

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/1384 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 24ης Ιουλίου 2019

για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 965/2012 και (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 όσον αφορά τη χρήση αεροσκαφών αναγραφόμενων στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα για μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες και ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες, τον καθορισμό επιχειρησιακών απαιτήσεων για τη διενέργεια πτήσεων ελέγχου της συντήρησης, την καθιέρωση κανόνων για τις μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με μειωμένο πλήρωμα θαλάμου επιβατών και την εισαγωγή συντακτικού χαρακτήρα επικαιροποιήσεων στις απαιτήσεις για τις πτητικές λειτουργίες

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

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⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 17 παράγραφος 1 και το άρθρο 31,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής⁽²⁾ καθορίζει λεπτομερείς κανόνες για τις πτητικές λειτουργίες εμπορικής αερομεταφοράς («CAT»), για τις μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών και αεροσκαφών άλλων από τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη, για εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες και για μη εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες, καθώς και για ορισμένες εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες υψηλής διακινδύνευσης. Στους κανόνες αυτούς δεν λαμβάνεται υπόψη το γεγονός ότι το ίδιο αεροσκάφος είναι δυνατόν να εκτελέσει διαφόρους τύπους πτητικών λειτουργιών κατά τη διάρκεια της ζωής του.
- (2) Συνεπώς, για την αλλαγή της χρήσης των αεροσκαφών από τις πτητικές λειτουργίες CAT σε μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες ή σε ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες, θα πρέπει να εισαχθούν νέοι κανόνες για τη συνεχή χρήση των αεροσκαφών αυτών. Οι εν λόγω κανόνες θα πρέπει να είναι επαρκώς ευέλικτοι ώστε να επιτρέπεται στους φορείς εκμετάλλευσης που εκτελούν μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες ή ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες η χρήση του ίδιου αεροσκάφους, χωρίς να αφαιρείται το αεροσκάφος από το πιστοποιητικό αερομεταφορέα («AOC»). Αυτό το νέο επιχειρησιακό πλαίσιο θα πρέπει επίσης να εξασφαλίζει την ομαλή εφαρμογή και αποτελεσματική εποπτεία των εν λόγω πτητικών λειτουργιών χωρίς να θίγεται η ασφάλειά τους.
- (3) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012, η αρμόδια αρχή πρέπει να εγκρίνει τις διάφορες επιχειρησιακές διαδικασίες που εφαρμόζει ο κάτοχος πιστοποιητικού αερομεταφορέα στις διάφορες μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες του. Η απαίτηση αυτή, για τον ίδιο τύπο πτητικών λειτουργιών, συνιστά άνιση μεταχείριση μεταξύ των κατόχων πιστοποιητικού αερομεταφορέα και των μη εμπορικών φορέων εκμετάλλευσης και, συνεπώς, θα πρέπει να καταργηθεί για να εξασφαλιστεί ρυθμιστική συνοχή.
- (4) Με βάση τις συστάσεις ασφάλειας και τις παρατηρήσεις των κρατών μελών και των ενδιαφερόμενων μερών, καθώς και με βάση τις παρατηρήσεις που προέκυψαν από επιθεωρήσεις τυποποίησης, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 θα πρέπει να επικαιροποιηθεί ώστε να αποτυπώνει την κατάσταση της τεχνολογίας και τις βέλτιστες πρακτικές όσον αφορά τις διάφορες απαιτήσεις πτητικών λειτουργιών. Θα πρέπει να επέλθουν συντακτικού χαρακτήρα αλλαγές για να επικαιροποιηθούν αρκετές παραπομπές στους καταργηθέντες κανονισμούς, και ιδίως στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής⁽³⁾ και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁴⁾. Επιπλέον, θα πρέπει να εισαχθεί νέα διατύπωση για να διευκρινισθούν αρκετές υφιστάμενες διατάξεις.

⁽¹⁾ ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1.

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

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής, της 20ής Νοεμβρίου 2003, για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα (ΕΕ L 315 της 28.11.2003, σ. 1).

⁽⁴⁾ Κανονισμός (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 Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1).

- (5) Σε πτήσεις που πραγματοποιήθηκαν με αεροσκάφη τα οποία μόλις είχαν υποβληθεί σε ελλιπή ή ανεπαρκή συντήρηση ή σε πτήσεις που πραγματοποιήθηκαν για να εξακριβωθεί κατά πόσον η συντήρηση του αεροσκάφους ήταν επαρκής («πτήσεις ελέγχου της συντήρησης») σημειώθηκαν ορισμένα ατυχήματα ή περιστατικά. Λαμβανομένου υπόψη του ατυχήματος με το Airbus A320-232 στις 27 Νοεμβρίου 2008 στα ανοικτά των ακτών της Capet-Plage (Γαλλία), ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να καθοριστεί επακριβώς αυτή η κατηγορία πτήσεων και να καθοριστούν, εφόσον χρειάζεται, ελάχιστες απαιτήσεις για τα πληρώματα πτήσης και τις διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται κατά την προετοιμασία και τη διεξαγωγή των πτήσεων αυτών.
- (6) Πέραν αυτού, θα πρέπει να εισαχθούν λιγότερο αυστηρές απαιτήσεις για τις μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες χωρίς επιχειρησιακό πλήρωμα του θαλάμου επιβατών στα αεροσκάφη με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MOPSC) άνω των 19 και με έως 19 επιβάτες, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται ορισμένοι όροι. Οι φορείς εκμετάλλευσης θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν αυτές τις λιγότερο αυστηρές απαιτήσεις μόνον σε συνδυασμό με κατάλληλα μέτρα μετριασμού της διακινδύνευσης των εν λόγω πτητικών λειτουργιών.
- (7) Βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, απαιτείται από τους φορείς εκμετάλλευσης CAT να ενημερώνουν τους επιβάτες και να τους παρέχουν δελτίο ενημέρωσης σε θέματα ασφαλείας, το οποίο να περιέχει οδηγίες με εικόνες, όπου εξηγείται πώς λειτουργούν ο εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης και οι εξοδοί κινδύνου που ενδέχεται να χρησιμοποιηθούν από τους επιβάτες. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 θα πρέπει να περιλαμβάνει νέο ορισμό των εξόδων κινδύνου.
- (8) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 θα πρέπει, επομένως, να τροποποιηθεί σύμφωνα με το παράρτημα I του παρόντος κανονισμού.
- (9) Μετά από αλλαγή χρήσης αεροσκάφους από πτητικές λειτουργίες CAT σε μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες ή σε ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες, η ευθύνη για τη διαρκή αξιοπλοΐα αεροσκάφους υποκειμένου στην εν λόγω μεταβολή θα πρέπει να διατηρείται στο επίπεδο του κατόχου πιστοποιητικού αερομεταφορέα (AOC). Κατά συνέπεια, τα παραρτήματα I (Μέρος-Μ) και Vβ (Μέρος-ML) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής ⁽⁵⁾ θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως.
- (10) Ο Οργανισμός κατάρτισε σχέδιο εκτελεστικών κανόνων και το υπέβαλε στην Επιτροπή ως γνωμοδοτήσεις ⁽⁶⁾ σύμφωνα με τα άρθρα 75 και 76 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.
- (11) Τα μέτρα που περιλαμβάνονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνωμοδότηση της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 127 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012

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

1) Στο άρθρο 2, το σημείο 7) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7) “ειδικευμένη πτητική λειτουργία”: κάθε πτητική λειτουργία πλην των πτητικών λειτουργικών εμπορικών αερομεταφορών, κατά την οποία το αεροσκάφος χρησιμοποιείται για ειδικευμένες δραστηριότητες, όπως η γεωργία, οι κατασκευές, η φωτογράφιση, η τοπογραφική αποτύπωση, η παρατήρηση και η περιπολία, η εναέρια διαφήμιση ή οι πτήσεις ελέγχου της συντήρησης»·

2) Στο άρθρο 6 παράγραφος 3, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) πτήσεις που δεν μεταφέρουν επιβάτες ή φορτίο, εφόσον το αεροπλάνο ή το ελικόπτερο μεταφέρεται για ανακαίνιση, επισκευή, επιθεωρήσεις, παράδοση, εξαγωγή ή παρόμοιους σκοπούς, υπό τον όρο ότι το αεροσκάφος δεν περιλαμβάνεται σε πιστοποιητικό αερομεταφορέα ή σε δήλωση.»·

⁽⁵⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα (ΕΕ L 362 της 17.12.2014, σ. 1).

⁽⁶⁾ Γνώμη αριθ. 04/2017 του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας της 29ης Ιουνίου 2017 για σχέδιο κανονισμού της Επιτροπής για την αναθεώρηση των κανόνων που αφορούν τις πτητικές λειτουργίες και τη διαρκή αξιοπλοΐα και γνώμη αριθ. 01/2017 του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας της 7ης Μαρτίου 2017 για σχέδιο κανονισμού της Επιτροπής σχετικά με την αναθεώρηση των κανόνων που αφορούν τις πτητικές λειτουργίες όσον αφορά τις πτήσεις ελέγχου της συντήρησης.

(3) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 9αα:

«Άρθρο 9αα

Απαιτήσεις που αφορούν το πλήρωμα πτήσης για πτήσεις ελέγχου της συντήρησης

Χειριστής που έχει ενεργήσει πριν από τις 20 Αυγούστου 2019, ως κυβερνήτης πτήσης ελέγχου της συντήρησης σύμφωνα με τον ορισμό της SPO.SPEC.MCF.100 στο παράρτημα VIII, η οποία κατατάσσεται ως πτήση ελέγχου της συντήρησης επιπέδου Α, λαμβάνει αναγνώριση συμμόρφωσης με την SPO.SPEC.MCF.115 στοιχείο α) σημείο 1 του εν λόγω παραρτήματος. Στην περίπτωση αυτή, ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι ο κυβερνήτης λαμβάνει ενημέρωση για τυχόν διαπιστωθείσες διαφορές μεταξύ των πρακτικών πτητικής λειτουργίας που έχουν καθοριστεί πριν από τις 20 Αυγούστου 2019 και των υποχρεώσεων που προβλέπονται στα τμήματα 5 και 6 της ενότητας Ε του παραρτήματος VII του παρόντος κανονισμού, καθώς και εκείνων που απορρέουν από τις σχετικές διαδικασίες που έχει ορίσει ο φορέας εκμετάλλευσης.»

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

Άρθρο 2

Τροποποιήσεις στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1321/2014

Το παράρτημα I (Μέρος-M) και το παράρτημα Vβ (Μέρος-ML) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

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

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

Βρυξέλλες, 24 Ιουλίου 2019.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Τα παραρτήματα Ι, ΙΙ, ΙΙΙ, ΙV, V, VI, VII και VIII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιούνται ως εξής:

1) το παράρτημα Ι (Μέρος-DEF) τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 17 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«17. “ελικόπτερο κατηγορίας Α”, πολυκινητήριο ελικόπτερο σχεδιασμένο με χαρακτηριστικά κινητήρα και μονωτικού συστήματος που προβλέπονται στην εφαρμοστέα προδιαγραφή πιστοποίησης και ικανό να εκτελεί πτητικές λειτουργίες με χρήση των προγραμματισμένων δεδομένων απογείωσης και προσγείωσης βάσει γενικού σχεδίου σε περίπτωση δυσλειτουργίας κρίσιμου κινητήρα, με το οποίο εξασφαλίζονται κατάλληλο και προσδιορισμένο εμβαδόν επιφάνειας και κατάλληλη ικανότητα επιδόσεων για τη συνέχιση ασφαλούς πτήσης ή την ασφαλή ματαίωση της απογείωσης σε περίπτωση δυσλειτουργίας του κινητήρα.»

β) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 45α:

«45α “έξοδος κινδύνου”, εγκατεστημένο σημείο εξόδου από το αεροσκάφος το οποίο καθιστά δυνατή σε μέγιστο βαθμό την εκκένωση του θαλάμου διακυβέρνησης και του θαλάμου επιβατών εντός κατάλληλου χρονικού διαστήματος και αποτελείται από θύρα στο επίπεδο του δαπέδου, υαλοπίνακα εξόδου ή οποιονδήποτε άλλον τύπο εξόδου, όπως καταπακτή στον θάλαμο του πληρώματος διακυβέρνησης και έξοδο ουραίου κώνου.»

γ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 48α:

«48α “μέλος πληρώματος πτήσης”, αδειοδοτημένο μέλος του πληρώματος επιφορτισμένο με καθήκοντα ουσιώδη για τη λειτουργία του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της περιόδου πτητικής υπηρεσίας.»

δ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 49α:

«49α “σύμβουλος πτητικών λειτουργιών” ή “επιμελητής πτήσης”, άτομο που έχει οριστεί από τον φορέα εκμετάλλευσης για να ασκεί τον έλεγχο και την επίβλεψη των πτητικών λειτουργιών, είναι κατάλληλα ειδικευμένο και υποστηρίζει, ενημερώνει ή βοηθά, ή αμφότερα, τον κυβερνήτη για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης.»

ε) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 76α:

«76α “πτήση ελέγχου της συντήρησης” (“maintenance check flight/MCF”), πτήση αεροσκάφους με πιστοποιητικό αξιοπιστίας ή πτητική άδεια, η οποία εκτελείται για τον εντοπισμό βλαβών ή για τον έλεγχο της λειτουργίας ενός ή περισσότερων συστημάτων, εξαρτημάτων ή εξοπλισμού μετά από συντήρηση, εάν η λειτουργία των συστημάτων, εξαρτημάτων ή εξοπλισμού δεν είναι δυνατόν να διαπιστωθεί με ελέγχους στο έδαφος και πραγματοποιείται σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) όπως απαιτείται από το εγχειρίδιο συντήρησης του αεροσκάφους (aircraft maintenance manual/“AMM”) ή οποιαδήποτε άλλα δεδομένα συντήρησης που έχει εκδώσει ο κάτοχος της έγκρισης σχεδιασμού που είναι υπεύθυνος για τη διαρκή αξιοπιστία του αεροσκάφους·

β) μετά από συντήρηση, όπως απαιτεί ο φορέας εκμετάλλευσης ή προτείνει ο φορέας που είναι υπεύθυνος για τη διαρκή αξιοπιστία του αεροσκάφους·

γ) όπως ζητεί ο φορέας συντήρησης για να εξακριβωθεί η επιτυχής επισκευή ελαττώματος·

δ) για να διευκολυνθεί ο εντοπισμός ή η αντιμετώπιση βλαβών.»

στ) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 95α και 95β:

«95α “σύστημα διάταξης μεταφοράς προσωπικού (personnel-carrying device system/PCDS)”, σύστημα που περιλαμβάνει μία ή δύο διατάξεις, η οποία είναι είτε προσαρτημένη σε άγγιστρο ανυψωτήρα ή φορτίου, είτε συναρμολογημένη στην άτρακτο του στροφοφόρου κατά τη διάρκεια πτητικών λειτουργιών μεταφοράς εξωτερικού ανθρώπινου φορτίου (human external cargo/“HEC”) ή πτητικών λειτουργιών ανύψωσης ελικόπτερου (helicopter hoist operations/“HHO”). Οι διατάξεις έχουν τη δομική ικανότητα και τα χαρακτηριστικά που απαιτούνται για τη μεταφορά επιβαινόντων έξω από το ελικόπτερο, όπως ζώνη ασφαλείας ταχείας ή μη ελευθέρωσης και ιμάντα με συνδετήριο ελατήριο, άκαμπτο κάνιστρο ή κλωβός·

95β “απλό σύστημα διάταξης μεταφοράς προσωπικού (απλό PCDS), PCDS” που πληροί τους ακόλουθους όρους:

- α) πληροί εναρμονισμένο πρότυπο σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/425 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*) ή την οδηγία 2006/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (**).
- β) έχει σχεδιαστεί για να συγκρατεί ένα μόνον άτομο (παραδείγματος χάρη, χειριστή άγκιστρου ανυψωτήρα ή φορτίου, άτομο ειδικού καθήκοντος ή φωτογράφο) μέσα στον θάλαμο ή για να συγκρατεί το πολύ δύο άτομα έξω από τον θάλαμο.
- γ) δεν είναι άκαμπτη δομή, όπως κλωβός, εξέδρα ή κάنيστρο.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/425 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Μαρτίου 2016, σχετικά με τα μέσα ατομικής προστασίας και για την κατάργηση της οδηγίας 89/686/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 81 της 31.3.2016, σ. 51).

(**) Οδηγία 2006/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 2006, σχετικά με τα μηχανήματα και την τροποποίηση της οδηγίας 95/16/ΕΚ (ΕΕ L 157 της 9.6.2006, σ. 24).»

ζ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 103β:

«103β “κανόνες αέρος”: οι κανόνες που έχουν θεσπιστεί με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής (*).

(*) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής, της 26ης Σεπτεμβρίου 2012, για καθορισμό των κοινών κανόνων αέρος και των επιχειρησιακών διατάξεων σχετικά με τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες αεροναυτιλίας και την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1035/2011 και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1265/2007, (ΕΚ) αριθ. 1794/2006, (ΕΚ) αριθ. 730/2006, (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 και (ΕΕ) αριθ. 255/2010 (ΕΕ L 281 της 13.10.2012, σ. 1).»

2) το παράρτημα II (Μέρος-ARO) τροποποιείται ως εξής:

α) η ARO.GEN.120 τροποποιείται ως εξής:

i) τα στοιχεία α), β) και γ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Ο Οργανισμός καταρτίζει αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (“AMC”), τα οποία επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για την επίτευξη συμμόρφωσης με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και τις κατ’ εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις του.

β) Εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για την επίτευξη συμμόρφωσης με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και τις κατ’ εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις του.

γ) Η αρμόδια αρχή καθιερώνει σύστημα για να αξιολογεί συνεχώς εάν τα εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης που χρησιμοποιεί η ίδια ή φορείς και πρόσωπα υπό την εποπτεία της συμμορφώνονται με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και τις κατ’ εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις του. Το εν λόγω σύστημα περιλαμβάνει διαδικασίες για τον περιορισμό, την ανάκληση ή την τροποποίηση εγκεκριμένων εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης, εάν αποδειχθεί από την αρμόδια αρχή ότι τα εν λόγω εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης δεν συμμορφώνονται με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και τις κατ’ εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδόθηκαν βάσει αυτού.»

ii) στο τρίτο εδάφιο του στοιχείου δ), το σημείο 3 διαγράφεται.

β) στην ARO.GEN.135, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*), η αρμόδια αρχή εφαρμόζει σύστημα για τη δέουσα συλλογή, ανάλυση και διάδοση πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση της οδηγίας 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 και (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 (ΕΕ L 122 της 24.4.2014, σ. 18).»

γ) στην ARO.GEN.300 στοιχείο α), το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. τη συνεχιζόμενη συμμόρφωση με τις ισχύουσες απαιτήσεις για τους φορείς που έχει πιστοποιήσει, τις ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες που έχει εξουσιοδοτήσει και τους φορείς από τους οποίους έχει λάβει δήλωση.»

- δ) στην ARO.GEN.350 στοιχείο δ), το σημείο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «4. Η αρμόδια αρχή καταγράφει όλα τα ευρήματα που έχει διαπιστώσει ή της έχουν κοινοποιηθεί σύμφωνα με το στοιχείο ε) και, ανάλογα με την περίπτωση, τα μέτρα επιβολής που έλαβε, καθώς και κάθε διορθωτικό μέτρο και την ημερομηνία περάτωσης των ευρημάτων.»
- ε) η ARO.OPS.110 τροποποιείται ως εξής:
- i) στο στοιχείο α), το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «3. την ORO.AOC.110 στοιχείο ε), για τη μίσθωση αεροσκάφους χωρίς πλήρωμα σε οποιονδήποτε φορέα εκμετάλλευσης, εξαιρουμένων των περιπτώσεων που καθορίζονται στην ORO.GEN.310 του παραρτήματος III.»
- ii) το στοιχείο β) τροποποιείται ως εξής:
- το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2. ο εκμισθωτής υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*)·
- (*) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2005, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15).»
- προστίθεται το ακόλουθο σημείο 3:
- «3. η άδεια που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής (*) έχει ανασταλεί, ανακληθεί ή επιστραφεί.
- (*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής, της 29ης Απριλίου 2014, για τον καθορισμό των τεχνικών απαιτήσεων και των διοικητικών διαδικασιών που αφορούν τις πτητικές λειτουργίες αερομεταφορέων τρίτων χωρών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 133 της 6.5.2014, σ. 12).»
- iii) στο στοιχείο δ), τα σημεία 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. κατάλληλο συντονισμό με την αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για τη συνεχή εποπτεία του αεροσκάφους, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής (*), ή για την εκμετάλλευση του αεροσκάφους, εφόσον δεν πρόκειται για την ίδια αρχή·
2. ότι το αεροσκάφος αφαιρείται εγκαίρως από το πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) του φορέα εκμετάλλευσης, εκτός από τις περιπτώσεις που καθορίζονται στην ORO.GEN.310 του παραρτήματος III.
- (*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, για τη διαρκή αξιοποίηση του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα (ΕΕ L 362 της 17.12.2014, σ. 1).»
- στ) στην ARO.OPS.150, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «β) Εάν η αρμόδια αρχή στην οποία υπάγεται ο φορέας εκμετάλλευσης αποδεχθεί την αξιολόγηση διακινδύνευσης και τις τυπικές διαδικασίες λειτουργίας (SOP), εκδίδει την εξουσιοδότηση, όπως ορίζεται στο παράρτημα IV. Η εξουσιοδότηση που εκδίδεται μπορεί να είναι περιορισμένης ή αορίστου διάρκειας. Οι όροι υπό τους οποίους ο φορέας εκμετάλλευσης εξουσιοδοτείται να εκτελεί μία ή περισσότερες εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες υψηλής διακινδύνευσης προσδιορίζονται στην εξουσιοδότηση.»
- ζ) στην ARO.OPS.200 στοιχείο β), το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2. ο κατάλογος των ειδικών εγκρίσεων, όπως ορίζονται στο προσάρτημα III, για μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες και ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες.»
- η) στην ARO.RAMP.105 στοιχείο β), το σημείο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «5. αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται από φορέα εκμετάλλευσης τρίτης χώρας ο οποίος εκτελεί για πρώτη φορά πτήσεις προς ή από επικράτεια υπαγόμενη στις διατάξεις της Συνθήκης ή εντός αυτής, ή του οποίου η εξουσιοδότηση που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014 είναι περιορισμένη ή έχει επανέλθει σε ισχύ έπειτα από αναστολή ή ανάκληση.»

- θ) στην ARO.RAMP.115 στοιχείο β), το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «3. διατηρούν την ειδικευσή τους έγκυρη με την παρακολούθηση ανανεωτικής εκπαίδευσης και τη διενέργεια τουλάχιστον 12 επιθεωρήσεων ανά ημερολογιακό έτος.»
- ι) η ARO.RAMP.125 τροποποιείται ως εξής:
- i) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «α) Οι επιθεωρήσεις διαδρόμου διενεργούνται με τυποποιημένο τρόπο.»
- ii) το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «γ) Μετά την ολοκλήρωση της επιθεώρησης διαδρόμου, ο κυβερνήτης ή, εν απουσία του, άλλο μέλος του πληρώματος πτήσης ή εκπρόσωπος του φορέα εκμετάλλευσης, ενημερώνεται σχετικά με τα αποτελέσματα της επιθεώρησης διαδρόμου.»
- ια) στην ARO.RAMP.140 στοιχείο δ), το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2. έχει λάβει πτητική άδεια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012, για αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτος μέλος.»
- ιβ) στην ARO.RAMP.150 στοιχείο α), το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. των πληροφοριών κατά την ARO.RAMP.145.»
- ιγ) τα προσαρτήματα I έως IV αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα I

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ (Χρονοδιάγραμμα έγκρισης φορέων εκμετάλλευσης αεροπορικών μεταφορών)		
Τύποι πτητικής λειτουργίας: Εμπορικές αερομεταφορές (CAT) ☐ Επιβατικές ☐ Φορτίου· ☐ Άλλη ⁽¹⁾ : _____		
(4)	Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης ⁽²⁾ Εκδίδουσα αρχή ⁽³⁾	(5)
AOC # ⁽⁶⁾ :	Επωνυμία του φορέα εκμετάλλευσης ⁽⁷⁾ Δραστηριοποιείται με την εμπορική επωνυμία ⁽⁸⁾ Διεύθυνση του φορέα εκμετάλλευσης ⁽¹⁰⁾ : Τηλέφωνο ⁽¹¹⁾ : Φαξ Ηλ. ταχ.:	Επιχειρησιακά σημεία επαφής: ⁽⁹⁾ Στοιχεία επικοινωνίας, μέσω των οποίων είναι δυνατή η επικοινωνία με την επιχειρησιακή διοίκηση χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, απαριθμούνται στα _____ ⁽¹²⁾ .
Το παρόν πιστοποιητικό πιστοποιεί ότι _____ ⁽¹³⁾ εξουσιοδοτείται να εκτελεί εμπορικές αερομεταφορές, όπως καθορίζονται στις συνημμένες προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών, σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών, το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και τις κατ' εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις του.		
Ημερομηνία έκδοσης ⁽¹⁴⁾ :	Όνομα και υπογραφή ⁽¹⁵⁾ : Τίτλος:	
(1) Άλλος τύπος μεταφοράς που πρέπει να προσδιορίζεται. (2) Αντικαθίσταται από την ονομασία του κράτους του φορέα εκμετάλλευσης. (3) Αντικαθίσταται από τα στοιχεία της αρμόδιας εκδίδουσας αρχής. (4) Για χρήση μόνο από την αρμόδια αρχή. (5) Για χρήση μόνο από την αρμόδια αρχή. (6) Στοιχεία της έγκρισης, όπως εκδόθηκε από την αρμόδια αρχή. (7) Αντικαθίσταται από την καταχωρισμένη επωνυμία του φορέα εκμετάλλευσης. (8) Εμπορική επωνυμία του φορέα εκμετάλλευσης, εάν είναι διαφορετική. Συμπληρώνεται "Δραστηριοποιείται με την εμπορική επωνυμία" πριν από την εμπορική επωνυμία.		

- (⁹) Στα στοιχεία επικοινωνίας περιλαμβάνονται οι αριθμοί τηλεφώνου και τηλεομοιοτυπικού, καθώς και ο κωδικός της χώρας και η διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (εάν υπάρχει), μέσω της οποίας είναι δυνατή η επικοινωνία με την επιχειρησιακή διοίκηση χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση για θέματα που σχετίζονται με τις πτητικές λειτουργίες, την αξιοπλοία, την επάρκεια των μελών πληρώματος του θαλάμου διακυβέρνησης και του θαλάμου επιβατών, τα επικίνδυνα εμπορεύματα και άλλα θέματα, κατά περίπτωση.
- (¹⁰) Διεύθυνση της επιχειρηματικής έδρας του φορέα εκμετάλλευσης.
- (¹¹) Αριθμός τηλεφώνου και τηλεομοιοτυπικού της επιχειρηματικής έδρας του φορέα εκμετάλλευσης, συμπεριλαμβανομένου του κωδικού της χώρας. Σημειώνεται η διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, εάν υπάρχει.
- (¹²) Επισύναψη του ελεγχθέντος εγγράφου, το οποίο φυλάσσεται στο αεροσκάφος, όπου παρατίθενται τα στοιχεία επικοινωνίας, με κατάλληλη παραπομπή σε παράγραφο ή σελίδα. Π.χ.: “Τα στοιχεία επικοινωνίας ... παρατίθενται στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών, γενικά/βάσιμα, κεφάλαιο 1, σημείο 1.1” ή “... παρατίθενται στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών, σ. 1” ή “... επισυνάπτονται στο παρόν έγγραφο”.
- (¹³) Καταχωρισμένη επωνυμία του φορέα εκμετάλλευσης.
- (¹⁴) Ημερομηνία έκδοσης του AOC (ηη-μμ-εεεε).
- (¹⁵) Τίτλος, ονοματεπώνυμο και υπογραφή του εκπροσώπου της αρμόδιας αρχής. Επιπροσθέτως, το AOC μπορεί να φέρει επίσημη σφραγίδα.

ENTYΠΟ 138 του EASA, έκδοση 2

Προσάρτημα II

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΤΗΤΙΚΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ (σύμφωνα με τους εγκριθέντες όρους του εγχειριδίου πτητικών λειτουργιών)				
Στοιχεία επικοινωνίας της εκδίδουσας αρχής Τηλέφωνο (¹): _____ · Φαξ _____ · Ηλ. ταχ.: _____				
AOC (²):	Επωνυμία φορέα εκμετάλλευσης (³):	Ημερομηνία (⁴):	Υπογραφή:	
Δραστηριοποιείται με την εμπορική επωνυμία				
Προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών#:				
Μοντέλο αεροσκάφους (⁵): Σήματα νηολόγησης (⁶):				
Τύποι πτητικών λειτουργιών: Εμπορικές αερομεταφορές ☐ Επιβατικές ☐ Φορτίου ☐ Άλλες (⁷): _____				
Περιοχή πτητικής λειτουργίας (⁸):				
Ειδικοί περιορισμοί (⁹):				
Ειδικές εγκρίσεις:	Ναι	Όχι	Προδιαγραφή (¹⁰)	Παρατηρήσεις
Επικίνδυνα εμπορεύματα	☐	☐		
Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας Απογείωση Προσέγγιση και προσγείωση	☐	☐	CAT (¹¹) RVR (¹²): m DA/H: πόδια RVR: m	
RVSM (¹³): ☐ ά.α.	☐	☐		
ETOPS (¹⁴): ☐ ά.α.	☐	☐	Μέγιστος χρόνος εκτροπής (¹⁵): Ελάχιστος	

Προδιαγραφές σύνθετης πλοήγησης για λειτουργίες PBN ⁽¹⁶⁾	☐	☐		(17)
Ελάχιστη προδιαγραφή επιδόσεων πλοήγησης	☐	☐		
Νυκτερινές πτητικές λειτουργίες μονοκινητήριων αεροπλάνων με στροβιλοκινητήρα ή σε IMC (SET-IMC)	☐	☐	(18)	
Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου υποβοηθούμενες από συστήματα απεικόνισης νυχτερινής όρασης	☐	☐		
Πτητικές λειτουργίες ανύψωσης ελικοπτέρου	☐	☐		
Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου για ιατρικές υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης	☐	☐		
Υπεράκτιες πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου	☐	☐		
Εκπαίδευση των μελών πληρωμάτων του θαλάμου επιβατών ⁽¹⁹⁾	☐	☐		
Έκδοση βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας πληρώματος θαλάμου επιβατών ⁽²⁰⁾	☐	☐		
Χρήση των εφαρμογών EFB τύπου B	☐	☐	(21)	
Διαρκής αξιοπλοία	☐	☐	(22)	
Άλλη ⁽²³⁾				

(1) Αριθμός τηλεφώνου και τηλεομοιοτυπικού της αρμόδιας αρχής, καθώς και κωδικός της χώρας. Σημειώνεται η διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, εάν υπάρχει.

(2) Σημειώνεται ο αριθμός του σχετικού πιστοποιητικού αερομεταφοράς (AOC) του αερομεταφορέα.

(3) Σημειώνεται η καταχωρισμένη επωνυμία του φορέα εκμετάλλευσης και η εμπορική επωνυμία του φορέα εκμετάλλευσης, εάν είναι διαφορετική. Συμπληρώνεται “Δραστηριοποιείται με την εμπορική επωνυμία” πριν από την εμπορική επωνυμία.

(4) Ημερομηνία έκδοσης των προδιαγραφών πτητικών λειτουργιών (ηη-μμ-εεεε) και υπογραφή της αρμόδιας αρχής.

(5) Σημειώνεται ο κατά ΔΟΠΑ προσδιορισμός της κατασκευής, του μοντέλου και της σειράς του αεροσκάφους ή της βασικής σειράς, εάν έχει προσδιοριστεί σειρά (π.χ. Boeing-737-3K2 ή Boeing-777-232).

(6) Τα σήματα νηολόγησης παρατίθενται είτε στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών είτε στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών. Στη δεύτερη περίπτωση, στις σχετικές προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών πρέπει να υπάρχει παραπομπή στη σχετική σελίδα του εγχειριδίου πτητικών λειτουργιών. Εάν δεν ισχύουν όλες οι ειδικές εγκρίσεις για το μοντέλο του αεροσκάφους, τα σήματα νηολόγησης του αεροσκάφους επιτρέπεται να εισαχθούν στη στήλη των παρατηρήσεων της σχετικής ειδικής έγκρισης.

(7) Αναφέρεται άλλος τύπος μεταφοράς (π.χ. ιατρική διακομιδή έκτακτης ανάγκης).

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

(9) Αναγράφονται οι εφαρμοστέοι ειδικοί περιορισμοί (π.χ. μόνον πτήσεις VFR, μόνον πτήσεις κατά τη διάρκεια της ημέρας κ.λπ.).

(10) Σε αυτή τη στήλη αναφέρονται τα πιο ελαστικά κριτήρια για κάθε έγκριση ή η έγκριση τύπου (με τα ανάλογα κριτήρια).

(11) Αναφέρεται η εφαρμοστέα κατηγορία προσέγγισης ακρίβειας: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ή CAT IIIC. Αναφέρονται η ελάχιστη ορατότητα διαδρόμου (RVR) σε μέτρα και το αποφασιστικό σχετικό ύψος (DA/H) σε πόδια. Χρησιμοποιείται μία γραμμή ανά αναφερόμενη κατηγορία προσέγγισης.

(12) Αναφέρεται η εγκεκριμένη ελάχιστη RVR απογείωσης σε μέτρα. Επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί μία γραμμή ανά έγκριση εάν χορηγούνται διαφορετικές εγκρίσεις.

(13) Το τετραγωνίδιο “ά.α. (άνευ αντικειμένου)” μπορεί να επιλεγεί μόνον εάν η ανώτατη οροφή του αεροσκάφους είναι κάτω από το FL290.

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

(15) Επιτρέπεται να αναφερθεί επίσης η απόσταση κατωφλίου (σε ναυτικά μίλια), καθώς και ο τύπος του κινητήρα.

- (¹⁶) Πλοήγηση βάσει επιδόσεων (PBN): χρησιμοποιείται μία γραμμή 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. Ειδικές εγκρίσεις των ειδικών διαδικασιών RNP AR APCH επιτρέπεται να καταχωρίζονται στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών ή στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών. Στη δεύτερη περίπτωση, στις σχετικές προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών πρέπει να υπάρχει παραπομπή στη σχετική σελίδα του εγχειριδίου πτητικών λειτουργιών.
- (¹⁷) Διευκρινίζεται εάν η ειδική έγκριση αφορά μόνο ορισμένα άκρα διαδρόμων ή αεροδρόμια ή αμφότερα.
- (¹⁸) Σημειώνεται ο ιδιαίτερος συνδυασμός ατράκτου ή κινητήρα.
- (¹⁹) Έγκριση διεξαγωγής εκπαιδευτικής σειράς και εξέτασης την οποία πρέπει να ολοκληρώσουν αιτούντες βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας πληρώματος θαλάμου επιβατών, όπως καθορίζεται στο παράρτημα V (Μέρος-CC) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011.
- (²⁰) Έγκριση έκδοσης βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας πληρώματος θαλάμου επιβατών, όπως προβλέπεται στο παράρτημα V (Μέρος-CC) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011.
- (²¹) Εισαγωγή του καταλόγου εφαρμογών EFB τύπου Β μαζί με τα στοιχεία αναφοράς του υλισμικού EFB (για φορητή ηλεκτρονική τσάντα πτήσης (EFB)). Ο κατάλογος αυτός παρατίθεται είτε στον κατάλογο προδιαγραφών πτητικών λειτουργιών είτε στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών. Στη δεύτερη περίπτωση, στις σχετικές προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών πρέπει να γίνεται παραπομπή στη σχετική σελίδα του εγχειριδίου πτητικών λειτουργιών.
- (²²) Το όνομα του προσώπου ή του φορέα που είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1321/2014.
- (²³) Εδώ επιτρέπεται η εισαγωγή άλλων εγκρίσεων ή δεδομένων, με χρήση μίας γραμμής (ή ενός πεδίου με πολλές γραμμές) ανά εξουσιοδότηση (π.χ. πτητικές λειτουργίες βραχείας προσγείωσης, πτητικές λειτουργίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία, πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου προς ή από τοποθεσία δημόσιου συμφέροντος, πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου επάνω από εχθρικό περιβάλλον ευρισκόμενο εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής, πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου χωρίς ικανότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης, πτητικές λειτουργίες με αυξημένες γωνίες κλίσης, μέγιστη απόσταση από κατάλληλο αεροδρόμιο για διкинητήρια αεροπλάνα χωρίς έγκριση ETOPS).

Έντυπο 139 του EASA, έκδοση 5

Προσάρτημα III

Κατάλογος ειδικών εγκρίσεων

Μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες

Ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες

(υποκείμενες στους όρους που καθορίζονται στην έγκριση και περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών ή στο εγχειρίδιο του χειριστή)

Εκδίδουσα αρχή (¹)		
Κατάλογος ειδικών εγκρίσεων # (²): Επωνυμία του φορέα εκμετάλλευσης: Ημερομηνία (³): Υπογραφή:		
Μοντέλο και σήματα νηολόγησης αεροσκάφους (⁴):		
Τύποι ειδικευμένης πτητικής λειτουργίας (SPO), εάν εφαρμόζεται: ☐ (⁵) ...		
Ειδικές εγκρίσεις (⁶):	Προδιαγραφή (⁷)	Παρατηρήσεις
...		
...		

...		
...		
(1) Εισάγονται η επωνυμία και τα στοιχεία επικοινωνίας. (2) Εισάγεται ο σχετικός αριθμός. (3) Ημερομηνία έκδοσης των ειδικών εγκρίσεων (ηη-μμ-εεεε) και υπογραφή του εκπροσώπου της αρμόδιας αρχής. (4) Εισάγεται ο προσδιορισμός της Ομάδας για την Ασφάλεια των Εμπορικών Πτήσεων (CAST)/του ΔΟΠΑ της κατασκευής, του μοντέλου και της σειράς του αεροσκάφους, ή η βασική σειρά, αν έχει προσδιορισθεί σειρά (π.χ. Boeing-737-3K2 ή Boeing-777-232). Η ταξινόμηση της CAST/του ΔΟΠΑ είναι διαθέσιμη στην ακόλουθη διεύθυνση: http://www.intlaviationstandards.org/ Τα σήματα νηολόγησης παρατίθενται είτε στον κατάλογο των ειδικών εγκρίσεων είτε στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών. Στην τελευταία περίπτωση, ο κατάλογος των ειδικών εγκρίσεων παραπέμπει στη σχετική σελίδα του εγχειριδίου πτητικών λειτουργιών. (5) Προσδιορίζεται ο τύπος της πτητικής λειτουργίας, π.χ. γεωργία, κατασκευές, φωτογράφιση, τοπογραφική αποτύπωση, παρατήρηση και περιπολία, εναέρια διαφήμιση, πτήση ελέγχου της συντήρησης. (6) Σε αυτή τη στήλη αναγράφονται τυχόν εγκεκριμένες πτητικές λειτουργίες, π.χ. επικίνδυνων εμπορευμάτων, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO. (7) Σε αυτή τη στήλη αναγράφονται τα πλέον ελαστικά κριτήρια για κάθε έγκριση, π.χ. το αποφασιστικό σχετικό ύψος και τα ελάχιστα RVR για CAT II.		

ΕΝΤΥΠΟ 140 του EASA, έκδοση 2

Προσάρτημα IV

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΩΝ ΠΤΗΤΙΚΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΥΨΗΛΗΣ ΔΙΑΚΙΝΔΥΝΕΥΣΗΣ	
Εκδίδουσα αρχή: ⁽¹⁾ Αριθ. εξουσιοδότησης: ⁽²⁾	
Επωνυμία του φορέα εκμετάλλευσης: ⁽³⁾ Διεύθυνση του φορέα εκμετάλλευσης: ⁽⁴⁾ Τηλ. ⁽⁵⁾ Φαξ Ηλ. ταχ.:	
Μοντέλο και σήματα νηολόγησης αεροσκάφους: ⁽⁶⁾	
Εξουσιοδοτημένες ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες: ⁽⁷⁾	
Εξουσιοδοτημένη περιοχή ή τοποθεσία πτητικών λειτουργιών: ⁽⁸⁾	
Ειδικοί περιορισμοί: ⁽⁹⁾	
Με την παρούσα βεβαιώνεται ότι η/ο _____ εξουσιοδοτείται να εκτελεί εμπορική/-ές ειδικευμένη/-ες πτητική/-ές λειτουργία/-ες υψηλής διακινδύνευσης σύμφωνα με την παρούσα εξουσιοδότηση, τις τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας του φορέα εκμετάλλευσης, το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και τις κατ' εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις του.	
Ημερομηνία έκδοσης ⁽¹⁰⁾ :	Όνομα και υπογραφή ⁽¹¹⁾ : Τίτλος:
(1) Όνομα και στοιχεία επικοινωνίας της αρμόδιας αρχής (2) Αναγράφεται ο σχετικός αριθμός εξουσιοδότησης. (3) Σημειώνεται η καταχωρισμένη επωνυμία του φορέα εκμετάλλευσης και η εμπορική επωνυμία του φορέα εκμετάλλευσης, εάν είναι διαφορετική. Συμπληρώνεται "Δραστηριοποιείται με την εμπορική επωνυμία" πριν από την εμπορική επωνυμία. (4) Διεύθυνση της επιχειρηματικής έδρας του φορέα εκμετάλλευσης. (5) Αριθμός τηλεφώνου και τηλεομοιοτυπικού της επιχειρηματικής έδρας του φορέα εκμετάλλευσης, συμπεριλαμβανομένου του κωδικού της χώρας. Σημειώνεται η διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, εάν υπάρχει.	

- (6) Εισάγεται ο προσδιορισμός της Ομάδας για την Ασφάλεια των Εμπορικών Πτήσεων (CAST)/του ΔΟΠΑ της κατασκευής, του μοντέλου και της σειράς του αεροσκάφους, ή η βασική σειρά, αν έχει προσδιορισθεί σειρά (π.χ. Boeing-737-3K2 ή Boeing-777-232). Η ταξινόμηση της CAST/του ΔΟΠΑ είναι διαθέσιμη στην ακόλουθη διεύθυνση: <http://www.intlaviationstandards.org>. Τα σήματα νηολόγησης παρατίθενται είτε στον κατάλογο των ειδικών εγκρίσεων είτε στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών. Στην τελευταία περίπτωση, ο κατάλογος των ειδικών εγκρίσεων παραπέμπει στη σχετική σελίδα του εγχειριδίου πτητικών λειτουργιών.
- (7) Προσδιορίζεται ο τύπος της πτητικής λειτουργίας, π.χ. γεωργία, κατασκευές, φωτογράφιση, τοπογραφική αποτύπωση, παρατήρηση και περιπολία, εναέρια διαφήμιση, πτήση ελέγχου της συντήρησης.
- (8) Αναγράφεται/-ονται η/οι γεωγραφική/-ές περιοχή/-ές ή τοποθεσία/-ες εξουσιοδοτημένης πτητικής λειτουργίας (με γεωγραφικές συντεταγμένες ή την περιοχή πληροφοριών πτήσης ή τα εθνικά ή περιφερειακά σύνορα).
- (9) Αναγράφονται οι εφαρμοστέοι ειδικοί περιορισμοί (π.χ. μόνον πτήσεις VFR, μόνον πτήσεις κατά τη διάρκεια της ημέρας κ.λπ.).
- (10) Ημερομηνία έκδοσης της άδειας (ηη-μμ-εεεε).
- (11) Τίτλος, ονοματεπώνυμο και υπογραφή του εκπροσώπου της αρμόδιας αρχής. Επιπροσθέτως, η εξουσιοδότηση μπορεί να φέρει επίσημη σφραγίδα.

ΕΝΤΥΠΟ 151 του EASA, έκδοση 2»

ιδ) τα προσαρτήματα V και VI απαλείφονται·

3) το παράρτημα III (Μέρος-ORO) τροποποιείται ως εξής:

α) στην ORO.GEN.110, το στοιχείο η) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«η) Ο φορέας εκμετάλλευσης καταρτίζει κατάλογο σημείων ελέγχου για κάθε τύπο αεροσκάφους που πρόκειται να χρησιμοποιείται από τα μέλη του πληρώματος σε όλες τις φάσεις της πτήσης υπό συνθήκες κανονικές, ασυνήθεις και έκτακτης ανάγκης, ώστε να εξασφαλίζεται ότι τηρούνται οι διαδικασίες λειτουργίας του εγχειριδίου πτητικών λειτουργιών. Στον σχεδιασμό και τη χρήση των καταλόγων σημείων ελέγχου τηρούνται οι αρχές ανθρώπινων παραγόντων και λαμβάνονται υπόψη τα τελευταία σχετικά έγγραφα του κατόχου της έγκρισης σχεδιασμού.»

β) στην ORO.GEN.135, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Το πιστοποιητικό του φορέα εκμετάλλευσης εξακολουθεί να ισχύει με την προϋπόθεση όλων των ακόλουθων:

1. ο φορέας εκμετάλλευσης εξακολουθεί να συμμορφώνεται με τις σχετικές απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεών του, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων που αφορούν τον χειρισμό ευρημάτων, όπως ορίζει η ORO.GEN.150 του παρόντος παραρτήματος·
2. η αρμόδια αρχή έχει πρόσβαση στον φορέα εκμετάλλευσης, όπως ορίζει η ORO.GEN.140 του παρόντος παραρτήματος, για να διαπιστώνει τη συνεχή συμμόρφωσή του με τις σχετικές απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεών του·
3. το πιστοποιητικό δεν έχει επιστραφεί ή ανακληθεί.»

γ) στην ORO.GEN.140, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Για να διαπιστώνεται η συμμόρφωση με τις σχετικές απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεών του, ο φορέας εκμετάλλευσης παρέχει πάντοτε πρόσβαση σε κάθε εγκατάσταση, αεροσκάφος, έγγραφο, αρχείο, δεδομένο, διαδικασία ή σε κάθε άλλο υλικό σχετικό με δραστηριότητα του υποκείμενη σε πιστοποίηση, εξουσιοδότηση ή δήλωση SPO, ανεξαρτήτως αν η εν λόγω δραστηριότητα έχει ανατεθεί ή μη σε πρόσωπο εξουσιοδοτημένο από μια από τις ακόλουθες αρχές:

1. την αρμόδια αρχή που ορίζεται στην ORO.GEN.105 του παραρτήματος III του παρόντος κανονισμού·
2. την αρχή που ενεργεί σύμφωνα με τις διατάξεις της ARO.GEN.300 στοιχείο δ), της ARO.GEN.300 στοιχείο ε) ή του τμήματος RAMP του παραρτήματος II του παρόντος κανονισμού.»

δ) η ORO.GEN.160 τροποποιείται ως εξής:

i) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Ο φορέας εκμετάλλευσης αναφέρει στην αρμόδια αρχή, καθώς και σε κάθε άλλο φορέα που απαιτείται να ενημερώνεται από το κράτος του φορέα εκμετάλλευσης, κάθε ατύχημα, σοβαρό συμβάν και περιστατικό, όπως ορίζουν ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*) και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάρτιση της οδηγίας 94/56/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 12.11.2010, σ. 35).»

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

«γ) Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014, οι εκθέσεις που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β) συντάσσονται με τη μορφή και τον τρόπο που υποδεικνύει η αρμόδια αρχή και περιέχουν όλες τις πληροφορίες για καταστάσεις γνωστές στον φορέα εκμετάλλευσης.»

ε) στην ORO.GEN.205, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Κατά τη σύναψη συμβάσεων ή την αγορά υπηρεσιών ή προϊόντων στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων του, ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει όλα τα ακόλουθα:

1. ότι οι υπηρεσίες ή τα προϊόντα που ανέθεσε με σύμβαση αγόρασε πληρούν τις εφαρμοστέες απαιτήσεις·
2. ότι τυχόν κίνδυνοι κατά της ασφάλειας της αεροπορίας συνδεόμενοι με υπηρεσίες ή προϊόντα που έχουν ανατεθεί με σύμβαση ή αγορασθεί λαμβάνονται υπόψη από το διοικητικό σύστημα του φορέα εκμετάλλευσης.»

στ) στο τμήμα GEN, προστίθεται η ακόλουθη ενότητα 3:

«Ενότητα 3

Πρόσθετες οργανωτικές απαιτήσεις

ORO.GEN.310 Χρήση αεροσκαφών αναγραφόμενων σε AOC για μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες και ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες

α) Τα αεροσκάφη που αναγράφονται σε AOC φορέα εκμετάλλευσης επιτρέπεται να παραμείνουν στο AOC εάν χρησιμοποιούνται σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες καταστάσεις:

1. από τον ίδιο τον κάτοχο του AOC, για ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με το παράρτημα VIII (Μέρος-SPO)·
2. από άλλους φορείς εκμετάλλευσης, για μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με μηχανοκίνητο αεροσκάφος ή για ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες που εκτελούνται σύμφωνα με το παράρτημα VI (Μέρος-NCC), το παράρτημα VII (Μέρος-NCO) ή το παράρτημα VIII (Μέρος-SPO), με την προϋπόθεση ότι το αεροσκάφος χρησιμοποιείται συνεχώς επί χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τις 30 ημέρες.

β) Όταν το αεροσκάφος χρησιμοποιείται σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο 2, ο κάτοχος του AOC που παρέχει το αεροσκάφος και ο φορέας εκμετάλλευσης που χρησιμοποιεί το αεροσκάφος διαθέτουν διαδικασία με την οποία:

1. ταυτοποιείται επακριβώς ο φορέας που είναι υπεύθυνος για τον επιχειρησιακό έλεγχο κάθε πτήσης και περιγράφεται ο τρόπος μεταξύ τους μεταβίβασης του επιχειρησιακού ελέγχου·
2. περιγράφεται η διαδικασία παράδοσης του αεροσκάφους κατά την επιστροφή του στον κάτοχο του AOC.

Η εν λόγω διαδικασία περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών κάθε φορέα εκμετάλλευσης ή σε σύμβαση μεταξύ του κατόχου του AOC και του φορέα εκμετάλλευσης που χρησιμοποιεί το αεροσκάφος σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο 2. Ο κάτοχος του AOC καταρτίζει υπόδειγμα τέτοιας σύμβασης. Η ORO.GEN.220 εφαρμόζεται στην τήρηση αρχείων τέτοιων συμβάσεων.

Ο κάτοχος του AOC και ο φορέας εκμετάλλευσης που χρησιμοποιεί το αεροσκάφος σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο 2 εξασφαλίζουν ότι η διαδικασία γνωστοποιείται στο αρμόδιο προσωπικό.

- γ) Ο κάτοχος του AOC υποβάλλει στην αρμόδια αρχή τη διαδικασία που αναφέρεται στο στοιχείο β) για εκ των προτέρων έγκριση.

Ο κάτοχος του AOC συμφωνεί με την αρμόδια αρχή τα μέσα και τη συχνότητα πληροφόρησής της σχετικά με τις μεταβιβάσεις του επιχειρησιακού ελέγχου σύμφωνα με την ORO.GEN.130 στοιχείο γ).

- δ) Η διαρκής αξιοπλοΐα αεροσκάφους που χρησιμοποιείται σύμφωνα με το στοιχείο α) είναι υπό τη διαχείριση του φορέα που είναι υπεύθυνος για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1321/2014.

- ε) Ο κάτοχος του AOC που παρέχει το αεροσκάφος σύμφωνα με το στοιχείο α):

1. αναφέρει στο οικείο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών τα σήματα νηολόγησης του παρεχόμενου αεροσκάφους και τον τύπο των πτητικών λειτουργιών που εκτελούνται με το εν λόγω αεροσκάφος·
2. παραμένει ανά πάσα στιγμή ενήμερος και τηρεί αρχείο για κάθε φορέα εκμετάλλευσης που έχει τον επιχειρησιακό έλεγχο του αεροσκάφους σε δεδομένη χρονική στιγμή, έως ότου επιστραφεί το αεροσκάφος στον κάτοχο του AOC·
3. εξασφαλίζει ότι ο προσδιορισμός των κινδύνων, η αξιολόγηση επικινδυνότητας και τα μέτρα μετριασμού καλύπτουν όλες τις πτητικές λειτουργίες που εκτελούνται με το εν λόγω αεροσκάφος.

- στ) Για πτητικές λειτουργίες βάσει του παραρτήματος VI (Μέρος-NCC) και του παραρτήματος VIII (Μέρος-SPO), ο φορέας εκμετάλλευσης που χρησιμοποιεί το αεροσκάφος σύμφωνα με το στοιχείο α) εξασφαλίζει όλα τα ακόλουθα:

1. κάθε πτήση που εκτελείται υπό τον επιχειρησιακό του έλεγχο καταγράφεται στο σύστημα τεχνικού ημερολογίου του αεροσκάφους·
2. δεν πραγματοποιούνται αλλαγές στα συστήματα ή στη διαμόρφωση του αεροσκάφους·
3. κάθε ελάττωμα ή τεχνική δυσλειτουργία που σημειώνεται ενόσω το αεροσκάφος είναι υπό τον επιχειρησιακό του έλεγχο αναφέρεται στον CAMO (φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας) του κατόχου του AOC·
4. ο κάτοχος του AOC λαμβάνει αντίγραφο τυχόν αναφοράς περιστατικού συνδεόμενου με τις πτήσεις που πραγματοποιήθηκαν με το αεροσκάφος, η οποία συμπληρώνεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2015/1018 της Επιτροπής (*).

(*) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/1018 της Επιτροπής, της 29ης Ιουνίου 2015, για την κατάρτιση καταλόγου ταξινόμησης των περιστατικών πολιτικής αεροπορίας που πρέπει να αναφέρονται υποχρεωτικά σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 163 της 30.6.2015, σ. 1).»

- ζ) στην ORO.AOC.110, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Πλήρης μίσθωση

- γ) Ο αιτών τη χορήγηση έγκρισης πλήρους μίσθωσης αεροσκάφους από φορέα εκμετάλλευσης τρίτης χώρας αποδεικνύει στην αρμόδια αρχή όλα τα ακόλουθα:

1. ότι ο φορέας εκμετάλλευσης τρίτης χώρας είναι κάτοχος έγκυρου AOC που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το παράρτημα 6 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία·
2. ότι τα πρότυπα ασφαλείας του φορέα εκμετάλλευσης τρίτης χώρας όσον αφορά τη διαρκή αξιοπλοΐα και τις πτητικές λειτουργίες είναι ισοδύναμα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 και του παρόντος κανονισμού·
3. ότι το αεροσκάφος έχει τυποποιημένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA) που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το παράρτημα 8 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία.»

- η) η ORO.AOC.125 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ORO.AOC.125 Μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες κατόχου AOC με αεροσκάφος αναγραφόμενο στο οικείο AOC

- α) Ο κάτοχος AOC επιτρέπεται να εκτελεί μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με το παράρτημα VI (Μέρος-NCC) ή με το παράρτημα VII (Μέρος-NCO) με τα αεροσκάφη που περιλαμβάνονται στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών του οικείου AOC ή στο οικείο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών, υπό τον όρο ότι ο κάτοχος του AOC περιγράφει λεπτομερώς τις εν λόγω πτητικές λειτουργίες στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών, το οποίο περιλαμβάνει τα εξής:

1. καθορισμό των εφαρμοστέων απαιτήσεων·

2. περιγραφή τυχόν διαφορών των διαδικασιών λειτουργίας που χρησιμοποιούνται κατά την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών CAT με τις μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες·
 3. τα μέσα που εξασφαλίζουν ότι όλο το προσωπικό που εμπλέκεται στις πτητικές λειτουργίες είναι πλήρως εξοικειωμένο με τις σχετικές διαδικασίες.
- β) Ο κάτοχος AOC συμμορφώνεται με:
1. το παράρτημα VIII (Μέρος-SPO) όταν εκτελεί πτήσεις ελέγχου της συντήρησης με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη·
 2. το παράρτημα VII (Μέρος-NCO) όταν εκτελεί πτήσεις ελέγχου της συντήρησης με αεροσκάφη άλλα από τα σύνθετα μηχανοκίνητα.
- γ) Ο κάτοχος AOC που εκτελεί τις προβλεπόμενες στα στοιχεία α) και β) πτητικές λειτουργίες δεν απαιτείται να υποβάλει δήλωση σύμφωνα με το παρόν παράρτημα.
- δ) Ο κάτοχος AOC προσδιορίζει τον τύπο της πτήσης, όπως αναγράφεται στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών, στα σχετικά με την πτήση έγγραφα (επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης, φορτωτική και άλλα ισοδύναμα έγγραφα).»
- θ) στην ORO.AOC.135, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «α) Σύμφωνα με την ORO.GEN.210 στοιχείο β), ο φορέας εκμετάλλευσης ορίζει πρόσωπα υπεύθυνα για τη διαχείριση και την επίβλεψη στα εξής πεδία:
1. τις πτητικές λειτουργίες,
 2. την εκπαίδευση των πληρωμάτων του θαλάμου επιβατών,
 3. τις επίγειες λειτουργίες,
 4. τη διαρκή αξιοπλοΐα ή τη σύμβαση ανάθεσης της διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1321/2014, ανάλογα με την περίπτωση.»
- ι) στην ORO.SPO.100, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «γ) Ο εμπορικός ειδικευμένος φορέας εκμετάλλευσης λαμβάνει εκ των προτέρων έγκριση από την αρμόδια αρχή και συμμορφώνεται με τους ακόλουθους όρους:
1. για την πλήρη μίσθωση αεροσκάφους από φορέα εκμετάλλευσης τρίτης χώρας:
 - i) ότι τα πρότυπα ασφαλείας του φορέα εκμετάλλευσης τρίτης χώρας όσον αφορά τη διαρκή αξιοπλοΐα και τις πτητικές λειτουργίες είναι ισοδύναμα των εφαρμοστέων απαιτήσεων του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 (*) και του παρόντος κανονισμού·
 - ii) ότι το αεροσκάφος φορέα εκμετάλλευσης τρίτης χώρας έχει τυποποιημένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA) που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το παράρτημα 8 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία·
 - iii) ότι η διάρκεια της πλήρους μίσθωσης δεν υπερβαίνει τους επτά μήνες σε κάθε διαδοχική 12μηνη περίοδο·
 2. για τη μίσθωση αεροσκάφους χωρίς το πλήρωμα νηολογημένου σε τρίτη χώρα:
 - i) ότι υπάρχει επιχειρησιακή ανάγκη που δεν μπορεί να καλυφθεί με τη μίσθωση αεροσκάφους νηολογημένου στην Ένωση·
 - ii) ότι η διάρκεια της μίσθωσης χωρίς το πλήρωμα δεν υπερβαίνει τους επτά μήνες σε κάθε διαδοχική 12μηνη περίοδο·
 - iii) ότι τα πρότυπα ασφαλείας του αεροσκάφους τρίτης χώρας όσον αφορά τη διαρκή αξιοπλοΐα είναι ισοδύναμα των εφαρμοστέων απαιτήσεων του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014·
 - iv) ότι το αεροσκάφος είναι εξοπλισμένο σύμφωνα με το παράρτημα VIII (Μέρος-SPO).
- (*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα (ΕΕ L 362 της 17.12.2014, σ. 1).»
- ια) η ORO.CC.100 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ORO.CC.100 Αριθμός και σύνθεση του πληρώματος θαλάμου επιβατών

- α) Για τη λειτουργία αεροσκάφους με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση (MOPSC) άνω των 19 θέσεων, ορίζεται τουλάχιστον ένα μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών κατά τη μεταφορά ενός ή περισσότερων επιβατών.

- β) Για τους σκοπούς της συμμόρφωσης με το στοιχείο α), ο ελάχιστος αριθμός των μελών πληρώματος του θαλάμου επιβατών είναι ο μεγαλύτερος από τους ακόλουθους:
1. τον αριθμό των μελών πληρώματος του θαλάμου επιβατών που καθορίστηκε κατά τη διαδικασία πιστοποίησης του αεροσκάφους σύμφωνα με τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης για τη διαμόρφωση του θαλάμου που χρησιμοποιεί ο φορέας εκμετάλλευσης·
 2. εάν ο αριθμός που αναφέρεται στο σημείο 1 δεν έχει καθορισθεί, τον αριθμό των μελών του πληρώματος του θαλάμου επιβατών που καθορίστηκε κατά τη διαδικασία πιστοποίησης του αεροσκάφους για τη μέγιστη πιστοποιημένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών μειωμένη κατά 1 για κάθε πολλαπλάσιο 50 θέσεων επιβατών της διαμόρφωσης του θαλάμου επιβατών που χρησιμοποιεί ο φορέας εκμετάλλευσης, η οποία είναι μικρότερη της μέγιστης πιστοποιημένης χωρητικότητας καθημένων·
 3. ένα μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών ανά 50 κατειλημμένες ή μη θέσεις επιβατών εγκατεστημένων στον ίδιο θάλαμο του υπό εκμετάλλευση αεροσκάφους.
- γ) Για πτητικές λειτουργίες με περισσότερα του ενός μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, ο φορέας εκμετάλλευσης ορίζει ένα μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών που είναι υπόλογο στον υπεύθυνο χειριστή ή στον κυβερνήτη.
- δ) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α), μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με αεροσκάφη με μέγιστη MOPSC άνω των 19 θέσεων επιτρέπεται να εκτελούνται χωρίς μέλος του πληρώματος του θαλάμου επιβατών, με την προϋπόθεση εκ των προτέρων έγκρισης από την αρμόδια αρχή. Για να λάβει την έγκριση, ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:
1. έχουν επιβιβασθεί στο αεροσκάφος 19 επιβάτες κατ' ανώτατο όριο·
 2. ο φορέας εκμετάλλευσης έχει αναπτύξει διαδικασίες για την εν λόγω εκμετάλλευση.»·

ιβ) η ORO.CC.205 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ORO.CC.205 Μείωση του αριθμού των μελών πληρώματος του θαλάμου επιβατών σε επίγειες λειτουργίες και σε απρόβλεπτες καταστάσεις

- α) Όποτε επιβιβάζονται επιβάτες σε αεροσκάφος, είναι παρόντα στο αεροσκάφος και είναι έτοιμα να ενεργήσουν δράση τα μέλη του πληρώματος του θαλάμου επιβατών που απαιτούνται κατ' ελάχιστον σύμφωνα με την ORO.CC.100.
- β) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α), ο ελάχιστος αριθμός μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών μπορεί να μειωθεί σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:
1. κατά τη διάρκεια συνήθων επίγειων λειτουργιών που δεν αφορούν τον ανεφοδιασμό ή την αφαίρεση καυσίμων, όταν το αεροσκάφος βρίσκεται στη θέση στάθμευσης·
 2. σε απρόβλεπτες καταστάσεις εάν ο αριθμός των μεταφερόμενων με την πτήση επιβατών είναι μειωμένος. Στην περίπτωση αυτή υποβάλλεται αναφορά στην αρμόδια αρχή μετά την περάτωση της πτήσης·
 3. για την πρόβλεψη ανάπαυσης εν πτήση κατά τη διάρκεια της πλεύσης, είτε σύμφωνα με την ORO.FTL.205 στοιχείο ε) είτε ως μέτρο μετριασμού της κόπωσης που εφαρμόζει ο φορέας εκμετάλλευσης.
- γ) Για τους σκοπούς του στοιχείου β) σημεία 1 και 2, οι διαδικασίες του φορέα εκμετάλλευσης διασφαλίζουν ότι:
1. με τον μειωμένο αριθμό μελών πληρώματος του θαλάμου επιβατών επιτυγχάνεται ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας, ιδίως για την εκκένωση των επιβατών·
 2. παρά τον μειωμένο αριθμό των μελών του πληρώματος του θαλάμου επιβατών, ένα ανώτερο μέλος του πληρώματος του θαλάμου επιβατών είναι παρόν σύμφωνα με την ORO.CC.200·
 3. απαιτείται να είναι παρόν τουλάχιστον ένα μέλος του πληρώματος του θαλάμου ανά 50 κατειλημμένες ή μη θέσεις επιβατών στον ίδιο θάλαμο του αεροσκάφους·
 4. στην περίπτωση συνήθων επίγειων λειτουργιών για τις οποίες απαιτούνται περισσότερα από ένα μέλη του πληρώματος του θαλάμου επιβατών στο αεροσκάφος, ο αριθμός που ορίζεται στο σημείο 3 αυξάνεται κατά ένα μέλος του πληρώματος του θαλάμου επιβατών ανά ζεύγος εξόδων κινδύνου ανά επίπεδο διαπέδου.
- δ) Για τους σκοπούς του στοιχείου β) σημείο 3, ο φορέας εκμετάλλευσης:
1. διεξάγει αξιολόγηση διακινδύνευσης για τον προσδιορισμό του αριθμού των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών τα οποία πρέπει να είναι παρόντα και να είναι έτοιμα να ενεργήσουν ανά πάσα στιγμή κατά την πλεύση·
 2. προσδιορίζει μέτρα για τον μετριασμό των επιπτώσεων λόγω της μείωσης του αριθμού των παρόντων μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών που είναι έτοιμα να ενεργήσουν κατά την πλεύση·

3. καθορίζει, στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών, ειδικές διαδικασίες, μεταξύ άλλων και για την ανάπαυση εν πτήξει του ανώτερου μέλους του πληρώματος του θαλάμου επιβατών, οι οποίες διασφαλίζουν ανά πάσα στιγμή κατάλληλο χειρισμό των επιβατών και αποτελεσματική διαχείριση τυχόν ασυνήθων καταστάσεων ή καταστάσεων έκτακτης ανάγκης·
4. προσδιορίζει, στο σύστημα προδιαγραφών του χρόνου πτήσης σύμφωνα με την ORO.FTL.125, τους όρους υπό τους οποίους επιτρέπεται να προβλέπεται ανάπαυση εν πτήξει για τα μέλη του πληρώματος του θαλάμου επιβατών.»

iv) το προσάρτημα I αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα I

Δήλωση σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής για τις πτητικές λειτουργίες					
Φορέας εκμετάλλευσης Ονομασία: Τόπος στον οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης έχει την κύρια επιχειρηματική έδρα του ή, εάν ο φορέας εκμετάλλευσης δεν έχει κύρια επιχειρηματική έδρα, τον τόπο εγκατάστασής του ή διαμονής του από τον οποίο διευθύνονται οι λειτουργίες: Ονοματεπώνυμο και στοιχεία επικοινωνίας του υπόλογου διευθυντή:					
Πτητική λειτουργία αεροσκάφους					
Ημερομηνία έναρξης της πτητικής λειτουργίας ή εφαρμογής της αλλαγής:					
Πληροφορίες για το αεροσκάφος, τη λειτουργία και τον φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοποίησης ⁽¹⁾ :					
MSN (αριθ. σειράς κατασκευής) του αεροσκάφους	Τύπος αεροσκάφους	Αριθμός νηολογίου του αεροσκάφους ⁽²⁾	Κύρια βάση	Τύπος/-οι πτητικής λειτουργίας ⁽³⁾	Φορέας υπεύθυνος για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοποίησης ⁽⁴⁾
Κατά περίπτωση, στοιχεία των εγκρίσεων των οποίων είναι κάτοχος (επισυνάπτεται στη δήλωση κατάλογος των ειδικών εγκρίσεων, καθώς και των ειδικών εγκρίσεων που έχουν χορηγηθεί από τρίτη χώρα, κατά περίπτωση).					
Κατά περίπτωση, στοιχεία των εξουσιοδοτήσεων ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών των οποίων είναι κάτοχος (επισυνάπτονται οι εξουσιοδοτήσεις, ανάλογα με την περίπτωση)					
Κατά περίπτωση, κατάλογος των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης με παραπομπές στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC) που αντικαθιστούν (επισυνάπτονται τα AltMoC).					
Δηλώσεις					
☐ Ο φορέας εκμετάλλευσης συμμορφώνεται και θα συνεχίσει 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.					
☐ 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 και όλες οι πτήσεις θα εκτελούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του εγχειριδίου πτητικών λειτουργιών όπως απαιτείται κατά την ORO.GEN.110 στοιχείο β) του παραρτήματος III του εν λόγω κανονισμού.					

☐ Όλα τα υπό εκμετάλλευση αεροσκάφη διαθέτουν έγκυρο πιστοποιητικό αξιοπλοίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής ή πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις αξιοπλοίας που εφαρμόζονται σε αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα που αποτελούν το αντικείμενο συμφωνίας μίσθωσης.
☐ 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 παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 και τα μέλη του πληρώματος του θαλάμου επιβατών, κατά περίπτωση, εκπαιδεύονται σύμφωνα με το τμήμα CC του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
☐ (Ανάλογα με την περίπτωση) Ο φορέας εκμετάλλευσης έχει εφαρμόσει και αποδειξεί τη συμμόρφωση με αναγνωρισμένο βιομηχανικό πρότυπο. Στοιχεία αναφοράς του προτύπου: Οργανισμός πιστοποίησης: Ημερομηνία του τελευταίου ελέγχου της συμμόρφωσης:
☐ Ο φορέας εκμετάλλευσης θα κοινοποιήσει στην αρμόδια αρχή κάθε μεταβολή των περιστάσεων που επηρεάζει τη συμμόρφωσή του με τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, όπως δηλώνει στην αρμόδια αρχή με την παρούσα δήλωση, και κάθε μεταβολή των πληροφοριών και των καταλόγων εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης (AltMoC) που έχουν περιληφθεί και επισυναφθεί στην παρούσα δήλωση, όπως απαιτείται κατά την ORO.GEN.120 στοιχείο α) του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
☐ Ο φορέας εκμετάλλευσης βεβαιώνει ότι οι πληροφορίες της παρούσας δήλωσης είναι ορθές.
Ημερομηνία, ονοματεπώνυμο και υπογραφή του υπόλογου διευθυντή
(1) Εάν δεν υπάρχει αρκετός χώρος για την αναγραφή των πληροφοριών στον χώρο της δήλωσης, οι πληροφορίες επισυνάπτονται χωριστά. Το συνημμένο φέρει ημερομηνία και υπογραφή. (2) Εάν το αεροσκάφος έχει επίσης νηολογηθεί με κάτοχο AOC, προσδιορίζεται ο αριθμός του AOC του κατόχου του AOC. (3) 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, όπως πτήσεις αεροφωτογραφίας, οι εναέριες διαφημίσεις, πτήσεις μαζικών μέσων ενημέρωσης, τηλεοπτικές και κινηματογραφικές πτήσεις, λειτουργίες αλεξίπτωτου, πτήσεις ελεύθερης πτώσης, πτήσεις ελέγχου της συντήρησης. (4) Στις πληροφορίες σχετικά με την οργάνωση του φορέα που είναι υπεύθυνος διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοίας περιλαμβάνονται η ονομασία του φορέα, η διεύθυνση και τα στοιχεία αναφοράς της έγκρισής του.»

4) το παράρτημα IV (Μέρος-CAT) τροποποιείται ως εξής:

α) η CAT.GEN.MPA.105 τροποποιείται ως εξής:

i) το στοιχείο α) τροποποιείται ως εξής:

— τα σημεία (12) και (13) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«12. διασφαλίζει ότι έχει εκτελεστεί η προ πτήσης επιθεώρηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος I (Μέρος-M) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014·

13. βεβαιώνεται ότι ο σχετικός εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης είναι πάντα εύκολα προσπελάσιμος για άμεση χρήση·»

— προστίθεται το ακόλουθο σημείο 14:

«14. καταγράφει, μετά το πέρας της πτήσης, τα δεδομένα χρήσης και όλα τα γνωστά ή ύποπτα ελαττώματα του αεροσκάφους στο τεχνικό ημερολόγιο του αεροσκάφους ή στο ημερολόγιο καταγραφής πτήσης του αεροσκάφους, ώστε να εξασφαλίζεται η συνεχής ασφάλεια πτήσης.»

ii) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ε):

«ε) Ο κυβερνήτης αναφέρει, το συντομότερο δυνατόν, στην αρμόδια μονάδα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (ATS) τυχόν επικίνδυνες καιρικές συνθήκες ή συνθήκες πτήσης που αντιμετώπισε, οι οποίες είναι δυνατόν να επηρεάσουν δυσμενώς την ασφάλεια άλλου αεροσκάφους.»

- β) η CAT.GEN.MPA.150 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CAT.GEN.MPA.150 Αναγκαστική προσθαλάσωση — αεροπλάνα

Ο φορέας εκμετάλλευσης εκμεταλλεύεται μόνον αεροπλάνο με διαμόρφωση θέσεων άνω των 30 επιβατών σε πτήσεις επάνω από ύδατα σε απόσταση από την ξηρά κατάλληλη για προσγείωση έκτακτης ανάγκης, σε χρόνο άνω των 120 πρώτων λεπτών με ταχύτητα πλεύσης, ή σε 400 ναυτικά μίλια, όποια απόσταση είναι μικρότερη, εάν το αεροπλάνο συμμορφώνεται με τις διατάξεις αναγκαστικής προσθαλάσωσης που περιγράφονται στην/στις εφαρμοστέα/-ές προδιαγραφή/-ές πιστοποίησης.»

- γ) στην CAT.GEN.MPA.180 στοιχείο α), το σημείο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«10. το τεχνικό ημερολόγιο του αεροσκάφους, σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος-M) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014.»

- δ) η CAT.GEN.MPA.210 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CAT.GEN.MPA.210 Θέση αεροσκάφους που βρίσκεται σε κίνδυνο — Αεροπλάνα

Τα ακόλουθα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με ισχυρά και αυτόματα μέσα ώστε να προσδιορίζεται με ακρίβεια, όταν το αεροπλάνο έχει υποστεί σοβαρή ζημία μετά από ατύχημα, η θέση του σημείου τέλους της πτήσης:

1. όλα τα αεροπλάνα με MCTOM άνω των 27 000 kg, με MOPSC άνω των 19, των οποίων το ατομικό CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2023 ή αργότερα·
2. όλα τα αεροπλάνα με MCTOM άνω των 45 000 kg, των οποίων το ατομικό CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2023 ή αργότερα.»

- ε) στην CAT.OP.MPA.170, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) παρέχεται δελτίο ενημέρωσης σε θέματα ασφαλείας στο οποίο δίνονται εικονογραφημένες οδηγίες σχετικά με τη λειτουργία του εξοπλισμού ασφαλείας και έκτακτης ανάγκης και των εξόδων κινδύνου που ενδέχεται να χρησιμοποιηθούν από τους επιβάτες.»

- στ) η CAT.OP.MPA.320 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CAT.OP.MPA.320 Κατηγορίες αεροπλάνων

α) Οι κατηγορίες αεροπλάνων βασίζονται στην ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρα κατωφλίου (V_{AT}), η οποία ισούται με την ταχύτητα απώλειας στήριξης (V_{SO}) πολλαπλασιαζόμενη επί 1,3 ή με την ταχύτητα απώλειας στήριξης 1 g (βαρύτητα) (V_{S1g}) πολλαπλασιαζόμενη επί 1,23 στη διαμόρφωση προσγείωσης στη μέγιστη πιστοποιημένη μάζα προσγείωσης. Εάν είναι διαθέσιμες οι V_{SO} και V_{S1g} , χρησιμοποιείται το υψηλότερο γινόμενο της V_{AT} .

β) Χρησιμοποιούνται οι κατηγορίες αεροπλάνων που προδιαγράφονται στον κάτωθι πίνακα.

Πίνακας 1: Κατηγορίες αεροπλάνων που αντιστοιχούν στις τιμές V_{AT}

Κατηγορία αεροπλάνου	V_{AT}
A	Κάτω των 91 kt
B	Από 91 έως 120 kt
C	Από 121 έως 140 kt
D	Από 141 έως 165 kt
E	Από 166 έως 210 kt

γ) Η διαμόρφωση προσγείωσης που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών.

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να εφαρμόσει μικρότερη μάζα προσγείωσης για να καθορίσει τη V_{AT} εάν το εγκρίνει η αρμόδια αρχή. Αυτή η μικρότερη μάζα προσγείωσης είναι μια σταθερή τιμή, ανεξάρτητη από τις μεταβαλλόμενες συνθήκες των καθημερινών πτητικών λειτουργιών.»

- ζ) στην CAT.IDE.A.100, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «β) Όργανα και εξοπλισμός που δεν απαιτούνται σύμφωνα με το παρόν παράρτημα (Μέρος-CAT), καθώς και κάθε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται δυνάμει του παρόντος κανονισμού, αλλά φέρει η πτήση, πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:
1. οι πληροφορίες που παρέχουν αυτά τα όργανα, ο εξοπλισμός ή τα παρελκόμενα δεν χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τη συμμόρφωση με το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 ή με τις CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 και CAT.IDE.A.345 του παρόντος παραρτήματος·
 2. τα όργανα και ο εξοπλισμός δεν επηρεάζουν την αξιοπιστία του αεροπλάνου, ακόμη και σε περίπτωση βλάβης ή δυσλειτουργίας.»
- η) στην CAT.IDE.A.105, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «β) ο φορέας εκμετάλλευσης έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή να εκμεταλλεύεται το αεροπλάνο με βάση τους περιορισμούς του κύριου καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού (master minimum equipment list/MMEL) σύμφωνα με την ORO.MLR.105 στοιχείο ι) του παραρτήματος III.»
- θ) η CAT.IDE.A.125 τροποποιείται ως εξής:
- i) στο στοιχείο α) σημείο 1, η περίπτωση iii) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«iii) του βαρομετρικού απόλυτου ύψους.»
 - ii) στο στοιχείο β), το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους.»
- ι) η CAT.IDE.A.130 τροποποιείται ως εξής:
- i) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«β) Δύο μέσα μέτρησης και απεικόνισης του βαρομετρικού απόλυτου ύψους.»
 - ii) στο στοιχείο η), το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους.»
- ια) η CAT.IDE.A.205 τροποποιείται ως εξής:
- i) στο στοιχείο α), το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«3. ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού σε κάθε κάθισμα επιβατών και ζώνες συγκράτησης σε κάθε θέση-κρεβάτι, για αεροπλάνα με MCTOM έως 5 700 kg και με MOPSC έως εννέα θέσεις, των οποίων το ατομικό CoFA εκδόθηκε για πρώτη φορά στις 8 Απριλίου 2015 ή αργότερα.»
 - ii) στο στοιχείο β), το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«3. στις θέσεις των μελών του πληρώματος πτήσης και σε κάθε θέση δίπλα στη θέση του χειριστή, ένα από τα ακόλουθα:
 - i) δύο μιάντες ώμου και μια ζώνη ασφαλείας που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ανεξάρτητα·
 - ii) διαγώνιος μιάντας ώμου και μια ζώνη ασφαλείας που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ανεξάρτητα στα ακόλουθα αεροπλάνα:
 - (Α) αεροπλάνα με MCTOM έως 5 700 kg και MOPSC έως εννέα θέσεις, τα οποία συμμορφώνονται με τις δυναμικές συνθήκες προσγείωσης έκτακτης ανάγκης που καθορίζονται στις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης·
 - (Β) αεροπλάνα με MCTOM έως 5 700 kg και MOPSC έως εννέα θέσεις, τα οποία δεν συμμορφώνονται με τις δυναμικές συνθήκες προσγείωσης έκτακτης ανάγκης που καθορίζονται στις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης, των οποίων το ατομικό CoFA εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν από τις 28 Οκτωβρίου 2014·
 - (Γ) αεροπλάνα πιστοποιημένα σύμφωνα με τα CS-VLA ή ισοδύναμα και CS-LSA ή ισοδύναμα.»
- ιβ) στην CAT.IDE.A.245, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «δ) Τα αεροπλάνα διαθέτουν πρόσθετο εξοπλισμό προστασίας της αναπνοής (PBE) εγκατεστημένο δίπλα στον πυροσβεστήρα χειρός που αναφέρεται στην CAT.IDE.A.250 στοιχεία β) και γ), ή δίπλα στην είσοδο του χώρου φορτίου, εάν ο πυροσβεστήρας χειρός είναι εγκατεστημένος σε χώρο φορτίου.»

ιγ) στην CAT.IDE.A.275, τα στοιχεία γ) και δ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

- «γ) Για τα αεροπλάνα με MOPSC έως 19 θέσεις και πιστοποίηση τύπου με βάση την προδιαγραφή πιστοποίησης του Οργανισμού, το σύστημα φωτισμού έκτακτης ανάγκης που αναφέρεται στο στοιχείο α) περιλαμβάνει τον εξοπλισμό που αναφέρεται στο στοιχείο β) σημεία 1, 2 και 3.
- δ) Για τα αεροπλάνα με MOPSC έως 19 θέσεις χωρίς πιστοποίηση τύπου με βάση την προδιαγραφή πιστοποίησης του Οργανισμού, το σύστημα φωτισμού έκτακτης ανάγκης που αναφέρεται στο στοιχείο α) περιλαμβάνει τον εξοπλισμό που αναφέρεται στο στοιχείο β) σημείο 1.»

ιδ) στην CAT.IDE.A.285, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «γ) Τα υδροπλάνα που ίπτανται επάνω από ύδατα είναι εξοπλισμένα με:
- 1) άγκυρα θαλάσσης και άλλον εξοπλισμό αναγκαίο για τη διευκόλυνση της πρόσδεσης, της αγκυροβόλησης ή των ελιγμών του αεροπλάνου σε ύδατα, ανάλογα με το μέγεθός τους, το βάρος τους και τα χαρακτηριστικά χειρισμού τους·
 - 2) εξοπλισμό για την εκπομπή ηχητικών σημάτων, όπως ορίζουν οι Διεθνείς Κανονισμοί Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα, εφόσον εφαρμόζονται.»

ιε) στην CAT.IDE.A.345, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «γ) Παρά το στοιχείο β), αεροπλάνα που εκτελούν πτητικές λειτουργίες μικρών αποστάσεων στον υψηλό εναέριο χώρο του Βόρειου Ατλαντικού (NAT HLA) και δεν διέρχονται από τον Βόρειο Ατλαντικό, είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον ένα σύστημα επικοινωνίας μεγάλης εμβέλειας, σε περίπτωση που έχουν δημοσιευτεί εναλλακτικές διαδικασίες επικοινωνίας για τον εν λόγω εναέριο χώρο.»

ιστ) η CAT.IDE.H.100 τροποποιείται ως εξής:

i) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται σύμφωνα με το παρόν τμήμα εγκρίνονται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπιστίας, με εξαίρεση τα ακόλουθα:
1. ανεξάρτητους φορητούς φανούς·
 2. ρολόι ακριβείας·
 3. υποδοχή χάρτη·
 4. κυτίο πρώτων βοηθειών·
 5. μεγάφωνα·
 6. σωσίβιο εξοπλισμό και εξοπλισμό σηματοδότησης·
 7. άγκυρες θαλάσσης και εξοπλισμό πρόσδεσης·
 8. διατάξεις συγκράτησης παιδιών.»

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

- «β) Όργανα και εξοπλισμός που δεν απαιτούνται σύμφωνα με το παρόν παράρτημα (Μέρος-CAT), καθώς και κάθε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται δυνάμει του παρόντος κανονισμού, αλλά φέρει η πτήση, πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:
1. οι πληροφορίες που παρέχουν αυτά τα όργανα, ο εξοπλισμός ή τα παρελκόμενα δεν χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τη συμμόρφωση με το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 ή με τις CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 και CAT.IDE.H.345 του παρόντος παραρτήματος·
 2. τα όργανα και ο εξοπλισμός δεν επηρεάζουν την αξιοπιστία του ελικοπτερου, ακόμη και σε περίπτωση βλάβης ή δυσλειτουργίας.»

ιζ) στην CAT.IDE.H.105, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «β) ο φορέας εκμετάλλευσης έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή για να εκμεταλλεύεται το ελικόπτερο με βάση τους περιορισμούς του κύριου καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού (master minimum equipment list/MMEL) σύμφωνα με την ORO.MLR.105 στοιχείο ι) του παραρτήματος III.»

ιη) η CAT.IDE.H.125 τροποποιείται ως εξής:

i) στο στοιχείο α) σημείο 1, η περίπτωση iii) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«iii) του βαρομετρικού απόλυτου ύψους·»

ii) στο στοιχείο β), το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους·»

ιθ) η CAT.IDE.H.130 τροποποιείται ως εξής:

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

«β) Δύο μέσα μέτρησης και απεικόνισης του βαρομετρικού απόλυτου ύψους. Για νυκτερινές πτητικές λειτουργίες VFR ενός χειριστή, το υψόμετρο πίεσης μπορεί να υποκατασταθεί από ραδιούψόμετρο.»

ii) στο στοιχείο η), το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους·»

κ) στην CAT.IDE.H.315, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) άγκυρα θαλάσσης και άλλον εξοπλισμό αναγκαίο για τη διευκόλυνση της πρόσδεσης, της αγκυροβόλησης ή των ελιγμών του ελικοπτέρου σε ύδατα, ανάλογα με το μέγεθός του, το βάρος του και τα χαρακτηριστικά χειρισμού του· και·»

κα) η CAT.IDE.H.320 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CAT.IDE.H.320 Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις επάνω από ύδατα — αναγκαστική προσθαλάσωση

α) Τα ελικόπτερα είναι σχεδιασμένα για προσγείωση σε ύδατα ή πιστοποιημένα για αναγκαστική προσθαλάσωση σύμφωνα με τη σχετική προδιαγραφή πιστοποίησης όταν λειτουργούν σε κατηγορία επιδόσεων 1 ή 2 επάνω από ύδατα σε εχθρικό περιβάλλον σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης.

β) Τα ελικόπτερα είναι σχεδιασμένα για προσγείωση σε ύδατα ή πιστοποιημένα για αναγκαστική προσθαλάσωση, σύμφωνα με τη σχετική προδιαγραφή πιστοποίησης ή είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό επίπλευσης έκτακτης ανάγκης όταν λειτουργούν:

1. σε κατηγορία επιδόσεων 1 ή 2 πάνω από ύδατα σε μη εχθρικό περιβάλλον σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης·
2. σε κατηγορία επιδόσεων 2, όταν απογειώνονται από ύδατα ή προσγειώνονται σε ύδατα, πλην της περίπτωσης πτητικών λειτουργιών ιατρικής υπηρεσίας έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων (HEMS), εφόσον, με σκοπό την ελάχιστη έκθεση, η προσθαλάσωση ή η απογείωση από τοποθεσία λειτουργίας HEMS ευρισκόμενη σε πυκνοκατοικημένο περιβάλλον πραγματοποιείται επάνω από ύδατα·
3. σε κατηγορία επιδόσεων 3 επάνω από ύδατα πέρα από απόσταση ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης από την ξηρά·»

5) το παράρτημα V (Μέρος-SpA) τροποποιείται ως εξής:

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

«SpA.GEN.100 Αρμόδια αρχή

α) Αρμόδια αρχή για την έκδοση ειδικής έγκρισης είναι:

1. για εμπορικό φορέα εκμετάλλευσης, η αρχή του κράτους μέλους στο οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης έχει την κύρια επιχειρηματική του έδρα·
2. για μη εμπορικό φορέα εκμετάλλευσης, η αρχή του κράτους στο οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης έχει την κύρια επιχειρηματική του έδρα, έχει τον τόπο εγκατάστασής του ή τον τόπο διαμονής του.

β) Παρά το στοιχείο α) σημείο 2, για μη εμπορικό φορέα εκμετάλλευσης που χρησιμοποιεί αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα, δεν ισχύουν οι εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος για την έγκριση των ακόλουθων πτητικών λειτουργιών, εάν οι εν λόγω εγκρίσεις εκδίδονται από τρίτη χώρα νηολόγησης:

1. ναυτιλία βάσει επιδόσεων (PBN)·
2. ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας (MNPS)·
3. εναέριος χώρος με μειωμένα ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού (RVSM)·
4. πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας (LVO).»·

β) στην SpA.DG.110, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) μεριμνά ώστε αντίγραφο των πληροφοριών που παρέχονται στον υπεύθυνο χειριστή ή στον κυβερνήτη φυλάσσεται στο έδαφος και ότι το εν λόγω αντίγραφο, ή οι πληροφορίες που περιέχει, είναι εύκολα προσβάσιμο στον σύμβουλο πτητικών λειτουργιών, στον σύμβουλο πτητικών λειτουργιών ή στο ειδικευμένο προσωπικό του εδάφους που είναι υπεύθυνο για το οικείο μέρος των πτητικών λειτουργιών, έως ότου ολοκληρωθεί η πτήση στην οποία αναφέρονται οι πληροφορίες.»·

γ) στην SpA.NVIS.110, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) **Ραδιοϋψόμετρο.** Το ελικόπτερο είναι εξοπλισμένο με ραδιοϋψόμετρο ικανό να εκπέμπει ηχητική προειδοποίηση κάτω από ένα προκαθορισμένο σχετικό ύψος και ηχητική και οπτική προειδοποίηση σε σχετικό ύψος που επιλέγει ο χειριστής, αμέσως ευδιάκριτο κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων της πτήσης με συστήματα νυχτερινής όρασης (NVIS).»·

δ) η SpA.HHO.110 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«SpA.HHO.110 Απαιτήσεις εξοπλισμού για πτητικές λειτουργίες ανύψωσης ελικοπτέρου (HHO)

α) Για την εγκατάσταση του συνόλου του εξοπλισμού ανύψωσης ελικοπτέρου πλην απλού PCDS (Personal Carrying Device Systems), συμπεριλαμβανομένου τυχόν ραδιοεξοπλισμού για τη συμμόρφωση με την SpA.HHO.115, καθώς και για κάθε μεταγενέστερη μεταβολή, απαιτείται έγκριση αξιοπλοΐας κατάλληλη για τη σκοπούμενη λειτουργία. Ο βοηθητικός εξοπλισμός σχεδιάζεται και τίθεται σε δοκιμή σύμφωνα με το ενδεδειγμένο πρότυπο, όπως απαιτείται από την αρμόδια αρχή.

β) Οι οδηγίες συντήρησης του εξοπλισμού και των συστημάτων HHO καθορίζονται από τον φορέα εκμετάλλευσης σε συνεργασία με τον κατασκευαστή και περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα συντήρησης ελικοπτέρου του φορέα εκμετάλλευσης, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1321/2014.»·

6) το παράρτημα VI (Μέρος-NCC) τροποποιείται ως εξής:

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

«NCC.GEN.100 Αρμόδια αρχή

Αρμόδια αρχή είναι η αρχή που ορίζει το κράτος μέλος όπου ο φορέας εκμετάλλευσης έχει τον κύριο τόπο της επιχειρηματικής του δραστηριότητας, είναι εγκατεστημένος ή έχει τον τόπο διαμονής του.»·

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη NCC.GEN.101:

«NCC.GEN.101 Πρόσθετες απαιτήσεις για τους οργανισμούς πτητικής εκπαίδευσης

Εγκεκριμένοι οργανισμοί πτητικής εκπαίδευσης, οι οποίοι απαιτείται να συμμορφώνονται με το παρόν παράρτημα, συμμορφώνονται επίσης με την ORO.GEN.310 του παραρτήματος III, κατά περίπτωση.»·

γ) στην NCC.IDE.A.100, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) Όργανα και εξοπλισμός ή παρελκόμενα που δεν απαιτούνται σύμφωνα με το παρόν παράρτημα, καθώς και κάθε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται δυνάμει του παρόντος κανονισμού, αλλά φέρει η πτήση, πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

1. οι πληροφορίες που παρέχουν αυτά τα όργανα, ο εξοπλισμός ή παρελκόμενα δεν χρησιμοποιούνται από τα μέλη του πληρώματος πτήσης για τη συμμόρφωση με το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 ή με τις NCC.IDE.A.245 και NCC.IDE.A.250 του παρόντος παραρτήματος·
2. τα όργανα και ο εξοπλισμός δεν επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του αεροπλάνου, ακόμη και σε περίπτωση βλάβης ή δυσλειτουργίας.»·

- δ) στην NCC.IDE.A.105, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «β) ο φορέας εκμετάλλευσης έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή για να εκμεταλλεύεται το αεροπλάνο με βάση τους περιορισμούς του κύριου καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού (master minimum equipment list/MMEL) σύμφωνα με την ORO.MLR.105 στοιχείο ι) του παραρτήματος III· ή»
- ε) η NCC.IDE.A.120 τροποποιείται ως εξής:
- i) στο στοιχείο α), το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους·»
- ii) στο στοιχείο γ), το σημείο 1 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους·»
- στ) η NCC.IDE.A.125 τροποποιείται ως εξής:
- i) στο στοιχείο α), το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους·»
- ii) στο στοιχείο γ), το σημείο 1 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους·»
- iii) το στοιχείο η) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «η) παροχή ισχύος έκτακτης ανάγκης, ανεξάρτητη από το κύριο σύστημα παραγωγής ισχύος, για τη λειτουργία και τον φωτισμό συστήματος ένδειξης στάσης για ελάχιστη περίοδο 30 λεπτών. Η παροχή ισχύος έκτακτης ανάγκης τίθεται αυτομάτως σε λειτουργία μετά από ολοκληρωτική βλάβη του κύριου συστήματος παραγωγής ισχύος και στο όργανο ή στον πίνακα οργάνων παρέχεται σαφής ένδειξη ότι ο ενδείκτης στάσης λειτουργεί με ισχύ έκτακτης ανάγκης.»
- ζ) στην NCC.IDE.A.180, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «β) Η ζώνη ασφαλείας με σύστημα συγκράτησης του άνω μέρους του κορμού έχει:
1. ένα μόνο σημείο αποσύνδεσης·
 2. στις θέσεις για τον ελάχιστο αριθμό απαιτούμενων μελών του πληρώματος του θαλάμου επιβατών, δύο ιμάντες ώμου και μια ζώνη ασφαλείας που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ανεξάρτητα·
 3. στις θέσεις των μελών του πληρώματος του θαλάμου διακυβέρνησης και σε κάθε θέση δίπλα στη θέση του χειριστή, ένα από τα ακόλουθα:
- i) δύο ιμάντες ώμου και μια ζώνη ασφαλείας που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ανεξάρτητα·
- ii) διαγώνιος ιμάντας ώμου και μια ζώνη ασφαλείας που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ανεξάρτητα στα ακόλουθα αεροπλάνα:
- (Α) αεροπλάνα με MCTOM έως 5 700 kg και MOPSC έως εννέα θέσεις, τα οποία συμμορφώνονται με τις δυναμικές συνθήκες προσγείωσης έκτακτης ανάγκης που καθορίζονται στις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης·
- (Β) αεροπλάνα με MCTOM έως 5 700 kg και MOPSC έως εννέα θέσεις, τα οποία δεν συμμορφώνονται με τις δυναμικές συνθήκες προσγείωσης έκτακτης ανάγκης που καθορίζονται στις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης, των οποίων το ατομικό CoFA εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν από τις 25 Αυγούστου 2016.»
- η) στην NCC.IDE.A.250, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ε):
- «ε) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό επιτήρησης σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.»
- θ) στην NCC.IDE.H.100, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «γ) Όργανα και εξοπλισμός ή παρελκόμενα που δεν απαιτούνται σύμφωνα με το παρόν παράρτημα, καθώς και κάθε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται δυνάμει του παρόντος κανονισμού, αλλά φέρει η πτήση, πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:
1. οι πληροφορίες που παρέχουν αυτά τα όργανα, ο εξοπλισμός ή παρελκόμενα δεν χρησιμοποιούνται από τα μέλη του πληρώματος πτήσης για τη συμμόρφωση με το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 ή με τις NCC.IDE.H.245 και NCC.IDE.H.250 του παρόντος παραρτήματος·
 2. τα όργανα και ο εξοπλισμός δεν επηρεάζουν την αξιοπιστία του ελικοπτέρου, ακόμη και σε περίπτωση βλάβης ή δυσλειτουργίας.»

- ι) στην NCC.IDE.H.105, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 - «β) ο φορέας εκμετάλλευσης έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή για να εκμεταλλεύεται το ελικόπτερο με βάση τους περιορισμούς του κύριου καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού (master minimum equipment list/MMEL) σύμφωνα με την ORO.MLR.105 στοιχείο ι) του παραρτήματος III· ή»
- ια) η NCC.IDE.H.120 τροποποιείται ως εξής:
 - i) στο στοιχείο α), το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 - «3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους»·
 - ii) στο στοιχείο γ), το σημείο 1 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
 - «1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους»·
- ιβ) η NCC.IDE.H.125 τροποποιείται ως εξής:
 - i) στο στοιχείο α), το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 - «3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους»·
 - ii) στο στοιχείο γ), το σημείο 1 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
 - «1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους»·
- ιγ) η NCC.IDE.H.235 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«NCC.IDE.H.235 Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις επάνω από ύδατα — αναγκαστική προσθαλάσωση

Τα ελικόπτερα είναι σχεδιασμένα για προσγείωση σε ύδατα ή είναι πιστοποιημένα για αναγκαστική προσθαλάσωση σύμφωνα με τις σχετικές προδιαγραφές πιστοποίησης ή είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό επίπλευσης έκτακτης ανάγκης όταν εκτελούν πτήση επάνω από ύδατα σε εχθρικό περιβάλλον σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης.»

- ιδ) στην NCC.IDE.H.250, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ε):
 - «ε) Τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό επιτήρησης σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.»

7) το παράρτημα VII (Μέρος-NCO) τροποποιείται ως εξής:

- α) στην NCO.GEN.100, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 - «β) Εάν το αεροσκάφος είναι νηολογημένο σε τρίτη χώρα, αρμόδια αρχή είναι η αρχή που ορίζει το κράτος μέλος όπου ο φορέας εκμετάλλευσης έχει τον κύριο τόπο της επιχειρηματικής του δραστηριότητας, είναι εγκατεστημένος ή έχει τον τόπο διαμονής του.»
- β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη NCO.GEN.104:

«NCO.GEN.104 Χρήση αεροσκάφους περιλαμβανόμενου σε AOC από φορέα εκμετάλλευσης NCO

- α) Φορέας εκμετάλλευσης μη εμπορικών πτητικών λειτουργιών (NCO) μπορεί να χρησιμοποιεί άλλα από τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη που περιλαμβάνονται στο AOC φορέα εκμετάλλευσης για την εκτέλεση μη εμπορικών πτητικών λειτουργιών σύμφωνα με το παρόν παράρτημα.
- β) Ο φορέας εκμετάλλευσης NCO που χρησιμοποιεί το αεροσκάφος σύμφωνα με το στοιχείο α) διαθέτει διαδικασία στην οποία:
 - 1. περιγράφεται με σαφήνεια με ποιον τρόπο ο επιχειρησιακός έλεγχος του αεροσκάφους μεταβιβάζεται από τον κάτοχο του AOC στον φορέα εκμετάλλευσης NCO, κατά την ORO.GEN.310 του παραρτήματος III·
 - 2. περιγράφεται η διαδικασία παράδοσης του αεροσκάφους κατά την επιστροφή του στον κάτοχο του AOC.Η εν λόγω διαδικασία περιλαμβάνεται σε σύμβαση μεταξύ του κατόχου του AOC και του φορέα εκμετάλλευσης NCO.
Ο φορέας εκμετάλλευσης NCO μεριμνά για την κοινοποίηση της διαδικασίας στο σχετικό προσωπικό.
- γ) Η διαρκής αξιοπλοία αεροσκάφους που χρησιμοποιείται σύμφωνα με το στοιχείο α) είναι υπό τη διαχείριση του φορέα που είναι υπεύθυνος για τη διαρκή αξιοπλοία του αεροσκάφους που περιλαμβάνεται στο AOC, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1321/2014.
- δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης NCO που χρησιμοποιεί το αεροσκάφος σύμφωνα με το στοιχείο α) διασφαλίζει τα ακόλουθα:
 - 1. κάθε πτήση που εκτελείται υπό τον επιχειρησιακό του έλεγχο καταγράφεται στο σύστημα τεχνικού ημερολογίου του αεροσκάφους·
 - 2. δεν πραγματοποιούνται αλλαγές στα συστήματα ή στη διαμόρφωση του αεροσκάφους·

3. κάθε ελάττωμα ή τεχνική δυσλειτουργία που σημειώνεται ενόσω το αεροσκάφος είναι υπό τον επιχειρησιακό του έλεγχο αναφέρεται αμέσως μετά την πτήση στον φορέα που αναφέρεται στο στοιχείο γ)·
 4. ο κάτοχος του AOC λαμβάνει αντίγραφο κάθε αναφοράς περιστατικών συνδεόμενων με τις πτήσεις που πραγματοποιήθηκαν με το αεροσκάφος, η οποία συμπληρώνεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/1018.»
- δ) στην NCO.IDE.A.100, τα στοιχεία β) και γ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «β) Δεν χρειάζεται έγκριση εξοπλισμού για τα κάτωθι, όταν απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος:
1. εφεδρικές ασφάλειες·
 2. ανεξάρτητους φορητούς φανούς·
 3. ρολόι ακριβείας·
 4. κυτίο πρώτων βοηθειών·
 5. σωσίβιο εξοπλισμό και εξοπλισμό σηματοδότησης·
 6. άγκυρες θαλάσσης και εξοπλισμό πρόσδεσης·
 7. μηχανισμό συγκράτησης για παιδιά.
 8. απλό PCDS χρησιμοποιούμενο ως σύστημα συγκράτησης ατόμου ειδικού καθήκοντος.
- γ) Όργανα και εξοπλισμός που δεν απαιτούνται σύμφωνα με το παράρτημα VII (Μέρος-NCO), καθώς και κάθε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται δυνάμει του παρόντος κανονισμού, αλλά φέρει η πτήση, πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:
1. οι πληροφορίες που παρέχουν αυτά τα όργανα ή ο εξοπλισμός δεν χρησιμοποιούνται από τα μέλη του πληρώματος πτήσης για τη συμμόρφωση με το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 ή με τις NCO.IDE.A.190 και NCO.IDE.A.195 του παραρτήματος VII·
 2. τα όργανα και ο εξοπλισμός δεν επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του αεροπλάνου, ακόμη και σε περίπτωση βλάβης ή δυσλειτουργίας.»
- ε) στην NCO.IDE.A.120 στοιχείο α), το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους·»
- στ) στην NCO.IDE.A.125 στοιχείο α), το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους·»
- ζ) στην NCO.IDE.A.140 στοιχείο α), το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2. μία ζώνη ασφαλείας σε κάθε θέση//και ζώνες συγκράτησης για κάθε θέση-κρεβάτι·»
- η) στην NCO.IDE.A.195, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ε):
- «ε) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό επιτήρησης σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.»
- θ) στην NCO.IDE.H.100, τα στοιχεία β) και γ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «β) Δεν χρειάζεται έγκριση εξοπλισμού για τα κάτωθι, όταν απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος:
1. ανεξάρτητους φορητούς φανούς·
 2. ρολόι ακριβείας·
 3. κυτίο πρώτων βοηθειών·
 4. σωσίβιο εξοπλισμό και εξοπλισμό σηματοδότησης·
 5. άγκυρες θαλάσσης και εξοπλισμό πρόσδεσης·
 6. μηχανισμό συγκράτησης για παιδιά.
 7. απλό PCDS χρησιμοποιούμενο ως σύστημα συγκράτησης ατόμου ειδικού καθήκοντος.

- γ) Όργανα και εξοπλισμός ή παρελκόμενα που δεν απαιτούνται σύμφωνα με το παράρτημα VII (Μέρος-NCO), καθώς και κάθε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται δυνάμει του παρόντος κανονισμού, αλλά φέρει η πτήση, πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:
1. οι πληροφορίες που παρέχουν αυτά τα όργανα, ο εξοπλισμός ή τα παρελκόμενα δεν χρησιμοποιούνται από τα μέλη του πληρώματος πτήσης για τη συμμόρφωση με το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 ή με τις NCO.IDE.H.190 και NCO.IDE.H.195 του παραρτήματος VII·
 2. τα όργανα και ο εξοπλισμός ή τα παρελκόμενα δεν επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του ελικοπτερίου, ακόμη και σε περίπτωση βλάβης ή δυσλειτουργίας.»
- ι) στην NCO.IDE.H.120 στοιχείο α), το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους.»
- ια) στην NCO.IDE.H.125 στοιχείο α), το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους.»
- ιβ) στην NCO.IDE.H.140 στοιχείο α), τα σημεία 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. μία θέση ή μια θέση-κρεβάτι για κάθε επιβαίνοντα ηλικίας 24 μηνών και άνω ή ένα σταθμό για κάθε μέλος του πληρώματος ή επιβαίνον άτομο ειδικού καθήκοντος·
 2. μια ζώνη ασφαλείας σε κάθε θέση επιβατών και ζώνες συγκράτησης για κάθε θέση-κρεβάτι και διατάξεις συγκράτησης για κάθε σταθμό.»
- ιγ) η NCO.IDE.H.185 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «NCO.IDE.H.185 Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις επάνω από ύδατα — αναγκαστική προσθαλάσωση**
- Τα ελικόπτερα που ίπτανται επάνω από ύδατα σε εχθρικό περιβάλλον σε απόσταση άνω των 50 NM από την ξηρά έχουν ένα από τα ακόλουθα:
- α) σχεδιασθεί για να προσγειώνονται σε ύδατα σύμφωνα με τις σχετικές προδιαγραφές πιστοποίησης·
 - β) πιστοποιηθεί για να εκτελούν αναγκαστική προσθαλάσωση σύμφωνα με τις σχετικές προδιαγραφές πιστοποίησης·
 - γ) εφοδιαστεί με εξοπλισμό επίπλευσης έκτακτης ανάγκης.»
- ιδ) στην NCO.IDE.H.195, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ε):
- «ε) Τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό επιτήρησης σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.»
- ιε) στην NCO.SPEC.HEC.105, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «β) Για την εγκατάσταση του συνόλου του εξοπλισμού ανύψωσης και του άγκιστρου φορτίου πλην απλού PCDS, καθώς και για μεταγενέστερες μετατροπές τους, απαιτείται έγκριση αξιοπλοΐας κατάλληλη για τη σκοπούμενη λειτουργία.»
- ιστ) η NCO.SPEC.PAR.120 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«NCO.SPEC.PAR.120 Μεταφορά και ελευθέρωση επικίνδυνων εμπορευμάτων

Παρά την NCO.SPEC.160, οι αλεξιπτωτιστές μπορούν να φέρουν καπνογόνο συσκευή ίχνους και να εξέρχονται από το αεροσκάφος για σκοπούς επίδειξης με αλεξιπτωτο πάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές πόλεων, κωμοπόλεων ή οικισμών ή επάνω από υπαίθρια συνάθροιση ατόμων, με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω συσκευές έχουν κατασκευαστεί για τον σκοπό αυτόν.»

- ιζ) στο τμήμα E, προστίθεται η ακόλουθη ενότητα 6:

«ΕΝΟΤΗΤΑ 6

Πτήσεις ελέγχου της συντήρησης (MCF)

NCO.SPEC.MCF.100 Επίπεδα των πτήσεων ελέγχου της συντήρησης

Πριν από τη διεξαγωγή πτήσης ελέγχου της συντήρησης, ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει το εφαρμοστέο επίπεδο της πτήσης ελέγχου της συντήρησης ως εξής:

- α) πτήση ελέγχου της συντήρησης “επίπεδου Α” για πτήση στην οποία αναμένεται η χρήση διαδικασιών κατάστασης ασυνήθους ή έκτακτης ανάγκης, όπως καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, ή εφόσον απαιτείται πτήση για να αποδειχθεί η λειτουργία εφεδρικού συστήματος ή άλλων διατάξεων ασφαλείας·

- β) πτήση ελέγχου της συντήρησης “επιπέδου Β” για κάθε πτήση ελέγχου της συντήρησης εκτός από την πτήση ελέγχου της συντήρησης “επιπέδου Α”.

NCO.SPEC.MCF.105 Επιχειρησιακοί περιορισμοί

- α) Κατά παρέκκλιση από την NCO.GEN.105 στοιχείο α) σημείο 4 του παρόντος παραρτήματος, πτήση ελέγχου της συντήρησης επιτρέπεται να εκτελεσθεί με αεροσκάφος που έχει διατεθεί σε υπηρεσία με ατελή συντήρηση σύμφωνα με την M.A.801 στοιχείο ζ) ή την 145.A.50 στοιχείο ε) του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής.
- β) Κατά παρέκκλιση από την NCO.IDE.A.105 ή την NCO.IDE.H.105, ο κυβερνήτης μπορεί να εκτελέσει πτήση με ελλιπή ή εκτός λειτουργίας στοιχεία του εξοπλισμού ή λειτουργίες που απαιτούνται για την πτήση εάν τα εν λόγω ελλιπή ή εκτός λειτουργίας στοιχεία του εξοπλισμού ή λειτουργίες έχουν ταυτοποιηθεί στον κατάλογο σημείων ελέγχου που αναφέρεται στην NCO.SPEC.MCF.110.

NCO.SPEC.MCF.110 Κατάλογος σημείων ελέγχου και ενημέρωση σχετικά με την ασφάλεια

- α) Ο κατάλογος σημείων ελέγχου που αναφέρεται στην NCO.SPEC.105 επικαιροποιείται εάν απαιτείται πριν από κάθε πτήση ελέγχου της συντήρησης και συνεκτιμώνται οι διαδικασίες λειτουργίας που έχουν προγραμματισθεί να ακολουθηθούν κατά τη διάρκεια συγκεκριμένης πτήσης ελέγχου της συντήρησης.
- β) Παρά την NCO.SPEC.125 στοιχείο β), πριν από κάθε πτήση ελέγχου της συντήρησης απαιτείται ενημέρωση του ατόμου ειδικού καθήκοντος σε θέματα ασφάλειας.

NCO.SPEC.MCF.120 Απαιτήσεις για πληρώματα πτήσης

Κατά την επιλογή μέλους του πληρώματος πτήσης για πτήση ελέγχου της συντήρησης, ο φορέας εκμετάλλευσης λαμβάνει υπόψη την πολυπλοκότητα του αεροσκάφους και το επίπεδο της πτήσης ελέγχου της συντήρησης κατά την NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Σύνθεση του πληρώματος και επιβαίνοντες

- α) Ο κυβερνήτης προσδιορίζει εάν απαιτούνται πρόσθετα μέλη πληρώματος ή άτομα ειδικού καθήκοντος, ή αμφότερα, πριν από κάθε προβλεπόμενη πτήση ελέγχου της συντήρησης, λαμβάνοντας υπόψη τον αναμενόμενο φόρτο εργασίας για το μέλος του πληρώματος πτήσης ή για το άτομο ειδικού καθήκοντος και την αξιολόγηση διακινδύνευσης.
- β) Ο κυβερνήτης δεν επιτρέπει σε πτήση ελέγχου της συντήρησης “επιπέδου Α” άλλους επιβαίνοντες εκτός από αυτούς που απαιτούνται βάσει του στοιχείου α).

NCO.SPEC.MCF.130 Προσομοίωση διαδικασιών ασυνήθων καταστάσεων ή έκτακτης ανάγκης κατά την πτήση

Κατά παρέκκλιση από την NCO.SPEC.145, ο κυβερνήτης μπορεί να προσομοιώσει καταστάσεις που απαιτούν την εφαρμογή διαδικασιών ασυνήθων καταστάσεων ή έκτακτης ανάγκης με επιβαίνον άτομο ειδικού καθήκοντος, εάν η προσομοίωση είναι απαραίτητη για τον σκοπό της πτήσης και εάν έχει προσδιορισθεί στον κατάλογο σημείων ελέγχου κατά την NCO.SPEC.MCF.110 ή σε διαδικασίες λειτουργίας.

NCO.SPEC.MCF.140 Συστήματα και εξοπλισμός

Όταν σκοπός μιας πτήσης ελέγχου της συντήρησης είναι να ελεγχθεί η ορθή λειτουργία συστήματος ή εξοπλισμού, το συγκεκριμένο σύστημα ή ο εξοπλισμός χαρακτηρίζονται εν δυνάμει αναξιόπιστα και, πριν από την πτήση, συμφωνούνται κατάλληλα μέτρα μετριασμού, ώστε να ελαχιστοποιείται η διακινδύνευση της ασφάλειας πτήσης.»

- 8) το παράρτημα VIII (Μέρος-SPO) τροποποιείται ως εξής:

- α) στην SPO.GEN.005, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Το παρόν παράρτημα εφαρμόζεται σε κάθε ειδικευμένη πτητική λειτουργία εφόσον το αεροσκάφος χρησιμοποιείται για ειδικευμένες δραστηριότητες, όπως στους κλάδους της γεωργίας, των κατασκευών, της φωτογραφίας, της τοπογραφίας, της παρατήρησης και της περιπολίας, της εναέριας διαφήμισης ή τις πτήσεις ελέγχου της συντήρησης.»

- β) η SPO.GEN.100 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«SPO.GEN.100 Αρμόδια αρχή

Αρμόδια αρχή είναι η αρχή που ορίζει το κράτος μέλος όπου ο φορέας εκμετάλλευσης έχει τον κύριο τόπο της επιχειρηματικής του δραστηριότητας, είναι εγκατεστημένος ή έχει τον τόπο διαμονής του.»

- γ) στην SPO.POL.110, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Ο φορέας εκμετάλλευσης διαθέτει σύστημα μάζας και ζυγοστάθμισης για να προσδιορίζει, για κάθε πτήση ή σειρά πτήσεων, τα ακόλουθα:

1. την επιχειρησιακή μάζα του αεροσκάφους χωρίς το πλήρωμα·
2. τη μάζα του ωφέλιμου φορτίου·
3. τη μάζα του φορτίου καυσίμου·
4. το φορτίο του αεροσκάφους και την κατανομή του·
5. τη μάζα απογείωσης, τη μάζα προσγείωσης και τη μάζα χωρίς καύσιμο·
6. τα εφαρμοστέα σημεία του κέντρου βάρους του αεροσκάφους.»

- δ) στην SPO.IDE.A.100, τα στοιχεία β) και γ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Δεν χρειάζεται έγκριση εξοπλισμού για τα κάτωθι, όταν απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος:

1. εφεδρικές ασφάλειες·
2. ανεξάρτητους φορητούς φανούς·
3. ρολόι ακριβείας·
4. υποδοχή χάρτη·
5. κυτία πρώτων βοηθειών·
6. σωσίβιο εξοπλισμό και εξοπλισμό σηματοδότησης·
7. άγκυρες θαλάσσης και εξοπλισμό πρόσδεσης·
8. απλό PCDS χρησιμοποιούμενο ως σύστημα συγκράτησης ατόμου ειδικού καθήκοντος.

- γ) Όργανα και εξοπλισμός ή παρελκόμενα που δεν απαιτούνται δυνάμει του παρόντος παραρτήματος (Μέρος-SPO), καθώς και κάθε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται δυνάμει του παρόντος κανονισμού, αλλά φέρει η πτήση, πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

1. οι πληροφορίες που παρέχουν αυτά τα όργανα, ο εξοπλισμός ή παρελκόμενα δεν χρησιμοποιούνται από τα μέλη του πληρώματος πτήσης για τη συμμόρφωση με το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 ή με τις SPO.IDE.A.215 και SPO.IDE.A.220 του παρόντος παραρτήματος·
2. τα όργανα, ο εξοπλισμός ή τα παρελκόμενα δεν επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του αεροπλάνου, ακόμη και σε περίπτωση βλάβης ή δυσλειτουργίας.»

- ε) η SPO.IDE.A.105 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«SPO.IDE.A.105 Ελάχιστος εξοπλισμός πτήσης

Πτήση δεν αρχίζει όταν κάποιο από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του αεροπλάνου που απαιτούνται για την προβλεπόμενη πτήση είναι εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν πληρούται ένας από τους κάτωθι όρους:

- α) το αεροπλάνο λειτουργεί σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL)·
- β) για σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα και για κάθε αεροπλάνο που χρησιμοποιείται σε εμπορικές πτητικές λειτουργίες, ο φορέας εκμετάλλευσης έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή για να εκμεταλλεύεται το αεροπλάνο με βάση τους περιορισμούς του κύριου καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού (master minimum equipment list/MMEL) σύμφωνα με την ORO.MLR.105 στοιχείο ι) του παραρτήματος III·
- γ) το αεροπλάνο υπόκειται σε πτητική άδεια, η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοΐας.»

- στ) η SPO.IDE.A.120 τροποποιείται ως εξής:
- i) στο στοιχείο α), το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους.»
 - ii) στο στοιχείο ε), το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους.»
- ζ) η SPO.IDE.A.125 τροποποιείται ως εξής:
- i) στο στοιχείο α), το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους.»
 - ii) στο στοιχείο γ), το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους.»
 - iii) στο στοιχείο ε), το σημείο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«4. παροχή ισχύος έκτακτης ανάγκης, ανεξάρτητη από το κύριο σύστημα παραγωγής ισχύος, για τη λειτουργία και τον φωτισμό συστήματος ένδειξης στάσης για ελάχιστη περίοδο 30 λεπτών. Η παροχή ισχύος έκτακτης ανάγκης τίθεται αυτομάτως σε λειτουργία μετά από ολοκληρωτική βλάβη του κύριου συστήματος παραγωγής ισχύος και στο όργανο ή στον πίνακα οργάνων παρέχεται σαφής ένδειξη ότι ο ενδείκτης στάσης λειτουργεί με ισχύ έκτακτης ανάγκης.»
- η) στην SPO.IDE.A.160, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «ε) Η ζώνη ασφαλείας με σύστημα συγκράτησης του άνω μέρους του κορμού που απαιτείται δυνάμει του στοιχείου δ) έχει:
1. ένα μόνο σημείο αποσύνδεσης·
 2. στις θέσεις των μελών του πληρώματος του θαλάμου διακυβέρνησης και σε κάθε θέση δίπλα στη θέση του χειριστή, ένα από τα ακόλουθα:
 - i) δύο ιμάντες ώμου και μια ζώνη ασφαλείας που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ανεξάρτητα·
 - ii) διαγώνιος ιμάντας ώμου και μια ζώνη ασφαλείας που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ανεξάρτητα στα ακόλουθα αεροπλάνα:
 - (Α) αεροπλάνα με MCTOM έως 5 700 kg και MOPSC έως εννέα θέσεις, τα οποία συμμορφώνονται με τις δυναμικές συνθήκες προσγείωσης έκτακτης ανάγκης που καθορίζονται στις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης·
 - (Β) αεροπλάνα με MCTOM έως 5 700 kg και MOPSC έως εννέα θέσεις, τα οποία δεν συμμορφώνονται με τις δυναμικές συνθήκες προσγείωσης έκτακτης ανάγκης που καθορίζονται στις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης, των οποίων το ατομικό CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν από τις 25 Αυγούστου 2016.»
- θ) στην SPO.IDE.A.220, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ε):
- «ε) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό επιτήρησης σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.»
- ι) η SPO.IDE.H.100 τροποποιείται ως εξής:
- i) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«β) Για τα κάτωθι στοιχεία δεν χρειάζεται έγκριση εξοπλισμού, όταν απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος:
 1. ανεξάρτητους φορητούς φανούς·
 2. ρολόι ακριβείας·
 3. κυτίο πρώτων βοηθειών·
 4. σωσίβιο εξοπλισμό και εξοπλισμό σηματοδότησης·
 5. άγκυρες θαλάσσης και εξοπλισμό πρόσδεσης·
 6. μηχανισμό συγκράτησης για παιδιά.
 7. απλό PCDS χρησιμοποιούμενο ως σύστημα συγκράτησης ατόμου ειδικού καθήκοντος.»

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

«γ) Όργανα, εξοπλισμός ή παρελκόμενα που δεν απαιτούνται δυνάμει του παρόντος παραρτήματος (Μέρος-SPO), καθώς και κάθε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται δυνάμει του παρόντος κανονισμού, αλλά φέρει η πτήση, πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

1. οι πληροφορίες που παρέχουν αυτά τα όργανα, ο εξοπλισμός ή παρελκόμενα δεν χρησιμοποιούνται από τα μέλη του πληρώματος πτήσης για τη συμμόρφωση με το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 ή με τις SPO.IDE.H.215 και SPO.IDE.H.220 του παρόντος παραρτήματος·
2. τα όργανα, ο εξοπλισμός ή τα παρελκόμενα δεν επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του ελικοπτέρου, ακόμη και σε περίπτωση βλάβης ή δυσλειτουργίας.»

ia) η SPO.IDE.H.105 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«SPO.IDE.H.105 Ελάχιστος εξοπλισμός πτήσης

Πτήση δεν αρχίζει όταν κάποιο από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του ελικοπτέρου που απαιτούνται για την προβλεπόμενη πτήση είναι εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν πληρούται ένας από τους κάτωθι όρους:

- a) το ελικόπτερο λειτουργεί σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL)·
- β) για σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα και για κάθε ελικόπτερο που χρησιμοποιείται σε εμπορικές πτητικές λειτουργίες, ο φορέας εκμετάλλευσης έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή για να εκμεταλλεύεται το ελικόπτερο με βάση τους περιορισμούς του κύριου καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού (master minimum equipment list/MMEL) σύμφωνα με την ORO.MLR.105 στοιχείο ι) του παραρτήματος III·
- γ) το ελικόπτερο υπόκειται σε πτητική άδεια, η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοΐας.»

ib) η SPO.IDE.H.120 τροποποιείται ως εξής:

i) στο στοιχείο α), το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους.»

ii) στο στοιχείο δ), το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους.»

iv) η SPO.IDE.H.125 τροποποιείται ως εξής:

i) στο στοιχείο α), το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους.»

ii) στο στοιχείο γ), το σημείο 1 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους.»

id) στην SPO.IDE.H.220, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ε):

«ε) Τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό επιτήρησης σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.»

ie) η SPO.SPEC.HESLO.100 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«SPO.SPEC.HESLO.100 Τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας

Στις τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας για πτητικές λειτουργίες με ελικόπτερο μεταφοράς εξωτερικού φορτίου με αρτάνη (HESLO) προσδιορίζονται:

- a) ο εξοπλισμός που πρέπει να φέρει το ελικόπτερο, καθώς και οι περιορισμοί λειτουργίας και οι κατάλληλες καταχωρίσεις στον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), κατά περίπτωση·
- β) η σύνθεση του πληρώματος και η απαιτούμενη πείρα των μελών του πληρώματος και των ατόμων ειδικού καθήκοντος·
- γ) η σχετική θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση των μελών του πληρώματος για την εκτέλεση των καθηκόντων τους, η σχετική εκπαίδευση των ατόμων ειδικού καθήκοντος για την εκτέλεση των καθηκόντων τους, καθώς και η ειδίκευση και ο διορισμός των προσώπων που παρέχουν την εκπαίδευση αυτή στα μέλη του πληρώματος και στα άτομα ειδικού καθήκοντος·
- δ) οι ευθύνες και τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος και των ατόμων ειδικού καθήκοντος·
- ε) τα κριτήρια επιδόσεων του ελικοπτέρου που πρέπει να πληρούνται για την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών HESLO·
- στ) οι διαδικασίες για καταστάσεις συνήθεις, ασυνήθεις και έκτακτης ανάγκης.»

ιστ) η SPO.SPEC.HEC.100 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«SPO.SPEC.HEC.100 Τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας

Στις τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας για εξωτερικό ανθρώπινο φορτίο (HEC) προσδιορίζονται:

- α) ο εξοπλισμός που πρέπει να φέρει το ελικόπτερο, καθώς και οι περιορισμοί λειτουργίας και οι κατάλληλες καταχωρίσεις στον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), κατά περίπτωση·
- β) η σύνθεση του πληρώματος και η απαιτούμενη πείρα των μελών του πληρώματος και των ατόμων ειδικού καθήκοντος·
- γ) η σχετική θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση των μελών του πληρώματος για την εκτέλεση των καθηκόντων τους, η σχετική εκπαίδευση των ατόμων ειδικού καθήκοντος για την εκτέλεση των καθηκόντων τους, καθώς και η ειδικευση και ο διορισμός των προσώπων που παρέχουν την εκπαίδευση αυτή στα μέλη του πληρώματος και στα άτομα ειδικού καθήκοντος·
- δ) οι ευθύνες και τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος και των ατόμων ειδικού καθήκοντος·
- ε) τα κριτήρια επιδόσεων του ελικοπτερίου που πρέπει να πληρούνται για την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών HEC·
- στ) οι διαδικασίες για καταστάσεις συνήθεις, ασυνήθεις και έκτακτης ανάγκης.»

ιζ) στην SPO.SPEC.HEC.105, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «β) Για την εγκατάσταση του συνόλου του εξοπλισμού ανύψωσης και του άγκιστρου φορτίου πλην απλού PCDS, καθώς και για μεταγενέστερες μετατροπές τους, απαιτείται έγκριση αξιοπλοΐας κατάλληλη για τη σκοπούμενη λειτουργία.»

ιβ) η SPO.SPEC.PAR.125 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«SPO.SPEC.PAR.125 Ελευθέρωση επικίνδυνων εμπορευμάτων

Παρά την SPO.GEN.155, οι αλεξιπτωτιστές μπορούν να εξέλθουν από το αεροσκάφος για σκοπούς επίδειξης αλεξιπτωτου πάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές πόλεων, κωμοπόλεων ή οικισμών ή πάνω από υπαίθρια συνάθροιση ατόμων, φέροντας καπνογόνο συσκευή ίχνους, υπό τον όρο ότι έχει κατασκευαστεί για αυτόν τον σκοπό.»

κ) στο τμήμα E, προστίθεται η ακόλουθη ενότητα 5:

«ΕΝΟΤΗΤΑ 5

Πτήσεις ελέγχου της συντήρησης (MCF)

SPO.SPEC.MCF.100 Επίπεδα των πτήσεων ελέγχου της συντήρησης

Πριν από τη διεξαγωγή πτήσης ελέγχου της συντήρησης, ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει το εφαρμοστέο επίπεδο της πτήσης ελέγχου της συντήρησης ως εξής:

- α) πτήση ελέγχου της συντήρησης “επιπέδου Α” για πτήση στην οποία αναμένεται η χρήση διαδικασιών ασυνήθους κατάστασης ή έκτακτης ανάγκης, όπως καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή εφόσον απαιτείται για να αποδειχθεί η λειτουργία εφεδρικού συστήματος ή άλλων διατάξεων ασφαλείας·
- β) πτήση ελέγχου της συντήρησης “επιπέδου Β” για κάθε πτήση ελέγχου της συντήρησης εκτός από την πτήση ελέγχου της συντήρησης “επιπέδου Α”.

SPO.SPEC.MCF.105 Πρόγραμμα πτήσης για πτήση ελέγχου της συντήρησης “επιπέδου Α”

Πριν από την εκτέλεση πτήσης ελέγχου της συντήρησης επιπέδου Α με σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος, ο φορέας εκμετάλλευσης καταρτίζει και τεκμηριώνει πρόγραμμα πτήσης.

SPO.SPEC.MCF.110 Εγχειρίδιο πτήσης ελέγχου της συντήρησης “επιπέδου Α”

Ο φορέας εκμετάλλευσης που εκτελεί πτήση ελέγχου της συντήρησης “επιπέδου Α”:

- α) περιγράφει τις σχετικές πτητικές λειτουργίες και τις συναφείς διαδικασίες στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών που αναφέρεται στην ORO.MLR.100 του παραρτήματος III ή σε ειδικό εγχειρίδιο πτήσης ελέγχου της συντήρησης·
- β) επικαιροποιεί το εγχειρίδιο όταν χρειάζεται·

- γ) ενημερώνει όλο το εμπλεκόμενο προσωπικό για το εγχειρίδιο και τις αλλαγές που σχετίζονται με τα καθήκοντά του·
- δ) προσκομίζει στην αρμόδια αρχή το εγχειρίδιο και τις επικαιροποιήσεις του.

SPO.SPEC.MCF.115 Απαιτήσεις για το πλήρωμα πτήσης ελέγχου της συντήρησης “επιπέδου Α”

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης επιλέγει τα κατάλληλα μέλη του πληρώματος πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη την πολυπλοκότητα του αεροσκάφους και το επίπεδο της πτήσης ελέγχου της συντήρησης. Κατά την επιλογή των μελών του πληρώματος πτήσης για πτήση ελέγχου της συντήρησης “επιπέδου Α” με σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος, ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει όλα τα ακόλουθα:

1. ότι ο κυβερνήτης έχει παρακολουθήσει εκπαιδευτική σειρά σύμφωνα με την SPO.SPEC.MCF.120· εάν η εκπαίδευση έχει πραγματοποιηθεί σε προσομοιωτή, ο χειριστής εκτελεί τουλάχιστον μία πτήση ελέγχου της συντήρησης “επιπέδου Α” ως χειριστής παρακολούθησης ή ως παρατηρητής πριν εκτελέσει πτήση ελέγχου της συντήρησης “επιπέδου Α” ως κυβερνήτης·
2. ότι ο κυβερνήτης έχει συμπληρώσει σε αεροσκάφος της ίδιας κατηγορίας αεροσκαφών με το αεροσκάφος με το οποίο πρόκειται να εκτελέσει την πτήση τουλάχιστον 1 000 ώρες πτήσης, από τις οποίες τουλάχιστον 400 ώρες ως κυβερνήτης σύνθετου μηχανοκίνητου αεροσκάφους και τουλάχιστον 50 ώρες στον συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους.

Παρά το σημείο 2 του πρώτου εδαφίου, εάν ο φορέας εκμετάλλευσης προσθέσει νέο τύπο αεροσκάφους στην εκμετάλλευσή του και αξιολογήσει τις ειδικεύσεις του χειριστή σύμφωνα με καθιερωμένη διαδικασία αξιολόγησης, ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να επιλέξει χειριστή που διαθέτει πείρα τουλάχιστον 50 ωρών στον συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους.

- β) Χειριστές με ειδικότητα στις πτητικές δοκιμές σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 λαμβάνουν πλήρη αναγνώριση για την εκπαιδευτική σειρά που προβλέπεται στο στοιχείο α) σημείο 1 του παρόντος σημείου, υπό την προϋπόθεση ότι οι χειριστές με ειδικότητα στις πτητικές δοκιμές έχουν ολοκληρώσει την απαιτούμενη αρχική και ανανεωτική εκπαίδευση στη διαχείριση των πόρων πληρώματος σύμφωνα με τις ORO.FC.115 και ORO.FC.215 του παραρτήματος III.
- γ) Κυβερνήτης δεν εκτελεί πτήση ελέγχου της συντήρησης “επιπέδου Α” με σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος, εκτός εάν έχει εκτελέσει πτήση ελέγχου της συντήρησης “επιπέδου Α” εντός των προηγούμενων 36 μηνών.
- δ) Κυβερνήτης ανακτά την πείρα του ως κυβερνήτης πτήσης ελέγχου της συντήρησης “επιπέδου Α” αφού εκτελέσει πτήση ελέγχου της συντήρησης “επιπέδου Α” ως παρατηρητής ή ως χειριστής παρακολούθησης, ή μετά από πτήση ελέγχου της συντήρησης “επιπέδου Α” σε προσομοιωτή.

SPO.SPEC.MCF.120 Εκπαιδευτική σειρά για το πλήρωμα πτήσεων ελέγχου της συντήρησης “επιπέδου Α”

- α) Η εκπαιδευτική σειρά που απαιτείται για πτήση ελέγχου της συντήρησης “επιπέδου Α” διεξάγεται σύμφωνα με αναλυτική διδακτέα ύλη.
- β) Η πτητική εκπαίδευση για την εκπαιδευτική σειρά διεξάγεται με έναν από τους ακόλουθους τρόπους:
 1. σε προσομοιωτή ο οποίος, για εκπαιδευτικούς σκοπούς, αποτυπώνει επαρκώς την αντίδραση του αεροσκάφους και των συστημάτων του στους διεξαγόμενους ελέγχους·
 2. κατά τη διάρκεια πτήσης με αεροσκάφος που επιδεικνύει τεχνικές πτήσης ελέγχου της συντήρησης.
- γ) Εκπαιδευτική σειρά που ακολουθείται σε μία κατηγορία αεροσκαφών θεωρείται έγκυρη για όλους τους τύπους αεροσκαφών της κατηγορίας αυτής.
- δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης όταν συγκρίνει το αεροσκάφος που χρησιμοποιείται για την εκπαίδευση με το αεροσκάφος με το οποίο πρόκειται να εκτελεστεί πτήση ελέγχου της συντήρησης, διευκρινίζει εάν απαιτείται εκπαίδευση στις διαφορές ή εκπαίδευση εξοικείωσης και περιγράφει το περιεχόμενο της εν λόγω εκπαίδευσης.

SPO.SPEC.MCF.125 Σύνθεση του πληρώματος και επιβαίνοντες

- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης διαθέτει διαδικασίες για να προσδιορίζεται εάν χρειάζονται πρόσθετα άτομα ειδικού καθήκοντος.
- β) Για πτήση ελέγχου της συντήρησης “επιπέδου Α”, ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει στο οικείο εγχειρίδιο την πολιτική του για άλλους επιβαίνοντες.

- γ) Για πτήση ελέγχου της συντήρησης “επιπέδου Α”, απαιτείται άτομο ειδικού καθήκοντος ή πρόσθετος χειριστής στον θάλαμο του πληρώματος διακυβέρνησης για να βοηθήσει τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης, εκτός εάν η διαμόρφωση του αεροσκάφους δεν το επιτρέπει ή ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να δικαιολογήσει ότι, βάσει του φόρτου εργασίας των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης με βάση το πρόγραμμα πτήσης, τα μέλη του πληρώματος του θαλάμου διακυβέρνησης δεν χρειάζονται περαιτέρω βοήθεια.

SPO.SPEC.MCF.130 Προσομοίωση διαδικασιών ασυνήθων καταστάσεων ή έκτακτης ανάγκης κατά την πτήση

Κατά παρέκκλιση από την SPO.OP.185, άτομο ειδικού καθήκοντος μπορεί να επιβαίνει σε πτήση ελέγχου της συντήρησης “επιπέδου Α”, εάν το άτομο ειδικού καθήκοντος είναι απαραίτητο για τον σκοπό της πτήσης και έχει προσδιοριστεί στο πρόγραμμα πτήσης.

SPO.SPEC.MCF.135 Περιορισμοί χρόνου πτήσης και απαιτήσεις ανάπαυσης

Κατά τον καθορισμό των μελών του πληρώματος σε πτήσεις ελέγχου της συντήρησης, οι φορείς εκμετάλλευσης που υπάγονται στο τμήμα FTL του παραρτήματος III (Μέρος-ORO) εφαρμόζουν τις διατάξεις του εν λόγω τμήματος.

SPO.SPEC.MCF.140 Συστήματα και εξοπλισμός

Όταν σκοπός μιας πτήσης ελέγχου της συντήρησης είναι να ελεγχθεί η ορθή λειτουργία συστήματος ή εξοπλισμού, το συγκεκριμένο σύστημα ή εξοπλισμός χαρακτηρίζεται εν δυνάμει ως αναξιόπιστο και, πριν από την πτήση, συμφωνούνται κατάλληλα μέτρα μετριασμού, ώστε να ελαχιστοποιείται η διακινδύνευση της ασφάλειας πτήσης.

SPO.SPEC.MCF.145 Απαιτήσεις για αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης, αποτυπωτή δεδομένων πτήσης και αποτυπωτή ζεύξης δεδομένων για κατοχούς AOC

Για πτήση ελέγχου της συντήρησης με αεροσκάφος το οποίο ειδάλως χρησιμοποιείται για πτητικές λειτουργίες CAT, εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι διατάξεις για τους αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (CVR), τους αποτυπωτές δεδομένων πτήσης (FDR) και τους αποτυπωτές ζεύξης δεδομένων (DLR) του παραρτήματος IV (Μέρος-CAT).».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Τα παραρτήματα I και Vβ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 τροποποιούνται ως εξής:

1) στην M.A.201 του παραρτήματος I (Μέρος-M), προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ια):

«ια) Εφόσον αεροσκάφος περιλαμβανόμενο σε πιστοποιητικό αερομεταφορέα που χρησιμοποιείται για μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες ή ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με την ORO.GEN.310 του παραρτήματος III ή την NCO.GEN.104 του παραρτήματος VII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι τα καθήκοντα που σχετίζονται με τη διαρκή αξιοπλοΐα εκτελούνται από εγκεκριμένο CAMO (φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας) σύμφωνα με το παράρτημα Vγ (Μέρος-CAMO) ή εγκεκριμένο CAO (φορέα συνδυασμένης αξιοπλοΐας) σύμφωνα με το παράρτημα Vδ (Μέρος-CAO), ανάλογα με την περίπτωση, του κατόχου του πιστοποιητικού αερομεταφορέα.»

2) στην M.L.A.201 του παραρτήματος Vβ (Μέρος-M), προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο η):

«η) Για αεροσκάφος περιλαμβανόμενο σε πιστοποιητικό αερομεταφορέα που χρησιμοποιείται για μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες ή ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με την ORO.GEN.310 του παραρτήματος III ή την NCO.GEN.104 του παραρτήματος VII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι τα καθήκοντα που σχετίζονται με τη διαρκή αξιοπλοΐα εκτελούνται από εγκεκριμένο CAMO (φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας) σύμφωνα με το παράρτημα Vγ (Μέρος-CAMO) ή εγκεκριμένο CAO (φορέα συνδυασμένης αξιοπλοΐας) σύμφωνα με το παράρτημα Vδ (Μέρος-CAO), ανάλογα με την περίπτωση, του κατόχου του πιστοποιητικού αερομεταφορέα.»
