παραγράφου CAT.OP.MPA.130 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «α) Εξαιρουμένων των πτητικών λειτουργιών υπό συνθήκες VFR με μηχανοκίνητα αεροπλάνα πλην των συνθέτων, ο αερομεταφορέας καταρτίζει κατάλληλες επιχειρησιακές διαδικασίες αναχώρησης και άφιξης/προσέγγισης για κάθε τύπο αεροπλάνου, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να ελαχιστοποιηθεί η επίδραση του θορύβου των αεροσκαφών.»
- ε) το στοιχείο γ) της παραγράφου CAT.OP.MPA.135 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «γ) Το στοιχείο α) σημείο 1 δεν εφαρμόζεται σε πτητικές λειτουργίες υπό συνθήκες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας μηχανοκίνητων αεροσκαφών πλην των συνθέτων σε πτήσεις με σημείο αναχώρησης και άφιξης το ίδιο αεροδρόμιο ή τον ίδιο χώρο λειτουργίας.»
- στ) το σημείο 1 της παραγράφου CAT.OP.MPA.175 γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. μηχανοκίνητων αεροπλάνων πλην των σύνθετων που απογειώνονται από και προσγειώνονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας· ή».
- 4) Στο παράρτημα VII:
- α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «ΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΕ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΠΛΗΝ ΤΩΝ ΣΥΝΘΕΤΩΝ»
- β) το σημείο NCO.SPEC.100 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «NCO.SPEC.100**
- Στο παρόν τμήμα καθορίζονται οι ειδικές απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται από τον κυβερνήτη ο οποίος εκτελεί μη εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες με μηχανοκίνητο αεροσκάφος πλην των συνθέτων.»
- 5) Στο παράρτημα VIII:
- α) το στοιχείο β) της παραγράφου SPO.GEN.005 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «β) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α), οι μη εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες που πραγματοποιούνται με μηχανοκίνητα αεροσκάφη πλην των συνθέτων είναι σύμφωνες με το παράρτημα VII (Μέρος-NCO).»
- β) στο στοιχείο γ) της παραγράφου SPO.GEN.005 η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «γ) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α), οι ακόλουθες πτητικές λειτουργίες που πραγματοποιούνται με μηχανοκίνητα αεροσκάφη πλην των συνθέτων μπορούν να πραγματοποιούνται σύμφωνα προς το παράρτημα VII (Μέρος-NCO):»
- γ) το στοιχείο γ) της παραγράφου SPO.IDE.A.160 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «γ) για μηχανοκίνητα αεροπλάνα πλην των συνθέτων, ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού με ένα σημείο αποσύνδεσης σε κάθε κάθισμα για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης.»
- δ) στο σημείο SPO.IDE.H.195 ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Πτήση επάνω από ύδατα — μηχανοκίνητα ελικόπτερα πλην των συνθέτων»**
- ε) στο σημείο SPO.IDE.H.203 η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα που εκτελούν υπεράκτια πτήση σε αντίξοχη θαλάσσια περιοχή, σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών σε κανονική ταχύτητα πλεύσης και μηχανοκίνητα ελικόπτερα πλην των συνθέτων που εκτελούν υπεράκτια πτήση σε αντίξοχη θαλάσσια περιοχή σε απόσταση πέραν των 50 NM από την ξηρά.»