Το κείμενο αυτό αποτελεί απλώς εργαλείο τεκμηρίωσης και δεν έχει καμία νομική ισχύ. Τα θεσμικά όργανα της Ένωσης δεν φέρουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του. Τα αυθεντικά κείμενα των σχετικών πράξεων, συμπεριλαμβανομένων των προοιμίων τους, είναι εκείνα που δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και είναι διαθέσιμα στο EUR-Lex. Αυτά τα επίσημα κείμενα είναι άμεσα προσβάσιμα μέσω των συνδέσμων που περιέχονται στο παρόν έγγραφο

►B

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 965/2012 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►M1	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 800/2013 της Επιτροπής της 14ης Αυγούστου 2013	L 227	1	24.8.2013
►M2	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 71/2014 της Επιτροπής της 27ης Ιανουαρίου 2014	L 23	27	28.1.2014
►M3	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 83/2014 της Επιτροπής της 29ης Ιανουαρίου 2014	L 28	17	31.1.2014
►M4	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 379/2014 της Επιτροπής της 7ης Απριλίου 2014	L 123	1	24.4.2014
►M5	Κανονισμός (ΕΕ) 2015/140 της Επιτροπής της 29ης Ιανουαρίου 2015	L 24	5	30.1.2015
►M6	Κανονισμός (ΕΕ) 2015/640 της Επιτροπής της 23ης Απριλίου 2015	L 106	18	24.4.2015
►M7	Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1329 της Επιτροπής της 31ης Ιουλίου 2015	L 206	21	1.8.2015
►M8	Κανονισμός (ΕΕ) 2015/2338 της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2015	L 330	1	16.12.2015
►M9	Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1199 της Επιτροπής της 22ας Ιουλίου 2016	L 198	13	23.7.2016
►M10	Κανονισμός (ΕΕ) 2017/363 της Επιτροπής της 1ης Μαρτίου 2017	L 55	1	2.3.2017
►M11	Κανονισμός (ΕΕ) 2018/394 της Επιτροπής της 13ης Μαρτίου 2018	L 71	1	14.3.2018
►M12	Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1042 της Επιτροπής της 23ης Ιουλίου 2018	L 188	3	25.7.2018
►M13	τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/745 της Επιτροπής της 4ης Ιουνίου 2020	L 176	11	5.6.2020
►M14	Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/1975 της Επιτροπής της 14ης Δεκεμβρίου 2018	L 326	53	20.12.2018
►M15	Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/1384 της Επιτροπής της 24ης Ιουλίου 2019	L 228	106	4.9.2019
►M16	Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/1387 της Επιτροπής της 1ης Αυγούστου 2019	L 229	1	5.9.2019
►M17	τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/1176 της Επιτροπής της 7ης Αυγούστου 2020	L 259	10	10.8.2020
►M18	Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/2036 της Επιτροπής της 9ης Δεκεμβρίου 2020	L 416	24	11.12.2020
►M19	Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/1062 της Επιτροπής της 28ης Ιουνίου 2021	L 229	3	29.6.2021
►M20	Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/1296 της Επιτροπής της 4ης Αυγούστου 2021	L 282	5	5.8.2021
►M21	Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/2237 της Επιτροπής της 15ης Δεκεμβρίου 2021	L 450	21	16.12.2021
►M22	Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/414 της Επιτροπής της 11ης Μαρτίου 2022	L 85	4	14.3.2022

►**M23**	Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/790 της Επιτροπής της 19ης Μαΐου 2022	L 141	13	20.5.2022

Διορθώνεται από:

►**C1** Διορθωτικό ΕΕ L 230 της 6.9.2019, σ. 10 (2019/1384)
►**C2** Διορθωτικό ΕΕ L 336 της 23.9.2021, σ. 49 (2016/1199)

▼B

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 965/2012 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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

▼M4

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

▼M14

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει λεπτομερείς κανόνες για τις πτητικές λειτουργίες με αεροπλάνα και ελικόπτερα, καθώς και για τις επιθεωρήσεις διαδρόμου των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών υπό την εποπτεία ασφάλειας πτήσεων άλλου κράτους μέλους όταν προσγειώνονται σε αεροδρόμια ευρισκόμενα σε έδαφος που υπόκειται στις διατάξεις των Συνθηκών.

2. Ο παρών κανονισμός καθορίζει επίσης λεπτομερείς κανόνες για τους όρους έκδοσης, διατήρησης, τροποποίησης, περιορισμού, αναστολής ή ανάκλησης των πιστοποιητικών φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών κατά το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημεία i) και ii) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, εξαιρουμένων των αερόστατων και των ανεμόπτερων (ανεμοπλάνων), που εκτελούν λειτουργίες εμπορικών αερομεταφορών, για τα δικαιώματα και τις ευθύνες των κατόχων πιστοποιητικών, καθώς και για τους όρους με βάση τους οποίους οι εν λόγω λειτουργίες απαγορεύονται, περιορίζονται ή υπόκεινται σε ορισμένους όρους για λόγους ασφάλειας πτήσεων.

3. Ο παρών κανονισμός καθορίζει επίσης λεπτομερείς κανόνες για τους όρους και τις διαδικασίες υποβολής δήλωσης από τους φορείς εκμετάλλευσης που εκτελούν ειδικευμένες εμπορικές λειτουργίες με αεροπλάνα και ελικόπτερα ή μη εμπορικές λειτουργίες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη, καθώς και ειδικευμένες εμπορικές λειτουργίες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη, της ικανότητάς τους και της διαθεσιμότητας των μέσων εκπλήρωσης των ευθυνών τους που συνδέονται με τη λειτουργία αεροσκαφών, καθώς και για την εποπτεία αυτών των φορέων εκμετάλλευσης.

▼M4

4. Ο παρών κανονισμός ορίζει επίσης λεπτομερείς κανόνες για τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες ορισμένες εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες υψηλού κινδύνου υπόκεινται σε έκδοση άδειας προς όφελος της ασφάλειας πτήσεων, καθώς και για τους όρους έκδοσης, διατήρησης, τροποποίησης, περιορισμού, αναστολής ή ανάκλησης των εν λόγω αδειών.

5. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις πτητικές λειτουργίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 1 παράγραφος 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

▼M11

6. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις πτητικές λειτουργίες με αερόπλοια.

▼M14

7. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται για τις πτητικές λειτουργίες με αερόστατα και ανεμόπτερα. Ωστόσο, για αυτές τις πτητικές λειτουργίες με αερόστατα άλλα από τα προσδεδεμένα αερόστατα αερίου, και τα ανεμόπτερα εφαρμόζονται οι απαιτήσεις εποπτείας του άρθρου 3.

▼B

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως

▼M14

1) «αεροπλάνο», μηχανοκίνητο αεροσκάφος σταθερών πτερύγων βαρύτερο του αέρα, το οποίο υποστηρίζεται στην πτήση από τη δυναμική αντίδραση του αέρα έναντι των πτερύγων του·

1α) «ελικόπτερο», βαρύτερο από τον αέρα αεροσκάφος, το οποίο υποστηρίζεται στην πτήση κυρίως από τις αντιδράσεις του αέρα σε ένα ή περισσότερα μηχανοκίνητα στροφεία σε πλήρως κάθετους άξονες·

1β) «αερόστατο», επανδρωμένο και ελαφρύτερο από τον αέρα αεροσκάφος που δεν είναι μηχανοκίνητο και υποστηρίζεται στην πτήση με τη χρήση είτε ελαφρύτερου από τον αέρα αερίου είτε αερομεταφερόμενου θερμαντήρα, συμπεριλαμβανομένων των αερόστατων αερίου, των αερόστατων θερμού αέρα, των μεικτών αερόστατων και των αερόπλοιων θερμού αέρα, μολονότι τα τελευταία είναι μηχανοκίνητα·

1γ) «ανεμόπτερο» (ή ανεμοπλάνο), βαρύτερο από τον αέρα αεροσκάφος το οποίο υποστηρίζεται στην πτήση από τη δυναμική αντίδραση του αέρα έναντι των σταθερών επιφανειών άντωσης, και του οποίου η ελεύθερη πτήση δεν εξαρτάται από κινητήρα·

1δ) «εμπορική λειτουργία», οποιαδήποτε λειτουργία αεροσκάφους, πραγματοποιούμενη έναντι αμοιβής ή άλλου τιμήματος, η οποία διατίθεται στο κοινό ή, εάν δεν διατίθεται στο κοινό, πραγματοποιείται βάσει σύμβασης μεταξύ φορέα εκμετάλλευσης και πελάτη, κατά την οποία ο τελευταίος δεν ασκεί έλεγχο στον φορέα εκμετάλλευσης·

1ε) «προσδεδεμένο αερόστατο αερίου», αερόστατο αερίου με σύστημα πρόσδεσης που διατηρεί συνεχώς αγκιστρωμένο το αερόστατο σε σταθερό σημείο κατά τη διάρκεια της λειτουργίας·

▼B

2) «αεροσκάφη επιδόσεων κατηγορίας Β», τα αεροπλάνα με ελικοστροβιλοκινητήρες με μέγιστη εγκεκριμένη διάταξη θέσεων έως εννέα επιβατών και μέγιστη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg·

3) «τοποθεσία δημοσίου ενδιαφέροντος (ΤΔΕ)», η τοποθεσία που χρησιμοποιείται αποκλειστικά για δραστηριότητες δημοσίου ενδιαφέροντος·

4) «λειτουργίες επιδόσεων της κατηγορίας 1», η λειτουργία η οποία, σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα, επιτρέπει στο ελικόπτερο να προσγειωθεί εντός της διαθέσιμης απόστασης ματαιωθείσας απογείωσης ή να συνεχίσει την πτήση με ασφάλεια σε ενδεδειγμένη περιοχή προσγείωσης, αναλόγως της στιγμής κατά την οποία επέρχεται η βλάβη·

▼M1

5) «πτητικές λειτουργίες ναυτιλίας βάσει επιδόσεων (PBN)», η ναυτιλία περιοχής με βάση απαιτήσεις επιδόσεων για αεροσκάφος που ίπταται σε διαδρομή σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο (ATS), με διαδικασία προσέγγισης με όργανα ή σε καθορισμένο εναέριο χώρο·

▼M3

6) «πτήση με αεροταξί», με σκοπό τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας, μη προγραμματισμένη κατά παραγγελία εμπορική αερομεταφορά με αεροπλάνο με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση («MOPSC») έως 19 θέσεις επιβατών·

▼M15

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 φωτογράφηση, η τοπογραφική αποτύπωση, η παρατήρηση και η περιπολία, η εναέρια διαφήμιση ή οι πτήσεις ελέγχου της συντήρησης·

▼M4

8) «εμπορική ειδικευμένη πτητική λειτουργία υψηλού κινδύνου», οιαδήποτε εμπορική ειδικευμένη πτητική λειτουργία αεροσκάφους που εκτελείται πάνω από περιοχή στην οποία είναι πιθανό να τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια τρίτων στο έδαφος σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή, όπως ορίζεται από την αρμόδια αρχή του χώρου εκτέλεσης της πτητικής λειτουργίας, οιαδήποτε εμπορική ειδικευμένη πτητική λειτουργία αεροσκάφους που ενέχει, λόγω του ειδικού χαρακτήρα της και του τοπικού περιβάλλοντος στο οποίο εκτελείται, υψηλό κίνδυνο, ιδίως για τρίτους στο έδαφος·

▼M14

9) «εισαγωγική πτήση», οποιαδήποτε λειτουργία έναντι αμοιβής ή άλλου ανταλλάγματος η οποία συνίσταται σε αεροτουριστική πτήση μικρής διάρκειας, με στόχο την προσέλκυση νέων εκπαιδευόμενων ή νέων μελών, εκτελούμενη είτε από εκπαιδευτικό φορέα κατά το άρθρο 10α του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής ([1]), είτε από φορέα που έχει συσταθεί με σκοπό την προώθηση του αεροαθλητισμού ή της αεροπορίας αναψυχής·

▼M4

10) «αγωνιστική πτήση», οιαδήποτε πτητική δραστηριότητα στην οποία το αεροσκάφος χρησιμοποιείται είτε σε αεροπορικούς αγώνες ή διαγωνισμούς είτε σε προπονήσεις για αεροπορικούς αγώνες ή διαγωνισμούς, καθώς και για τις πτήσεις προς και από τις αγωνιστικές διοργανώσεις·

11) «πτητικές επιδείξεις», οιαδήποτε πτητική δραστηριότητα η οποία εκτελείται ειδικά για σκοπούς επίδειξης ή ψυχαγωγίας στο πλαίσιο διαφημιζόμενης εκδήλωσης ανοικτής στο ευρύ κοινό, συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης στην οποία το αεροσκάφος χρησιμοποιείται για λόγους προπόνησης ενόψει πτητικών επιδείξεων και για τις πτήσεις από και προς τη διαφημιζόμενη εκδήλωση.

▼B

Πρόσθετοι ορισμοί για τους σκοπούς των παραρτημάτων II έως ►M4 VIII ◄ προβλέπονται στο παράρτημα I.

Άρθρο 3

Εποπτικές ικανότητες

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν μία ή περισσότερες οντότητες ως αρμόδια αρχή τους με τις αναγκαίες εξουσίες και κατ' ανάθεση αρμοδιότητες για την πιστοποίηση και εποπτεία προσώπων και φορέων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες του.

▼M11

Τα συστήματα διοίκησης και διαχείρισης των αρμοδίων αρχών των κρατών μελών και του Οργανισμού πληρούν τις απαιτήσεις του παραρτήματος II.

([1]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2011, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 311 της 25.11.2011, σ. 1).

▼B

2. Εάν κράτος μέλος ορίσει περισσότερες από μία οντότητες ως αρμόδια αρχή:

α) τα πεδία αρμοδιότητας κάθε αρμόδιας αρχής καθορίζονται σαφώς ως προς τις ευθύνες και τα γεωγραφικά όρια και

β) οι εν λόγω οντότητες συντονίζουν τις δραστηριότητές τους, προκειμένου να εξασφαλιστεί η εποπτεία όλων των φορέων και των προσώπων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες του στο πλαίσιο των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους.

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η (οι) αρμόδια(-ες) αρχή(-ές) διαθέτει(-ουν) την αναγκαία ικανότητα προκειμένου να ασκούν την εποπτεία όλων των προσώπων και των φορέων που καλύπτονται από το αντίστοιχο πρόγραμμα εποπτείας, καθώς και επαρκείς πόρους για την εκπλήρωση των απαιτήσεων του παρόντος κανονισμού.

4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι το προσωπικό της αρμόδιας αρχής δεν διενεργεί εποπτικές δραστηριότητες όταν υπάρχουν στοιχεία από τα οποία προκύπτει ότι αυτό ενδεχομένως οδηγεί, άμεσα ή έμμεσα, σε σύγκρουση συμφερόντων, ιδίως όταν πρόκειται για οικογενειακά ή οικονομικά συμφέροντα.

5. Το προσωπικό που εξουσιοδοτείται από την αρμόδια αρχή να εκτελεί εργασίες πιστοποίησης ή/και εποπτείας έχει την εξουσία να επιτελεί τουλάχιστον τις ακόλουθες εργασίες:

α) να εξετάζει τα σχετικά αρχεία, δεδομένα, διαδικασίες και κάθε άλλο υλικό σχετικό με την εκτέλεση των εργασιών πιστοποίησης ή/και εποπτείας·

β) να λαμβάνει αντίγραφα ή αποσπάσματα από αυτά τα αρχεία, δεδομένα, διαδικασίες και άλλο υλικό·

γ) να ζητά επιτόπου προφορικές εξηγήσεις·

δ) να έχει πρόσβαση σε όλες τις σχετικές εγκαταστάσεις, τους χώρους πτητικής λειτουργίας ή τα μεταφορικά μέσα·

ε) να διενεργεί ελέγχους, έρευνες, αξιολογήσεις, επιθεωρήσεις, καθώς και επιθεωρήσεις διαδρόμου και αιφνιδιαστικές επιθεωρήσεις·

στ) να λαμβάνει ή να ενεργοποιεί μέτρα επιβολής του νόμου, κατά περίπτωση.

6. Οι εργασίες της παραγράφου 5 επιτελούνται σύμφωνα με τις νομικές διατάξεις του οικείου κράτους μέλους.

▼M12

Άρθρο 4

Επιθεωρήσεις διαδρόμου

1. Οι επιθεωρήσεις διαδρόμου αεροσκαφών φορέων εκμετάλλευσης, υποκείμενων στην εποπτεία ασφάλειας πτήσεων άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας, πραγματοποιούνται σύμφωνα με το τμήμα RAMP του παραρτήματος ΙΙ.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι διενεργείται ο έλεγχος αλκοολαιμίας των πληρωμάτων πτήσης και των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών υπό την εποπτεία τους, καθώς και των φορέων εκμετάλλευσης υπό την εποπτεία άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας. Ο εν λόγω έλεγχος εκτελείται από επιθεωρητές διαδρόμου στο πλαίσιο του προγράμματος επιθεώρησης διαδρόμου του τμήματος RAMP του παραρτήματος ΙΙ.

▼M12

3. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 2, τα κράτη μέλη δύνανται να διασφαλίζουν ότι ο έλεγχος αλκοολαιμίας των πληρωμάτων πτήσης και των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών εκτελείται από άλλους εξουσιοδοτημένους υπαλλήλους και εκτός του πλαισίου του προγράμματος επιθεωρήσεων διαδρόμου του τμήματος RAMP του παραρτήματος II, υπό τον όρο ότι ο εν λόγω έλεγχος αλκοολαιμίας επιτυγχάνει τους ίδιους στόχους και διαπνέεται από τις ίδιες αρχές με τους ελέγχους που διενεργούνται βάσει του τμήματος RAMP του παραρτήματος II. Τα αποτελέσματα των εν λόγω ελέγχων αλκοολαιμίας καταχωρίζονται στην κεντρική βάση δεδομένων σύμφωνα με την ARO.RAMP.145 στοιχείο β).

4. Τα κράτη μέλη δύνανται να διενεργούν πρόσθετους ελέγχους ψυχοτρόπων ουσιών πέραν της αλκοόλης. Στην περίπτωση αυτή, το κράτος μέλος ενημερώνει σχετικά τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας («ο Οργανισμός») και την Επιτροπή.

▼B

Άρθρο 5

Πτητικές λειτουργίες

▼M14

1. Οι φορείς εκμετάλλευσης λειτουργούν αεροπλάνο ή ελικόπτερο αποκλειστικά για λειτουργίες εμπορικής αερομεταφοράς (εφεξής «CAT»), όπως προβλέπεται στα παραρτήματα III και IV.

▼M4

1α. Οι φορείς εκμετάλλευσης που εκτελούν λειτουργίες CAT, οι οποίες αρχίζουν και τερματίζονται στο ίδιο αεροδρόμιο/στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας με αεροσκάφη επιδόσεων κατηγορίας Β ή με μη σύνθετα ελικόπτερα, υπόκεινται στη συμμόρφωση με τις συναφείς διατάξεις των παραρτημάτων III και IV.

▼B

2. Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ►M1 ——————— ◄ συμμορφώνονται με τις σχετικές διατάξεις του παραρτήματος V όταν χειρίζονται:

α) αεροπλάνα και ελικόπτερα χρησιμοποιούμενα για:

i) πτητικές λειτουργίες με πλοήγηση βάσει επιδόσεων [performance-based navigation (PBN)]·

ii) πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων πλοήγησης [minimum navigation performance specifications (MNPS)]·

iii) πτητικές λειτουργίες σε εναέριο χώρο με μειωμένα ελάχιστα κατακόρυφου διαχωρισμού [reduced vertical separation minima (RVSM)]·

▼M21

iv) πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας (LVO) ή πτητικές λειτουργίες με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις·

▼M14

β) αεροπλάνα και ελικόπτερα χρησιμοποιούμενα για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΕΕ)·

▼B

γ) δικινητήρια αεροπλάνα χρησιμοποιούμενα για εμπορικές αερομεταφορές με πτήσεις μεγάλων αποστάσεων (ETOPS)·

δ) ελικόπτερα χρησιμοποιούμενα για εμπορικές αερομεταφορές με συστήματα απεικόνισης νυκτερινής όρασης (NVIS)·

ε) ελικόπτερα χρησιμοποιούμενα για εμπορικές αερομεταφορές με χειρισμό ανύψωσης (HHO)· ►M9 ——————— ◄

στ) ελικόπτερα χρησιμοποιούμενα για εμπορικές αερομεταφορές ιατρικής υπηρεσίας έκτακτης ανάγκης (HEMS) και

▼M9

ζ) ελικόπτερα που χρησιμοποιούνται για υπεράκτιες λειτουργίες (HOFO).

▼M4

3. Φορείς εκμετάλλευσης σύνθετων μηχανοκίνητων αεροπλάνων και ελικοπτέρων που εκτελούν μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες δηλώνουν την ικανότητα και τα μέσα τους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους που σχετίζονται με τη λειτουργία των αεροσκαφών και να εκμεταλλεύονται τα αεροσκάφη σύμφωνα με τις διατάξεις των παραρτημάτων III και VI. Στην περίπτωση που οι εν λόγω φορείς εκτελούν μη εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες, εκμεταλλεύονται τα αεροσκάφη σύμφωνα με τις διατάξεις των παραρτημάτων III και VIII.

▼M14

4. Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών άλλων από τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα και ελικόπτερα που εκτελούν μη εμπορικές λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων των μη εμπορικών ειδικευμένων λειτουργιών, λειτουργούν τα αεροσκάφη σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος VII.

5. Εκπαιδευτικοί φορείς κατά το άρθρο 10α του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 που έχουν την κύρια εγκατάστασή τους σε κράτος μέλος, όταν εκτελούν εκπαιδευτική πτήση από και προς την Ένωση και εντός αυτής λειτουργούν:

α) σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα και ελικόπτερα σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος VI·

β) άλλα αεροπλάνα και ελικόπτερα σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος VII.

6. Οι φορείς εκμετάλλευσης λειτουργούν αεροπλάνο ή ελικόπτερο για ειδικευμένες λειτουργίες εμπορικής αερομεταφοράς αποκλειστικά σύμφωνα με τις απαιτήσεις των παραρτημάτων III και VIII.

▼M4

7. Οι πτήσεις που πραγματοποιούνται αμέσως πριν από, κατά ή αμέσως μετά την εκτέλεση ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών και συνδέονται άμεσα με τις εν λόγω πτητικές λειτουργίες εκτελούνται, κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις παραγράφους 3, 4 και 6. ►M5 Επί του αεροσκάφους μεταφέρονται, πέραν των μελών του πληρώματος, μόνο τα πρόσωπα που είναι απαραίτητα για την αποστολή. ◄

▼B

Άρθρο 6

Παρεκκλίσεις

▼M4

_____

▼B

2. ►M5 Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 5 παράγραφος 1, τα αναφερόμενα στο άρθρο 4 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 αεροσκάφη λειτουργούν, στην περίπτωση των αεροπλάνων, με τους όρους που καθορίζει η απόφαση Ε(2009) 7633 της Επιτροπής, της 14ης Οκτωβρίου 2009, όταν χρησιμοποιούνται για λειτουργίες CAT. ◄ Κάθε μεταβολή λειτουργίας, η οποία επηρεάζει τους όρους που καθορίζονται στην εν λόγω απόφαση, κοινοποιείται στην Επιτροπή και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφαλείας της Αεροπορίας (εφεξής «ο Οργανισμός») πριν τεθεί σε εφαρμογή.

Κράτος μέλος, που δεν είναι αποδέκτης της απόφασης Ε(2009) 7633, το οποίο προτίθεται να κάνει χρήση της παρέκκλισης που προβλέπεται στην εν λόγω απόφαση, κοινοποιεί την πρόθεσή του στην Επιτροπή και τον Οργανισμό πριν θέσει σε εφαρμογή την παρέκκλιση. Η Επιτροπή και ο Οργανισμός εκτιμούν μέχρι ποίου βαθμού αποκλίνει η μεταβολή ή η προβλεπόμενη χρήση της από τους όρους της απόφασης Ε(2009) 7633 ή επηρεάζει την αρχική αξιολόγηση ασφάλειας που διεξήχθη στο πλαίσιο της εν λόγω απόφασης. Εάν από την αξιολόγηση προκύψει ότι η μεταβολή ή η προβλεπόμενη χρήση της δεν ανταποκρίνεται στην αρχική αξιολόγηση ασφάλειας που διεξήχθη στο πλαίσιο της απόφασης Ε(2009) 7633, το οικείο κράτος μέλος υποβάλλει νέα αίτηση παρέκκλισης σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

▼M14

3. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 5 του παρόντος κανονισμού και με την επιφύλαξη του άρθρου 18 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και του τμήματος ΙΣΤ του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής ([1]) σχετικά με την πτητική άδεια, οι κάτωθι πτήσεις εξακολουθούν να εκτελούνται με βάση τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους στο οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης έχει τον κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητας ή, εφόσον ο φορέας εκμετάλλευσης δεν έχει τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητας, όπου ο φορέας εκμετάλλευσης έχει την έδρα του ή τον τόπο διαμονής του:

α) πτήσεις εισαγωγής ή μετατροπής τύπων αεροπλάνου ή ελικοπτέρου που εκτελούν φορείς σχεδιασμού ή παραγωγής στο πλαίσιο των δικαιωμάτων τους·

▼M15

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.

▼M9

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

▼M14

4α. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 6, οι ακόλουθες λειτουργίες με άλλα αεροσκάφη εκτός από τα μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα και ελικόπτερα επιτρέπεται να εκτελούνται σύμφωνα με το παράρτημα VII:

▼M4

α) πτήσεις επιμερισμένου κόστους εκτελούμενες από ιδιώτες, υπό τον όρο ότι το άμεσο κόστος επιμερίζεται σε όλους τους επιβαίνοντες του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένου του χειριστή και, ότι ο αριθμός των ατόμων που επιμερίζονται το άμεσο κόστος περιορίζεται σε έξι άτομα·

β) αγωνιστικές πτήσεις ή πτητικές επιδείξεις, υπό τον όρο ότι η αμοιβή ή το πιθανό αντάλλαγμα που δίδεται έναντι των εν λόγω πτήσεων περιορίζεται στην ανάκτηση του άμεσου κόστους και σε αναλογική συνεισφορά στο ετήσιο κόστος, καθώς και σε έπαθλα των οποίων η αξία δεν υπερβαίνει την αξία που έχει ορίσει η αρμόδια αρχή·

▼M14

γ) εισαγωγικές πτήσεις, πτήσεις ρίψεως αλεξιπτώτων, ρυμούλκηση ανεμοπτέρων ή ακροβατικές πτήσεις που εκτελούνται είτε από εκπαιδευτικό φορέα που έχει τον κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητας σε κράτος μέλος και αναφέρεται στο άρθρο 10α του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής ή από φορέα που δημιουργήθηκε με στόχο την προώθηση του αεροαθλητισμού ή της αεροπορίας αναψυχής, υπό τον όρο ότι το αεροσκάφος λειτουργεί από τον φορέα βάσει κυριότητας ή δυνάμει μίσθωσης χωρίς πλήρωμα, ότι η πτήση δεν αποφέρει κέρδη που διανέμονται εκτός του φορέα και ότι, κάθε φορά που συμμετέχουν μη μέλη του φορέα, οι εν λόγω πτήσεις αντιπροσωπεύουν μόνο περιθωριακή δραστηριότητα του φορέα.

([1]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής, της 3ης Αυγούστου 2012, σχετικά με τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής (ΕΕ L 224 της 21.8.2012, σ. 1).·

▼M10

5. Έως τις 2 Σεπτεμβρίου 2017 οι εξαιρέσεις που έχουν χορηγηθεί πριν από τις 22 Μαρτίου 2017 σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91, όπως προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 όπως εφαρμοζόταν πριν από τις 22 Μαρτίου 2017, θεωρείται ότι συνιστούν τις εγκρίσεις που αναφέρονται στην CAT.POL.A.300 του παραρτήματος IV (μέρος-CAT) στοιχείο α). Μετά τις 2 Σεπτεμβρίου 2017 οι εξαιρέσεις αυτές δεν ισχύουν πλέον για την πτητική λειτουργία μονοκινητήριων αεροπλάνων.

Εάν πρόκειται να εισαχθεί αλλαγή στη λειτουργία των εν λόγω αεροσκαφών η οποία επηρεάζει τους όρους που καθορίζονται στις εν λόγω εξαιρέσεις μεταξύ 22ας Μαρτίου 2017 και 2ας Σεπτεμβρίου 2017, η προβλεπόμενη αλλαγή κοινοποιείται στην Επιτροπή και στον Οργανισμό πριν από την εφαρμογής της. Η Επιτροπή και ο Οργανισμός αξιολογούν την προτεινόμενη αλλαγή σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

▼B

6. Οι υπάρχουσες λειτουργίες ελικοπτέρου από/προς τοποθεσία δημοσίου ενδιαφέροντος (ΤΔΕ) επιτρέπεται να διεξάγονται κατά παρέκκλιση της CAT.POL.H.225 του παραρτήματος IV, όποτε το μέγεθος της ΤΔΕ, το περιβάλλον του εμποδίου ή το ελικόπτερο δεν επιτρέπει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις λειτουργίας επιδόσεων της κατηγορίας 1. Οι εν λόγω λειτουργίες διεξάγονται με τους όρους που καθορίζουν τα κράτη μέλη. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή και τον Οργανισμό τους όρους που εφαρμόζουν.

▼M9

_____

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

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

▼B

Άρθρο 7

Πιστοποιητικά αερομεταφορέα

1. Τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα (ΑΟC), τα οποία έχει χορηγήσει κράτος μέλος για αεροπλάνα σε φορείς εκμετάλλευσης CAT πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/1991, θεωρείται ότι έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Ωστόσο, το αργότερο στις 28 Οκτωβρίου 2014:

α) οι αερομεταφορείς προσαρμόζουν το οικείο σύστημα διαχείρισης, τα εκπαιδευτικά προγράμματα, τις διαδικασίες και τα εγχειρίδια εκπαίδευσής τους, ώστε να καταστούν σύμφωνα με τα παραρτήματα III, IV και V·

β) τα ΑΟC αντικαθίστανται από πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.

▼B

2. Τα AOC, τα οποία έχει χορηγήσει κράτος μέλος για ελικόπτερα σε φορείς εκμετάλλευσης CAT πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, μετατρέπονται σε AOC σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό βάσει έκθεσης μετατροπής του κράτους μέλους που έχει εκδώσει το AOC, σε συνεννόηση με τον Οργανισμό.

Στην έκθεση μετατροπής περιγράφονται:

α) οι εθνικές απαιτήσεις βάσει των οποίων εκδόθηκαν τα AOC·

β) το πεδίο εφαρμογής των δικαιωμάτων που εκχωρήθηκαν στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών·

γ) οι διαφορές μεταξύ των εθνικών απαιτήσεων με βάση τις οποίες εκδόθηκαν τα AOC και των απαιτήσεων των παραρτημάτων III, IV και V, καθώς και το πώς και πότε απαιτείται οι χειριστές να εξασφαλίζουν συμμόρφωση με τα παραρτήματα αυτά.

Η έκθεση μετατροπής περιλαμβάνει αντίγραφα όλων των εγγράφων που απαιτούνται για να αποδειχθούν τα στοιχεία που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως γ), καθώς και αντίγραφα των συναφών εθνικών απαιτήσεων και διαδικασιών.

▼M11

Άρθρο 8

Περιορισμοί χρόνου πτήσης

1. Οι λειτουργίες CAT υπόκεινται στις απαιτήσεις του τμήματος FTL του παραρτήματος III.

2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, οι λειτουργίες αεροτροχοδρόμησης, ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης και οι λειτουργίες CAT μονομελούς πληρώματος με αεροπλάνα υπόκεινται στις απαιτήσεις που προβλέπονται στο εθνικό δίκαιο κατά το άρθρο 8 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 και το τμήμα IZ του παραρτήματος III του εν λόγω κανονισμού.

3. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, οι λειτουργίες CAT με ελικόπτερα και οι λειτουργίες CAT με ανεμοπλάνα πληρούν τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους στο οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης έχει την κύρια εγκατάστασή του.

4. Οι μη εμπορικές λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων των μη εμπορικών ειδικευμένων λειτουργιών, με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα και ελικόπτερα, καθώς και οι εμπορικές ειδικευμένες λειτουργίες με αεροπλάνα, ελικόπτερα και ανεμοπλάνα, πληρούν όσον αφορά τους περιορισμούς χρόνου πτήσης τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους στο οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης έχει την κύρια εγκατάστασή του ή, εφόσον ο φορέας εκμετάλλευσης δεν έχει την κύρια εγκατάστασή του, ο τόπος όπου ο φορέας εκμετάλλευσης έχει την έδρα του ή τον τόπο διαμονής του.

▼M2

Άρθρο 9

Κατάλογοι ελάχιστου εξοπλισμού

Οι κατάλογοι ελάχιστου εξοπλισμού (ΚΕΕ) που έχουν εγκριθεί από το κράτος του φορέα εκμετάλλευσης ή από το κράτος νηολόγησης πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού θεωρείται ότι έχουν εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και επιτρέπεται η συνέχιση της χρήσης τους από τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

▼M2

Μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, κάθε τροποποίηση των ΚΕΕ που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο για τους οποίους καταρτίζεται βασικός κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού («ΒΚΕΕ») στο πλαίσιο των δεδομένων καταλληλότητας λειτουργίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής [1] πραγματοποιείται σύμφωνα με την παράγραφο ORO.MLR.105 της ενότητας 2 του παραρτήματος III του παρόντος κανονισμού το συντομότερο δυνατό και το αργότερο έως την 18η Δεκεμβρίου 2017 ή δύο έτη μετά την έγκριση των δεδομένων καταλληλότητας λειτουργίας, όποιο από τα ανωτέρω λαμβάνει χώρα σε μεταγενέστερο χρόνο.

Κάθε τροποποίηση ΚΕΕ που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, για τον οποίο δεν έχει καταρτιστεί ΒΚΕΕ στο πλαίσιο των δεδομένων καταλληλότητας λειτουργίας εξακολουθεί να πραγματοποιείται σύμφωνα με τον ΒΚΕΕ που έχει γίνει δεκτός από το κράτος του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή από το κράτος νηολόγησης, αναλόγως.

Άρθρο 9α

Εκπαίδευση του πληρώματος πτήσης και του πληρώματος θαλάμου επιβατών

Οι φορείς εκμετάλλευσης μεριμνούν ώστε τα μέλη του πληρώματος πτήσης και του πληρώματος θαλάμου επιβατών που ασκούν ήδη καθήκοντα και έχουν ολοκληρώσει εκπαίδευση σύμφωνα με τα τμήματα FC και CC του παραρτήματος III, η οποία δεν περιλάμβανε τα υποχρεωτικά στοιχεία που ορίζονται στα σχετικά δεδομένα καταλληλότητας λειτουργίας, να λάβουν εκπαίδευση που καλύπτει τα εν λόγω υποχρεωτικά στοιχεία το αργότερο έως την 18η Δεκεμβρίου 2017 ή δύο έτη μετά την έγκριση των δεδομένων καταλληλότητας λειτουργίας, όποιο από τα ανωτέρω λαμβάνει χώρα σε μεταγενέστερο χρόνο.

▼M16

Άρθρο 9αα

Απαιτήσεις για το πλήρωμα διακυβέρνησης πτήσεων ελέγχου της συντήρησης

Χειριστής που έχει ενεργήσει, πριν από τις 25 Σεπτεμβρίου 2019, ως κυβερνήτης πτήσης ελέγχου της συντήρησης σύμφωνα με τον ορισμό της SPO.SPEC.MCF.100 του παραρτήματος 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 διασφαλίζει ότι ο κυβερνήτης ενημερώνεται συνοπτικά για τυχόν διαπιστωθείσες διαφορές μεταξύ των πρακτικών λειτουργίας που είχαν καθορισθεί πριν από τις 25 Σεπτεμβρίου 2019 και των υποχρεώσεων που προβλέπονται στην ενότητα 5 τμήμα Ε του παραρτήματος VIII του παρόντος κανονισμού, καθώς και εκείνων που απορρέουν από τις σχετικές διαδικασίες που έχει ορίσει ο φορέας εκμετάλλευσης.

▼M12

Άρθρο 9β

Επανεξέταση

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

[1] ΕΕ L 224 της 21.8.2012, σ. 1.

▼M12

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

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

α) υπηρεσία άνω των 13 ωρών κατά το πλέον ευνοϊκό διάστημα της ημέρας·

β) υπηρεσία άνω των 10 ωρών κατά το λιγότερο ευνοϊκό διάστημα της ημέρας·

γ) υπηρεσία άνω των 11 ωρών για τα μέλη πληρωμάτων σε άγνωστη κατάσταση εγκλιματισμού·

δ) υπηρεσία που συμπεριλαμβάνει μεγάλο αριθμό τομέων (άνω των 6)·

ε) εφημερίες, όπως επιφυλακή ή εφεδρεία, που ακολουθούνται από περιόδους πτητικής απασχόλησης· και

στ) άστατα προγράμματα υπηρεσίας.

2. ►M20 Ο Οργανισμός επανεξετάζει διαρκώς την αποτελεσματικότητα των διατάξεων που αφορούν τα υποστηρικτικά προγράμματα, την ψυχολογική αξιολόγηση των πληρωμάτων πτήσης και τον συστηματικό και τον δειγματοληπτικό έλεγχο ψυχοτρόπων ουσιών, ώστε να διασφαλίζεται η καλή κατάσταση της υγείας των μελών των πληρωμάτων πτήσης και των μελών των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών όπως ορίζεται στα παραρτήματα II και IV. Το αργότερο στις 14 Αυγούστου 2023, ο Οργανισμός συντάσσει την πρώτη έκθεση σχετικά με τα αποτελέσματα της επανεξέτασης αυτής.

Η επανεξέταση περιλαμβάνει σχετική εμπειρογνωσία και βασίζεται στα συλλεγόμενα δεδομένα, με τη συνδρομή των κρατών μελών και του Οργανισμού, σε μακροπρόθεσμη βάση. ◄

▼M9

Άρθρο 10

Έναρξη ισχύος

►M14 ——————— ◄ Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την τρίτη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

▼M14

Εφαρμόζεται από τις 28 Οκτωβρίου 2012.

———————

▼B

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

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

▼M4

Ορισμοί των όρων που χρησιμοποιούνται στα παραρτήματα II έως VIII

▼B

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοείται ως:

1. «Διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης», το μήκος της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης συν την περιοχή ακινητοποίησης, εφόσον η εν λόγω περιοχή ακινητοποίησης έχει κηρυχθεί διαθέσιμη από το κράτος του αεροδρομίου και είναι ικανή να φέρει τη μάζα του αεροπλάνου υπό τις επικρατούσες επιχειρησιακές συνθήκες.

2. «Αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC)», τα μη δεσμευτικά πρότυπα που έχει καταρτίσει ο Οργανισμός για να αποδεικνύεται ο τρόπος συμμόρφωσης προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες του.

3. «Αποδεκτός κατάλογος ελέγχου», το έγγραφο το οποίο προορίζεται να υποβοηθήσει τη διενέργεια ελέγχου της εξωτερικής εμφάνισης δεμάτων που περιέχουν επικίνδυνα εμπορεύματα και των συνοδευτικών εγγράφων τους, προκειμένου να καθορισθεί ότι πληρούνται όλες οι απαιτούμενες απαιτήσεις.

4. «Κατάλληλο αεροδρόμιο», το αεροδρόμιο στο οποίο μπορεί να λειτουργήσει αεροσκάφος, με βάση τις εφαρμοστέες απαιτήσεις επιδόσεων και τα χαρακτηριστικά του διαδρόμου από-προσγείωσης.

5. Για την ταξινόμηση των επιβατών:

   α) «ενήλικας», πρόσωπο ηλικίας 12 ετών και άνω·

   β) «παιδί/παιδιά», πρόσωπα ηλικίας δύο ετών και άνω, τα οποία όμως είναι μικρότερα των 12 ετών·

   γ) «νήπιο», πρόσωπο ηλικίας κάτω των δύο ετών.

▼M14

_____

▼M21

6. «Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου», τα όρια χρηστικότητας αεροδρομίου όσον αφορά τα ακόλουθα:

   α) απογείωση, εκφραζόμενα σε όρους οπτικής εμβέλειας διαδρόμου (RVR) και/ή ορατότητας και, εάν είναι αναγκαίο, οροφής·

   β) προσγείωση σε πτητικές λειτουργίες δισδιάστατης ενόργανης προσέγγισης, εκφραζόμενα σε όρους ορατότητας και/ή RVR, ελάχιστου απόλυτου/σχετικού ύψους καθόδου (MDA/H) και, εάν είναι αναγκαίο, οροφής·

   γ) προσγείωση σε πτητικές λειτουργίες τρισδιάστατης ενόργανης προσέγγισης, εκφραζόμενα σε όρους ορατότητας και/ή RVR και αποφασιστικού απόλυτου/σχετικού ύψους (DA/H), ανάλογα με τον τύπο και/ή την κατηγορία της πτητικής λειτουργίας.

▼B

7. «Πτήση με σύστημα υποβοηθούμενης απεικόνισης νυκτερινής όρασης (NVIS)», για λειτουργίες NVIS, το τμήμα πτήσης εκτελούμενης τη νύκτα με κανόνες πτήσης όταν μέλος του πληρώματος χρησιμοποιεί διόπτρες νυχτερινής όρασης (NVG).

8. «Αεροσκάφος», κάθε μηχάνημα που μπορεί να υποστηρίζεται στην ατμόσφαιρα από τις αντιδράσεις του αέρα πλην των αντιδράσεων του αέρα έναντι της επιφάνειας της Γης.

▼M8

8α. «Ιχνηλάτηση αεροσκάφους», διαδικασία από εδάφους με την οποία διατηρείται και επικαιροποιείται, σε τυποποιημένα χρονικά διαστήματα, αρχείο της θέσης σε τέσσερις διαστάσεις ιπτάμενου αεροσκάφους.

▼M8

8β. «Σύστημα ιχνηλάτησης αεροσκάφους», σύστημα που στηρίζεται στην ιχνηλάτηση αεροσκάφους προκειμένου να διαπιστωθεί μη φυσιολογική πτητική συμπεριφορά και να σημανθεί συναγερμός.

▼M20

8γ. «Εναλλακτικό αεροδρόμιο», κατάλληλο αεροδρόμιο στο οποίο μπορεί να κατευθυνθεί αεροσκάφος όταν είναι αδύνατον ή μη ενδεδειγμένο να προσεγγίσει ή να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο όπου σκόπευε να προσγειωθεί, το οποίο διαθέτει τις αναγκαίες υπηρεσίες και εγκαταστάσεις, επιτρέπει την τήρηση των απαιτήσεων επιδόσεων του αεροσκάφους και είναι σε λειτουργία κατά την αναμενόμενη ώρα χρήσης του· στον όρο «εναλλακτικό αεροδρόμιο» συμπεριλαμβάνονται τα εξής:

α) «εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης», εναλλακτικό αεροδρόμιο στο οποίο θα μπορέσει να προσγειωθεί αεροσκάφος εάν καταστεί αναγκαίο λίγο μετά την απογείωσή του και εάν δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιήσει το αεροδρόμιο αναχώρησής του·

β) «εναλλακτικό αεροδρόμιο κατά τη διαδρομή (ERA)», εναλλακτικό αεροδρόμιο στο οποίο θα μπορέσει να προσγειωθεί αεροσκάφος εάν καταστεί αναγκαία η αλλαγή προορισμού κατά τη διαδρομή·

γ) «εναλλακτικό αεροδρόμιο κατά τη διαδρομή για καύσιμα/ενέργεια (ERA καυσίμων/ενέργειας)»: αεροδρόμιο ERA το οποίο απαιτείται κατά τον σχεδιασμό της πτήσης για χρήση στον υπολογισμό των καυσίμων/της ενέργειας·

δ) «εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού», εναλλακτικό αεροδρόμιο στο οποίο θα μπορέσει να προσγειωθεί αεροσκάφος εάν καταστεί αδύνατον ή μη ενδεδειγμένο να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο στο οποίο επρόκειτο να προσγειωθεί·

▼B

9. «Εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης», τα μέσα που παρέχουν εναλλακτική δυνατότητα αντί κάποιου υφιστάμενου αποδεκτού μέσου συμμόρφωσης ή εκείνα που παρέχουν νέα μέσα για την επίτευξη συμμόρφωσης προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες του, για τα οποία ο Οργανισμός δεν έχει καταρτίσει σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης.

10. «Αντιπαγοποίηση», για τις διαδικασίες επίγειας εξυπηρέτησης, διαδικασία που προσφέρει για περιορισμένο χρόνο (χρόνος κράτησης) προστασία των επιφανειών του αεροσκάφους από τη δημιουργία παγετού ή πάγου και από τη συσσώρευση χιονιού.

▼M21

_____

▼M14

_____

▼B

►M1 12. ◄ «Μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών», μέλος του πληρώματος που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα, πλην των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης πτήσης και των τεχνικών μελών πληρώματος, στο οποίο ο αερομεταφορέας αναθέτει την άσκηση καθηκόντων σχετικών με την ασφάλεια των επιβατών και της πτήσης κατά τη διάρκεια των πτητικών λειτουργιών.

▼M21

_____

▼M15

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·

▼B

►M1 18. ◄ «Ελικόπτερο κατηγορίας Β», μονοκινητήριο ή πολυκινητήριο ελικόπτερο που δεν πληροί τα πρότυπα της κατηγορίας Α. Τα ελικόπτερα της κατηγορίας Β δεν έχουν εγγυημένη ικανότητα ασφαλούς συνέχισης της πτήσης σε περίπτωση δυσλειτουργίας του κινητήρα και προϋποθέτουν έκτακτη προσγείωση.

▼M21

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

▼B

►M1 19. ◄ «Προδιαγραφές πιστοποίησης (CS)», τεχνικά πρότυπα εγκεκριμένα από τον Οργανισμό που υποδεικνύουν μέσα απόδειξης της συμμόρφωσης με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες τους και τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν από φορέα με σκοπό την πιστοποίηση.

▼M21

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

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

▼B

►M1 21. ◄ «Προέκταση διαδρόμου για απογείωση», καθορισμένη ορθογώνια επιφάνεια στο έδαφος ή το νερό υπό τον έλεγχο της αρμόδιας αρχής, η οποία έχει επιλεγεί ή ετοιμασθεί ως κατάλληλη ώστε να αεροπλάνο πραγματοποιήσει μέρος της αρχικής ανόδου του σε προδιαγεγραμμένο ύψος.

►M1 22. ◄ «Βάση νεφών», το ύψος της βάσης της χαμηλότερης παρατηρηθείσας ή προβλεπόμενης νέφωσης κοντά σε αεροδρόμιο ή τοποθεσία λειτουργίας ή εντός συγκεκριμένης περιοχής πτητικής λειτουργίας, το οποίο υπό κανονικές συνθήκες μετράται επάνω από το ύψος του αεροδρομίου ή, σε περίπτωση υπεράκτιων πτητικών λειτουργιών, επάνω από τη στάθμη της θάλασσας.

▼M16

22α. «αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (CVR)», καταγραφέας πτήσης που προστατεύεται από πρόσκρουση και χρησιμοποιεί έναν συνδυασμό μικροφώνων και άλλων εισόδων ήχου και ψηφιακών εισόδων με σκοπό τη συλλογή και την καταγραφή του ακουστικού περιβάλλοντος του θαλάμου πληρώματος πτήσης και των επικοινωνιών προς και από τα μέλη του πληρώματος πτήσης και μεταξύ αυτών.

▼B

►M1 23. ◄ «Κοινή εκμετάλλευση πτήσεων», συμφωνία με βάση την οποία αερομεταφορέας αποδίδει τον κωδικό ταυτότητάς του σε πτήση εκτελούμενη από άλλον αερομεταφορέα και πωλεί εισιτήρια για την πτήση αυτή.

▼M18

23α. «Ικανότητα», η διάσταση της ανθρώπινης απόδοσης που χρησιμοποιείται για να προβλέπεται με αξιόπιστο τρόπο η επιτυχής εκτέλεση της εργασίας και η οποία εκδηλώνεται και παρατηρείται μέσω συμπεριφορών που κινητοποιούν τις σχετικές γνώσεις, δεξιότητες και συμπεριφορές για την εκτέλεση δραστηριοτήτων ή καθηκόντων υπό συγκεκριμένες συνθήκες.

23β. «Εκπαίδευση βάσει ικανοτήτων», προγράμματα αξιολόγησης και εκπαίδευσης που χαρακτηρίζονται από προσανατολισμό προς τις επιδόσεις, έμφαση στα πρότυπα επιδόσεων και τη μέτρησή τους, καθώς και την ανάπτυξη της εκπαίδευσης σύμφωνα με τα καθορισμένα πρότυπα επιδόσεων.

▼M18

23γ. «Πλαίσιο ικανοτήτων», πλήρες σύνολο προσδιορισμένων ικανοτήτων που αποτελούν αντικείμενο ανάπτυξης, εκπαίδευσης και αξιολόγησης στο πρόγραμμα τεκμηριωμένης εκπαίδευσης του φορέα εκμετάλλευσης, με τη χρήση σεναρίων σχετικών με τις πτητικές λειτουργίες, και το οποίο είναι αρκετά ευρύ ώστε να προετοιμάζει τον χειριστή τόσο για προβλεπόμενες όσο και για απρόβλεπτες απειλές και σφάλματα.

▼B

►M1 24. ◄ «Πυκνοκατοικημένη περιοχή», για πόλη, κωμόπολη ή οικισμό, περιοχή κυρίως κατοικίας, εμπορικής δραστηριότητας ή αναψυχής.

▼M16

25. «διάδρομος με επικαθίσεις», διάδρομος του οποίου σημαντικό χρησιμοποιούμενο τμήμα της επιφάνειας (είτε σε απομονωμένες περιοχές είτε όχι) κατά μήκος και κατά πλάτος καλύπτεται από μία ή περισσότερες από τις ουσίες που απαριθμούνται στους περιγραφείς της κατάστασης της επιφάνειας του διαδρόμου.

▼M20

26. «Καύσιμα/ενέργεια έκτακτης κατάστασης», τα καύσιμα/η ενέργεια που απαιτούνται για να αντισταθμιστούν απρόβλεπτοι παράγοντες, οι οποίοι θα μπορούσαν να επηρεάσουν την κατανάλωση καυσίμων/ενέργειας μέχρι το αεροδρόμιο προορισμού.

▼M21

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

α) για λειτουργίες κατευθείαν προσέγγισης, μέχρι περίπου 15 m (50 ft) υπεράνω του κατωφλίου του διαδρόμου προσγείωσης ή μέχρι το σημείο από το οποίο αρχίζει ο ελιγμός οριζοντίωσης πριν από την προσγείωση· ή

β) για λειτουργίες κυκλικής προσέγγισης, έως ότου επιτευχθεί το MDA/H ή το απόλυτο/σχετικό ύψος ελιγμών πτήσης εξ όψεως.

▼B

►M1 28. ◄ «Μετατραπείσα μετεωρολογική ορατότητα (CMV)», τιμή ισοδύναμη με οριζόντια ορατότητα επί του διαδρόμου προσγείωσης (RVR), η οποία προκύπτει από την αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα.

►M1 29. ◄ «Μέλος πληρώματος», πρόσωπο στο οποίο αερομεταφορέας αναθέτει την άσκηση καθηκόντων εντός του αεροσκάφους.

►M1 30. ◄ «Κρίσιμα στάδια της πτήσης», για τα αεροπλάνα, η διαδρομή απογείωσης, το ίχνος πτήσης απογείωσης, η τελική προσέγγιση, η αποτυχημένη προσέγγιση, η προσγείωση, συμπεριλαμβανομένης της τροχοδρόμησης κατά την προσγείωση και κάθε άλλο στάδιο της πτήσης κατά την κρίση του κυβερνήτη.

▼B

►M1 31. ◄ «Κρίσιμα στάδια της πτήσης», για τα ελικόπτερα, η τροχοδρόμηση, η μετεώριση, η απογείωση, η τελική προσέγγιση, η αποτυχημένη προσέγγιση, η προσγείωση και κάθε άλλο στάδιο της πτήσης κατά την κρίση του κυβερνήτη.

▼M20

31α. «Τρέχον σύστημα καυσίμων/ενέργειας», το εγκεκριμένο σύστημα καυσίμων/ενέργειας το οποίο χρησιμοποιείται επί του παρόντος από τον αερομεταφορέα.

▼M16

_____

▼B

►M1 33. ◄ «Επικίνδυνα εμπορεύματα», αντικείμενα ή ουσίες που μπορούν να θέσουν σε σημαντικό κίνδυνο την υγεία, την ασφάλεια, τα περιουσιακά στοιχεία ή το περιβάλλον και περιλαμβάνονται στον κατάλογο επικινδύνων αντικειμένων των τεχνικών οδηγιών ή έχουν χαρακτηριστεί σύμφωνα με αυτές τις οδηγίες.

►M1 34. ◄ «Ατύχημα με επικίνδυνα εμπορεύματα», συμβάν που συνδέεται και σχετίζεται με την αεροπορική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων και έχει ως αποτέλεσμα θανατηφόρο ή σοβαρό τραυματισμό προσώπου ή μεγάλη ζημιά αγαθών.

►M1 35. ◄ «Περιστατικό με επικίνδυνα εμπορεύματα»:

α) συμβάν, με εξαίρεση ατύχημα κατά τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, το οποίο συνδέεται και σχετίζεται με την αεροπορική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων και δεν επέρχεται απαραίτητα εντός του αεροσκάφους, με αποτέλεσμα τραυματισμό προσώπου, ζημία αγαθών, φωτιά, θραύση, διασκορπισμό υγρού, διαρροή υγρού ή ραδιενέργειας ή άλλη απόδειξη ότι δεν έχει διατηρηθεί σε άρτια κατάσταση η συσκευασία·

β) κάθε συμβάν που σχετίζεται με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων και θέτει σε σοβαρό κίνδυνο αεροσκάφος ή τους επιβαίνοντες.

▼M21

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

▼B

►M1 36. ◄ «Αποπαγοποίηση», για τις διαδικασίες επίγειας εξυπηρέτησης, διαδικασία αφαίρεσης παγετού, πάγου, χιονιού ή λάσπης χιονιού από το αεροσκάφος ώστε να καθαριστούν οι επιφάνειές του.

►M1 37. ◄ «Καθορισμένο σημείο μετά την απογείωση (DPATO)», το σημείο κατά το στάδιο απογείωσης και αρχικής ανόδου, πριν από το οποίο δεν εξασφαλίζεται η ικανότητα του ελικοπτέρου να συνεχίσει με ασφάλεια την πτήση του, με τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας, με αποτέλεσμα να χρειασθεί ενδεχομένως αναγκαστική προσγείωση.

▼B

►M1 38. ◄ «Καθορισμένο σημείο πριν την προσγείωση (DPBL)», το σημείο κατά το στάδιο προσέγγισης και προσγείωσης, μετά το οποίο δεν εξασφαλίζεται η ικανότητα του ελικοπτέρου να συνεχίσει με ασφάλεια την πτήση του, με τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας, με αποτέλεσμα να χρειασθεί ενδεχομένως αναγκαστική προσγείωση.

►M1 39. ◄ «Απόσταση DR», η οριζόντια απόσταση που έχει διανύσει το ελικόπτερο από το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης.

▼M4

40. «Συμφωνία μίσθωσης μόνο του αεροσκάφους», συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων με βάση την οποία το αεροσκάφος χρησιμοποιείται σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του μισθωτή ή, στην περίπτωση εμπορικών πτητικών λειτουργιών πλην των CAT, υπό την ευθύνη του μισθωτή.

▼B

►M1 41. ◄ «Ξηρά λειτουργική μάζα», η συνολική μάζα του αεροσκάφους, όταν πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για συγκεκριμένο τύπο πτητικής λειτουργίας, χωρίς το καύσιμο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί και το ωφέλιμο φορτίο.

▼M16

42. «ξηρός διάδρομος», διάδρομος του οποίου η επιφάνεια είναι απαλλαγμένη από ορατή υγρασία και δεν έχει επικαθίσεις εντός της περιοχής που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.

▼M14

42α. «εφαρμογή EFB», εφαρμογή λογισμικού εγκατεστημένου σε πλατφόρμα υποδοχής EFB η οποία παρέχει μία ή περισσότερες ειδικές επιχειρησιακές λειτουργίες που υποστηρίζουν τις πτητικές λειτουργίες.

42β. «πλατφόρμα υποδοχής EFB», ο εξοπλισμός υλισμικού όπου εμπεριέχονται οι υπολογιστικές ικανότητες και το βασικό λογισμικό, καθώς και το λειτουργικό σύστημα και το λογισμικό εισόδου/εξόδου.

42γ. «σύστημα EFB», ο εξοπλισμός υλισμικού (καθώς και η τυχόν μπαταρία, διατάξεις συνδεσιμότητας, συστατικά στοιχεία εισόδου/εξόδου) και λογισμικού (καθώς και οι βάσεις δεδομένων και το σύστημα λειτουργίας) που είναι αναγκαίος για την υποστήριξη της/των σκοπούμενης/-ων εφαρμογής/-ών EFB.

▼M18

42δ. «Ενότητα EBT», συνδυασμός συνόδων σε πιστοποιημένη προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης στο πλαίσιο της τριετούς περιόδου περιοδικής αξιολόγησης και εκπαίδευσης.

▼M1

43. «Αεροσκάφη ELA1», τα κάτωθι επανδρωμένα ευρωπαϊκά ελαφρά αεροσκάφη:

α) αεροπλάνο με μέγιστη μάζα απογείωσης (MTOM) έως 1 200 kg, το οποίο δεν ταξινομείται ως σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος

β) ανεμοπλάνο ή μηχανοκίνητο ανεμοπλάνο με MTOM έως 1 200 kg·

γ) αερόστατο με μέγιστο εκ σχεδιασμού όγκο ανυψωτικού αερίου ή θερμού αέρα έως 3 400 m^3 για τα αερόστατα θερμού αέρα, 1 050 m^3 για τα αερόστατα αερίου και 300 m^3 για τα προσδεδεμένα αερόστατα αερίου.

▼M1

44. «Αεροσκάφη ELA2», τα κάτωθι επανδρωμένα ευρωπαϊκά ελαφρά αεροσκάφη:

α) αεροπλάνο με μέγιστη μάζα απογείωσης (MTOM) έως 2 000 kg, το οποίο δεν ταξινομείται ως σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος

β) ανεμοπλάνο ή μηχανοκίνητο ανεμοπλάνο με MTOM έως 2 000 kg·

γ) αερόστατο·

δ) πολύ ελαφρύ στροφειόπτερο με MTOM έως 600 kg, το οποίο είναι απλού σχεδιασμού, προορίζεται για να μεταφέρει έως δύο επιβαίνοντες και δεν κινείται με στροβιλοκινητήρα και/ή πυραυλοκινητήρες· μόνον για πτήσεις εξ όψεως (VFR) κατά την ημέρα.

▼M14

44α. «ηλεκτρονική τσάντα πτήσης (EFB)», ηλεκτρονικό σύστημα πληροφοριών, με εξοπλισμό και εφαρμογές για το πλήρωμα πτήσης, το οποίο επιτρέπει την αποθήκευση, την επικαιροποίηση, την απεικόνιση και την επεξεργασία των λειτουργιών EFB με σκοπό την υποστήριξη πτητικών λειτουργιών ή καθηκόντων.

▼B

►M1 45. ◄ «Ανυψωμένη περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης (ανυψωμένη FATO)», περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO) τουλάχιστον 3 m υπεράνω της περιβάλλουσας επιφάνειας.

▼M15

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.

▼M20

_____

▼M21

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

46α. «Λειτουργία EFVS», πτητική λειτουργία κατά την οποία οι συνθήκες ορατότητας απαιτούν τη χρήση EFVS αντί φυσικής όρασης για την εκτέλεση προσέγγισης ή προσγείωσης, τον προσδιορισμό των απαιτούμενων αναφορών οπτικής επαφής ή την εκτέλεση διαδρόμησης προσγείωσης.

46β. «Λειτουργία EFVS 200», πτητική λειτουργία με επιχειρησιακή αναγνώριση κατά την οποία οι συνθήκες ορατότητας απαιτούν τη χρήση EFVS έως 200 ft πάνω από την περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης ή το κατώφλι του διαδρόμου. Από το σημείο εκείνο έως το έδαφος χρησιμοποιείται η φυσική όραση. Η RVR δεν είναι μικρότερη από 550 m.

▼M21

47. «Σύστημα ενισχυμένης όρασης (EVS)», ηλεκτρονικό μέσο που παρέχει στο πλήρωμα πτήσης εικόνα της πραγματικής τοπογραφίας του εξωτερικού χώρου (των φυσικών ή ανθρωπογενών χαρακτηριστικών ενός τόπου ή μιας περιοχής, ιδίως κατά τρόπο ώστε να απεικονίζονται οι σχετικές θέσεις και το υψόμετρό τους) σε πραγματικό χρόνο μέσω της χρήσης αισθητήρων απεικόνισης.

▼M18

47α. «Εγγραφή», η διοικητική ενέργεια που εκτελεί ο φορέας εκμετάλλευσης όταν ένας χειριστής συμμετέχει στο πρόγραμμα ΕΒΤ του φορέα εκμετάλλευσης.

47β. «Εγγεγραμμένος χειριστής», ο χειριστής που συμμετέχει στο πρόγραμμα περιοδικής εκπαίδευσης ΕΒΤ.

47γ. «Ισοδυναμία προσεγγίσεων», το σύνολο των προσεγγίσεων που επιβάλλουν επιπλέον απαιτήσεις σε ένα ικανό πλήρωμα, ανεξάρτητα από το αν χρησιμοποιούνται ή όχι στις ενότητες ΕΒΤ.

47δ. «Ισοδυναμία δυσλειτουργιών», το σύνολο των δυσλειτουργιών που επιβάλλουν σημαντικές απαιτήσεις σε ένα ικανό πλήρωμα, ανεξάρτητα από το αν χρησιμοποιούνται ή όχι στις ενότητες ΕΒΤ.

47ε. «Φάση αξιολόγησης», μία από τις φάσεις της ενότητας ΕΒΤ που αποτελεί πτητικό σενάριο προσανατολισμένο στη γραμμή δρομολογίων, αντιπροσωπευτικό του περιβάλλοντος του φορέα εκμετάλλευσης, κατά τη διάρκεια του οποίου υφίσταται ένα ή περισσότερα περιστατικά για την αξιολόγηση βασικών στοιχείων του καθορισμένου πλαισίου ικανοτήτων.

47στ. «Τεκμηριωμένη εκπαίδευση (ΕΒΤ)», αξιολόγηση και εκπαίδευση με βάση επιχειρησιακά δεδομένα, που χαρακτηρίζονται από την ανάπτυξη και την αξιολόγηση των συνολικών δυνατοτήτων ενός χειριστή σε ένα φάσμα ικανοτήτων (πλαίσιο ικανοτήτων) αντί της μέτρησης των επιδόσεων σε μεμονωμένα συμβάντα ή ελιγμούς.

▼B

►M1 48. ◄ «Περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO)», καθορισμένη περιοχή για πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων, επάνω από την οποία ολοκληρώνεται ο ελιγμός τελικής προσέγγισης για μετεώρηση ή προσγείωση, και από την οποία αρχίζει ο ελιγμός απογείωσης. Για ελικόπτερα με πτητικές λειτουργίες της κατηγορίας επιδόσεων 1, η καθορισμένη περιοχή περιλαμβάνει τη διαθέσιμη περιοχή ματαίωσης της απογείωσης.

▼M15

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

▼M21

48β. «Τμήμα τελικής προσέγγισης (FAS)», το τμήμα διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης (IAP) στο οποίο η ευθυγράμμιση και η κάθοδος για προσγείωση έχουν ολοκληρωθεί.

▼B

►M1 49. ◄ «Παρακολούθηση δεδομένων πτήσης (FDM)», η προληπτική και μη επιβαρυντική αξιοποίηση ψηφιακών δεδομένων πτήσης από συνήθεις πτητικές λειτουργίες για τη βελτίωση της ασφάλειας πτήσης.

▼M15

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.

▼**M16**

49β. «καταγραφέας δεδομένων πτήσης (FDR)», καταγραφέας πτήσης που προστατεύεται από πρόσκρουση και χρησιμοποιεί έναν συνδυασμό πηγών δεδομένων με σκοπό τη συλλογή και την καταγραφή παραμέτρων που αντανακλούν την κατάσταση και τις επιδόσεις του αεροσκάφους.

49γ. «καταγραφέας πτήσης», κάθε τύπου συσκευή καταγραφής εγκατεστημένη στο αεροσκάφος για να διευκολυνθεί η διερεύνηση ασφαλείας ατυχήματος ή συμβάντος.

▼**M20**

49δ. «ακολούθηση πτήσης», η καταγραφή σε πραγματικό χρόνο των μηνυμάτων αναχώρησης και άφιξης από επιχειρησιακό προσωπικό για να διασφαλίζεται ότι η πτήση εκτελείται και έχει αφιχθεί στο αεροδρόμιο προορισμού ή σε εναλλακτικό αεροδρόμιο.

49ε. «παρακολούθηση πτήσης», εκτός από τις απαιτήσεις που ορίζονται για την ακολούθηση πτήσης:

α) επιχειρησιακή παρακολούθηση πτήσεων από κατάλληλα καταρτισμένο προσωπικό επιχειρησιακού ελέγχου από την αναχώρηση και καθ' όλες τις φάσεις της πτήσης·

β) διαβίβαση όλων των διαθέσιμων και συναφών πληροφοριών ασφάλειας μεταξύ του προσωπικού επιχειρησιακού ελέγχου στο έδαφος και των μελών του πληρώματος πτήσης· και

γ) συνδρομή καθοριστικής σημασίας στο πλήρωμα πτήσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή ζητήματος ασφάλειας κατά την πτήση ή κατόπιν αιτήματος του πληρώματος πτήσης.

▼**B**

►**M1** 50. ◄ «Συσκευή εκπαίδευσης με προσομοίωση πτήσης (FSTD)», εκπαιδευτική συσκευή η οποία:

α) στην περίπτωση αεροπλάνων, είναι πλήρης εξομοιωτής πτήσης (FFS), συσκευή πτητικής εκπαίδευσης (FTD), εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας (FNPT) ή συσκευή βασικής εκπαίδευσης με όργανα (BITD)·

β) στην περίπτωση ελικοπτέρων, είναι πλήρης εξομοιωτής πτήσης (FFS), συσκευή πτητικής εκπαίδευσης (FTD) ή εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας (FNPT).

▼**M20**

50α. «Χρόνος πτήσης»,

α) για αεροπλάνα, ο συνολικός χρόνος από τη στιγμή που το αεροπλάνο κινείται με σκοπό την απογείωση μέχρι τη στιγμή που το αεροπλάνο τελικά ακινητοποιείται στο τέλος της πτήσης·

β) για ελικόπτερα, ο συνολικός χρόνος από τη στιγμή που τα πτερύγια του στροφείου του ελικοπτέρου αρχίζουν να γυρίζουν με σκοπό την απογείωση μέχρι τη στιγμή που τελικά το ελικόπτερο ακινητοποιείται στο τέλος της πτήσης και τα πτερύγια του στροφείου σταματούν.

50β. «Επαγρύπνηση πτήσης», εκτός από όλα τα στοιχεία που ορίζονται για την «παρακολούθηση πτήσης», η ενεργή ιχνηλάτηση πτήσης από κατάλληλα καταρτισμένο προσωπικό επιχειρησιακού ελέγχου καθ' όλες τις φάσεις της πτήσης για να διασφαλίζεται ότι η πτήση ακολουθεί την καθορισμένη διαδρομή της χωρίς απρόβλεπτες παρεκκλίσεις, εκτροπές ή καθυστερήσεις.

_____

▼B

►M1 52. ◄ «Σύστημα προσγείωσης GBAS (GLS)», σύστημα προσέγγισης και προσγείωσης στο οποίο χρησιμοποιούνται στοιχεία παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης υποβοηθούμενου από το έδαφος (GNSS/GBAS) για την καθοδήγηση αεροσκάφους με βάση το κατακόρυφο και το οριζόντιο στίγμα του GNSS. Χρησιμοποιείται γεωμετρική αναφορά απόλυτου ύψους για την κλίση της τελικής προσέγγισης.

▼M21

52α. «Επανακύκλωση», η μετάβαση από πτητική λειτουργία προσέγγισης σε σταθεροποιημένη άνοδο. Περιλαμβάνονται ελιγμοί που διεξάγονται σε ύψος ίσο ή άνω του MDA/H ή του DA/H, ή κάτω του DA/H (ματαιωθείσες προσγειώσεις).

▼B

►M1 53. ◄ «Προσωπικό υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης εδάφους», το προσωπικό υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης εδάφους (όπως αστυνομικοί, πυροσβέστες κ.λπ.) που συμμετέχει σε ιατρική υπηρεσία έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων (HEMS) και τα καθήκοντα του οποίου σχετίζονται σε ορισμένο βαθμό με πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων.

►M1 54. ◄ «Απαγόρευση απογείωσης», η ρητή απαγόρευση απογείωσης αεροσκάφους και η λήψη μέτρων απαραίτητων για την κράτησή του στο έδαφος.

▼M21

55. «Σύστημα καθοδήγησης προσγείωσης με ορθή διόπτευση (HUDLS)», το συνολικό αερομεταφερόμενο σύστημα με ορθή διόπτευση που καθοδηγεί τον χειριστή, ώστε να μπορεί ο χειριστής είτε να ελέγχει το αεροσκάφος είτε να παρακολουθεί τον αυτόματο πιλότο κατά την απογείωση (κατά περίπτωση), την προσέγγιση και προσγείωση (και τη διαδρόμηση προσγείωσης κατά περίπτωση) ή την επανακύκλωση. Περιλαμβάνει όλους τους αισθητήρες, τους ηλεκτρονικούς υπολογιστές, τις παροχές ισχύος, τις ενδείξεις και τα χειριστήρια.

_____

▼M14

_____

▼B

►M1 58. ◄ «Μέλος πληρώματος ανύψωσης ελικοπτέρου (HHO)», μέλος τεχνικού πληρώματος στο οποίο ανατίθεται να εκτελεί καθήκοντα σχετικά με την ανύψωση.

►M1 59. ◄ «Ελικοδρόμιο», περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης ευρισκόμενη σε πλωτή ή σταθερή υπεράκτια κατασκευή.

►M1 60. ◄ «Μέλος πληρώματος ιατρικής υπηρεσίας έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων (HEMS)», μέλος τεχνικού πληρώματος στο οποίο ανατίθεται να συμμετάσχει σε πτήση HEMS με σκοπό να συνδράμει άτομο το οποίο χρειάζεται την ιατρική βοήθεια που φέρει το ελικόπτερο και να βοηθήσει τον χειριστή κατά την αποστολή.

►M1 61. ◄ «Πτήση ιατρικής υπηρεσίας έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων (HEMS)», πτήση ελικοπτέρου με την έγκριση HEMS, σκοπός της οποίας είναι να διευκολυνθεί η επείγουσα ιατρική βοήθεια, όταν είναι αποφασιστική η άμεση και ταχεία μεταφορά, με την οποία μεταφέρονται:

α) ιατρικό προσωπικό·

β) ιατρικά εφόδια (εξοπλισμός, αίμα, όργανα, φάρμακα)· ή

γ) ασθενείς ή τραυματίες και άλλα άμεσα εμπλεκόμενα άτομα.

►M1 62. ◄ «Επιχειρησιακή βάση HEMS», αεροδρόμιο στο οποίο βρίσκονται σε επιφυλακή μέλη πληρωμάτων HEMS και ελικόπτερα HEMS για επιχειρήσεις HEMS.

▼B

►M1 63. ◄ «Επιχειρησιακή τοποθεσία HEMS», τοποθεσία την οποία επιλέγει ο κυβερνήτης κατά τη διάρκεια πτήσης HEMS για ανυψωτικές λειτουργίες ελικοπτέρου, προσγείωση και απογείωση.

►M1 64. ◄ «Πτήση HHO», πτήση ελικοπτέρου που εκτελείται με έγκριση HHO, σκοπός της οποίας είναι να διευκολυνθεί η μεταφορά προσώπων ή/και φορτίου με ανύψωση ελικοπτέρου.

►M1 65. ◄ «Υπεράκτια πτήση HHO», πτήση ελικοπτέρου που εκτελείται με έγκριση HHO, σκοπός της οποίας είναι να διευκολυνθεί η μεταφορά προσώπων ή/και φορτίου με ανύψωση ελικοπτέρου από ή προς πλοίο ή κατασκευή σε θαλάσσια περιοχή ή στη θάλασσα.

►M1 66. ◄ «Επιβάτης HHO», πρόσωπο που πρόκειται να μεταφερθεί με ανύψωση ελικοπτέρου.

►M1 67. ◄ «Τοποθεσία HHO», συγκεκριμένη περιοχή στην οποία ελικόπτερο εκτελεί μεταφορά.

►M1 68. ◄ «Χρόνος κράτησης (HoT)», ο εκτιμώμενος χρόνος κατά τον οποίο το υγρό αντιπαγοποίησης θα αποτρέψει τη δημιουργία πάγου και παγετού και τη συσσώρευση χιονιού στις προστατευόμενες (υποκείμενες σε αντιπαγοποίηση) επιφάνειες αεροπλάνου.

▼M9

69. «Εχθρικό περιβάλλον»,

α) περιοχή στην οποία:

i) δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση εξαιτίας ακατάλληλης επιφάνειας· ή

ii) οι επιβαίνοντες του ελικοπτέρου δεν είναι δυνατόν να προστατευθούν δεόντως από τα στοιχεία της φύσης· ή

iii) δεν προσφέρεται ανταπόκριση/ικανότητα έρευνας και διάσωσης ανάλογη της αναμενόμενης έκθεσης· ή

iv) υφίσταται μη αποδεκτός κίνδυνος στο έδαφος για πρόσωπα ή αγαθά·

β) σε κάθε περίπτωση, οι ακόλουθες περιοχές:

i) για πτητικές λειτουργίες πάνω από ύδατα, η περιοχή ανοικτής θάλασσας βόρεια των 45N και νότια των 45S, εκτός εάν οποιοδήποτε μέρος ορίζεται ως μη εχθρικό από την υπεύθυνη αρχή του κράτους στο οποίο εκτελούνται οι λειτουργίες· και

ii) τα τμήματα πυκνοκατοικημένης περιοχής χωρίς κατάλληλη περιοχή αναγκαστικής προσγείωσης.

▼M14

69α. «διεπαφή ανθρώπου-μηχανής (HMI)», συστατικό στοιχείο ορισμένων διατάξεων που είναι ικανό να χειρίζεται τις διαδράσεις ανθρώπου-μηχανής. Η διεπαφή συνίσταται σε υλισμικό και λογισμικό που επιτρέπουν την ερμηνεία και την επεξεργασία των εισροών του χρήστη από μηχανές ή συστήματα τα οποία, στη συνέχεια, παρέχουν τα απαιτούμενα αποτελέσματα στον χρήστη.

▼M18

69β. «Διδασκαλία σε θέση», τεχνική που χρησιμοποιείται στη φάση εκπαίδευσης στους ελιγμούς ή στη φάση εκπαίδευσης βάσει σεναρίου, κατά την οποία οι εκπαιδευτές μπορούν:

α) να παρέχουν απλές οδηγίες σε έναν χειριστή· ή

▼M18

β) να εκτελούν προκαθορισμένες ασκήσεις ενεργώντας, στη θέση χειριστή, ως χειριστές πτήσης (PF) ή ως χειριστές παρακολούθησης (PM) για:

1. επίδειξη τεχνικών· και/ή

2. ενεργοποίηση του άλλου χειριστή για παρέμβαση ή αλληλεπίδραση.

69γ. «Συμφωνία εκπαιδευτών», η συνέπεια ή η σταθερότητα των βαθμολογιών μεταξύ διαφορετικών εκπαιδευτών EBT, στο πλαίσιο της οποίας αξιολογείται μέσω βαθμολογίας (ή βαθμολογιών) ο βαθμός ομοιογένειας ή συναίνεσης που υπάρχει στις βαθμολογίες που δίνουν οι εκπαιδευτές (βαθμολογητές).

▼M21

69δ. «Πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης», προσέγγιση και προσγείωση με τη χρήση οργάνων για την καθοδήγηση της πλοήγησης βάσει διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης (IAP). Υπάρχουν δύο μέθοδοι για την εκτέλεση των πτητικών λειτουργιών ενόργανης προσέγγισης:

α) πτητική λειτουργία δισδιάστατης ενόργανης προσέγγισης με τη χρήση μόνο πλευρικής καθοδήγησης πλοήγησης· και

β) πτητική λειτουργία τρισδιάστατης ενόργανης προσέγγισης με τη χρήση τόσο πλευρικής όσο και κατακόρυφης καθοδήγησης της πλοήγησης.

69ε. «Διαδικασία ενόργανης προσέγγισης (IAP)», σειρά προκαθορισμένων ελιγμών με αναφορά σε όργανα πτήσης με προσδιορισμένη προστασία έναντι εμποδίων από το σταθερό σημείο αρχικής προσέγγισης ή, ανάλογα με την περίπτωση, από την αρχή καθορισμένης διαδρομής άφιξης σε σημείο από το οποίο μπορεί να ολοκληρωθεί η προσγείωση και, στη συνέχεια, εάν δεν ολοκληρωθεί η προσγείωση, σε θέση στην οποία εφαρμόζονται κριτήρια κράτησης ή αποφυγής εμποδίων κατά τη διαδρομή. Διακρίνονται οι ακόλουθες κατηγορίες IAP:

α) διαδικασία προσέγγισης μη ακριβείας (NPA), διαδικασία IAP σχεδιασμένη για πτητικές λειτουργίες δισδιάστατης ενόργανης προσέγγισης τύπου A·

β) διαδικασία προσέγγισης με κατακόρυφη καθοδήγηση (APV), διαδικασία IAP με πλοήγηση βάσει επιδόσεων (PBN) σχεδιασμένη για πτητικές λειτουργίες τρισδιάστατης ενόργανης προσέγγισης τύπου A·

γ) διαδικασία προσέγγισης ακριβείας (PA), διαδικασία IAP βάσει συστημάτων πλοήγησης σχεδιασμένη για πτητικές λειτουργίες τρισδιάστατης ενόργανης προσέγγισης τύπου A ή B.

▼B

►M1 70. ◄ «Σημείο απόφασης προσγείωσης (LDP)», το σημείο που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των επιδόσεων προσγείωσης, από το οποίο, εφόσον έχει διαγνωσθεί βλάβη στον κινητήρα στο σημείο αυτό, η προσγείωση μπορεί να συνεχισθεί με ασφάλεια ή να αρχίσει η ματαίωση της προσγείωσης.

▼M16

70α. «απόσταση προσγείωσης κατά την ώρα άφιξης (LDTA)», απόσταση προσγείωσης που είναι εφικτή υπό κανονικές λειτουργίες βάσει των δεδομένων των επιδόσεων προσγείωσης και των συναφών διαδικασιών που έχουν καθορισθεί για τις επικρατούσες συνθήκες κατά τον χρόνο προσγείωσης.

▼B

►M1 71. ◄ «Διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης (LDA)», το μήκος του διαδρόμου που δηλώνεται ως διαθέσιμο από το κράτος του αεροδρομίου και είναι κατάλληλο για την τροχοδρόμηση αεροπλάνου που προσγειώνεται.

►M1 72. ◄ «Χερσαία αεροπλάνα», αεροσκάφη σταθερών πτερύγων τα οποία έχουν σχεδιασθεί για να απογειώνονται και να προσγειώνονται στην ξηρά και περιλαμβάνουν αμφίβια αεροπλάνα που λειτουργούν ως χερσαία αεροπλάνα.

▼M18

72α. «Πτητικό σενάριο προσανατολισμένο στη γραμμή δρομολογίων», η αξιολόγηση και η εκπαίδευση που περιλαμβάνουν ρεαλιστική, «σε πραγματικό χρόνο» και πλήρους αποστολής προσομοίωση σεναρίων που είναι αντιπροσωπευτικά των πτητικών λειτουργιών γραμμής.

▼M21

72β. «Έλεγχος γραμμής», έλεγχος που διενεργείται από τον φορέα εκμετάλλευσης και στον οποίο υποβάλλεται ο χειριστής ή το μέλος του τεχνικού πληρώματος προκειμένου να αποδειχθεί η επάρκεια στην εκτέλεση των κανονικών πτητικών λειτουργιών γραμμής που περιγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

▼M20

73. «Τοπική μεταφορά με ελικόπτερο (LHO)», εμπορική αερομεταφορά με ελικόπτερα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης (MCTOM) άνω των 3 175 kg και μέγιστης εγκεκριμένης διαμόρφωσης θέσεων επιβατών (MOPSC) για έως εννέα άτομα, την ημέρα, σε διαδρομές στις οποίες η πλοήγηση δεν διεξάγεται με βάση ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους και εκτελείται εντός τοπικής και καθορισμένης γεωγραφικής περιοχής που προσδιορίζεται στο εγχειρίδιο λειτουργίας.

▼M21

74. «Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας (LVO)», λειτουργίες προσέγγισης ή απογείωσης σε διάδρομο με ορατή εμβέλεια διαδρόμου κάτω των 550 m ή με αποφασιστικό σχετικό ύψος κάτω των 200 ft.

75. «Απογείωση με χαμηλή ορατότητα (LVTO)», απογείωση με ορατή εμβέλεια διαδρόμου (RVR) κάτω των 550 m.

_____

▼M15

76α. «πτήση ελέγχου της συντήρησης» («maintenance check flight/MCF»), πτήση αεροσκάφους με πιστοποιητικό αξιοπλοΐας 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 αξιοπλοΐα του αεροσκάφους·

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

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

▼M15

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

▼M18

76β. «Φάση εκπαίδευσης στους ελιγμούς», η φάση μιας ενότητας ΕΒΤ κατά την οποία, ανάλογα με τη γενιά του αεροσκάφους, τα πληρώματα έχουν χρόνο να εξασκηθούν και να βελτιώσουν τις επιδόσεις τους σε ασκήσεις που βασίζονται σε μεγάλο βαθμό σε ψυχοκινητικές δεξιότητες, ολοκληρώνοντας ένα προκαθορισμένο ίχνος πτήσης ή εκτελώντας ένα προκαθορισμένο συμβάν με προκαθορισμένο αποτέλεσμα.

76γ. «Μεικτό πρόγραμμα ΕΒΤ», το πρόγραμμα περιοδικής εκπαίδευσης και ελέγχων ενός φορέα εκμετάλλευσης σύμφωνα με την παράγραφο ORO.FC.230, μέρος του οποίου αφορά αποκλειστικά την εφαρμογή ΕΒΤ, αλλά το οποίο δεν αντικαθιστά τους περιοδικούς ελέγχους επαγγελματικής επάρκειας σύμφωνα με το προσάρτημα 9 του παραρτήματος I (Μέρος-FCCL) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011.

▼B

►M1 77. ◄ «Μέγιστη εγκεκριμένη διάταξη θέσεων επιβατών (MOPSC)», ο μέγιστος αριθμός θέσεων καθημένων σε συγκεκριμένο αεροσκάφος, εξαιρουμένων των θέσεων του πληρώματος, που ορίζονται για τη λειτουργία του και προβλέπονται στο εγχειρίδιο λειτουργίας. Με βάση τη μέγιστη εγκεκριμένη διάταξη θέσεων επιβατών που έχει ορισθεί κατά τη διαδικασία πιστοποίησης για τη χορήγηση πιστοποιητικού τύπου (TC), σε συμπληρωματικό πιστοποιητικό τύπου (STC) ή σε τροποποίηση του TC ή του STC για συγκεκριμένο αεροσκάφος, η MOPSC μπορεί να καθορίζει ίσο ή κατώτερο αριθμό θέσεων, ανάλογα με τους επιχειρησιακούς περιορισμούς.

►M1 78. ◄ «Επιβαίνων ιατρικής υπηρεσίας», πρόσωπο ιατρικής υπηρεσίας που επιβαίνει σε ελικόπτερο σε πτήση HEMS, συμπεριλαμβανομένων μεταξύ άλλων των ιατρών, νοσοκόμων και του παραϊατρικού προσωπικού.

▼M14

78α. «ελάσσονος σημασίας αστοχία»: αστοχία που δεν θα μειώσει σημαντικά την ασφάλεια του αεροσκάφους και συνεπάγεται ενέργειες του πληρώματος πτήσης όντως εντός των δυνατοτήτων τους.

78β. «κατάχρηση ουσιών»: η χρήση μίας ή περισσότερων ψυχοδραστικών ουσιών από μέλη πληρώματος πτήσης, μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών και άλλο προσωπικό κρίσιμο ως προς την ασφάλεια κατά τρόπο που:

α) συνιστά άμεσο κίνδυνο για τον χρήστη ή θέτει σε κίνδυνο τη ζωή, την υγεία ή την ευημερία άλλων· και/ή

β) προκαλεί ή επιδεινώνει επαγγελματικό, κοινωνικό, διανοητικό ή σωματικό πρόβλημα ή διαταραχή.

▼M21

78γ. «Ελάχιστο απόλυτο ύψος καθόδου (MDA) ή ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH)», καθορισμένο απόλυτο ύψος ή σχετικό ύψος σε πτητική λειτουργία δισδιάστατης ενόργανης προσέγγισης ή σε λειτουργία κυκλικής προσέγγισης κάτω από το οποίο δεν πρέπει να πραγματοποιείται κάθοδος χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής.

▼B

►M1 79. ◄ «Νύκτα», το χρονικό διάστημα από το τέλος του πολιτικού λυκόφωτος έως την αρχή του πολιτικού λυκαυγούς ή κάθε άλλο χρονικό διάστημα από της δύση έως την ανατολή του Ηλίου που προβλέπεται από την αρμόδια αρχή όπως καθορίζεται από το κράτος μέλος.

▼B

►M1 80. ◄ «Διόπτρες νυκτερινής όρασης (NVG)», στερεοσκοπική διοφθαλμική φωτοενισχυτική συσκευή, φερόμενη στην κεφαλή, η οποία βελτιώνει την ικανότητα διατήρησης των οπτικών σημείων αναφοράς επιφανείας τη νύκτα.

►M1 81. ◄ «Σύστημα απεικόνισης νυκτερινής όρασης (NVIS)», η ενσωμάτωση όλων των απαραίτητων στοιχείων για την επιτυχή και ασφαλή χρήση των φωτοενισχυτικών διοπτρών κατά τον χειρισμό ελικοπτέρου. Το σύστημα περιλαμβάνει τουλάχιστον: φωτοενισχυτικές διόπτρες, φωτισμό με NVIS, εξαρτήματα ελικοπτέρου, εκπαίδευση και διαρκή αξιοπλοΐα.

►M1 82. ◄ «Μη εχθρικό περιβάλλον», περιβάλλον στο οποίο:

α) είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση·

β) οι επιβαίνοντες του ελικοπτέρου είναι δυνατόν να προστατευθούν δεόντως από τα στοιχεία της φύσης και

γ) προσφέρεται δυνατότητα επέμβασης/ικανότητα έρευνας και διάσωσης ανάλογη της αναμενόμενης έκθεσης.

Σε κάθε περίπτωση, τα τμήματα πυκνοκατοικημένης περιοχής με κατάλληλη περιοχή ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης θεωρούνται μη εχθρικά.

▼M21

_____

▼B

►M1 84. ◄ «Μέλος πληρώματος συστήματος απεικόνισης νυκτερινής όρασης (NVIS)», μέλος τεχνικού πληρώματος που συμμετέχει σε πτήση NVIS.

►M1 85. ◄ «Πτήση NVIS», πτήση υπό νυκτερινές μετεωρολογικές συνθήκες εξ όψεως (VMC) κατά την οποία το πλήρωμα πτήσης χρησιμοποιεί φωτοενισχυτικές διόπτρες κατά τον χειρισμό ελικοπτέρου με έγκριση NVIS.

▼M21

85α. «Απόλυτο ύψος αποφυγής εμποδίων (OCA) ή σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH)», το χαμηλότερο απόλυτο ύψος ή το χαμηλότερο σχετικό ύψος πάνω από το υψόμετρο του σχετικού κατωφλίου διαδρόμου ή του υψομέτρου του αεροδρομίου, κατά περίπτωση, που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό της συμμόρφωσης με τα κατάλληλα κριτήρια αποφυγής εμποδίων.

▼M9

▼C2

86. «Υπεράκτια πτητική λειτουργία», πτητική λειτουργία ελικοπτέρου, στο πλαίσιο της οποίας σημαντικό μέρος κάθε πτήσης εκτελείται σε περιοχές ανοικτής θάλασσας από ή προς υπεράκτια εγκατάσταση.

▼M9

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

86β. «Περιοχή ανοιχτής θάλασσας», θαλάσσια περιοχή που εκτείνεται ανοιχτά της ακτογραμμής.

▼B

►M1 87. ◄ «Τοποθεσία λειτουργίας», χώρος, εκτός αεροδρομίων, τον οποίο επιλέγει ο χειριστής ή ο κυβερνήτης ή ο διοικητής για την προσγείωση, απογείωση ή/και εξωτερική φόρτωση.

►M1 88. ◄ «Πτητική λειτουργία κατηγορίας επιδόσεων 1», πτητική λειτουργία κατά την οποία, σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα, το ελικόπτερο μπορεί να προσγειωθεί εντός της διαθέσιμης απόστασης ματαίωσης της απογείωσης ή να συνεχίσει με ασφάλεια την πτήση προς κατάλληλη περιοχή προσγείωσης, ανάλογα με τη χρονική στιγμή της βλάβης.

▼B

►M1 89. ◄ «Πτητική λειτουργία κατηγορίας επιδόσεων 2», πτητική λειτουργία κατά την οποία, σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα, διατίθενται επιδόσεις που επιτρέπουν στο ελικόπτερο να συνεχίσει με ασφάλεια την πτήση, εκτός όταν η βλάβη επέρχεται κατά το αρχικό στάδιο του ελιγμού απογείωσης ή κατά το τελευταίο στάδιο του ελιγμού προσγείωσης, με αποτέλεσμα σε αμφότερες τις περιπτώσεις ενδέχεται να χρειασθεί αναγκαστική προσγείωση.

►M1 90. ◄ «Πτητική λειτουργία κατηγορίας επιδόσεων 3», πτητική λειτουργία κατά την οποία, σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα οποιαδήποτε στιγμή της πτήσης, ενδέχεται να χρειασθεί αναγκαστική προσγείωση σε πολυκινητήριο ελικόπτερο και θα χρειασθεί οπωσδήποτε μονοκινητήριο ελικόπτερο.

►M1 91. ◄ «Επιχειρησιακός έλεγχος», η ευθύνη έναρξης, συνέχισης, λήξης ή εκτροπής μιας πτήσης για λόγους ασφαλείας.

▼M21

91α. «Επιχειρησιακή αναγνώριση», αναγνώριση για πτητικές λειτουργίες με προηγμένο αεροσκάφος, η οποία επιτρέπει χαμηλότερα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου από αυτά που θα καθορίζονταν κανονικά από τον φορέα εκμετάλλευσης για βασικό αεροσκάφος, με βάση τις επιδόσεις προηγμένων συστημάτων αεροσκαφών που χρησιμοποιούν τη διαθέσιμη εξωτερική υποδομή. Τα χαμηλότερα επιχειρησιακά ελάχιστα μπορούν να περιλαμβάνουν χαμηλότερο αποφασιστικό σχετικό/απόλυτο ύψος ή ελάχιστο σχετικό/απόλυτο ύψος καθόδου, μειωμένες απαιτήσεις ορατότητας ή μειωμένες εγκαταστάσεις εδάφους ή συνδυασμό αυτών.

92. «Περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης», έλεγχος που διενεργείται από τον φορέα εκμετάλλευσης και στον οποίο υποβάλλεται ο χειριστής ή το μέλος του τεχνικού πληρώματος προκειμένου να αποδειχθεί η επάρκεια στην εκτέλεση των κανονικών και των ασυνήθων διαδικασιών, καθώς και των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης.

▼B

►M1 93. ◄ «Αεροπλάνα με επιδόσεις κατηγορίας Α», πολυκινητήρια αεροπλάνα με ελικοστροβιλοκινητήρες μέγιστης εγκεκριμένης διαμόρφωσης θέσεων επιβατών (MOPSC) άνω των εννέα ή μέγιστης μάζας απογείωσης άνω των 5 700 kg, και όλα τα πολυκινητήρια αεριωθούμενα αεροπλάνα.

►M1 94. ◄ «Αεροπλάνα με επιδόσεις κατηγορίας Β», αεροπλάνα με ελικοκινητήρες, μέγιστης εγκεκριμένης διαμόρφωσης θέσεων επιβατών (MOPSC) έως εννέα και μέγιστης μάζας απογείωσης έως 5 700 kg.

►M1 95. ◄ «Αεροπλάνα με επιδόσεις κατηγορίας C», αεροπλάνα με παλινδρομικούς κινητήρες, μέγιστης εγκεκριμένης διαμόρφωσης θέσεων επιβατών (MOPSC) άνω των εννέα ή μέγιστης μάζας απογείωσης άνω των 5 700 kg.

▼M15

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 στροφειόπτερου κατά τη διάρκεια πτητικών λειτουργιών μεταφοράς εξωτερικού ανθρώπινου φορτίου (human external cargo/«HEC») ή πτητικών λειτουργιών ανύψωσης ελικοπτέρου (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.

▼**M15**

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 [1] ή την οδηγία 2006/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [2]·

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 κάνιστρο.

▼**B**

►**M1** 96. ◄ «Κυβερνήτης», ο χειριστής που ορίζεται υπεύθυνος και αναλαμβάνει την ευθύνη για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης. Για τις εμπορικές αερομεταφορές, ο «κυβερνήτης» αποκαλείται «πιλότος».

▼**M14**

96α. «φορητή EFB», φορητή πλατφόρμα υποδοχής EFB, χρησιμοποιούμενη στον θάλαμο διακυβέρνησης, η οποία δεν αποτελεί μέρος της διαμόρφωσης του πιστοποιημένου αεροσκάφους.

96β. «φορητή ηλεκτρονική συσκευή (PED)», κάθε είδους ηλεκτρονική συσκευή, συνήθως αλλά όχι αποκλειστικά, τα ηλεκτρονικά είδη ευρείας κατανάλωσης που φέρουν εντός του αεροσκάφους τα μέλη του πληρώματος, οι επιβάτες, ή ως μέρος του φορτίου, τα οποία δεν περιλαμβάνονται στη διαμόρφωση του αεροσκάφους. Περιλαμβάνεται όλος ο εξοπλισμός που μπορεί να καταναλώνει ηλεκτρική ενέργεια. Η ηλεκτρική ενέργεια μπορεί να παρέχεται από εσωτερικές πηγές, όπως μπαταρίες (επαναφορτιζόμενες ή μη), ή οι συσκευές μπορούν επίσης να συνδεθούν με συγκεκριμένες πηγές ενέργειας του αεροσκάφους.

▼**B**

►**M1** 97. ◄ «Κύριος τόπος επιχειρηματικής δραστηριότητας», τα κεντρικά γραφεία ή η καταστατική έδρα φορέα, στον οποίο ασκούνται οι κύριες χρηματοοικονομικές λειτουργίες και ο επιχειρησιακός έλεγχος των δραστηριοτήτων που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό.

►**M1** 98. ◄ «Ιεράρχηση των επιθεωρήσεων διαδρόμου», ο καθορισμός ενδεδειγμένου ποσοστού του συνολικού αριθμού επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργούνται σε ετήσια βάση από κράτος μέλος ή για λογαριασμό του, όπως προβλέπεται στο μέρος-ARO.

▼**M18**

98α. «Ικανός», αυτός που έχει αποδείξει ότι διαθέτει τις αναγκαίες δεξιότητες, γνώσεις και συμπεριφορές που απαιτούνται για την εκτέλεση οποιωνδήποτε καθορισμένων καθηκόντων σύμφωνα με το προκαθορισμένο πρότυπο.

▼**M20**

98β. «ψυχοτρόποι ουσίες», το οινόπνευμα, τα οπιοειδή, τα κανναβινοειδή, τα ηρεμιστικά και τα υπνωτικά, η κοκαΐνη, άλλα ψυχοδιεγερτικά, παραισθησιογόνα και πτητικοί διαλύτες, πλην της καφεΐνης και του καπνού.

---

[1] 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).

[2] 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).

▼B

►M1 99. ◄ «Τοποθεσία δημοσίου ενδιαφέροντος (PIS)», τοποθεσία χρησιμοποιούμενη αποκλειστικά για δραστηριότητες δημοσίου ενδιαφέροντος.

►M1 100. ◄ «Επιθεώρηση διαδρόμου», η επιθεώρηση αεροσκάφους, των προδιαγραφών πτήσης και του πληρώματος θαλάμου και των εγγράφων πτήσης για να εξακριβωθεί η συμμόρφωση προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις.

►M1 101. ◄ «Διάστημα διόρθωσης», περιορισμός της διάρκειας λειτουργιών με εξοπλισμό εκτός λειτουργίας.

►M1 102. ◄ «Διαθέσιμη απόσταση ματαίωσης της απογείωσης (RTODAH)», το μήκος της τελικής προσέγγισης και απογείωσης που δηλώνεται διαθέσιμη και κατάλληλη για ελικόπτερα τα οποία λειτουργούν με επιδόσεις της κατηγορίας 1 για να ολοκληρώσουν ματαίωση της απογείωσης.

►M1 103. ◄ «Απαιτούμενη απόσταση ματαίωσης απογείωσης (RTODRH)», η οριζόντια απόσταση που απαιτείται από την έναρξη της απογείωσης έως το σημείο στο οποίο ελικόπτερο ακινητοποιείται πλήρως μετά από βλάβη κινητήρα και ματαίωση της απογείωσης στο σημείο απόφασης απογείωσης.

▼M9

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

▼M15

103β. «κανόνες αέρος», οι κανόνες που έχουν θεσπιστεί με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής ([1]).

▼M16

103γ. «αναφορά κατάστασης διαδρόμου (RCR)», αναλυτική τυποποιημένη αναφορά της κατάστασης της επιφάνειας του διαδρόμου και της επίδρασής της στις επιδόσεις προσγείωσης και απογείωσης του αεροπλάνου, η οποία περιγράφεται με βάση τον κώδικα καταστάσεων διαδρόμου.

▼B

►M1 104. ◄ «Ορατότητα διαδρόμου (RVR)», η έκταση μέχρι την οποία ο χειριστής αεροσκάφους στην κεντρική γραμμή (άξονα) διαδρόμου μπορεί να βλέπει τις σημάνσεις επιφανείας ή τα φώτα οριοθέτησης του διαδρόμου ή προσδιορισμού της κεντρικής γραμμής του (άξονα).

▼M20

104α. «Ασφαλής προσγείωση», στο πλαίσιο της πολιτικής καυσίμων/ενέργειας ή των συστημάτων καυσίμων/ενέργειας, προσγείωση σε κατάλληλο αεροδρόμιο ή επιχειρησιακή τοποθεσία με εναπομένον τουλάχιστον το τελικό εφεδρικό καύσιμο/ενέργεια και σύμφωνα με τις εφαρμοστέες επιχειρησιακές διαδικασίες και τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου.

▼B

►M1 105. ◄ «Ασφαλής αναγκαστική προσγείωση», αναπόφευκτη προσγείωση ή προσθαλάσσωση με την εύλογη προσδοκία να μην υπάρξουν τραυματισμοί προσώπων στο αεροσκάφος ή το έδαφος.

▼M12

105α. «προσωπικό κρίσιμο ως προς την ασφάλεια», πρόσωπα τα οποία ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της αεροπορίας εάν δεν εκτελέσουν ορθά τα καθήκοντα και την αποστολή τους, στα οποία συγκαταλέγονται μεταξύ άλλων τα μέλη πληρωμάτων πτήσης και τα μέλη πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, το προσωπικό συντήρησης αεροσκαφών και οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας.

([1]) 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).

▼M18

105β. «Φάση εκπαίδευσης βάσει σεναρίου», η φάση μιας ενότητας ΕΒΤ η οποία επικεντρώνεται στην ανάπτυξη ικανοτήτων, κατά την οποία ο χειριστής εκπαιδεύεται να μετριάζει τους πιο κρίσιμους κινδύνους που έχουν προσδιοριστεί για τη γενιά του αεροσκάφους. Θα πρέπει να περιλαμβάνει τη διαχείριση συγκεκριμένων απειλών και σφαλμάτων του φορέα εκμετάλλευσης σε ένα περιβάλλον προσανατολισμένο στη γραμμή δρομολογίων σε πραγματικό χρόνο.

▼B

►M1 106. ◄ «Υδροπλάνο», αεροσκάφος σταθερών πτερύγων το οποίο έχει σχεδιασθεί για να απογειώνεται και να προσγειώνεται στο νερό, συμπεριλαμβανομένων των αμφίβιων αεροπλάνων που λειτουργούν ως υδροπλάνα.

►M1 107. ◄ «Χωριστοί διάδρομοι», διάδρομοι του ιδίου αεροδρομίου που αποτελούν χωριστές επιφάνειες προσγείωσης. Οι διάδρομοι αυτοί είναι δυνατόν να επικαλύπτονται ή να διασταυρώνονται κατά τρόπο ώστε, εάν ο ένας είναι αποκλεισμένος, να μην εμποδίζει τον προγραμματισμένο τύπο λειτουργιών του άλλου διαδρόμου. Για κάθε διάδρομο πρέπει να υπάρχει διαφορετική διαδικασία προσέγγισης βασιζόμενη σε χωριστό αεροναυτιλιακό βοήθημα.

▼M16

107α. «Ειδικά προετοιμασμένος για τον χειμώνα διάδρομος», διάδρομος με ξηρή παγωμένη επιφάνεια συμπαγούς χιονιού ή πάγου που έχει υποστεί επεξεργασία με άμμο ή κοκκοειδές υλικό είτε μηχανική επεξεργασία με σκοπό τη βελτίωση της τριβής του διαδρόμου.

▼B

►M1 108. ◄ «Ειδική πτήση VFR», πτήση VFR εξουσιοδοτημένη από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας να εκτελεσθεί εντός της ζώνης ελέγχου με μετεωρολογικές συνθήκες κάτω των VMC.

►M1 109. ◄ «Σταθεροποιημένη προσέγγιση (SAp)», προσέγγιση με ελεγχόμενο και κατάλληλο τρόπο όσον αφορά τη διαμόρφωση, την ενέργεια και τον έλεγχο του ίχνους πτήσης από προκαθορισμένο ή απόλυτο/σχετικό ύψος μέχρι την κάθοδο στα 50 ft υπεράνω του κατωφλίου ή στο σημείο όπου πρέπει να αρχίσει ο ελιγμός οριζοντίωσης πριν από την προσγείωση, εάν αυτό είναι υψηλότερα.

▼M5

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

▼B

►M1 110. ◄ «Εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης», εναλλακτικό αεροδρόμιο στο οποίο μπορεί να προσγειωθεί αεροσκάφος εάν αυτό καταστεί αναγκαίο λίγο μετά την απογείωσή του και εάν δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιήσει το αεροδρόμιο αναχώρησής του.

►M1 111. ◄ «Σημείο απόφασης απογείωσης (TDP)», το σημείο που χρησιμοποιείται στον καθορισμό των επιδόσεων απογείωσης από το οποίο, εφόσον έχει διαγνωσθεί βλάβη στον κινητήρα στο σημείο αυτό, είτε είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί ματαίωση της απογείωσης είτε να συνεχισθεί με ασφάλεια η απογείωση.

▼B

►M1 112. ◄ «Διαθέσιμη απόσταση απογείωσης (TODA)», για τα αεροπλάνα το μήκος της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης συν το μήκος της προέκτασης διαδρόμου, εφόσον διατίθεται.

►M1 113. ◄ «Διαθέσιμη απόσταση απογείωσης (TODAH)», για τα ελικόπτερα το μήκος της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης συν, εφόσον διατίθεται, το μήκος της περιοχής ελεύθερης εμποδίων ελικοπτέρων που έχει δηλωθεί διαθέσιμη και κατάλληλη για ελικόπτερα ώστε να ολοκληρωθεί η απογείωση.

►M1 114. ◄ «Απαιτούμενη απόσταση απογείωσης (TODRH)», για τα ελικόπτερα η οριζόντια απόσταση που απαιτείται από την έναρξη της απογείωσης έως το σημείο στο οποίο επιτυγχάνονται ασφαλής ταχύτητα απογείωσης (V_{TOSS}), επιλεγμένο σχετικό ύψος και θετική βαθμίδα ανόδου, μετά από βλάβη του κρίσιμου κινητήρα αναγνωρισμένη στο σημείο απόφασης απογείωσης (TDP), εφόσον οι υπόλοιποι κινητήρες λειτουργούν εντός των εγκεκριμένων ορίων λειτουργίας.

►M1 115. ◄ «Ίχνος πτήσης απογείωσης», το κατακόρυφο και το οριζόντιο ίχνος, με τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας, από συγκεκριμένο σημείο κατά την απογείωση αεροπλάνου έως τα 1 500 ft επάνω από την επιφάνεια και ελικοπτέρου έως τα 1 000 ft επάνω από την επιφάνεια.

►M1 116. ◄ «Μάζα απογείωσης», η μάζα η οποία περιλαμβάνει κάθε αντικείμενο και κάθε πρόσωπο που μεταφέρεται κατά την έναρξη της απογείωσης ελικοπτέρου και της διαδρομής απογείωσης αεροπλάνου.

►M1 117. ◄ «Διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης (TORA)», το μήκος του διαδρόμου που δηλώνεται ως διαθέσιμο από το κράτος του αεροδρομίου και κατάλληλο για τη διαδρομή στο έδαφος αεροπλάνου που απογειώνεται.

▼M4

117α. «Ειδικός καθηκόντων», πρόσωπο το οποίο ορίζει είτε ο φορέας εκμετάλλευσης είτε τρίτο μέρος ή πρόσωπο το οποίο ενεργεί ως επιχείρηση και εκτελεί καθήκοντα εδάφους που συνδέονται άμεσα με ειδική εργασία ή εκτελεί ειδικές εργασίες επί του αεροσκάφους ή από το αεροσκάφος.

▼B

►M1 118. ◄ «Τεχνικό μέλος πληρώματος», μέλος πληρώματος πτητικής λειτουργίας HEMS, HHO ή NVIS εμπορικής αερομεταφοράς, πλην των μελών πληρώματος διακυβέρνησης πτήσης και των μελών πληρώματος πτήσης θαλάμου, το οποίο έχει ορισθεί από τον αερομεταφορέα να ασκεί καθήκοντα στο αεροσκάφος ή το έδαφος με σκοπό να επικουρεί τον χειριστή κατά τη διάρκεια πτητικών λειτουργιών HEMS, HHO ή NVIS, για τις οποίες ενδέχεται να χρειάζεται η λειτουργία ειδικευμένου εξοπλισμού εντός του αεροσκάφους.

►M1 119. ◄ «Τεχνικές οδηγίες (TI)», η τελευταία ισχύουσα έκδοση των *τεχνικών οδηγιών για την ασφαλή εναέρια μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων*, συμπεριλαμβανομένων του παραρτήματος και οποιασδήποτε προσθήκης, εγκεκριμένης και δημοσιευμένης από την Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας.

▼M11

120. «φόρτος κυκλοφορίας», η συνολική μάζα επιβατών, αποσκευών, φορτίου και μεταφερόμενου ειδικού εξοπλισμού, καθώς και τυχόν έρματος.

▼M14

120α. «εφαρμογή EFB τύπου Α»: εφαρμογή EFB της οποίας η δυσλειτουργία ή η κακή χρήση δεν έχει καμία επίπτωση στην ασφάλεια πτήσεων.

▼M14

120β. «εφαρμογή EFB τύπου Β»: εφαρμογή EFB:

α) της οποίας η δυσλειτουργία ή κακή χρήση κατατάσσονται ως ήσσονος σημασίας βλάβη ή κατώτερη· και

β) η οποία ούτε υποκαθιστά ούτε επικαλύπτει κάποιο σύστημα ή λειτουργικότητα που απαιτείται από τους κανονισμούς αξιοπλοΐας, τις απαιτήσεις εναερίου χώρου ή τους επιχειρησιακούς κανόνες.

▼M21

120γ. «Εκπαίδευση για την επάρκεια», εκπαίδευση που έχει σχεδιαστεί για την επίτευξη στόχων επιδόσεων τελικού σταδίου, και η οποία παρέχει επαρκή διασφάλιση ότι το εκπαιδευμένο άτομο είναι ικανό να εκτελεί με συνέπεια ειδικά καθήκοντα με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα.

120δ. «Πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης τύπου Α», πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης με MDH ή DH στα 250 ft ή άνω.

120ε. «Πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης τύπου Β», πτητική λειτουργία με DH κάτω των 250 ft. Οι πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης τύπου Β κατηγοριοποιούνται ως εξής:

α) κατηγορία I (CAT I): DH τουλάχιστον 200 ft και με ορατότητα τουλάχιστον 800 m ή ορατή εμβέλεια διαδρόμου (RVR) τουλάχιστον 550 m·

β) κατηγορία II (CAT II): DH κάτω των 200 ft αλλά όχι κάτω των 100 ft, και RVR τουλάχιστον 300 m·

γ) κατηγορία III (CAT III): DH κάτω των 100 ft ή χωρίς DH, και RVR κάτω των 300 m ή κανένας περιορισμός ορατής εμβέλειας διαδρόμου.

▼B

►M1 121. ◄ «Πτήση χωρίς βοήθημα NVIS», για τις πτητικές λειτουργίες NVIS, το τμήμα πτήσης με κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR) που εκτελείται τη νύκτα όταν μέλος του πληρώματος δεν χρησιμοποιεί φωτοενισχυτικές διόπτρες (NVG).

►M1 122. ◄ «Επιχείρηση», κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, κερδοσκοπικού ή μη χαρακτήρα, ή κάθε επίσημος φορέας που διαθέτει ή όχι αυτόνομη προσωπικότητα.

►M1 123. ◄ «V_1», η μέγιστη ταχύτητα κατά την απογείωση με την οποία ο χειριστής πρέπει να προβεί στην πρώτη ενέργεια ακινητοποίησης του αεροπλάνου εντός της απόστασης επιτάχυνσης-ακινητοποίησης. V_1 σημαίνει επίσης την ελάχιστη ταχύτητα κατά την απογείωση, μετά από βλάβη του κρίσιμου κινητήρα στην V_{EF}, με την οποία ο χειριστής μπορεί να συνεχίσει την απογείωση και να επιτύχει το απαιτούμενο σχετικό ύψος επάνω από την επιφάνεια απογείωσης εντός της απόστασης απογείωσης.

►M1 124. ◄ «V_{EF}», η ταχύτητα με την οποία θεωρείται ότι ο κρίσιμος κινητήρας θα υποστεί βλάβη κατά την απογείωση.

▼M21

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

α) μέγιστη απόσταση στην οποία μαύρο αντικείμενο κατάλληλων διαστάσεων, που βρίσκεται πλησίον του εδάφους, μπορεί να είναι ορατό και να αναγνωρίζεται, όταν παρατηρείται έναντι φωτεινού βάθους· και

▼**M21**

β) μέγιστη απόσταση στην οποία φώτα περίπου 1 000 κηρίων μπορεί να είναι ορατά και να προσδιορίζονται έναντι μη φωτιζόμενου βάθους.

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

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

▼**M4**

127. «Συμφωνία πλήρους μίσθωσης», συμφωνία:

— στην περίπτωση των πτητικών λειτουργιών CAT, μεταξύ αερομεταφορέων, με βάση την οποία [συμφωνία] το αεροσκάφος χρησιμοποιείται σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του εκμισθωτή· ή

— στην περίπτωση των εμπορικών πτητικών λειτουργιών πλην των CAT, μεταξύ φορέων εκμετάλλευσης, με βάση την οποία [συμφωνία] το αεροσκάφος χρησιμοποιείται υπό την ευθύνη του εκμισθωτή.

▼**M16**

128. «υγρός διάδρομος», διάδρομος του οποίου η επιφάνεια καλύπτεται από ορατή υγρασία ή ύδατα με βάθος έως 3 mm εντός της περιοχής που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΙΣ ΑΡΧΕΣ

[ΜΕΡΟΣ ARO]

ARO.GEN.005 Πεδίο εφαρμογής

Το παρόν παράρτημα καθορίζει τις απαιτήσεις για το σύστημα διοίκησης και διαχείρισης προς τις οποίες πρέπει να συμμορφώνονται ο Οργανισμός και τα κράτη μέλη για την εφαρμογή και την επιβολή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του σχετικά με τις αεροπορικές λειτουργίες πολιτικής αεροπορίας.

ΤΜΗΜΑ GEN

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

ΕΝΟΤΗΤΑ Ι

Γενικά

ARO.GEN.115 Τεκμηρίωση εποπτείας

Η αρμόδια αρχή παρέχει κάθε νομοθετική πράξη, πρότυπο, κανόνα, τεχνική έκδοση και συναφές έγγραφο στο σχετικό προσωπικό ώστε αυτό να μπορεί να ασκεί τα καθήκοντά του και να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του.

ARO.GEN.120 Μέσα συμμόρφωσης

▼M15

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.

▼M14

δ) Η αρμόδια αρχή αξιολογεί όλα τα εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης που προτείνει φορέας σύμφωνα με:

(1) την ORO.GEN.120 στοιχείο β) του παραρτήματος III (Μέρος-ORO) του παρόντος κανονισμού·

(2) για αερόστατα, την BOP.ADD.010 του παραρτήματος II (Μέρος-BOP) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/395 της Επιτροπής ([1]).

▼M15

_____

▼M14

αναλύοντας την προσκομιζόμενη τεκμηρίωση και, αν το κρίνει αναγκαίο, διενεργώντας επιθεώρηση του φορέα.

([1]) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/395 της Επιτροπής, της 13ης Μαρτίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων για τη λειτουργία των αερόστατων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 71 της 14.3.2018, σ. 10).

▼M14

Όταν η αρμόδια αρχή κρίνει ότι τα εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης είναι σύμφωνα με τους εκτελεστικούς κανόνες, προβαίνει χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση στις εξής ενέργειες:

(1) κοινοποιεί στον αιτούντα ότι επιτρέπεται να εφαρμόσει τα εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης και, κατά περίπτωση, τροποποιεί αναλόγως την έγκριση, την εξουσιοδότηση ειδικευμένης πτητικής λειτουργίας ή το πιστοποιητικό του αιτούντος· και

(2) κοινοποιεί στον Οργανισμό το περιεχόμενό τους και του διαβιβάζει αντίγραφα όλης της σχετικής τεκμηρίωσης·

(3) ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη σχετικά με τα εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης που έγιναν δεκτά.

▼B

ε) Όταν η ίδια η αρμόδια αρχή κάνει χρήση εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης για την επίτευξη συμμόρφωσης προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες του:

1. τα διαθέτει σε όλους τους φορείς και τα πρόσωπα που τελούν υπό την εποπτεία της· και

2. ενημερώνει σχετικώς τον Οργανισμό χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

Η αρμόδια αρχή παρέχει στον Οργανισμό πλήρη περιγραφή των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης, καθώς και τυχόν σχετικές αναθεωρήσεις διαδικασιών και αξιολόγηση, από την οποία προκύπτει η συμμόρφωση προς τους εκτελεστικούς κανόνες.

ARO.GEN.125 Ενημέρωση του Οργανισμού

α) Η αρμόδια αρχή ενημερώνει τον Οργανισμό χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση σε περίπτωση σημαντικών προβλημάτων στην εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του.

β) Η αρμόδια αρχή παρέχει στον Οργανισμό τις πληροφορίες που είναι σημαντικές για την ασφάλεια, οι οποίες απορρέουν από τις αναφορές περιστατικών που λαμβάνει.

ARO.GEN.135 Άμεση αντίδραση σε πρόβλημα ασφάλειας

▼M15

α) Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]), η αρμόδια αρχή εφαρμόζει σύστημα για τη δέουσα συλλογή, ανάλυση και διάδοση πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια.

▼B

β) Ο Οργανισμός καταρτίζει σύστημα για την κατάλληλη ανάλυση τυχόν πληροφοριών που έχει λάβει σχετικά με την ασφάλεια και παρέχει στα κράτη μέλη και στην Επιτροπή, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, κάθε πληροφορία, όπως και συστάσεις ή διορθωτικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν, απαραίτητα για την έγκαιρη αντιμετώπιση προβλήματος ασφαλείας στο οποίο ενέχονται προϊόντα, εξαρτήματα, εξοπλισμός, πρόσωπα ή φορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες του.

γ) Μόλις η αρμόδια αρχή λάβει πληροφορίες που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β), λαμβάνει επαρκή μέτρα για την αντιμετώπιση του προβλήματος ασφάλειας.

δ) Τα μέτρα που λαμβάνονται σύμφωνα με το στοιχείο γ) κοινοποιούνται σε όλα τα πρόσωπα ή τους φορείς που πρέπει να συμμορφωθούν με αυτά βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του. Η αρμόδια αρχή κοινοποιεί επίσης τα εν λόγω μέτρα στον Οργανισμό και, όταν απαιτείται συνδυασμένη δράση, στα υπόλοιπα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

([1]) 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).

▼B

ΕΝΟΤΗΤΑ ΙΙ

Διαχείριση

ARO.GEN.200 Σύστημα διαχείρισης

α) Η αρμόδια αρχή θεσπίζει και διατηρεί σύστημα διαχείρισης, το οποίο περιλαμβάνει τουλάχιστον:

1. τεκμηριωμένες πολιτικές και διαδικασίες για την περιγραφή της οργάνωσης, των μέσων και των μεθόδων που διαθέτει για την επίτευξη συμμόρφωσης προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες του. Οι διαδικασίες επικαιροποιούνται και χρησιμεύουν ως τα βασικά έγγραφα εργασίας της εν λόγω αρμόδιας αρχής για όλες τις σχετικές εργασίες·

2. επαρκές δυναμικό προσωπικού για την εκτέλεση των καθηκόντων της και την εκπλήρωση των υποχρεώσεών της. Το εν λόγω προσωπικό διαθέτει τα προσόντα που απαιτούνται για την εκτέλεση των καθηκόντων που του ανατίθενται, και έχει τις απαραίτητες γνώσεις, πείρα, αρχική και περιοδική εκπαίδευση για να εξασφαλίζεται η συνεχής επαγγελματική του επάρκεια. Εφαρμόζεται σύστημα σχεδιασμού της διαθεσιμότητας προσωπικού, ώστε να διασφαλίζεται η δέουσα ολοκλήρωση όλων των εργασιών·

3. επαρκείς εγκαταστάσεις και γραφεία για την εκτέλεση όλων των εργασιών που ανατίθενται·

4. λειτουργία παρακολούθησης της συμμόρφωσης του συστήματος διαχείρισης προς τις σχετικές απαιτήσεις και της επάρκειας των διαδικασιών, συμπεριλαμβανομένης της καθιέρωσης διαδικασίας εσωτερικού ελέγχου και διαδικασίας διαχείρισης των κινδύνων ασφαλείας. Για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης η ανώτατη διοίκηση της αρμόδιας αρχής περιλαμβάνει σύστημα ανάδρασης των πορισμάτων ελέγχου, προκειμένου να διασφαλίζεται η εκτέλεση διορθωτικών μέτρων όταν είναι απαραίτητο· και

5. πρόσωπο ή ομάδα προσώπων που έχει εντέλει την ευθύνη έναντι της ανώτατης διοίκησης της αρμόδιας αρχής για τη λειτουργία παρακολούθησης της συμμόρφωσης.

β) Για κάθε τομέα δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος διαχείρισης, η αρμόδια αρχή διορίζει ένα ή περισσότερα πρόσωπα τα οποία έχουν πλήρη ευθύνη για τη διαχείριση του (των) σχετικού(-ών) καθήκοντος(-όντων).

γ) Η αρμόδια αρχή θεσπίζει διαδικασίες συμμετοχής στην αμοιβαία ανταλλαγή όλων των αναγκαίων πληροφοριών και τη συνδρομή με άλλες ενδιαφερόμενες αρμόδιες αρχές, καθώς και όλων των πορισμάτων που προκύπτουν και των παρεπόμενων μέτρων που λαμβάνονται συνεπεία της εποπτείας προσώπων και φορέων που δραστηριοποιούνται στην επικράτεια κράτους μέλους, οι οποίοι όμως έχουν πιστοποιηθεί ►**M4** ή εξουσιοδοτηθεί ◄ από την αρμόδια αρχή ►**M1** ή έχουν υποβάλει δηλώσεις στην αρμόδια αρχή ◄ άλλου κράτους μέλους ή από τον Οργανισμό.

δ) Αντίγραφο των διαδικασιών που αφορούν το σύστημα διαχείρισης και των τροποποιήσεών τους παρέχεται στον Οργανισμό με σκοπό την τυποποίηση.

ARO.GEN.205 Ανάθεση εργασιών σε ειδικευμένες οντότητες

α) Οι εργασίες που αφορούν την αρχική πιστοποίηση ►**M4** εξουσιοδότησης ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών ◄ ή τη διαρκή εποπτεία προσώπων ή φορέων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες του ανατίθενται από τα κράτη μέλη μόνο σε ειδικευμένες οντότητες. Κατά την ανάθεση εργασιών, η αρμόδια αρχή διασφαλίζει ότι:

1. έχει καταρτίσει σύστημα για την αρχική και διαρκή αξιολόγηση της συμμόρφωσής του ειδικευμένου φορέα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Το εν λόγω σύστημα και τα αποτελέσματα των αξιολογήσεων τεκμηριώνονται.

▼B

2. χει συνάψει τεκμηριωμένη συμφωνία με τον ειδικευμένη οντότητα, η οποία έχει εγκριθεί από αμφότερα τα συμβαλλόμενα μέρη στο ενδεδειγμένο διοικητικό επίπεδο, η οποία ορίζει:

i) τα καθήκοντα που θα εκτελούνται·

ii) τις δηλώσεις, εκθέσεις και αρχεία που θα παρέχονται·

iii) τις τεχνικές προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται κατά την εκτέλεση των εν λόγω εργασιών·

iv) την αντίστοιχη κάλυψη ευθύνης και

v) την παρεχόμενη προστασία των πληροφοριών που αποκτώνται κατά την εκτέλεση των εν λόγω εργασιών.

β) Η αρμόδια αρχή διασφαλίζει ότι η διαδικασία εσωτερικού ελέγχου και η διαδικασία διαχείρισης κινδύνων ασφάλειας που προβλέπεται στην παράγραφο ARA.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 4 καλύπτει όλες τις εργασίες πιστοποίησης ►M4 εξουσιοδότησης ◄ ή διαρκούς εποπτείας που εκτελούνται για λογαριασμό της.

ARO.GEN.210 Αλλαγές στο σύστημα διαχείρισης

α) Η αρμόδια αρχή διαθέτει σύστημα εντοπισμού των αλλαγών που επηρεάζουν την ικανότητά της να εκτελεί τις εργασίες της και να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις της, όπως αυτές ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες του. Το εν λόγω σύστημα της επιτρέπει να λαμβάνει μέτρα, εφόσον χρειάζεται, προκειμένου να διασφαλίζει ότι το σύστημα διαχείρισης που διαθέτει παραμένει επαρκές και αποτελεσματικό.

β) Η αρμόδια αρχή επικαιροποιεί το σύστημα διαχείρισης που διαθέτει ώστε να ανταποκρίνεται έγκαιρα σε κάθε τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του προκειμένου να διασφαλίζεται η αποτελεσματική εφαρμογή του.

γ) Η αρμόδια αρχή κοινοποιεί στον Οργανισμό τις αλλαγές που επηρεάζουν την ικανότητά της να εκτελεί τις εργασίες της και να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις της, όπως αυτές ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες του.

ARO.GEN.220 Τήρηση αρχείων

α) Η αρμόδια αρχή καταρτίζει σύστημα τήρησης αρχείων με επαρκή αποθήκευση, δυνατότητα πρόσβασης και αξιόπιστη ιχνηλασιμότητα:

1. των τεκμηριωμένων πολιτικών και διαδικασιών του συστήματος διαχείρισης·

2. της εκπαίδευσης, των προσόντων και της εξουσιοδότησης του προσωπικού της·

3. της ανάθεσης εργασιών, η οποία καλύπτει τα στοιχεία που απαιτούνται από την παράγραφο ARO.GEN.205, καθώς και των στοιχείων των εργασιών που ανατίθενται·

4. των διαδικασιών πιστοποίησης και διαρκούς εποπτείας πιστοποιημένων φορέων·

▼M4

4α. της διαδικασίας εξουσιοδότησης ειδικευμένης πτητικής λειτουργίας υψηλού κινδύνου και διαρκούς εποπτείας του κατόχου της εξουσιοδότησης·

▼M1

5. διαδικασίες δήλωσης και συνεχούς επιτήρησης δηλωμένων φορέων·

▼B

►M1 6. ◄ στοιχείων των κύκλων εκπαιδευτικών μαθημάτων που παρέχουν οι πιστοποιημένοι φορείς και, ανάλογα με την περίπτωση, αρχείων που αφορούν προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης χρησιμοποιούμενες για την εν λόγω εκπαίδευση·

▼M4

7. της εποπτείας προσώπων καιφορέων που ασκούν δραστηριότητες στην επικράτεια κράτους μέλους, τις οποίες όμως εποπτεύει ή έχει πιστοποιήσει αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους ή ο Οργανισμός, βάσει συμφωνίας μεταξύ των εν λόγω αρχών·

▼M5

8. εποπτεία των δραστηριοτήτων μηχανοκίνητων αεροσκαφών πλην των συνθέτων από μη εμπορικούς φορείς εκμετάλλευσης·

▼B

►M1 9. ◄ της αξιολόγησης και της κοινοποίησης στον Οργανισμό εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης που προτείνουν φορείς υποκείμενοι σε πιστοποίηση ►M4 , ή εξουσιοδότηση ◄ και της αξιολόγησης εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης που χρησιμοποιεί η ίδια η αρμόδια αρχή·

►M1 10. ◄ πορισμάτων, διορθωτικών μέτρων και της ημερομηνίας περάτωσης κάθε μέτρου·

►M1 11. ◄ των μέτρων εφαρμογής που έχουν ληφθεί·

►M1 12. ◄ των πληροφοριών ασφαλείας και των παρεπόμενων μέτρων και

►M1 13. ◄ της χρήσης διατάξεων σχετικά με την ευελιξία σύμφωνα με το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

▼M4

β) Η αρμόδια αρχή τηρεί κατάλογο όλων των πιστοποιητικών φορέων και των αδειών ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών που έχει εκδώσει, καθώς και των δηλώσεων που έχει λάβει·

▼B

γ) Όλα τα αρχεία τηρούνται για την ελάχιστη χρονική περίοδο που ορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Ελλείψει σχετικής διάταξης, τα αρχεία τηρούνται τουλάχιστον για μια πενταετία σύμφωνα με τον ισχύοντα νόμο προστασίας των δεδομένων.

ΕΝΟΤΗΤΑ III

Εποπτεία, πιστοποίηση και εφαρμογή

ARO.GEN.300 Εποπτεία

▼M1

α) Η αρμόδια αρχή ελέγχει:

▼M4

1. τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που ισχύουν για φορείς ή είδη πτητικής λειτουργίας πριν από την έκδοση πιστοποιητικού, έγκρισης ή άδειας, αναλόγως·

▼M15

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·

▼M5

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

▼M1

4. την εφαρμογή κατάλληλων μέτρων ασφαλείας κατ' εντολή της αρμόδιας αρχής σύμφωνα με την παράγραφο ARO.GEN.135 στοιχεία γ) και δ).

▼B

β) Ο εν λόγω έλεγχος:

1. υποστηρίζεται από τεκμηρίωση που προορίζεται ειδικά για να καθοδηγείται στην εκτέλεση των καθηκόντων του το προσωπικό που είναι αρμόδιο για την εποπτεία της ασφαλείας·

2. παρέχει στα ενδιαφερόμενα πρόσωπα και φορείς τα αποτελέσματα της δραστηριότητας εποπτείας της ασφαλείας·

3. βασίζεται σε ελέγχους και επιθεωρήσεις, συμπεριλαμβανομένων των επιθεωρήσεων διαδρόμου και των αιφνιδιαστικών επιθεωρήσεων και

4. παρέχει στην αρμόδια αρχή τα στοιχεία που είναι αναγκαία σε περίπτωση που απαιτείται περαιτέρω δράση, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων που προβλέπονται από τις παραγράφους ARO.GEN.350 και ARO.GEN.355.

γ) Στο πεδίο εφαρμογής της εποπτείας που καθορίζεται στα στοιχεία α) και β) λαμβάνονται υπόψη τα αποτελέσματα προηγούμενων δραστηριοτήτων εποπτείας και οι προτεραιότητες ασφάλειας.

δ) Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των κρατών μελών και των υποχρεώσεών τους, όπως αυτές ορίζονται στο τμήμα ARO.RAMP, το πεδίο εφαρμογής της εποπτείας των δραστηριοτήτων που ασκούνται στην επικράτεια κράτους μέλους από πρόσωπα και φορείς που εδρεύουν ή κατοικούν σε άλλο κράτος μέλος, καθορίζεται με βάση τις προτεραιότητες ασφάλειας, καθώς και τις προηγούμενες δραστηριότητες εποπτείας.

ε) Αν στη δραστηριότητα προσώπου ή φορέα ενέχονται περισσότερα του ενός κράτη μέλη ή ο Οργανισμός, η αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για την εποπτεία σύμφωνα με το στοιχείο α) μπορεί να συμφωνήσει τα καθήκοντα εποπτείας να ασκούνται από την (τις) αρμόδια(-ες) αρχή(-ές) του (των) κράτους (κρατών) μέλους (μελών) όπου ασκείται η δραστηριότητα ή από τον Οργανισμό. Κάθε πρόσωπο ή φορέας που υπόκειται στην εν λόγω συμφωνία ενημερώνεται για την ύπαρξή της και το πεδίο εφαρμογής της.

στ) Η αρμόδια αρχή συλλέγει και επεξεργάζεται τυχόν πληροφορίες που θεωρούνται χρήσιμες για την εποπτεία, συμπεριλαμβανομένων των επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης και των αιφνίδιων επιθεωρήσεων.

ARO.GEN.305 Πρόγραμμα εποπτείας

α) Η αρμόδια αρχή καταρτίζει και διατηρεί πρόγραμμα εποπτείας που καλύπτει τις δραστηριότητες εποπτείας που απαιτούνται από την παράγραφο ARO.GEN.300 και το τμήμα ARO.RAMP.

β) Όσον αφορά φορείς πιστοποιημένους από την αρμόδια αρχή, το πρόγραμμα εποπτείας καταρτίζεται λαμβανομένων υπόψη του ιδιαίτερου χαρακτήρα του φορέα, της πολυπλοκότητας των δραστηριοτήτων του και των αποτελεσμάτων προηγούμενων δραστηριοτήτων πιστοποίησης ή/και εποπτείας που απαιτούνται από τα τμήματα ARO.GEN και ARO.RAMP και βασίζεται στην εκτίμηση συναφών κινδύνων. Σε κάθε κύκλο σχεδιασμού της εποπτείας το πρόγραμμα περιλαμβάνει:

1. ελέγχους και επιθεωρήσεις, συμπεριλαμβανομένων των επιθεωρήσεων διαδρόμου και των αιφνιδιαστικών επιθεωρήσεων, ανάλογα με την περίπτωση και

2. συναντήσεις που συγκαλούνται μεταξύ του υπόλογου διευθυντή και της αρμόδιας αρχής προκειμένου να διασφαλίζεται ότι αμφότεροι παραμένουν ενήμεροι σχετικά με σημαντικά ζητήματα.

γ) Όσον αφορά φορείς πιστοποιημένους από την αρμόδια αρχή, εφαρμόζεται κύκλος προγραμματισμού της εποπτείας που δεν υπερβαίνει τους 24 μήνες.

▼B

Ο κύκλος προγραμματισμού της εποπτείας μπορεί να μειωθεί αν υπάρχουν στοιχεία από τα οποία προκύπτει μείωση των επιδόσεων ασφαλείας του φορέα.

Ο κύκλος προγραμματισμού της εποπτείας μπορεί να παραταθεί έως 36 μήνες κατ' ανώτατο όριο εάν κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 24 μηνών η αρμόδια αρχή έχει διαπιστώσει ότι:

1. ο φορέας έχει αποδείξει τον αποτελεσματικό εντοπισμό κινδύνων για την ασφάλεια της αεροπορίας και τη διαχείριση συναφών κινδύνων·

2. ο φορέας έχει αποδείξει διαρκώς σύμφωνα με την παράγραφο ORO.GEN.130 ότι διαθέτει τον πλήρη έλεγχο όλων των αλλαγών·

3. δεν έχουν εκδοθεί πορίσματα επιπέδου 1 και

4. έχουν πραγματοποιηθεί όλες οι διορθωτικές ενέργειες εντός της χρονικής περιόδου που έχει αποδεχτεί ή παρατείνει η αρμόδια αρχή σύμφωνα με την παράγραφο ARO.GEN.350 στοιχείο δ) σημείο 2.

Ο κύκλος προγραμματισμού της εποπτείας μπορεί να παραταθεί περαιτέρω έως το μέγιστο χρονικό διάστημα των 48 μηνών εάν, επιπροσθέτως των ανωτέρω, ο φορέας έχει καταρτίσει και η αρμόδια αρχή έχει εγκρίνει αποτελεσματικό σύστημα διαρκούς αναφοράς προς την αρμόδια αρχή των επιδόσεων ασφαλείας και της κανονιστικής συμμόρφωσης του ίδιου του φορέα.

▼M4

δ) Όσον αφορά φορείς που δηλώνουν τις δραστηριότητές τους στην αρμόδια αρχή, το πρόγραμμα εποπτείας στηρίζεται στον ιδιαίτερο χαρακτήρα του φορέα, την πολυπλοκότητα των δραστηριοτήτων και τα στοιχεία προηγούμενων δραστηριοτήτων εποπτείας, καθώς και στην αξιολόγηση κινδύνων που συνδέονται με το είδος της εκτελούμενης δραστηριότητας. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει ελέγχους και επιθεωρήσεις, συμπεριλαμβανομένων των επιθεωρήσεων διαδρόμου και των αιφνιδιαστικών επιθεωρήσεων, ανάλογα με την περίπτωση.

δ1) Όσον αφορά φορείς κατόχους άδειας ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών, το πρόγραμμα εποπτείας καταρτίζεται σύμφωνα με το στοιχείο δ), λαμβανομένης εξίσου υπόψη της προηγούμενης και της τρέχουσας διαδικασίας αδειοδότησης, καθώς και της περιόδου ισχύος της άδειας.

▼B

►M1 ε) ◄ Όσον αφορά πρόσωπα που είναι κάτοχοι πτυχίου, πιστοποιητικού, ικανότητα ή βεβαίωση που έχει εκδώσει η αρμόδια αρχή, το πρόγραμμα εποπτείας περιλαμβάνει επιθεωρήσεις, συμπεριλαμβανομένων αιφνιδιαστικών επιθεωρήσεων, ανάλογα με την περίπτωση.

►M1 στ) ◄ Το πρόγραμμα εποπτείας περιλαμβάνει αρχεία με τις ημερομηνίες προγραμματισμένης και πραγματικής διεξαγωγής των ελέγχων, των επιθεωρήσεων και των συναντήσεων.

ARO.GEN.310 Διαδικασία αρχικής πιστοποίησης — φορείς

α) Μόλις η αρμόδια αρχή λάβει αίτηση για την αρχική έκδοση πιστοποιητικού φορέα, ελέγχει τη συμμόρφωση του εν λόγω φορέα προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις. Κατά τον εν λόγω έλεγχο λαμβάνονται ενδεχομένως υπόψη οι δηλώσεις που αναφέρονται στην ORO.AOC.100 στοιχείο β).

β) Όταν η αρμόδια αρχή μένει ικανοποιημένη με τη συμμόρφωση του φορέα προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις, εκδίδει το πιστοποιητικό ή τα πιστοποιητικά σύμφωνα με τα προσαρτήματα I έως II. Το (τα) πιστοποιητικό(-ά) εκδίδεται(-ονται) με απεριόριστη διάρκεια ισχύος. Τα προνόμια και το πεδίο εφαρμογής των δραστηριοτήτων που εγκρίνονται για τον φορέα καθορίζονται στους όρους της έγκρισης που προσαρτώνται στο (στα) πιστοποιητικό(-ά).

▼B

γ) Για να μπορεί ένας φορέας να πραγματοποιεί αλλαγές χωρίς προηγούμενη έγκριση της αρμόδιας αρχής σύμφωνα με την παράγραφο ORO.GEN.130, η αρμόδια αρχή εγκρίνει τη διαδικασία που έχει υποβάλει ο φορέας στην οποία καθορίζεται το πεδίο εφαρμογής και περιγράφεται ο τρόπος διαχείρισης και κοινοποίησης των εν λόγω αλλαγών.

ARO.GEN.330 Αλλαγές — φορείς

α) Μόλις η αρμόδια αρχή λάβει αίτηση για αλλαγή για την οποία απαιτείται προηγούμενη έγκριση, ελέγχει τη συμμόρφωση του φορέα προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις πριν δώσει την έγκριση.

Η αρμόδια αρχή καθορίζει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες ο φορέας μπορεί να λειτουργεί κατά τη διάρκεια της αλλαγής, εκτός αν η ίδια κρίνει ότι πρέπει να ανασταλεί το πιστοποιητικό του φορέα.

Αν η αρμόδια αρχή μείνει ικανοποιημένη με τη συμμόρφωση του φορέα προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις, εγκρίνει την αλλαγή.

β) Με την επιφύλαξη τυχόν επιπρόσθετων μέτρων εφαρμογής, όταν ο φορέας προβεί σε αλλαγές που απαιτούν προηγούμενη έγκριση χωρίς να έχει λάβει την έγκριση της αρχής όπως καθορίζεται στο στοιχείο α), η αρμόδια αρχή αναστέλλει, περιορίζει ή ανακαλεί το πιστοποιητικό του φορέα.

γ) Όσον αφορά αλλαγές που δεν απαιτούν προηγούμενη έγκριση, η αρμόδια αρχή αξιολογεί τις πληροφορίες που παρέχονται στην κοινοποίηση του φορέα σύμφωνα με την παράγραφο ORO.GEN.130, προκειμένου να ελέγξει τη συμμόρφωση προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις. Σε κάθε περίπτωση μη συμμόρφωσης, η αρμόδια αρχή:

1. ενημερώνει τον φορέα σχετικά με τη μη συμμόρφωση και ζητά περαιτέρω αλλαγές·

2. στην περίπτωση πορισμάτων επιπέδου 1 ή επιπέδου 2, ενεργεί σύμφωνα με την παράγραφο ARO.GEN.350.

▼M1

ARO.GEN.345 Δήλωση — φορείς

▼M14

α) Μόλις η αρμόδια αρχή λάβει δήλωση από φορέα που ασκεί ή σκοπεύει να ασκήσει δραστηριότητες για τις οποίες απαιτείται δήλωση, η αρμόδια αρχή επαληθεύει ότι η δήλωση περιέχει όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται:

(1) σύμφωνα με την ORO.DEC.100 του παραρτήματος III (Μέρος-ORO) του παρόντος κανονισμού·

(2) για φορείς εκμετάλλευσης αερόστατων, σύμφωνα με την BOP.ADD.100 του παραρτήματος II (Μέρος-BOP) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/395· ή

(3) για φορείς εκμετάλλευσης ανεμόπτερων, σύμφωνα με τη SAO.DEC.100 του παραρτήματος II (Μέρος-SAO) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/1976.

Αφού επαληθεύσει τις απαιτούμενες πληροφορίες, η αρμόδια αρχή βεβαιώνει την παραλαβή της δήλωσης στον φορέα.

▼M1

β) Σε περίπτωση που η δήλωση δεν περιέχει τις απαιτούμενες πληροφορίες ή περιέχει πληροφορίες από τις οποίες προκύπτει μη συμμόρφωση με τις ισχύουσες απαιτήσεις, η αρμόδια αρχή κοινοποιεί στον φορέα την περίπτωση μη συμμόρφωσης και ζητά περαιτέρω πληροφορίες. Εάν κριθεί αναγκαίο, η αρμόδια αρχή διενεργεί επιθεώρηση στον φορέα. Εάν επιβεβαιωθεί η μη συμμόρφωση, η αρμόδια αρχή λαμβάνει μέτρα όπως ορίζεται στην παράγραφο ARO.GEN.350.

▼B

ARO.GEN.350 Πορίσματα και διορθωτικά μέτρα — φορείς

α) Για τους σκοπούς της εποπτείας σύμφωνα με την παράγραφο ARO.GEN.300 στοιχείο α), η αρμόδια αρχή διαθέτει σύστημα ανάλυσης των πορισμάτων ως προς τη σπουδαιότητά τους για την ασφάλεια.

▼M4

β) Η αρμόδια αρχή εκδίδει πόρισμα επιπέδου 1 όταν εντοπίζεται σημαντική περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του, τις διαδικασίες και τα εγχειρίδια του φορέα ή προς τους όρους έγκρισης, πιστοποιητικού, εξουσιοδότησης ειδικευμένης πτητικής λειτουργίας ή προς το περιεχόμενο δήλωσης, η οποία οδηγεί σε μείωση της ασφάλειας ή σε πρόκληση σοβαρών κινδύνων για την ασφάλεια των πτήσεων.

▼B

Τα πορίσματα επιπέδου 1 περιλαμβάνουν:

▼M11

1. μη παροχή πρόσβασης στην αρμόδια αρχή στις εγκαταστάσεις του φορέα σύμφωνα με την ORO.GEN.140 του παραρτήματος III (Μέρος-ORO) του παρόντος κανονισμού ή, για φορείς εκμετάλλευσης αερόστατων, σύμφωνα με τις BOP.ADD.015 και BOP.ADD.035 του παραρτήματος II (Μέρος-BOP) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/395, κατά τη διάρκεια του κανονικού ωραρίου λειτουργίας και μετά από δύο γραπτές αιτήσεις·

▼B

2. απόκτηση ή διατήρηση της ισχύος πιστοποιητικού φορέα ►M4 ή εξουσιοδότησης ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών ◄ με παραποίηση των υποβληθέντων δικαιολογητικών·

3. στοιχεία για εσφαλμένη πρακτική ή δόλια χρήση πιστοποιητικού φορέα ►M4 ή εξουσιοδότησης ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών ◄ και

4. έλλειψη υπόλογου διευθυντή.

▼M4

γ) Η αρμόδια αρχή εκδίδει πόρισμα επιπέδου 2 όταν εντοπίζεται σημαντική περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του, τις διαδικασίες και τα εγχειρίδια του φορέα ή προς τους όρους έγκρισης ή πιστοποιητικού, εξουσιοδότησης ειδικευμένης πτητικής λειτουργίας ή προς το περιεχόμενο δήλωσης, η οποία οδηγεί σε μείωση της ασφάλειας ή σε πρόκληση σοβαρών κινδύνων για την ασφάλεια των πτήσεων.

▼B

δ) Όταν κατά τη διάρκεια της εποπτείας ή με οποιοδήποτε άλλο μέσο εντοπιστεί πόρισμα, η αρμόδια αρχή προβαίνει, με την επιφύλαξη τυχόν επιπρόσθετων μέτρων που απαιτούνται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες του, στην έγγραφη κοινοποίηση του πορίσματος στον φορέα και ζητά την εκτέλεση διορθωτικών μέτρων για την αντιμετώπιση της περίπτωσης ή των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης που εντοπίστηκαν. Η αρμόδια αρχή ενημερώνει, ανάλογα με την περίπτωση, το κράτος στο οποίο είναι νηολογημένο το αεροσκάφος.

1. Στην περίπτωση πορισμάτων επιπέδου 1, η αρμόδια αρχή προβαίνει αμέσως στις κατάλληλες ενέργειες για την απαγόρευση ή τον περιορισμό των δραστηριοτήτων και, ανάλογα με την περίπτωση, προβαίνει σε ενέργειες για την ανάκληση του πιστοποιητικού ►M4 άδειας ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών ◄ ή της συγκεκριμένης έγκρισης ή για τον πλήρη ή μερικό περιορισμό ή την αναστολή της, αναλόγως της έκτασης του πορίσματος επιπέδου 1, έως ότου ο φορέας προβεί σε επιτυχή διορθωτικά μέτρα.

▼B

2. Στην περίπτωση πορισμάτων επιπέδου 2, η αρμόδια αρχή:

i) χορηγεί στον φορέα προθεσμία για τη λήψη διορθωτικών μέτρων ανάλογων της φύσης του πορίσματος, η οποία αρχικά σε καμία περίπτωση δεν υπερβαίνει τους 3 μήνες. Στο πέρας της εν λόγω περιόδου και αναλόγως με τη φύση του πορίσματος η αρμόδια αρχή μπορεί να παρατείνει την περίοδο των 3 μηνών, αν κρίνει ότι υπάρχει ικανοποιητικός προγραμματισμός διορθωτικών μέτρων· και

ii) αξιολογεί τα διορθωτικά μέτρα και τον προγραμματισμό υλοποίησής τους που προτείνει ο φορέας και τα αποδέχεται εάν από την αξιολόγηση προκύψει ότι επαρκούν για την αντιμετώπιση της περίπτωσης ή των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης.

3. Εάν φορέας δεν υποβάλει αποδεκτό προγραμματισμό διορθωτικών μέτρων ή δεν προβεί σε διορθωτικά μέτρα εντός της προθεσμίας που έχει αποδεχτεί ή παρατείνει η αρμόδια αρχή, το πόρισμα μετατρέπεται σε πόρισμα επιπέδου 1 και διεξάγονται οι ενέργειες του στοιχείου δ) σημείο 1.

▼M15

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.

▼B

ε) Με την επιφύλαξη τυχόν επιπρόσθετων μέτρων εφαρμογής, όταν αρχή κράτους μέλους, η οποία ενεργεί σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου ARO.GEN.300 στοιχείο δ) εντοπίσει περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του εκ μέρους φορέα πιστοποιημένου από ►M4 ή εξουσιοδοτημένου από ◄ την αρμόδια αρχή ►M1 ή που δηλώνει τις δραστηριότητές του στην αρμόδια αρχή ◄ άλλου κράτους μέλους, ενημερώνει την εν λόγω αρμόδια αρχή και παρέχει ενδείξεις του επιπέδου του πορίσματος.

ARO.GEN.355 Πορίσματα και μέτρα εφαρμογής — πρόσωπα

α) Εάν, κατά τη διάρκεια εποπτείας ή με οποιοδήποτε άλλο μέσο, η αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για την εποπτεία σύμφωνα με την παράγραφο ARO.GEN.300 στοιχείο α) διαπιστώσει ενδείξεις μη συμμόρφωσης προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις εκ μέρους προσώπου που κατέχει άδεια, πιστοποιητικό, ικανότητα ή βεβαίωση που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες του, ενεργεί σύμφωνα με την ARA.GEN.355 στοιχεία α) έως δ) του παραρτήματος VI (μέρος-ARA) του ►M4 κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 ◄ της Επιτροπής ([1]).

β) Εάν κατά τη διάρκεια εποπτείας ή με οποιοδήποτε άλλο μέσο προκύψουν ενδείξεις μη συμμόρφωσης προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις εκ μέρους προσώπου υποκείμενου στις απαιτήσεις που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και στους εκτελεστικούς κανόνες του και δεν κατέχει πτυχίο, πιστοποιητικό, ικανότητα ή βεβαίωση που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό και τους εκτελεστικούς κανόνες του, η αρμόδια αρχή που εντόπισε την περίπτωση μη συμμόρφωσης λαμβάνει κάθε μέτρο εφαρμογής αναγκαίο για την πρόληψη της συνέχισης της συγκεκριμένης περίπτωσης μη συμμόρφωσης.

▼M4

ARO.GEN.360 Πορίσματα και μέτρα εφαρμογής — όλοι οι αερομεταφορείς

Εάν, κατά τη διάρκεια της εποπτείας ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο, στοιχειοθετηθεί μη συμμόρφωση προς τις ισχύουσες απαιτήσεις εκ μέρους αερομεταφορέα ο οποίος υπόκειται στις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του, η αρμόδια αρχή που διαπίστωσε τη μη συμμόρφωση λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα εφαρμογής ώστε να αποτραπεί η συνέχισή της.

([1]) ΕΕ L 100 της 5.4.2012, σ. 1.

▼B

ΤΜΗΜΑ OPS

ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

ΕΝΟΤΗΤΑ Ι

Πιστοποίηση πτητικών λειτουργιών εμπορικών αερομεταφορέων

ARO.OPS.100 Έκδοση πιστοποιητικού αερομεταφορέα

α) Η αρμόδια αρχή εκδίδει το πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) όταν κρίνει ότι ο αερομεταφορέας έχει αποδείξει συμμόρφωση με τα στοιχεία που απαιτούνται στην παράγραφοORO.AOC.100.

β) Το πιστοποιητικό περιλαμβάνει τις συναφείς προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών.

▼M4

γ) Η αρμόδια αρχή μπορεί να αποφασίσει ειδικούς περιορισμούς λειτουργίας. Οι εν λόγω περιορισμοί τεκμηριώνονται στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών.

▼B

ARO.OPS.105 Συμφωνίες κοινής εκμετάλλευσης πτήσεων

Κατά την εξέταση της ασφάλειας συμφωνίας κοινής εκμετάλλευσης πτήσεων με αερομεταφορέα τρίτης χώρας, η αρμόδια αρχή:

1. μετά από έλεγχο του αερομεταφορέα, όπως ορίζεται στην ORO.AOC.115, κρίνει ότι ο αερομεταφορέας της τρίτης χώρας συμμορφώνεται προς τα εφαρμοστέα πρότυπα της ΔΟΠΑ·

2. έρχεται σε επαφή με την αρμόδια αρχή του κράτους του αερομεταφορέα της τρίτης χώρας όταν αυτό είναι απαραίτητο.

▼M11

ARO.OPS.110 Συμφωνίες μίσθωσης για αεροπλάνα και ελικόπτερα

▼B

α) Η αρμόδια αρχή εγκρίνει συμφωνία μίσθωσης όταν κρίνει ότι ο αερομεταφορέας που έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με το παράρτημα III (μέρος ORO) συμμορφώνεται με:

1. την παράγραφο ORO.AOC.110 στοιχείο δ) για τη μίσθωση αεροσκάφους χωρίς πλήρωμα·

2. την παράγραφο ORO.AOC.110 στοιχείο γ) για την πλήρη μίσθωση αεροσκάφους από αερομεταφορέα τρίτης χώρας·

▼M15

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·

▼B

4. τις σχετικές απαιτήσεις διαρκούς αξιοπλοΐας και πτητικών λειτουργιών, για τη μίσθωση αεροσκάφους υπό όρους, νηολογημένου στην ΕΕ και για την πλήρη μίσθωση αεροσκάφους ενωσιακού αερομεταφορέα.

β) Η έγκριση συμφωνίας πλήρους μίσθωσης αναστέλλεται ή ανακαλείται όποτε:

1. αναστέλλεται ή ανακαλείται το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του εκμισθωτή ή του μισθωτή·

▼M15

2. ο εκμισθωτής υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [1]·

[1] 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).

▼M15

3. η άδεια που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής ([1]) έχει ανασταλεί, ανακληθεί ή επιστραφεί.

▼M7

γ) Η έγκριση συμφωνίας μίσθωσης χωρίς πλήρωμα αναστέλλεται ή ανακαλείται όποτε:

1. έχει ανασταλεί ή ανακληθεί το πιστοποιητικό αξιοπλοΐας του αεροσκάφους·

2. το αεροσκάφος περιλαμβάνεται στον κατάλογο των αερομεταφορέων που υπόκεινται σε περιορισμούς λειτουργίας ή είναι νηολογημένο σε κράτος του οποίου όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης υπό την εποπτεία του υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

▼B

δ) Όταν ζητείται εκ των προτέρων έγκριση συμφωνίας μίσθωσης χωρίς πλήρωμα σύμφωνα με την παράγραφο ORO.AOC.110 στοιχείο ε), η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει:

▼M15

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 ([2]), 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.

▼M7

ε) Όταν ζητείται εκ των προτέρων έγκριση συμφωνίας μίσθωσης χωρίς πλήρωμα σύμφωνα με το σημείο ORO.AOC.110 στοιχείο δ), η αρμόδια αρχή μεριμνά για τον κατάλληλο συντονισμό με το κράτος νηολόγησης του αεροσκάφους, εφόσον είναι αναγκαίο, για την άσκηση των αρμοδιοτήτων εποπτείας του αεροσκάφους.

▼M4

ΕΝΟΤΗΤΑ Ια

Άδεια εμπορικών ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών υψηλού κινδύνου

ARO.OPS.150 Άδεια εμπορικών ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών υψηλού κινδύνου

α) Μόλις λάβει αίτηση για την έκδοση άδειας εμπορικών ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών υψηλού κινδύνου, η αρμόδια αρχή στην οποία υπάγεται ο αερομεταφορέας εξετάζει τα έγγραφα τεκμηρίωσης της αξιολόγησης κινδύνων και τις τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας (SOP) του αερομεταφορέα, οι οποίες συνδέονται με μία ή περισσότερες προγραμματιζόμενες πτητικές λειτουργίες και έχουν καταρτιστεί σύμφωνα με τις συναφείς απαιτήσεις του παραρτήματος VIII (μέρος-SPO).

▼M15

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 διαρκείας. Οι όροι υπό τους οποίους ο φορέας εκμετάλλευσης εξουσιοδοτείται να εκτελεί μία ή περισσότερες εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες υψηλής διακινδύνευσης προσδιορίζονται στην εξουσιοδότηση.

([1]) 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).

([2]) 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).

▼M4

γ) Μόλις η αρμόδια αρχή στην οποία υπάγεται ο αερομεταφορέας λάβει αίτηση για αλλαγή στην άδεια, συμμορφώνεται προς τα προβλεπόμενα στα στοιχεία α) και β). Η αρμόδια αρχή καθορίζει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες ο αερομεταφορέας μπορεί να λειτουργεί κατά τη διάρκεια της αλλαγής, εκτός αν η ίδια κρίνει ότι πρέπει να ανασταλεί η άδεια.

δ) Μόλις η αρμόδια αρχή στην οποία υπάγεται ο αερομεταφορέας λάβει αίτηση για ανανέωση της άδειας, συμμορφώνεται προς τα προβλεπόμενα στα στοιχεία α) και β) και δύναται να λάβει υπόψη την προηγούμενη διαδικασία αδειοδότησης και τις προηγούμενες δραστηριότητες εποπτείας.

ε) Με την επιφύλαξη τυχόν επιπρόσθετων μέτρων εφαρμογής, όταν ο φορέας προβεί σε αλλαγές χωρίς να έχει υποβάλει τροποποίηση της αξιολόγησης κινδύνων και των SOP, η αρμόδια αρχή στην οποία υπάγεται ο φορέας αναστέλλει, περιορίζει ή ανακαλεί την άδεια.

στ) Μόλις λάβει αίτηση για την έκδοση άδειας διασυνοριακής εμπορικής ειδικευμένης πτητικής λειτουργίας υψηλού κινδύνου, η αρμόδια αρχή στην οποία υπάγεται ο αερομεταφορέας εξετάζει τα έγγραφα τεκμηρίωσης της αξιολόγησης κινδύνων και τις τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας (SOP) του αερομεταφορέα σε συνεργασία με την αρμόδια αρχή του τόπου στον οποίο προγραμματίζεται να εκτελείται η πτητική λειτουργία. Εάν αμφότερες οι αρχές μείνουν ικανοποιημένες με την αξιολόγηση κινδύνων και τις SOP, η αρμόδια αρχή στην οποία υπάγεται ο αερομεταφορέας εκδίδει την άδεια.

ARO.OPS.155 Συμφωνίες μίσθωσης

α) Η αρμόδια αρχή εγκρίνει συμφωνία μίσθωσης που αφορά αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα ή αερομεταφορέα τρίτης χώρας, εφόσον ο αερομεταφορέας εμπορικών ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών (ΕΕΠΛ) αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις απαιτήσεις της παραγράφου ORO.SPO.100.

β) Η έγκριση συμφωνίας μίσθωσης χωρίς πλήρωμα αναστέλλεται ή ανακαλείται εφόσον έχει ανασταλεί ή ανακληθεί το πιστοποιητικό αξιοπλοΐας του αεροσκάφους.

▼B

ΕΝΟΤΗΤΑ ΙΙ

Εγκρίσεις

ARO.OPS.200 Διαδικασία ειδικής έγκρισης

α) Μόλις λάβει αίτηση για την έκδοση ή τροποποίηση ειδικής έγκρισης, η αρμόδια αρχή αξιολογεί την αίτηση σύμφωνα με τις σχετικές απαιτήσεις του παραρτήματος V (μέρος-SpA) και διενεργεί, ανάλογα με την περίπτωση, κατάλληλη επιθεώρηση του αερομεταφορέα.

▼M1

β) Όταν η αρμόδια αρχή κρίνει ότι ο φορέας απέδειξε τη συμμόρφωσή του προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις, εκδίδει ή τροποποιεί την έγκριση. Στην έγκριση καθορίζονται:

1. οι προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών, όπως ορίζει το προσάρτημα ΙΙ, για εμπορικές αερομεταφορές· ή

▼M15

2. ο κατάλογος των ειδικών εγκρίσεων, όπως ορίζονται στο προσάρτημα ΙΙΙ, για μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες και ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες.

▼B

ARO.OPS.205 Έγκριση καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού

α) Όταν η αρμόδια αρχή λαμβάνει αίτηση από αερομεταφορέα για αρχική έγκριση ή τροποποίηση πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού, πριν εκδώσει την έγκριση προβαίνει σε αξιολόγηση κάθε σχετικού αντικειμένου προκειμένου να διαπιστώσει τη συμμόρφωση προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις.

β) Η αρμόδια αρχή εγκρίνει τη διαδικασία του αερομεταφορέα για την παράταση των σχετικών προθεσμιών διόρθωσης των κατηγοριών B, C και D, αν ο αερομεταφορέας αποδείξει και η αρμόδια αρχή εξακριβώσει την τήρηση των προϋποθέσεων της παραγράφου ORO.MLR.105 στοιχείο στ).

▼B

γ) Η αρμόδια αρχή εγκρίνει, κατά περίπτωση, την εκμετάλλευση αεροσκάφους καθ' υπέρβαση των περιορισμών του ΠΕΕ αλλά με τήρηση των περιορισμών του κύριου πίνακα βασικού εξοπλισμού (ΚΠΒΕ) αν ο αερομεταφορέας αποδείξει και η αρμόδια αρχή εξακριβώσει την τήρηση των προϋποθέσεων της παραγράφου ORO.MLR.105.

▼M4

ARO.OPS.210 Προσδιορισμός της απόστασης και τοπικής περιοχής

Η αρμόδια αρχή μπορεί να καθορίσει την απόσταση ή την τοπική περιοχή για τους σκοπούς των πτητικών λειτουργιών.

▼B

ARO.OPS.215 Έγκριση πτητικής λειτουργίας ελικοπτέρου πάνω από εχθρικά περιβάλλοντα ευρισκόμενα εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής

α) Το κράτος μέλος ορίζει περιοχές όπου μπορούν να εκτελούνται πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου χωρίς διασφαλισμένη δυνατότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης, όπως περιγράφεται στην παράγραφο CAT.POL.H.420.

β) Η αρμόδια αρχή, πριν εκδώσει την έγκριση που αναφέρεται στην CAT.POL.H.420, εξετάζει τα αποδεικτικά στοιχεία του αερομεταφορέα βάσει των οποίων αποκλείεται η χρήση των κατάλληλων κριτηρίων επίδοσης.

ARO.OPS.220 Έγκριση πτητικής λειτουργίας ελικοπτέρου προς ή από χώρο δημόσιου ενδιαφέροντος

Η έγκριση που αναφέρεται στην παράγραφο CAT.POL.H.225 περιλαμβάνει κατάλογο του (των) χώρου(ων) δημόσιου ενδιαφέροντος που καθορίζει ο αερομεταφορέας τον οποίον αφορά η έγκριση.

▼M20

ARO.OPS.225 Έγκριση συστημάτων καυσίμων/ενέργειας

α) Η αρμόδια αρχή εγκρίνει το σύστημα καυσίμων/ενέργειας που προτείνει φορέας εκμετάλλευσης εμπορικών αερομεταφορών, εφόσον ο φορέας εκμετάλλευσης αποδείξει τη συμμόρφωσή του με όλες τις εφαρμοστέες απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό σχετικά με τα καύσιμα/την ενέργεια για αεροπλάνα ή ελικόπτερα που εμπλέκονται σε CAT.

β) Η αρμόδια αρχή αξιολογεί και επιβλέπει τον σχεδιασμό καυσίμων/ενέργειας και τον ανασχεδιασμό κατά την πτήση, την επιλογή αεροδρομίου και τις πολιτικές διαχείρισης καυσίμων/ενέργειας κατά την πτήση που σχετίζονται με τα συστήματα καυσίμων/ενέργειας, καθώς και τις διαδικασίες που υποστηρίζουν την εφαρμογή των εν λόγω συστημάτων καυσίμων/ενέργειας.

γ) Εκτός από τα στοιχεία α) και β), κατά την έγκριση μεμονωμένων συστημάτων καυσίμων/ενέργειας, η αρμόδια αρχή:

1) επαληθεύει ότι ο αερομεταφορέας έχει αποδείξει τη βασική επίδοση ασφάλειας του τρέχοντος συστήματος καυσίμων/ενέργειας·

2) αξιολογεί την ικανότητα του αερομεταφορέα να υποστηρίζει την εφαρμογή του προτεινόμενου μεμονωμένου συστήματος καυσίμων/ενέργειας· η αξιολόγηση αφορά τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

i) το σύστημα διαχείρισης του αερομεταφορέα,

▼M20

ii) τις επιχειρησιακές ικανότητες του αερομεταφορέα·

3) επαληθεύει ότι η εκτίμηση κινδύνου ασφάλειας του αερομεταφορέα που υποστηρίζει το προτεινόμενο μεμονωμένο σύστημα καυσίμων/ενέργειας επιτυγχάνει ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας με εκείνο του τρέχοντος συστήματος καυσίμων/ενέργειας· και

4) καταρτίζει σχέδιο εποπτείας για τη διεξαγωγή περιοδικών αξιολογήσεων του εγκεκριμένου μεμονωμένου συστήματος καυσίμων/ενέργειας προκειμένου να επαληθεύεται η συμμόρφωση του συστήματος ή να αποφασίζεται αν το σύστημα θα πρέπει να τροποποιηθεί ή να ανακληθεί.

δ) Η έγκριση που αναφέρεται στην παράγραφο CAT.OP.MPA.182 στοιχείο δ) σημείο 2 περιλαμβάνει κατάλογο των απομονωμένων αεροδρομίων που καθορίζει ο αερομεταφορέας για κάθε τύπο αεροσκάφους τον οποίον αφορά η έγκριση.

ε) Με την επιφύλαξη της παραγράφου ARO.GEN.120 στοιχεία δ) και ε), η αρμόδια αρχή ενημερώνει τον Οργανισμό σχετικά με την έναρξη της αξιολόγησης εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης που σχετίζονται με τα συστήματα καυσίμων/ενέργειας.

▼M18

ARO.OPS.226 Έγκριση και εποπτεία προγραμμάτων τεκμηριωμένης εκπαίδευσης

α) Όταν μια αρμόδια αρχή χορηγεί έγκριση για προγράμματα ΕΒΤ, οι επιθεωρητές πρέπει να λάβουν ειδίκευση και εκπαίδευση σχετικά με τις αρχές της ΕΒΤ, την εφαρμογή, τις διαδικασίες έγκρισης και τη διαρκή εποπτεία.

β) Η αρμόδια αρχή αξιολογεί και επιβλέπει το πρόγραμμα ΕΒΤ, καθώς και τις διαδικασίες που υποστηρίζουν την εφαρμογή του προγράμματος ΕΒΤ και την αποτελεσματικότητά του.

γ) Μόλις λάβει αίτηση για την έγκριση ενός προγράμματος ΕΒΤ, η αρμόδια αρχή:

1. εξασφαλίζει την επίλυση των ευρημάτων επιπέδου 1 στους τομείς που θα υποστηρίξουν την εφαρμογή του προγράμματος ΕΒΤ·

2. αξιολογεί την ικανότητα του φορέα εκμετάλλευσης να υποστηρίξει την εφαρμογή του προγράμματος ΕΒΤ. Η αξιολόγηση αφορά τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

i) την ωριμότητα και την ικανότητα του συστήματος διαχείρισης του φορέα εκμετάλλευσης στους τομείς που θα υποστηρίξουν την εφαρμογή του προγράμματος ΕΒΤ —ειδικότερα στην εκπαίδευση του πληρώματος πτήσης·

ii) την καταλληλότητα του προγράμματος ΕΒΤ —το πρόγραμμα ΕΒΤ ανταποκρίνεται στο μέγεθος του φορέα εκμετάλλευσης και στη φύση και την πολυπλοκότητα των δραστηριοτήτων του, λαμβανομένων υπόψη των παραγόντων κινδύνου και των συναφών κινδύνων που είναι εγγενείς στις εν λόγω δραστηριότητες·

▼M18

iii) την επάρκεια του συστήματος τήρησης αρχείων του φορέα εκμετάλλευσης, ιδίως όσον αφορά τα αρχεία εκπαίδευσης, ελέγχων και προσόντων του πληρώματος πτήσης, ειδικότερα σύμφωνα με την παράγραφο ORO.GEN.220 και την παράγραφο ORO.MLR.115 στοιχεία γ) και δ)·

iv) την καταλληλότητα του συστήματος βαθμολόγησης του φορέα εκμετάλλευσης για την αξιολόγηση των ικανοτήτων του χειριστή·

v) την ικανότητα και την πείρα των εκπαιδευτών και του λοιπού προσωπικού που συμμετέχουν στο πρόγραμμα ΕΒΤ όσον αφορά τη χρήση των πρακτικών και των διαδικασιών που υποστηρίζουν την υλοποίηση του προγράμματος ΕΒΤ· και

vi) το σχέδιο υλοποίησης του ΕΒΤ από τον φορέα εκμετάλλευσης και την αξιολόγηση των κινδύνων ασφαλείας που υποστηρίζουν το πρόγραμμα ΕΒΤ, προκειμένου να καταδειχθεί πώς μπορεί να επιτευχθεί ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας με εκείνο του τρέχοντος εκπαιδευτικού προγράμματος.

δ) Η αρμόδια αρχή χορηγεί έγκριση προγράμματος ΕΒΤ όταν από την αξιολόγηση προκύψει το συμπέρασμα ότι εξασφαλίζεται η συμμόρφωση τουλάχιστον με τις παραγράφους ORO.FC.146, ORO.FC.231 και ORO.FC.232.

ε) Με την επιφύλαξη της παραγράφου ARO.GEN.120 στοιχεία δ) και ε), η αρμόδια αρχή, όταν αρχίζει την αξιολόγηση εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης που σχετίζονται με την ΕΒΤ, ενημερώνει τον Οργανισμό.

▼M3

ARO.OPS.230 Καθορισμός διασπαστικών προγραμμάτων υπηρεσίας

Για τους περιορισμούς του χρόνου πτήσης, η αρμόδια αρχή καθορίζει, σύμφωνα με τους ορισμούς του «τύπου έναρξης της υπηρεσίας νωρίς» και του «τύπου λήξης της υπηρεσίας αργά» τα διασπαστικά ωράρια υπηρεσίας, τα οποία παρατίθενται στην παράγραφο ORO.FTL.105 του παραρτήματος III, ανάλογα με τον τύπο προγράμματος που εφαρμόζεται για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης εμπορικών αερομεταφορών υπό την εποπτεία τους.

ARO.OPS.235 Έγκριση μεμονωμένων συστημάτων προδιαγραφών χρόνου πτήσης

α) Η αρμόδια αρχή εγκρίνει συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης που προτείνουν οι φορείς εκμετάλλευσης εμπορικών αερομεταφορών, εφόσον οι φορείς εκμετάλλευσης αποδείξουν τη συμμόρφωσή τους με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και το τμήμα FTL του παραρτήματος III του παρόντος κανονισμού.

β) Όποτε το σύστημα προδιαγραφών χρόνου πτήσης που προτείνεται από φορέα εκμετάλλευσης αποκλίνει από τις ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης που εκδίδονται από τον Οργανισμό, η αρμόδια αρχή εφαρμόζει τη διαδικασία που περιγράφεται στο άρθρο 22 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

γ) Όποτε το σύστημα προδιαγραφών χρόνου πτήσης που προτείνεται από φορέα εκμετάλλευσης παρεκκλίνει από τους ισχύοντες εκτελεστικούς κανόνες, η αρμόδια αρχή εφαρμόζει τη διαδικασία που περιγράφεται στο άρθρο 14 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

δ) Μετά την έναρξη εφαρμογή τους, οι εγκεκριμένες παρεκκλίσεις και αποκλίσεις αξιολογούνται προκειμένου να προσδιοριστεί εάν πρέπει να επιβεβαιωθούν ή να τροποποιηθούν. Η αρμόδια αρχή και ο Οργανισμός διενεργούν ανεξάρτητη αξιολόγηση με βάση τα στοιχεία που παρέχει ο φορέας εκμετάλλευσης. Η αξιολόγηση είναι αναλογική, χαρακτηρίζεται από διαφάνεια και βασίζεται σε επιστημονικές αρχές και γνώσεις.

▼M9

ARO.OPS.240 Ειδική έγκριση για RNP AR APCH

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

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

(1) καταρτίζει κατάλογο με τις εγκεκριμένες διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης σε συγκεκριμένα αεροδρόμια της έγκρισης PBN·

(2) επιδιώκει συντονισμό με τις αρμόδιες αρχές για τα εν λόγω αεροδρόμια, εάν κρίνεται σκόπιμο· και

(3) λαμβάνει υπόψη ενδεχόμενες αναγνωρίσεις που απορρέουν από ειδικές εγκρίσεις RNP AR APCH που έχουν ήδη χορηγηθεί στον αιτούντα.

▼M4

ΕΝΟΤΗΤΑ III

Εποπτεία των πτητικών λειτουργιών

ARO.OPS.300 Εισαγωγικές πτήσεις

Η αρμόδια αρχή δύναται να θεσπίσει πρόσθετες προϋποθέσεις για την εκτέλεση εισαγωγικών πτήσεων σύμφωνα με το μέρος-NCO στην επικράτεια του κράτους μέλους. Οι εν λόγω προϋποθέσεις είναι αναλογικές και εξασφαλίζουν την εκτέλεση ασφαλών πτήσεων.

▼B

ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΣΕ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΗ ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΑΛΛΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

ARO.RAMP.005 Πεδίο εφαρμογής

Το παρόν τμήμα καθορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να ακολουθεί η αρμόδια αρχή ή ο Οργανισμός κατά την άσκηση των καθηκόντων και των ευθυνών σχετικά με τη διενέργεια επιθεωρήσεων διαδρόμου σε αεροσκάφη χρησιμοποιούμενα από αερομεταφορείς τρίτων χωρών ή από αερομεταφορείς υπό την κανονιστική εποπτεία άλλου κράτους μέλους, όταν αυτά προσγειώνονται σε αεροδρόμια ευρισκόμενα στην επικράτεια που υπάγεται στις διατάξεις της Συνθήκης.

ARO.RAMP.100 Γενικά

α) Πραγματοποιείται επιθεώρηση αεροσκαφών και των πληρωμάτων τους με βάση τις εφαρμοστέες απαιτήσεις.

β) Επιπλέον της διενέργειας των επιθεωρήσεων διαδρόμου που περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα εποπτείας της αρμόδιας αρχής σύμφωνα με την παράγραφο ARO.GEN.305, η αρμόδια αρχή διενεργεί επιθεώρηση διαδρόμου σε αεροσκάφος για το οποίο υπάρχει η υποψία ότι δεν συμμορφώνεται προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις.

γ) Στο πλαίσιο της κατάρτισης του προγράμματος εποπτείας που καθορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο ARO.GEN.305, η αρμόδια αρχή καθορίζει ετήσιο πρόγραμμα για τη διενέργεια επιθεωρήσεων διαδρόμου σε αεροσκάφη. Το εν λόγω πρόγραμμα:

1. βασίζεται σε μέθοδο υπολογισμού στην οποία λαμβάνονται υπόψη ιστορικά στοιχεία σχετικά με τον αριθμό και τη φύση των αερομεταφορέων και τον αριθμό των προσγειώσεών τους στα αεροδρόμιά της, καθώς και όλοι οι κίνδυνοι ασφαλείας· και

2. επιτρέπει στην αρμόδια αρχή να δίνει προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις αεροσκαφών βάσει του καταλόγου που αναφέρεται στην παράγραφο ARO.RAMP.105 στοιχείο α).

δ) Όταν το κρίνει απαραίτητο, ο Οργανισμός, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη στην επικράτεια των οποίων πρόκειται να διενεργηθεί η επιθεώρηση, πραγματοποιεί επιθεωρήσεις διαδρόμου σε αεροσκάφη για να ελέγχει τη συμμόρφωση προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις για:

1. τις εργασίες πιστοποίησης που ανατίθενται στον Οργανισμό από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008·

▼B

2. επιθεωρήσεις πιστοποίησης κράτους μέλους· ή

3. επιθεωρήσεις φορέα με σκοπό τον έλεγχο της συμμόρφωσής του προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις σε δυνητικές επισφαλείς καταστάσεις.

ARO.RAMP.105 Κριτήρια ιεράρχησης

α) Ο Οργανισμός παρέχει στις αρμόδιες αρχές κατάλογο με τους αερομεταφορείς ή τα αεροσκάφη που έχουν κριθεί ότι παρουσιάζουν ενδεχόμενο κίνδυνο, ώστε να ιεραρχούν τις επιθεωρήσεις διαδρόμου.

β) Ο εν λόγω κατάλογος περιλαμβάνει:

1. αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται αεροσκάφη τα οποία έχουν κριθεί βάσει της ανάλυσης διαθέσιμων δεδομένων σύμφωνα με την παράγραφο ARO.RAMP.150 στοιχείο β) σημείο 4·

2. αερομεταφορείς ή αεροσκάφη που κοινοποιεί στον Οργανισμό η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και κρίνονται βάσει:

i) γνώμης της επιτροπής ασφαλείας των αερομεταφορών (ASC) στο πλαίσιο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, σύμφωνα με την οποία χρειάζεται περαιτέρω έλεγχος της συμμόρφωσης προς τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας με συστηματικές επιθεωρήσεις διαδρόμου· ή

ii) πληροφοριών που έχει λάβει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

3. Αεροσκάφη που υπόκεινται σε εκμετάλλευση σε επικράτεια υπαγόμενη στις διατάξεις της Συνθήκης από αερομεταφορείς που συμπεριλαμβάνονται στο παράρτημα Β του καταλόγου αερομεταφορέων, των οποίων η λειτουργία απαγορεύεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005·

4. αεροσκάφη που υπόκεινται σε εκμετάλλευση από αερομεταφορείς πιστοποιημένους σε κράτος που ασκεί κανονιστική εποπτεία αερομεταφορέων περιλαμβανόμενων στον κατάλογο του σημείου 3·

▼M15

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.

▼B

γ) Ο κατάλογος καταρτίζεται σύμφωνα με τις διαδικασίες που έχει ορίσει ο Οργανισμός μετά από κάθε επικαιροποίηση του κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων η λειτουργία απαγορεύεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, και σε κάθε περίπτωση τουλάχιστον ανά τετράμηνο.

▼M12

ARO.RAMP.106 Έλεγχος αλκοολαιμίας

α) Η αρμόδια αρχή διενεργεί έλεγχο αλκοολαιμίας στα μέλη πληρωμάτων πτήσης και στα μέλη πληρωμάτων θαλάμου επιβατών.

β) Ο Οργανισμός παρέχει στις αρμόδιες αρχές κατάλογο των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών της Ένωσης και τρίτων χωρών για την ιεράρχηση των ελέγχων αλκοολαιμίας στο πλαίσιο του προγράμματος επιθεώρησης διαδρόμου σύμφωνα με την ARO.RAMP.105, με βάση αξιολόγηση διακινδύνευσης που διενεργεί ο Οργανισμός, λαμβάνοντας υπόψη την αξιοπιστία και την αποτελεσματικότητα των υφιστάμενων προγραμμάτων ελέγχου ψυχοτρόπων ουσιών.

γ) Κατά την επιλογή των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών για τον έλεγχο αλκοολαιμίας στα πληρώματα πτήσης και στα πληρώματα θαλάμου επιβατών, η αρμόδια αρχή χρησιμοποιεί τον κατάλογο που ορίζεται στο στοιχείο β).

▼M12

δ) Όποτε δεδομένα ελέγχου αλκοολαιμίας καταχωρίζονται στην κεντρική βάση δεδομένων σύμφωνα με το στοιχείο β) της ARO.RAMP.145, η αρμόδια αρχή μεριμνά ώστε τα δεδομένα αυτά να μην περιέχουν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα του εκάστοτε μέλους πληρώματος.

ε) Σε περίπτωση εύλογης αιτίας ή υπόνοιας, ο έλεγχος αλκοολαιμίας επιτρέπεται να διενεργηθεί σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή.

στ) Στη μέθοδο ελέγχου αλκοολαιμίας εφαρμόζονται αναγνωρισμένα πρότυπα ποιότητας που διασφαλίζουν ακριβή αποτελέσματα ελέγχου.

ζ) Μέλος πληρώματος πτήσης ή μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών που αρνείται να συνεργαστεί κατά τους ελέγχους ή έχει διαπιστωθεί ότι βρίσκεται υπό την επήρεια αλκοόλης μετά από θετικό αποτέλεσμα ελέγχου δεν αναλαμβάνει υπηρεσία.

▼B

ARO.RAMP.110 Συλλογή πληροφοριών

Η αρμόδια αρχή συλλέγει και επεξεργάζεται κάθε πληροφορία που κρίνει χρήσιμη για τη διενέργεια επιθεωρήσεων διαδρόμου.

ARO.RAMP.115 Προσόντα των επιθεωρητών διαδρόμου

α) Η αρμόδια αρχή και ο Οργανισμός διαθέτουν κατηρτισμένους επιθεωρητές για τη διενέργεια επιθεωρήσεων διαδρόμου.

β) Οι επιθεωρητές διαδρόμου:

1. διαθέτουν την αναγκαία αεροναυτική εκπαίδευση ή πρακτικές γνώσεις σχετικές με τον (τους) αντίστοιχο(-ους) τομέα(-είς) επιθεώρησης·

2. έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς:

i) κατάλληλη ειδική θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση σε έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους τομείς επιθεώρησης:

Α. θάλαμο διακυβέρνησης·

Β. ασφάλεια θαλάμου επιβατών·

Γ. κατάσταση αεροσκάφους·

Δ. φορτίο·

ii) κατάλληλη και σχετική με την εργασία εκπαίδευση την οποία παρέχει ανώτερος επιθεωρητής διορισμένος από την αρμόδια αρχή ή τον Οργανισμό·

▼M15

3. διατηρούν την ειδίκευσή τους έγκυρη με την παρακολούθηση ανανεωτικής εκπαίδευσης και τη διενέργεια τουλάχιστον 12 επιθεωρήσεων ανά ημερολογιακό έτος.

▼B

γ) Η εκπαίδευση που αναφέρεται στο στοιχείο β) σημείο 2 περίπτωση i) ανωτέρω παρέχεται από την αρμόδια αρχή ή από εκπαιδευτικό φορέα εγκεκριμένο σύμφωνα με την παράγραφο ARO.RAMP.120 στοιχείο α).

δ) Ο Οργανισμός καταρτίζει και διατηρεί αναλυτικά εκπαιδευτικά προγράμματα και προάγει τη διοργάνωση εκπαιδευτικών κύκλων μαθημάτων και εργαστηρίων για επιθεωρητές, για την καλύτερη κατανόηση και την ενιαία εφαρμογή του παρόντος τμήματος.

ε) Ο Οργανισμός παρέχει και συντονίζει πρόγραμμα ανταλλαγής επιθεωρητών ώστε οι επιθεωρητές να μπορούν να αποκτούν πρακτική πείρα, συμβάλλοντας παράλληλα στην εναρμόνιση των διαδικασιών.

ARO.RAMP.120 Έγκριση εκπαιδευτικών φορέων

α) Η αρμόδια αρχή εγκρίνει φορέα εκπαίδευσης που έχει την κύρια επιχειρηματική έδρα του στην επικράτεια του αντίστοιχου κράτους μέλους, εφόσον κρίνει ότι ο εκπαιδευτικός φορέας:

1. έχει διορίσει προϊστάμενο εκπαίδευσης που διαθέτει καλές διοικητικές ικανότητες ώστε να εξασφαλίζει ότι η παρεχόμενη εκπαίδευση είναι σύμφωνη προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις·

▼B

2. διαθέτει κατάλληλες εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις και διδακτικό εξοπλισμό για τον τύπο της παρεχόμενης εκπαίδευσης·

3. παρέχει εκπαίδευση με βάση τα αναλυτικά προγράμματα που έχει καταρτίσει ο Οργανισμός σύμφωνα με την παράγραφο ARO.RAMP.115 στοιχείο δ)·

4. χρησιμοποιεί κατηρτισμένους εκπαιδευτές.

β) Αν το ζητήσει η αρμόδια αρχή, ο Οργανισμός προβαίνει σε έλεγχο για τη διαπίστωση της συμμόρφωσης και διαρκούς συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του στοιχείου α).

γ) Ο εκπαιδευτικός φορέας εγκρίνεται για να παρέχει έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους τύπους εκπαίδευσης:

1. αρχική θεωρητική εκπαίδευση·

2. αρχική πρακτική εκπαίδευση·

3. περιοδική εκπαίδευση.

ARO.RAMP.125 Διεξαγωγή επιθεωρήσεων διαδρόμου

▼M15

α) Οι επιθεωρήσεις διαδρόμου διενεργούνται με τυποποιημένο τρόπο.

▼B

β) Κατά τη διενέργεια επιθεώρησης διαδρόμου, ο (οι) επιθεωρητής(-ές) καταβάλλει(-ουν) κάθε δυνατή προσπάθεια για να αποφευχθεί μη εύλογη καθυστέρηση στο επιθεωρούμενο αεροσκάφος.

▼M15

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.

▼B

ARO.RAMP.130 Κατηγοριοποίηση των ευρημάτων

Για κάθε αντικείμενο της επιθεώρησης τρεις είναι οι κατηγορίες δυνατών ευρημάτων μη συμμόρφωσης προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις. Τα εν λόγω ευρήματα κατηγοριοποιούνται ως εξής:

1. εύρημα κατηγορίας 3 αποτελεί κάθε σημαντική περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις ή προς τους όρους πιστοποιητικού που διαπιστώνεται και έχει μείζονα επίδραση στην ασφάλεια πτήσεων·

2. εύρημα κατηγορίας 2 αποτελεί κάθε περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις ή προς τους όρους πιστοποιητικού που διαπιστώνεται και έχει σημαντική επίδραση στην ασφάλεια πτήσεων·

3. εύρημα κατηγορίας 1 αποτελεί κάθε διαπιστωνόμενη περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις ή προς τους όρους πιστοποιητικού που διαπιστώνεται και έχει ήσσονα επίδραση στην ασφάλεια πτήσεων.

ARO.RAMP.135 Μέτρα παρεπόμενα των ευρημάτων

α) Για εύρημα κατηγορίας 2 ή 3, η αρμόδια αρχή ή, κατά περίπτωση, ο Οργανισμός:

1. κοινοποιεί το εύρημα εγγράφως στον αερομεταφορέα, καθώς και αίτημα για την παροχή αποδεικτικών στοιχείων σχετικά με τα διορθωτικά μέτρα που έχουν ληφθεί· και

2. ενημερώνει την αρμόδια αρχή του κράτους του αερομεταφορέα και, κατά περίπτωση, το κράτος στο οποίο είναι νηολογημένο το αεροσκάφος και εκδόθηκε η άδεια του πληρώματος πτήσης. Ανάλογα με την περίπτωση, η αρμόδια αρχή ή ο Οργανισμός ζητά επιβεβαίωση της αποδοχής των διορθωτικών μέτρων που έλαβε ο αερομεταφορέας σύμφωνα με την παράγραφο ARO.GEN.350 ή ARO.GEN.355.

β) Επιπλέον των διατάξεων του στοιχείου α), σε περίπτωση ευρήματος κατηγορίας 3, η αρμόδια αρχή λαμβάνει άμεσα μέτρα:

1. επιβάλλοντας περιορισμό σχετικά με την πτητική λειτουργία του αεροσκάφους·

2. ζητώντας τη λήψη άμεσων διορθωτικών μέτρων·

3. απαγορεύοντας την απογείωση του αεροσκάφους, σύμφωνα με την παράγραφο ARO.RAMP.140· ή

4. επιβάλλοντας άμεση απαγόρευση λειτουργίας σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

▼B

γ) Εφόσον ο Οργανισμός εγείρει εύρημα κατηγορίας 3, ζητά από την αρμόδια αρχή του εδάφους στο οποίο έχει προσγειωθεί το αεροσκάφος να λάβει τα κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με το στοιχείο β).

ARO.RAMP.140 Απαγόρευση απογείωσης αεροσκάφους

α) Σε περίπτωση ευρήματος κατηγορίας 3, σύμφωνα με το οποίο φαίνεται ότι το αεροσκάφος πρόκειται ή είναι πιθανό να αναχωρήσει χωρίς ο αερομεταφορέας ή ο ιδιοκτήτης να έχει ολοκληρώσει τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα, η αρμόδια αρχή:

1. ενημερώνει τον κυβερνήτη/συγκυβερνήτη ή τον αερομεταφορέα ότι το αεροσκάφος δεν επιτρέπεται να αρχίσει πτήση μέχρι νεωτέρας και

2. απαγορεύει την απογείωση του αεροσκάφους.

β) Η αρμόδια αρχή του κράτους στο οποίο έχει απαγορευτεί η απογείωση του αεροσκάφους ενημερώνει αμέσως την αρμόδια αρχή του κράτους του αερομεταφορέα και του κράτους νηολόγησης του αεροσκάφους και, ανάλογα με την περίπτωση, τον Οργανισμό σε περίπτωση απαγόρευσης απογείωσης του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται από αερομεταφορέα τρίτης χώρας.

γ) Η αρμόδια αρχή, σε συντονισμό με το κράτος του αερομεταφορέα ή το κράτος νηολόγησης, καθορίζει τις αναγκαίες προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να επιτραπεί η απογείωση του αεροσκάφους.

δ) Εάν η περίπτωση μη συμμόρφωσης επηρεάζει την εγκυρότητα του πιστοποιητικού αξιοπλοΐας του αεροσκάφους, η απαγόρευση απογείωσης αίρεται μόνον από την αρμόδια αρχή, εφόσον ο αερομεταφορέας χορηγήσει αποδείξεις ότι:

1. έχει αποκατασταθεί η συμμόρφωση προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις·

▼M15

2. έχει λάβει πτητική άδεια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012, για αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτος μέλος·

▼B

3. διαθέτει πτητική άδεια ή ισοδύναμο έγγραφο από το κράτος νηολόγησης ή το κράτος του αερομεταφορέα για αεροσκάφος νηολογημένο σε τρίτη χώρα που εκμεταλλεύεται αερομεταφορέας της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή τρίτης χώρας· και

4. διαθέτει άδεια από τρίτες χώρες από τον εναέριο χώρο των οποίων θα διέλθει το αεροσκάφος, αναλόγως.

ARO.RAMP.145 Εκθέσεις

α) Οι πληροφορίες που συλλέγονται σύμφωνα με την παράγραφο ARO.RAMP.125 στοιχείο α) καταχωρίζονται στην κεντρική βάση δεδομένων που αναφέρεται στην παράγραφο ARO.RAMP.150 στοιχείο β) σημείο 2, εντός 21 ημερολογιακών ημερών από την επιθεώρηση.

β) Η αρμόδια αρχή ή ο Οργανισμός εισάγει στην κεντρική βάση δεδομένων κάθε πληροφορία χρήσιμη για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του και για την εκπλήρωση των καθηκόντων που έχουν ανατεθεί στον Οργανισμό σύμφωνα με το παρόν παράρτημα, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο ARO.RAMP.110.

γ) Στις περιπτώσεις που από τις αναφερόμενες στην παράγραφο ARO.RAMP.110 πληροφορίες προκύπτει η ύπαρξη ενδεχόμενης απειλής της ασφαλείας, οι εν λόγω πληροφορίες γνωστοποιούνται επίσης σε κάθε αρμόδια αρχή και στον Οργανισμό, χωρίς καθυστέρηση.

δ) Στις περιπτώσεις που από τις αναφερόμενες στην παράγραφο ARO.RAMP.110 πληροφορίες προκύπτει η ύπαρξη ενδεχόμενης απειλής της ασφαλείας, οι εν λόγω πληροφορίες γνωστοποιούνται επίσης σε κάθε αρμόδια αρχή και στον Οργανισμό, χωρίς καθυστέρηση.

▼B

ARO.RAMP.150 Καθήκοντα συντονισμού του Οργανισμού

α) Ο Οργανισμός διαχειρίζεται και εφαρμόζει τα εργαλεία και τις διαδικασίες που απαιτούνται για την αποθήκευση και ανταλλαγή:

▼M15

1. των πληροφοριών κατά την ARO.RAMP.145.

▼B

2. των πληροφοριών που παρέχονται από τρίτες χώρες ή διεθνείς φορείς που έχουν συνάψει κατάλληλες συμφωνίες με την Ευρωπαϊκή Ένωση, ή από φορείς με τους οποίους ο Οργανισμός έχει συνάψει κατάλληλες συμφωνίες σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

β) Στη διαχείριση αυτή περιλαμβάνονται τα ακόλουθα καθήκοντα:

1. αποθήκευση δεδομένων από τα κράτη μέλη σχετικά με τις πληροφορίες ασφαλείας για την προσγείωση αεροσκαφών σε αεροδρόμια που βρίσκονται σε έδαφος υπαγόμενο στις διατάξεις της Συνθήκης·

2. ανάπτυξη, διατήρηση και συνεχής επικαιροποίηση κεντρικής βάσης δεδομένων η οποία περιέχει όλες τις πληροφορίες που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημεία 1 και 2·

3. διεξαγωγή των αναγκαίων αλλαγών και βελτιώσεων στην εφαρμογή της βάσης δεδομένων·

4. ανάλυση των πληροφοριών της κεντρικής βάσης δεδομένων και άλλων σχετικών πληροφοριών που αφορούν την ασφάλεια των αεροσκαφών και των αερομεταφορέων και, σε αυτή τη βάση:

   i) παροχή συμβουλών στην Επιτροπή και στις αρμόδιες αρχές για άμεσες ενέργειες ή πολιτική παρακολούθησης·

   ii) αναφορά στην Επιτροπή και στις αρμόδιες αρχές πιθανών προβλημάτων ασφαλείας·

   iii) πρόταση συντονισμένων ενεργειών στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τις αρμόδιες αρχές, όταν είναι απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, και διασφάλιση του συντονισμού, σε τεχνικό επίπεδο, των εν λόγω ενεργειών·

5. επαφές με άλλα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και οργανισμούς, διεθνείς φορείς και τις αρμόδιες αρχές τρίτων χωρών για την ανταλλαγή πληροφοριών.

ARO.RAMP.155 Ετήσια έκθεση

Ο Οργανισμός καταρτίζει και υποβάλλει στην Επιτροπή ετήσια έκθεση σχετικά με το σύστημα επιθεωρήσεων διαδρόμου, η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) κατάσταση προόδου του συστήματος·

β) κατάσταση των επιθεωρήσεων που εκτελέστηκαν κατά το έτος·

γ) ανάλυση των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων με ένδειξη των κατηγοριών των ευρημάτων·

δ) μέτρα που λήφθηκαν κατά τη διάρκεια του έτους·

ε) προτάσεις για περαιτέρω βελτίωση του συστήματος επιθεωρήσεων διαδρόμου· και

στ) παραρτήματα με καταλόγους των επιθεωρήσεων ταξινομημένων ανά κράτος λειτουργίας, τύπο αεροσκάφους, αερομεταφορέα και ποσοστό ανά αντικείμενο.

▼B

ARO.RAMP.160 Ενημέρωση του κοινού και προστασία των πληροφοριών

α) Τα κράτη μέλη κάνουν χρήση των πληροφοριών που λαμβάνουν σύμφωνα με τις παραγράφους ARO.RAMP.105 και ARO.RAMP.145 αποκλειστικά για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του και τις προστατεύουν δεόντως.

β) Ο Οργανισμός δημοσιεύει ετησίως συγκεντρωτική έκθεση πληροφοριών η οποία είναι διαθέσιμη στο κοινό και περιέχει την ανάλυση των πληροφοριών που λαμβάνονται σύμφωνα με την παράγραφο ARO.RAMP.145. Η έκθεση είναι απλή και ευνόητη ενώ η πηγή των πληροφοριών αποχαρακτηρισμένη.

▼**M20**

Προσάρτημα I

ΔΗΛΩΣΗ

σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής για τις πτητικές λειτουργίες

Αερομεταφορέας

Ονομασία:

Τόπος στον οποίο ο αερομεταφορέας έχει την κύρια επιχειρηματική έδρα του ή, εάν ο αερομεταφορέας 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 και ημερομηνία εφαρμογής της αλλαγής:

Πληροφορίες για το αεροσκάφος, τη λειτουργία και τον φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας[1]:

Τύπος/-οι αεροσκάφους, νηολόγηση (νηολογήσεις) και κύρια/-ες βάση/-εις:

MSN (αριθ. σειράς κατασκευής) του αεροσκάφους[2]	Τύπος αεροσκάφους	Αριθμός νηολογίου του αεροσκάφους[3]	Κύρια βάση	Τύπος/-οι πτητικής λειτουργίας[4]	Φορέας υπεύθυνος για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας[5]

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει προηγούμενη έγκριση[6] ή ειδική έγκριση[7] για ορισμένες πτητικές λειτουργίες πριν από τη διεξαγωγή των εν λόγω λειτουργιών.

Κατά περίπτωση, στοιχεία των εγκρίσεων των οποίων είναι κάτοχος (επισυνάπτεται 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 (επισυνάπτεται/-ονται η/οι εξουσιοδότηση/εξουσιοδοτήσεις).

Κατά περίπτωση, κατάλογος των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης (AltMoC) με παραπομπές στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC) που αντικαθιστούν (επισυνάπτονται τα AltMoC).

Δηλώσεις

☐ Ο αερομεταφορέας 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 πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του εγχειριδίου πτητικών λειτουργιών όπως απαιτείται κατά την ORO.GEN.110 στοιχείο β) του παραρτήματος III (Μέρος-ORO).

☐ Όλα τα υπό εκμετάλλευση αεροσκάφη διαθέτουν έγκυρο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής ή πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις αξιοπλοΐας 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 (Μέρος-ORO).

▼**M20**

□ Κατά περίπτωση, ο αερομεταφορέας εφαρμόζει και αποδεικνύει συμμόρφωση με αναγνωρισμένο βιομηχανικό πρότυπο. Στοιχεία αναφοράς του προτύπου: Οργανισμός πιστοποίησης: Ημερομηνία του τελευταίου ελέγχου της συμμόρφωσης:
□ Ο αερομεταφορέας κοινοποιεί στην αρμόδια αρχή κάθε μεταβολή των περιστάσεων που επηρεάζει τη συμμόρφωσή του με τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, όπως δηλώνεται στην αρμόδια αρχή με την παρούσα δήλωση, καθώς και κάθε μεταβολή των πληροφοριών και των καταλόγων εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης (AltMoC) που έχουν περιληφθεί και επισυναφθεί στην παρούσα δήλωση, όπως απαιτείται βάσει της ORO.GEN.120 στοιχείο α) του παραρτήματος III (Μέρος-ORO).
□ Ο αερομεταφορέας 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 απαιτούμενων πληροφοριών στη δήλωση, οι πληροφορίες επισυνάπτονται χωριστά. Το συνημμένο φέρει ημερομηνία και υπογραφή.

[2] Αύξων αριθμός κατασκευής.

[3] Εάν το αεροσκάφος έχει επίσης νηολογηθεί με κάτοχο πιστοποιητικού αερομεταφορέα (AOC), προσδιορίζεται ο αριθμός του AOC του κατόχου του AOC.

[4] Ως «τύπος/-οι πτητικής λειτουργίας» νοείται/-ούνται ο/-οι τύπος/-οι πτητικής λειτουργίας που εκτελείται/-ούνται με το συγκεκριμένο αεροσκάφος, π.χ. μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες ή ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες, π.χ. πτήσεις αεροφωτογραφίας, εναέριες διαφημίσεις, πτήσεις μαζικών μέσων ενημέρωσης, τηλεοπτικές και κινηματογραφικές πτήσεις, λειτουργίες αλεξίπτωτου, πτήσεις ελεύθερης πτώσης, πτήσεις ελέγχου της συντήρησης.

[5] Στις πληροφορίες σχετικά με τον φορέα που είναι υπεύθυνος διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας περιλαμβάνονται η ονομασία του φορέα, η διεύθυνσή του και τα στοιχεία αναφοράς της έγκρισής του.

[5] α) πτητικές λειτουργίες με οποιοδήποτε ελαττωματικό όργανο ή εξάρτημα εξοπλισμού ή στοιχείο ή λειτουργία, σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) (παράγραφος ORO.MLR.105 στοιχεία β), στ), και ι), παράγραφοι NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 και SPO.IDE.H.105).

β) πτητικές λειτουργίες που απαιτούν προηγούμενη εξουσιοδότηση ή έγκριση, συμπεριλαμβανομένων όλων των ακόλουθων:
- για ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες, πλήρης μίσθωση και μίσθωση χωρίς το πλήρωμα αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτη χώρα [παράγραφος ORO.SPO.100 στοιχείο γ)]·
- εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες υψηλού κινδύνου (παράγραφος ORO.SPO.110)·
- μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με αεροσκάφη με μέγιστη MOPSC άνω των 19 θέσεων που εκτελούνται χωρίς μέλος του πληρώματος του θαλάμου επιβατών [παράγραφος ORO.CC.100 στοιχείο δ)]·
- χρήση επιχειρησιακών ελαχίστων ενόργανων πτήσεων (IFR), τα οποία είναι χαμηλότερα από αυτά που δημοσιεύονται από το κράτος (παράγραφοι NCC.OP.110 και SPO.OP.110)·
- ανεφοδιασμός με κινητήρα/-ες και/ή τους στροφείς σε λειτουργία (παράγραφος NCC.OP.157)
- ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες (SPO) χωρίς οξυγόνο άνω των 10 000 ft (παράγραφος SPO.OP.195).

[7] Πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με το παράρτημα V (Μέρος-SpA) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, συμπεριλαμβανομένων των τμημάτων Β «ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ ΒΑΣΕΙ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ (PBN)», Γ «ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΕ ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ (MNPS)», Δ «ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΕ ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΜΕΙΩΜΕΝΟΥ ΚΑΘΕΤΟΥ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ (RVSM)», Ε «ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΧΑΜΗΛΗΣ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑΣ (LVO)», Ζ «ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ», ΙΑ «ΥΠΕΡΑΚΤΙΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ», και ΙΓ «ΣΥΣΤΗΜΑ EFB (ELECTRONIC FLIGHT BAGS/ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΤΣΑΝΤΕΣ ΠΤΗΣΗΣ)».

▼**M21**

Προσάρτημα II

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

▼**M21**

Υπεράκτιες πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου	☐	☐		
Εκπαίδευση πληρωμάτων θαλάμου επιβατών ([20])	☐	☐		
Έκδοση βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας πληρώματος θαλάμου επιβατών ([21])	☐	☐		
Χρήση των εφαρμογών EFB τύπου B	☐	☐	([22])	
Διαρκής αξιοπλοΐα	☐	☐	([23])	
Λοιπά ([24])				

([1]) Αριθμός τηλεφώνου της αρμόδιας αρχής, συμπεριλαμβανομένου και του κωδικού της χώρας. Σημειώνεται η διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, καθώς και τηλεομοιοτυπικού, εάν υπάρχει.
([2]) Σημειώνεται ο αριθμός του σχετικού πιστοποιητικού αερομεταφορέα (AOC).
([3]) Αναφέρονται η καταχωρισμένη επωνυμία και η εμπορική επωνυμία του φορέα εκμετάλλευσης, εάν είναι διαφορετική. Συμπληρώστε «Δραστηριοποιείται με την εμπορική επωνυμία» πριν από την εμπορική επωνυμία.
([4]) Ημερομηνία έκδοσης των προδιαγραφών πτητικών λειτουργιών (ηη-μμ-εεεε) και υπογραφή του εκπροσώπου της αρμόδιας αρχής.
([5]) Σημειώνεται ο κατά ΔΟΠΑ αναγνωριστικός κωδικός της κατασκευής, του μοντέλου και της σειράς του αεροσκάφους ή της βασικής σειράς, εάν δεν έχει προσδιοριστεί σειρά (π.χ. Boeing-737-3K2 ή Boeing-777-232).
([6]) Τα σήματα νηολόγησης παρατίθενται είτε στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών είτε στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Στη δεύτερη περίπτωση, στις σχετικές προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών πρέπει να γίνεται παραπομπή στη σχετική σελίδα του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας. Εάν δεν ισχύουν όλες οι ειδικές εγκρίσεις για το μοντέλο αεροσκάφους, τα σήματα νηολόγησης του αεροσκάφους επιτρέπεται να σημειωθούν στη στήλη των παρατηρήσεων για τη σχετική ειδική έγκριση.
([7]) Αναφέρεται άλλος τύπος μεταφοράς (π.χ. ιατρική υπηρεσία έκτακτης ανάγκης).
([8]) Αναγράφεται/-ονται η/οι γεωγραφική/-ές περιοχή/-ές εξουσιοδοτημένης πτητικής λειτουργίας (με γεωγραφικές συντεταγμένες ή συγκεκριμένες διαδρομές, περιοχή πληροφοριών πτήσης ή εθνικά ή περιφερειακά σύνορα).
([9]) Αναγράφονται οι εφαρμοστέοι ειδικοί περιορισμοί (π.χ. μόνο πτήσεις VFR, μόνο πτήσεις κατά τη διάρκεια της ημέρας κ.λπ.).
([10]) Σε αυτή τη στήλη αναγράφονται τα πιο ελαστικά κριτήρια για κάθε έγκριση ή η έγκριση τύπου (με τα ανάλογα κριτήρια).
([11]) Σημειώνεται η εγκεκριμένη ελάχιστη ορατή εμβέλεια διαδρόμου απογείωσης (RVR) σε μέτρα. Επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί μία σειρά ανά έγκριση εάν χορηγούνται διαφορετικές εγκρίσεις.
([12]) Σημειώνεται η εφαρμοστέα κατηγορία προσέγγισης ακριβείας: CAT II ή CAT III. Αναφέρονται η ελάχιστη ορατή εμβέλεια διαδρόμου (RVR) σε μέτρα και το αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) σε πόδια. Χρησιμοποιείται μία σειρά ανά αναφερόμενη κατηγορία προσέγγισης.
([13]) Σημειώνεται η εφαρμοστέα επιχειρησιακή αναγνώριση: SA CAT I, SA CAT II, EFVS κ.λπ. Αναφέρονται η ελάχιστη ορατή εμβέλεια διαδρόμου (RVR) σε μέτρα και το αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) σε πόδια. Χρησιμοποιείται μία σειρά ανά αναφερόμενη επιχειρησιακή αναγνώριση.
([14]) Το τετραγωνίδιο «Ά.Α. (άνευ αντικειμένου)» επιτρέπεται να επιλεγεί μόνο εάν η μέγιστη οροφή του αεροσκάφους βρίσκεται κάτω από το επίπεδο πτήσης 290 (FL290).
([15]) 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.
([16]) Επιτρέπεται να αναφερθεί επίσης η απόσταση κατωφλίου (σε ναυτικά μίλια), καθώς και ο τύπος του κινητήρα.
([17]) Πλοήγηση βάσει επιδόσεων (PBN): χρησιμοποιείται μία σειρά για κάθε ειδική έγκριση σύνθετης PBN (π.χ. RNP AR APCH), με αναφορά των κατάλληλων περιορισμών στη στήλη «Προδιαγραφές» ή στη στήλη «Παρατηρήσεις» ή σε αμφότερες. Μεμονωμένες εγκρίσεις ειδικών διαδικασιών RNP AR APCH επιτρέπεται να καταχωρίζονται στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών ή στα εγχειρίδια πτητικής λειτουργίας. Στη δεύτερη περίπτωση, στις σχετικές προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών πρέπει να γίνεται παραπομπή στη σχετική σελίδα του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας.
([18]) Διευκρινίζεται εάν η ειδική έγκριση αφορά μόνο ορισμένα άκρα διαδρόμων ή αεροδρόμια ή αμφότερα.
([19]) Αναφορά του ιδιαίτερου συνδυασμού ατράκτου ή κινητήρα.
([20]) Έγκριση διεξαγωγής εκπαιδευτικής σειράς και εξετάσεων για αιτούντες βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας πληρώματος θαλάμου επιβατών, όπως καθορίζεται στο παράρτημα V (Μέρος-CC) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011.
([21]) Έγκριση έκδοσης βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας πληρώματος θαλάμου επιβατών, όπως καθορίζεται στο παράρτημα V (Μέρος-CC) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011.
([22]) Εισαγωγή του καταλόγου εφαρμογών EFB τύπου B μαζί με τα στοιχεία αναφοράς του υλισμικού EFB (για φορητές EFB). Ο κατάλογος παρατίθεται είτε στον κατάλογο προδιαγραφών πτητικών λειτουργιών είτε στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Στη δεύτερη περίπτωση, στις σχετικές προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών πρέπει να γίνεται παραπομπή στη σχετική σελίδα του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας.
([23]) Ονοματεπώνυμο του προσώπου ή επωνυμία του φορέα που φέρει την ευθύνη να διασφαλίζει τη διατήρηση της διαρκούς αξιοπλοΐας του αεροσκάφους και παραπομπή στον κανονισμό βάσει του οποίου απαιτούνται οι εργασίες, π.χ. παράρτημα I (Μέρος-M) τμήμα Z του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014.
([24]) Εδώ επιτρέπεται η εισαγωγή άλλων εγκρίσεων ή δεδομένων, με χρήση μίας σειράς (ή ενός πεδίου με πολλές σειρές) ανά εξουσιοδότηση (π.χ. χειρισμοί βραχείας προσγείωσης, πτητικές λειτουργίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία, μειωμένη απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης, πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου προς ή από χώρο δημόσιου ενδιαφέροντος, 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 δικινητήρια αεροπλάνα χωρίς έγκριση ETOPS).
Έντυπο 139 του EASA, έκδοση 7

▼**M15**

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 ταξινομία 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

▼**M15**

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 ταξινομία 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

_____

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

[ΜΕΡΟΣ ORO]

ORO.GEN.005 Πεδίο εφαρμογής

▼M4

Στο παρόν παράρτημα καθορίζονται οι απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληροί αερομεταφορέας που εκτελεί:

α) πτητικές λειτουργίες εμπορικών αεροπορικών μεταφορών (CAT)·

β) εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες·

γ) μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη·

δ) μη εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη.

▼B

ΤΜΗΜΑ GEN

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

ΕΝΟΤΗΤΑ Ι

Γενικά

ORO.GEN.105 Αρμόδια αρχή

Για τον σκοπό του παρόντος παραρτήματος, η αρμόδια αρχή που ασκεί εποπτεία σε αερομεταφορείς υποκείμενους σε υποχρέωση πιστοποίησης ►M1 ή δήλωσης ◄ ►M4 ή άδεια ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών ◄ είναι, για τους αερομεταφορείς που έχουν την επιχειρηματική έδρα τους στην επικράτεια κράτους μέλους, η αρχή που έχει ορίσει το εν λόγω κράτος μέλος.

ORO.GEN.110 Ευθύνες αερομεταφορέα

▼M4

α) Ο αερομεταφορέας ευθύνεται για την εκμετάλλευση αεροσκαφών, σύμφωνα με το παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, ανάλογα με την περίπτωση, τις σχετικές απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος και το οικείο πιστοποιητικό αερομεταφορέα ή την οικεία άδεια/δήλωση ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών.

▼B

β) Κάθε πτήση διεξάγεται σύμφωνα με τις διατάξεις του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας.

γ) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει και τηρεί σύστημα άσκησης επιχειρησιακού ελέγχου για όλες τις πτήσεις που εκτελούνται βάσει των όρων του πιστοποιητικού ►M4 άδειας ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών ◄ ►M1 ή δήλωση. ◄

δ) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι τα αεροσκάφη του είναι εξοπλισμένα και τα πληρώματά του διαθέτουν τα προσόντα που απαιτούνται για την περιοχή και τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.

ε) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό που ορίζεται ή εμπλέκεται άμεσα σε επίγειες και πτητικές λειτουργίες λαμβάνει τις σωστές οδηγίες, αποδεικνύει τις ικανότητές του στα συγκεκριμένα καθήκοντά του και γνωρίζει τις ευθύνες του και τη σχέση των εν λόγω καθηκόντων με την πτητική λειτουργία στο σύνολό της.

▼M5

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

▼B

ζ) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό ενημερώνεται για την υποχρέωση συμμόρφωσης προς τους νόμους, τους κανονισμούς και τις σχετικές με την εκτέλεση των καθηκόντων τους διαδικασίες των κρατών όπου εκτελούνται πτητικές λειτουργίες.

▼M15

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, ασυνήθειες 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.

▼B

θ) Ο αερομεταφορέας καθορίζει διαδικασίες σχεδιασμού πτήσεων ώστε να μεριμνά για την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης βάσει των επιδόσεων του αεροσκάφους, άλλων περιορισμών πτητικής λειτουργίας και των σχετικών αναμενόμενων συνθηκών κατά τη διαδρομή που θα ακολουθηθεί και στα σχετικά αεροδρόμια ή τους χώρους πτητικής λειτουργίας. Οι διαδικασίες αυτές περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

▼M10

ι) Ο φορέας εκμετάλλευσης καταρτίζει και διατηρεί για το προσωπικό εκπαιδευτικά προγράμματα με αντικείμενο τα επικίνδυνα εμπορεύματα, όπως απαιτείται από τις τεχνικές οδηγίες. Τα εν λόγω εκπαιδευτικά προγράμματα είναι ανάλογα των ευθυνών του προσωπικού. Τα εν λόγω εκπαιδευτικά προγράμματα των φορέων εκμετάλλευσης που εκτελούν πτήσεις CAT, είτε μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα είτε όχι, και των φορέων εκμετάλλευσης που εκτελούν πτήσεις πλην των CAT αναφερόμενες στα στοιχεία β), γ) και δ) της ORO.GEN.005 που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα υπόκεινται σε επανεξέταση και έγκριση από την αρμόδια αρχή.

▼M14

ια) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο ι), οι φορείς εκμετάλλευσης που εκτελούν εμπορικές λειτουργίες με οποιοδήποτε από τα κάτωθι αεροσκάφη διασφαλίζουν ότι το πλήρωμα πτήσης έχει λάβει κατάλληλη εκπαίδευση ή ενημέρωση για τα επικίνδυνα εμπορεύματα, ώστε να είναι σε θέση να αναγνωρίζει αδήλωτα επικίνδυνα εμπορεύματα που μεταφέρονται εντός του αεροσκάφους από επιβάτες ή ως φορτίο:

(1) μονοκινητήριο ελικοφόρο αεροπλάνο που διαθέτει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) έως 5 700 kg και μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση (MOPSC) έως 5 θέσεων που απογειώνεται από και προσγειώνεται στο ίδιο αεροδρόμιο ή στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας, με VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας·

(2) μηχανοκίνητο μονοκινητήριο ελικόπτερο πλην των σύνθετων με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση (MOPSC) έως 5 θέσεων, το οποίο απογειώνεται από και προσγειώνεται στο ίδιο αεροδρόμιο ή στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας, με VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας.

▼B

ORO.GEN.115 ►M4 Αίτηση χορήγησης πιστοποιητικού αερομεταφορέα ◄

α) Η αίτηση χορήγησης πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή τροποποίησης υπάρχοντος πιστοποιητικού αερομεταφορέα υποβάλλεται με τη μορφή και τον τρόπο που υποδεικνύει η αρμόδια αρχή, με βάση τις ισχύουσες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του.

β) Οι αιτούντες τη χορήγηση αρχικού πιστοποιητικού υποβάλλουν στην αρμόδια αρχή τεκμηρίωση όπου παρουσιάζεται ο τρόπος συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις που ορίζει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και οι εκτελεστικοί κανόνες του. Η εν λόγω τεκμηρίωση περιλαμβάνει διαδικασία που περιγράφει τον τρόπο διαχείρισης και κοινοποίησης στην αρμόδια αρχή αλλαγών που δεν απαιτούν προηγούμενη έγκριση.

▼B

ORO.GEN.120 Μέσα συμμόρφωσης

α) Οι αερομεταφορείς επιτρέπεται να χρησιμοποιούν μέσα συμμόρφωσης άλλα από εκείνα που έχει καθορίσει ο Οργανισμός για την επίτευξη συμμόρφωσης προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες του.

β) Όταν αερομεταφορέας υποκείμενος σε πιστοποίηση επιθυμεί να κάνει χρήση μέσου συμμόρφωσης άλλου από τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (ΑΜΣ) που έχει καταρτίσει ο Οργανισμός για την επίτευξη συμμόρφωσης προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του, οφείλει, πριν τη χρήση, να υποβάλει στην αρμόδια αρχή πλήρη περιγραφή του εναλλακτικού μέσου συμμόρφωσης. Η περιγραφή περιλαμβάνει τυχόν αναθεωρήσεις σχετικών εγχειριδίων ή διαδικασιών, καθώς και αξιολόγηση από την οποία προκύπτει ότι υπάρχει συμμόρφωση προς τους εκτελεστικούς κανόνες.

Ο αερομεταφορέας επιτρέπεται να εφαρμόσει αυτά τα εναλλακτικά μέσα συμμόρφωσης κατόπιν προηγούμενης έγκρισης από την αρμόδια αρχή και μετά την παραλαβή της κοινοποίησης, όπως προβλέπεται στην παράγραφο ARO.GEN.120 στοιχείο δ).

▼M1

γ) Οι αερομεταφορείς που υποχρεούνται να δηλώσουν τη δραστηριότητά τους κοινοποιούν στην αρμόδια αρχή τον κατάλογο εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης που χρησιμοποιούν για τη συμμόρφωση προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες του.

▼M4

δ) Όταν αερομεταφορέας υποκείμενος σε άδεια ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών επιθυμεί να κάνει χρήση εναλλακτικού μέσου συμμόρφωσης, τηρεί τα προβλεπόμενα στο στοιχείο β), όταν το αντίστοιχο μέσω συμμόρφωσης επηρεάζει τις τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας που αποτελούν μέρος της άδειας, και τα προβλεπόμενα στο στοιχείο γ) για το δηλωθέν τμήμα της οργάνωσης και λειτουργίας του.

▼B

ORO.GEN.125 ►M4 Όροι έγκρισης και δικαιώματα του κατόχου πιστοποιητικού αερομεταφορέα ◄

Οι πιστοποιημένοι αερομεταφορείς συμμορφώνονται προς το πεδίο εφαρμογής και τα προνόμια που καθορίζονται στις συνημμένες στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα προδιαγραφές.

ORO.GEN.130 ►M4 Αλλαγές σχετικές με τον κάτοχο πιστοποιητικού αερομεταφορέα ◄

α) Για κάθε αλλαγή που επηρεάζει:

1. το πεδίο εφαρμογής του πιστοποιητικού ή τις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών αερομεταφορέα· ή

2. οποιοδήποτε από τα στοιχεία του συστήματος διαχείρισης του αερομεταφορέα, όπως απαιτείται στην παράγραφο ORO.GEN.200 στοιχείο α) σημεία 1 και 2,

απαιτείται προηγούμενη έγκριση της αρμόδιας αρχής.

β) Για κάθε αλλαγή για την οποία απαιτείται προηγούμενη έγκριση σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες του, ο αερομεταφορέας υποβάλλει αίτηση και λαμβάνει έγκριση που εκδίδει η αρμόδια αρχή. Η αίτηση υποβάλλεται πριν από την εφαρμογή τυχόν τέτοιας αλλαγής, ώστε η αρμόδια αρχή να είναι σε θέση να διαπιστώσει τη συνεχή συμμόρφωση προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες του και να τροποποιήσει, εφόσον είναι αναγκαίο, το πιστοποιητικό αερομεταφορέα και τους συναφείς όρους έγκρισης που προσαρτώνται σε αυτό.

Ο αερομεταφορέας παρέχει στην αρμόδια αρχή τυχόν σχετική τεκμηρίωση.

▼B

Η αλλαγή εφαρμόζεται μόνο μετά την παραλαβή της επίσημης έγκρισης από την αρμόδια αρχή, σύμφωνα με την παράγραφο ARO.GEN.330.

Ο αερομεταφορέας εκτελεί πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται από την αρμόδια αρχή κατά τη διάρκεια αυτών των αλλαγών, αναλόγως της περίπτωσης.

γ) Κάθε αλλαγή, για την οποία δεν απαιτείται προηγούμενη έγκριση, υπόκειται σε διαχείριση και κοινοποιείται στην αρμόδια αρχή, όπως ορίζεται στη διαδικασία που έχει εγκρίνει η αρμόδια αρχή, σύμφωνα με την παράγραφο ARO.GEN.310 στοιχείο γ).

ORO.GEN.135 ►M4 Παράταση ισχύος πιστοποιητικού αερομεταφορέα ◄

▼M15

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

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.

▼B

β) Όταν το πιστοποιητικό αποτελέσει αντικείμενο παραίτησης ή ανάκλησης, επιστρέφεται χωρίς καθυστέρηση στην αρμόδια αρχή.

ORO.GEN.140 Πρόσβαση

▼M15

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 δραστηριότητά 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.

▼B

β) Στην αναφερόμενη στο στοιχείο α) πρόσβαση σε αεροσκάφος περιλαμβάνεται ►M4 στην περίπτωση των CAT ◄ η δυνατότητα εισόδου και παραμονής στο αεροσκάφος κατά τη διάρκεια των πτητικών λειτουργιών, εκτός εάν ο κυβερνήτης αποφασίσει διαφορετικά για τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης σύμφωνα με την παράγραφο CAT.GEN.MPA.135 για λόγους ασφαλείας.

ORO.GEN.150 Ευρήματα

Μετά την παραλαβή της κοινοποίησης των ευρημάτων, ο αερομεταφορέας:

α) καθορίζει τη βασική αιτία της περίπτωσης μη συμμόρφωσης·

β) καταρτίζει σχέδιο διορθωτικών μέτρων· και

γ) αποδεικνύει ότι εφάρμοσε τα διορθωτικά μέτρα στον απαιτούμενο από την αρμόδια αρχή βαθμό, εντός της περιόδου που συμφωνείται με την εν λόγω αρχή σύμφωνα με την παράγραφο ARO.GEN.350 στοιχείο δ).

▼B

ORO.GEN.155 Άμεση αντίδραση σε πρόβλημα ασφάλειας πτήσης

Ο αερομεταφορέας εφαρμόζει:

α) κάθε μέτρο ασφαλείας που ορίζει η αρμόδια αρχή σύμφωνα με την παράγραφο ARO.GEN.135 στοιχείο γ)· και

β) κάθε σχετική υποχρεωτική πληροφορία ασφάλειας που εκδίδει ο Οργανισμός, συμπεριλαμβανομένων οδηγιών αξιοπλοΐας.

ORO.GEN.160 Αναφορά περιστατικών

▼M15

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 [1] και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014.

▼M2

β) Με την επιφύλαξη του στοιχείου α), ο φορέας εκμετάλλευσης αναφέρει στην αρμόδια αρχή και στον φορέα που είναι αρμόδιος για τον σχεδιασμό του αεροσκάφους κάθε συμβάν, δυσλειτουργία, τεχνικό ελάττωμα, υπέρβαση τεχνικών περιορισμών ή γεγονός που αναδεικνύει ανακριβείς, ατελείς ή αμφισβητήσιμες πληροφορίες που περιλαμβάνουν τα δεδομένα καταλληλότητας λειτουργίας τα οποία ορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 ή κάθε άλλη αντικανονική περίσταση που έθεσε ή μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους και δεν κατέληξε σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν.

▼M15

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.

▼B

δ) Οι εκθέσεις υποβάλλονται το συντομότερο δυνατό, οπωσδήποτε όμως εντός 72 ωρών από τη στιγμή που ο αερομεταφορέας διαπιστώσει την κατάσταση στην οποία αναφέρεται η έκθεση, εκτός εάν εξαιρετικές περιστάσεις εμποδίσουν αυτή την ενέργεια.

ε) Ο αερομεταφορέας συντάσσει, ανάλογα με την περίπτωση, έκθεση παρακολούθησης με στόχο την παροχή λεπτομερειών για τα μέτρα που προτίθεται να λάβει για την πρόληψη παρεμφερών περιστατικών στο μέλλον, μόλις καθοριστούν τα σχετικά μέτρα. Η εν λόγω έκθεση συντάσσεται με τη μορφή και τον τρόπο που υποδεικνύει η αρμόδια αρχή.

ΕΝΟΤΗΤΑ 2

Διαχείριση

ORO.GEN.200 Σύστημα διαχείρισης

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει, εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα διαχείρισης, το οποίο περιλαμβάνει:

1. σαφώς καθορισμένες αρμοδιότητες της ιεραρχίας και καταμερισμού ευθυνών στο εσωτερικό του αερομεταφορέα, συμπεριλαμβανομένου του άμεσου καταμερισμού ευθυνών ασφαλείας στον υπόλογο διευθυντή·

2. περιγραφή της γενικής φιλοσοφίας και των αρχών του αερομεταφορέα αναφορικά με την ασφάλεια, η οποία καλείται πολιτική ασφαλείας·

[1] 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 κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 12.11.2010, σ. 35).

▼B

3. τον καθορισμό των κινδύνων για την ασφάλεια της αεροπορίας που προκαλούνται από τις δραστηριότητες του αερομεταφορέα, την αξιολόγηση και διαχείριση των συναφών κινδύνων, συμπεριλαμβανομένων της εκτέλεσης ενεργειών για το μετριασμό των κινδύνων και της εξακρίβωσης της αποτελεσματικότητάς τους·

4. τη διατήρηση προσωπικού εκπαιδευμένου και ικανού για την άσκηση των καθηκόντων του·

5. τεκμηρίωση όλων των βασικών διαδικασιών διαχείρισης, συμπεριλαμβανομένης της διαδικασίας ενημέρωσης του προσωπικού σχετικά με τις ευθύνες του και της διαδικασίας για την τροποποίηση της εν λόγω τεκμηρίωσης·

6. λειτουργία παρακολούθησης της συμμόρφωσης του αερομεταφορέα προς τις σχετικές απαιτήσεις. Η παρακολούθηση της συμμόρφωσης περιλαμβάνει σύστημα ανατροφοδότησης των ευρημάτων στον υπόλογο διευθυντή προκειμένου να εξασφαλίζονται τα όποια αναγκαία διορθωτικά μέτρα· και

7. τυχόν επιπρόσθετες απαιτήσεις που υπαγορεύονται από τα σχετικά τμήματα του παρόντος παραρτήματος ή άλλων εφαρμοστέων παραρτημάτων.

β) Το σύστημα διαχείρισης ανταποκρίνεται στο μέγεθος του αερομεταφορέα και στη φύση και την πολυπλοκότητα των δραστηριοτήτων του, λαμβανομένων υπόψη των κινδύνων και των συναφών δυσμενών επιπτώσεων που είναι εγγενείς σε αυτές τις δραστηριότητες.

▼M4

ORO.GEN.205 Δραστηριότητες που ανατίθενται με σύμβαση

▼M15

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.

▼M4

β) Όταν ο πιστοποιημένος αερομεταφορέας ή ο κάτοχος άδειας ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών αναθέτει με σύμβαση, σύμφωνα με το παρόν μέρος, τμήμα των δραστηριοτήτων του σε φορέα μη πιστοποιημένο ή μη εξουσιοδοτημένο για την εκτέλεση των εν λόγω δραστηριοτήτων, τότε ο φορέας εργάζεται υπό την έγκριση του αερομεταφορέα. Ο συμβαλλόμενος φορέας διασφαλίζει ότι παρέχεται στην αρμόδια αρχή δικαίωμα πρόσβασης στον συμβαλλόμενο φορέα για να διαπιστώνει τη διαρκή συμμόρφωσή του προς τις ισχύουσες απαιτήσεις.

▼B

ORO.GEN.210 Απαιτήσεις που αφορούν το προσωπικό

α) Ο αερομεταφορέας διορίζει έναν υπόλογο διευθυντή, ο οποίος έχει την εξουσία να εξασφαλίζει ότι όλες οι δραστηριότητες του αερομεταφορέα μπορούν να χρηματοδοτούνται και να εκτελούνται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις. Ο υπόλογος διευθυντής είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή και τη διατήρηση αποτελεσματικού συστήματος διαχείρισης.

β) Διορίζεται πρόσωπο ή ομάδα προσώπων από τον αερομεταφορέα με την ευθύνη να διασφαλίζει τη συνεχή συμμόρφωση του αερομεταφορέα προς τις ισχύουσες απαιτήσεις. Το εν λόγω πρόσωπο ή πρόσωπα είναι τελικώς υπεύθυνα απέναντι στον υπόλογο διευθυντή.

γ) Ο αερομεταφορέας διαθέτει επαρκές ειδικευμένο προσωπικό για την εκτέλεση των προγραμματιζόμενων εργασιών και δραστηριοτήτων σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις.

δ) Ο αερομεταφορέας τηρεί κατάλληλα αρχεία σχετικά με την πείρα, τα προσόντα και την εκπαίδευση ώστε να αποδεικνύει τη συμμόρφωση με το στοιχείο γ).

ε) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό είναι ενήμερο σχετικά με τους κανόνες και τις διαδικασίες που αφορούν την άσκηση των καθηκόντων του.

▼B

ORO.GEN.215 Απαιτήσεις που αφορούν τις εγκαταστάσεις

Ο αερομεταφορέας διαθέτει εγκαταστάσεις που επιτρέπουν την εκτέλεση και διεύθυνση όλων των προγραμματισμένων εργασιών και δραστηριοτήτων σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις.

ORO.GEN.220 Τήρηση αρχείων

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει σύστημα τήρησης αρχείων, το οποίο επιτρέπει κατάλληλη αποθήκευση και αξιόπιστη ιχνηλασιμότητα όλων των εκτελούμενων δραστηριοτήτων και καλύπτει ιδίως όλα τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο ORO.GEN.200.

β) Η μορφή των αρχείων καθορίζεται στις διαδικασίες του αερομεταφορέα.

γ) Τα αρχεία φυλάσσονται κατά τρόπο που εξασφαλίζει προστασία έναντι φθοράς, αλλοίωσης και κλοπής.

▼M15

ΕΝΟΤΗΤΑ 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.

▼M15

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·

▼M16

3. ότι κάθε ελάττωμα ή τεχνική δυσλειτουργία που επέρχεται ενώ το αεροσκάφος βρίσκεται υπό τον επιχειρησιακό του έλεγχο αναφέρεται στον φορέα που παρατίθεται στο στοιχείο δ)·

▼M15

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 ([1]).

▼B

ΤΜΗΜΑ AOC

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

ORO.AOC.100 Αίτηση χορήγησης πιστοποιητικού αερομεταφορέα

α) Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]), πριν την έναρξη εμπορικών πτητικών ►M4 μεταφορών ◄, ο αερομεταφορέας υποβάλλει αίτηση για τη χορήγηση πιστοποιητικού αερομεταφορέα, το οποίο εκδίδει η αρμόδια αρχή.

▼M4

β) Ο αερομεταφορέας παρέχει στην αρμόδια αρχή τις ακόλουθες πληροφορίες:

1. την επίσημη ονομασία και την εμπορική επωνυμία, τη διεύθυνση και τη διεύθυνση αλληλογραφίας του αιτούντος·

2. περιγραφή της προτεινόμενης διαδικασίας, συμπεριλαμβανομένου του (των) τύπου(-ων) και του αριθμού των αεροσκαφών που πρόκειται να εκμεταλλεύεται·

3. περιγραφή του συστήματος διαχείρισης, συμπεριλαμβανομένης της οργανωτικής δομής·

4. το ονοματεπώνυμο του υπόλογου διευθυντή·

5. τα ονοματεπώνυμα των διορισμένων προσώπων που απαιτούνται από την παράγραφο ORO.AOC.135 στοιχείο α), καθώς και τα προσόντα και την πείρα τους·

([1]) 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).

([2]) ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3.

▼M4

6. αντίγραφο του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας που απαιτείται βάσει της παραγράφου ORO.MLR.100·

7. δήλωση ότι έχει ελέγξει όλα τα έγγραφα που έστειλε στην αρμόδια αρχή και ότι είναι σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις.

γ) Οι αιτούντες αποδεικνύουν στην αρμόδια αρχή ότι:

▼M6

1. συμμορφώνονται με όλες τις απαιτήσεις του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, του παρόντος παραρτήματος (Μέρος-ORO), του παραρτήματος IV (Μέρος-CAT) και του παραρτήματος V (Μέρος-SpA) του παρόντος κανονισμού και του παραρτήματος I (Μέρος 26) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/640 ([1])·

▼M7

2. όλα τα αεροσκάφη που εκμεταλλεύονται διαθέτουν πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA) σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 ή έχουν μισθωθεί χωρίς πλήρωμα σύμφωνα με την παράγραφο ORO.AOC.110 στοιχείο δ)· και

▼M4

3. η οργάνωση και η διαχείρισή του είναι οι κατάλληλες και οι πλέον αρμόζουσες για την κλίμακα και το πεδίο της λειτουργίας.

▼B

ORO.AOC.105 Προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών και προνόμια κατόχου πιστοποιητικού αερομεταφορέα

Τα προνόμια του αερομεταφορέα, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που χορηγούνται σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος-SpA), προσδιορίζονται στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών του πιστοποιητικού.

ORO.AOC.110 Συμφωνία μίσθωσης

Κάθε μίσθωση

α) Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, κάθε συμφωνία μίσθωσης για αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα πιστοποιημένοι σύμφωνα με το παρόν μέρος υπόκειται σε προηγούμενη έγκριση από την αρμόδια αρχή.

▼M7

β) Φορέας εκμετάλλευσης πιστοποιημένος σύμφωνα με το παρόν μέρος δεν μισθώνει αεροσκάφος χωρίς πλήρωμα που περιλαμβάνεται στον κατάλογο των αερομεταφορέων που υπόκεινται σε περιορισμούς λειτουργίας και έχει νηολογηθεί σε κράτος του οποίου όλοι οι αερομεταφορείς υπό την εποπτεία του υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας, ή από αερομεταφορέα υποκείμενο σε απαγόρευση λειτουργίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

▼M15

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.

([1]) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/640 της Επιτροπής, της 23ης Απριλίου 2015, σχετικά με πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας για συγκεκριμένο τύπο πτητικών λειτουργιών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 (ΕΕ L 106 της 24.4.2015, σ. 18).

▼M7

Μίσθωση αεροσκάφους χωρίς το πλήρωμα

δ) Ο αιτών τη χορήγηση έγκρισης μίσθωσης αεροσκάφους χωρίς το πλήρωμα νηολογημένου σε τρίτη χώρα αποδεικνύει στην αρμόδια αρχή ότι:

1. διαπιστώθηκε λειτουργική ανάγκη η οποία δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθεί με τη μίσθωση αεροσκάφους νηολογημένου στην ΕΕ·

2. η διάρκεια της μίσθωσης χωρίς το πλήρωμα δεν υπερβαίνει τους επτά μήνες σε κάθε 12μηνη διαδοχική περίοδο·

3. εξασφαλίζει τη συμμόρφωση με τις ισχύουσες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014· και

4. το αεροσκάφος είναι εξοπλισμένο σύμφωνα με τους κανονισμούς της ΕΕ για τις πτητικές λειτουργίες.

▼B

Εκμίσθωση υπό όρους

ε) Ο αερομεταφορέας που έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με το παρόν μέρος και προτίθεται να εκμισθώσει υπό όρους αεροσκάφος του υποβάλλει αίτηση για τη χορήγηση προηγούμενης έγκρισης από την αρμόδια αρχή. Η αίτηση συνοδεύεται από αντίγραφα της προβλεπόμενης συμφωνίας μίσθωσης ή από περιγραφή των διατάξεων της μίσθωσης, πλην των οικονομικών ρυθμίσεων, και κάθε άλλο σχετικό έγγραφο.

Πλήρης εκμίσθωση

στ)
Πριν από την πλήρη εκμίσθωση αεροσκάφους, ο αερομεταφορέας που έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με το παρόν μέρος ενημερώνει την αρμόδια αρχή.

ORO.AOC.115 Συμφωνίες κοινής εκμετάλλευσης πτήσεων

α) Με την επιφύλαξη των ισχυουσών διατάξεων της ΕΕ για τις απαιτήσεις ασφαλείας πτήσεων για τους αερομεταφορείς και τα αεροσκάφη τρίτων χωρών, αερομεταφορέας σύμφωνα με το παρόν μέρος συνάπτει συμφωνία κοινής εκμετάλλευσης πτήσεων με αερομεταφορέα τρίτης χώρας μόνον εφόσον προηγουμένως:

1. έχει εξακριβώσει ότι ο αερομεταφορέας τρίτης χώρας συμμορφώνεται προς τα ισχύοντα πρότυπα της ΔΟΠΑ· και

2. έχει διαβιβάσει στην αρμόδια αρχή τεκμηριωμένες πληροφορίες που καθιστούν δυνατόν στην εν λόγω αρχή να συμμορφώνεται με την παράγραφο ARO.OPS.105.

β) Κατά την εφαρμογή συμφωνίας κοινής εκμετάλλευσης πτήσεων, ο αερομεταφορέας παρακολουθεί και αξιολογεί τακτικά εάν ο αερομεταφορέας της τρίτης χώρας εξακολουθεί να συμμορφώνεται προς τα ισχύοντα πρότυπα της ΔΟΠΑ.

γ) Ο αερομεταφορέας που είναι πιστοποιημένος σύμφωνα με το παρόν μέρος δεν πωλεί ούτε εκδίδει εισιτήρια για πτήση που εκτελεί αερομεταφορέας τρίτης χώρας εφόσον η λειτουργία αυτού έχει απαγορευτεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 ή δεν συμμορφώνεται προς τα ισχύοντα πρότυπα της ΔΟΠΑ.

ORO.AOC.120 Έγκριση εκπαίδευσης πληρωμάτων θαλάμου επιβατών και έκδοση βεβαιώσεων για πληρώματα θαλάμου επιβατών

α) Όταν αερομεταφορέας προτίθεται να προσφέρει τον κύκλο εκπαιδευτικών μαθημάτων που προβλέπεται στο παράρτημα V (μέρος-CC) του ►M4 κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 ◄ της Επιτροπής, ο εν λόγω αερομεταφορέας υποβάλλει αίτηση και αποκτά έγκριση που χορηγείται από την αρμόδια αρχή. Για αυτόν τον σκοπό, ο αιτών αποδεικνύει τη συμμόρφωσή του προς τις απαιτήσεις για τη διεξαγωγή και το περιεχόμενο του κύκλου εκπαιδευτικών μαθημάτων που ορίζονται στις παραγράφους CC.TRA.215 και CC.TRA.220 του παραρτήματος αυτού, και κοινοποιεί στην αρμόδια αρχή:

1. την ημερομηνία αναμενόμενης έναρξης της δραστηριότητας·

2. τα προσωπικά στοιχεία των εκπαιδευτών καθώς και τα προσόντα τους σχετικά με τα στοιχεία εκπαίδευσης που θα καλυφθούν·

▼B

3. την ονομασία και τη διεύθυνση της (των) εκπαιδευτικής(-ών) εγκατάστασης(-εων) όπου θα παρέχεται η εκπαίδευση·

4. περιγραφή των εγκαταστάσεων, των εκπαιδευτικών μεθόδων, των εγχειριδίων και των αντιπροσωπευτικών συσκευών που θα χρησιμοποιηθούν· και

5. τα αναλυτικά και άλλα σχετικά προγράμματα του κύκλου εκπαιδευτικών μαθημάτων.

β) Εάν κράτος μέλος αποφασίσει σύμφωνα με την παράγραφο ARA.CC.200 του παραρτήματος VI (μέρος-ARA) του ►M4 κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 ◄ ότι οι αερομεταφορείς μπορούν να λάβουν έγκριση για να εκδίδουν βεβαιώσεις επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, επιπλέον του στοιχείου α) ο αιτών:

1. αποδεικνύει στην αρμόδια αρχή ότι:

i) ο φορέας διαθέτει την ικανότητα και την υπευθυνότητα να ασκεί αυτό το καθήκον·

ii) το προσωπικό που διενεργεί τις εξετάσεις διαθέτει κατάλληλα προσόντα και δεν εμπλέκεται σε σύγκρουση συμφερόντων· και

2. προβλέπει τις διαδικασίες και τις προϋποθέσεις για:

i) τη διεξαγωγή της εξέτασης που απαιτείται από την παράγραφο CC.TRA.220·

ii) την έκδοση βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών· και

iii) την υποβολή στην αρμόδια αρχή όλων των σχετικών πληροφοριών και εγγράφων που αφορούν τις βεβαιώσεις που θα εκδίδει και τους κατόχους τους, προκειμένου η αρμόδια αρχή να τηρεί τα αρχεία της, να εποπτεύει και να επιβάλλει μέτρα.

γ) Οι κατά τα στοιχεία α) και β) εγκρίσεις καθορίζονται στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών.

▼M15

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 στοιχείο α) και β) πτητικές λειτουργίες δεν απαιτείται να υποβάλει δήλωση σύμφωνα με το παρόν παράρτημα.

▼M15

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).

▼M7

ORO.AOC.130 Παρακολούθηση στοιχείων πτήσης — αεροπλάνα

α) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει και διατηρεί πρόγραμμα παρακολούθησης στοιχείων πτήσης, το οποίο ενσωματώνει στο οικείο σύστημα διαχείρισης, για αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 27 000 kg.

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

▼B

ORO.AOC.135 Απαιτήσεις που αφορούν το προσωπικό

▼M15

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.

▼B

β) *Επάρκεια και επιδεξιότητα του προσωπικού*

1. Ο αερομεταφορέας απασχολεί επαρκές προσωπικό για τις προγραμματισμένες πτητικές λειτουργίες και τις λειτουργίες εδάφους.

2. Όλο το προσωπικό στο οποίο ανατίθενται πτητικές λειτουργίες και λειτουργίες εδάφους ή το οποίο ενέχεται άμεσα σε αυτές:

   i) είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο·

   ii) αποδεικνύει τις ικανότητές του στην άσκηση των καθηκόντων που του ανατίθενται· και

   iii) γνωρίζει τις ευθύνες του και τη σχέση των καθηκόντων του με τη λειτουργία στο σύνολό της.

γ) *Εποπτεία προσωπικού*

1. Ο αερομεταφορέας διορίζει επαρκή αριθμό εποπτών προσωπικού λαμβάνοντας υπόψη την οργανωτική δομή του και τον αριθμό του απασχολούμενου προσωπικού.

2. Καθορίζονται τα καθήκοντα και οι ευθύνες των εν λόγω εποπτών και πραγματοποιείται κάθε άλλη αναγκαία ρύθμιση προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι είναι σε θέση να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις εποπτείας.

3. Η εποπτεία μελών πληρωμάτων και προσωπικού που ενέχονται στην πτητική λειτουργία ασκείται από πρόσωπα που διαθέτουν επαρκή πείρα και τις απαιτούμενες δεξιότητες για την επίτευξη των προτύπων που προσδιορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

ORO.AOC.140 Απαιτήσεις που αφορούν τις εγκαταστάσεις

Σύμφωνα με την παράγραφο ORO.GEN.215, ο αερομεταφορέας:

α) χρησιμοποιεί κατάλληλες εγκαταστάσεις επίγειας εξυπηρέτησης ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής διαχείριση των πτήσεών του·

β) διαμορφώνει τις απαιτούμενες για την περιοχή και το είδος πτητικής λειτουργίας εγκαταστάσεις υποστήριξης πτητικής λειτουργίας, στην κύρια βάση του πτητικής λειτουργίας· και

▼B

γ) εξασφαλίζει ότι ο χώρος εργασίας που διατίθεται σε κάθε βάση πτητικής λειτουργίας επαρκεί για το προσωπικό, του οποίου οι ενέργειες επηρεάζουν ενδεχομένως την ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών. Λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες του προσωπικού εδάφους, του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με τον επιχειρησιακό έλεγχο, την αποθήκευση και την απεικόνιση των βασικών αρχείων και τον σχεδιασμό πτήσης από πληρώματα.

ORO.AOC.150 Απαιτήσεις τεκμηρίωσης

α) Ο αερομεταφορέας μεριμνά για την παραγωγή εγχειριδίων και κάθε άλλου υλικού τεκμηρίωσης και των σχετικών τροποποιήσεων.

β) Ο αερομεταφορέας είναι σε θέση να διανέμει, χωρίς καθυστέρηση, οδηγίες πτητικής λειτουργίας και λοιπές πληροφορίες.

▼M1

ΤΜΗΜΑ DEC

ΔΗΛΩΣΗ

ORO.DEC.100 Δήλωση

▼M4

Ο φορέας εκμετάλλευσης σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών που εκτελεί μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες ή μη εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες, καθώς και ο εμπορικός ειδικευμένος αερομεταφορέας:

▼M1

α) παρέχει στην αρμόδια αρχή όλες τις σχετικές πληροφορίες πριν από την έναρξη των πτητικών λειτουργιών, κάνοντας χρήση του εντύπου του προσαρτήματος I του παρόντος παραρτήματος·

β) κοινοποιεί στην αρμόδια αρχή κατάλογο των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης που χρησιμοποιεί·

γ) διατηρεί τη συμμόρφωση προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις και προς τις πληροφορίες που παρέχονται στη δήλωση·

δ) κοινοποιεί χωρίς καθυστέρηση στην αρμόδια αρχή κάθε αλλαγή στη δήλωσή του ή στα μέσα συμμόρφωσης που χρησιμοποιεί, με την υποβολή τροποποιημένης δήλωσης, κάνοντας χρήση του εντύπου του προσαρτήματος I του παρόντος παραρτήματος· και

ε) κοινοποιεί στην αρμόδια αρχή πότε παύει την πτητική λειτουργία.

▼M4

ΤΜΗΜΑ SPO

ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

ORO.SPO.100 Κοινές απαιτήσεις για τους εμπορικούς ειδικευμένους αερομεταφορείς

α) Επιπλέον της παραγράφου ORO.DEC.100, ο εμπορικός ειδικευμένος αερομεταφορέας συμμορφώνεται επίσης προς τις απαιτήσεις των παραγράφων ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 και ORO.AOC.150.

β) Τα αεροσκάφη διαθέτουν πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA) σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 ή μισθώνονται υπό τους όρους του στοιχείου γ).

▼M15

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 ασφάλειας 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 ([1]) και του παρόντος κανονισμού·

([1]) 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).

▼M15

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 ασφάλειας 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).

▼M4

ORO.SPO.110 Άδεια εμπορικών ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών υψηλού κινδύνου

α) Ο εμπορικός ειδικευμένος αερομεταφορέας υποβάλλει αίτηση για τη χορήγηση προηγούμενης άδειας που εκδίδει η αρμόδια αρχή στην οποία υπάγεται ο αερομεταφορέας πριν από την έναρξη εμπορικής ειδικευμένης πτητικής λειτουργίας:

1. η οποία εκτελείται πάνω από περιοχή στην οποία είναι πιθανό να τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια τρίτων στο έδαφος σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή

2. η οποία, όπως ορίζεται από την αρμόδια αρχή του χώρου εκτέλεσης της πτητικής λειτουργίας, ενέχει, λόγω του ειδικού χαρακτήρα της και του τοπικού περιβάλλοντος στο οποίο εκτελείται, υψηλό κίνδυνο, ιδίως για τρίτους στο έδαφος.

β) Ο αερομεταφορέας παρέχει στην αρμόδια αρχή τις ακόλουθες πληροφορίες:

1. την επίσημη ονομασία και την εμπορική επωνυμία, τη διεύθυνση και τη διεύθυνση αλληλογραφίας του αιτούντος·

2. περιγραφή του συστήματος διαχείρισης, συμπεριλαμβανομένης της οργανωτικής δομής·

3. περιγραφή της προτεινόμενης διαδικασίας, συμπεριλαμβανομένου του (των) τύπου(-ων) και του αριθμού των αεροσκαφών που πρόκειται να εκμεταλλεύεται·

4. τα έγγραφα τεκμηρίωσης της αξιολόγησης κινδύνων και τις συναφείς τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παραγράφου SPO.OP.230·

5. δήλωση ότι έχει ελέγξει όλα τα έγγραφα που έστειλε στην αρμόδια αρχή και ότι είναι σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις.

γ) Η αίτηση χορήγησης άδειας ή τροποποίησής της υποβάλλεται με τη μορφή και τον τρόπο που υποδεικνύει η αρμόδια αρχή, με βάση τις ισχύουσες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του.

ORO.SPO.115 Αλλαγές

α) Για κάθε αλλαγή που επηρεάζει το πεδίο εφαρμογής της άδειας ή των εξουσιοδοτημένων πτητικών λειτουργιών απαιτείται προηγούμενη έγκριση της αρμόδιας αρχής. Για οποιαδήποτε αλλαγή που δεν καλύπτεται από την αρχική αξιολόγηση κινδύνων απαιτείται η υποβολή στην αρμόδια αρχή τροποποίησης της αξιολόγησης κινδύνων και των τυποποιημένων διαδικασιών λειτουργίας.

▼M4

β) Η αίτηση για τη χορήγηση έγκρισης αλλαγής υποβάλλεται πριν από την εφαρμογή τυχόν τέτοιας αλλαγής, ώστε η αρμόδια αρχή να είναι σε θέση να διαπιστώσει τη συνεχή συμμόρφωση προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες του και να τροποποιήσει, εφόσον είναι αναγκαίο, την άδεια. Ο αερομεταφορέας παρέχει στην αρμόδια αρχή κάθε σχετική τεκμηρίωση.

γ) Η αλλαγή εφαρμόζεται μόνο μετά την παραλαβή της επίσημης έγκρισης από την αρμόδια αρχή, σύμφωνα με την παράγραφο ARO.OPS.150.

δ) Ο αερομεταφορέας εκτελεί πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται από την αρμόδια αρχή κατά τη διάρκεια αυτών των αλλαγών, αναλόγως της περίπτωσης.

ORO.SPO.120 Παράταση ισχύος

α) Ο αερομεταφορέας κάτοχος άδειας ειδικευμένης πτητικής λειτουργίας συμμορφώνεται προς την έκταση του αντικειμένου και τα δικαιώματα που καθορίζονται στην άδεια.

β) Η άδεια αερομεταφορέα εξακολουθεί να ισχύει εφόσον:

1. ο αερομεταφορέας εξακολουθεί να ικανοποιεί τις σχετικές απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων της παραγράφου ORO.GEN.150 σχετικά με τον χειρισμό ευρημάτων·

2. παρέχεται στην αρμόδια αρχή το δικαίωμα πρόσβασης στον αερομεταφορέα, σύμφωνα με την παράγραφο ORO.GEN.140, για να διαπιστώσει τη συνεχή συμμόρφωση προς τις σχετικές απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του· και

3. η άδεια δεν έχει αποτελέσει αντικείμενο παραίτησης ή ανάκλησης.

γ) Όταν η άδεια αποτελέσει αντικείμενο παραίτησης ή ανάκλησης, επιστρέφεται χωρίς καθυστέρηση στην αρμόδια αρχή.

▼B

ΤΜΗΜΑ MLR

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ, ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΑΡΧΕΙΑ

ORO.MLR.100 Εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης — γενικά

α) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας όπως καθορίζεται στην παράγραφο 8.β του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

▼M4

β) Το περιεχόμενο του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παρόν παράρτημα, το παράρτημα IV (μέρος-CAT), το παράρτημα V (μέρος-SPA), το παράρτημα VI (μέρος-NCC) και το παράρτημα III (μέρος-SPO), ανάλογα με την περίπτωση, και δεν πρέπει να αντίκειται στους όρους που περιέχονται στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών του πιστοποιητικού αερομεταφορέα, στην άδεια ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών ή στη δήλωση και στον σχετικό κατάλογο ειδικών εγκρίσεων, ανάλογα με την περίπτωση.

▼B

γ) Το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας μπορεί να εκδοθεί σε χωριστά μέρη.

δ) Το σύνολο του επιχειρησιακού προσωπικού διαθέτει ευχερή πρόσβαση σε όλα τα τμήματα του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας που σχετίζονται με τα καθήκοντά του.

ε) Το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τηρείται επικαιροποιημένο. Το σύνολο του προσωπικού ενημερώνεται για αλλαγές που σχετίζονται με τα καθήκοντά του.

στ) Κάθε μέλος πληρώματος λαμβάνει προσωπικό αντίγραφο των σχετικών ενοτήτων του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας που σχετίζονται με τα καθήκοντά του. Κάθε κάτοχος εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας, ή κατάλληλων μερών αυτού, είναι υπεύθυνος να τηρεί το αντίγραφο του επικαιροποιημένο με τις τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις που παρέχει ο αερομεταφορέας.

▼B

ζ) Για κατόχους πιστοποιητικού αερομεταφορέα:

1. για τροποποιήσεις των οποίων απαιτείται η κοινοποίηση σύμφωνα με την παράγραφο ORO.GEN.115 στοιχείο β) και την παράγραφο ORO.GEN.130 στοιχείο γ), ο αερομεταφορέας υποβάλλει στην αρμόδια αρχή τις τροποποιήσεις που προτίθεται να πραγματοποιήσει πριν από την ημερομηνία κατά την οποία θα αρχίσουν να ισχύουν και

2. για τροποποιήσεις διαδικασιών σχετικών με στοιχεία προηγούμενης έγκρισης σύμφωνα με την παράγραφο ORO.GEN.130, η έγκριση λαμβάνεται πριν από τη θέση της τροποποίησης σε ισχύ.

▼M4

ζ1) Για κατόχους άδειας ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών, για τυχόν τροποποιήσεις σχετικές με τις εξουσιοδοτημένες τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας, η έγκριση λαμβάνεται πριν από την έναρξη ισχύος της τροποποίησης.

▼B

η) Με την επιφύλαξη του στοιχείου ζ), ►M4 και του στοιχείου ζ1) ◄ εφόσον απαιτούνται άμεσες τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις για λόγους ασφαλείας, οι εν λόγω τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις δημοσιεύονται και ισχύουν πάραυτα, υπό τον όρο ότι έχει υποβληθεί αίτημα για κάθε απαιτούμενη έγκριση.

θ) Ο αερομεταφορέας ενσωματώνει όλες τις τροποποιήσεις και τις αναθεωρήσεις που απαιτεί η αρμόδια αρχή.

ι) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες λαμβάνονται από εγκεκριμένα έγγραφα και ότι κάθε τροποποίησή τους αντανακλάται ορθώς στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Η απαίτηση αυτή δεν απαγορεύει στον αερομεταφορέα να δημοσιεύσει πιο περιοριστικά στοιχεία και διαδικασίες στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

ια) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό κατανοεί τη γλώσσα στην οποία έχουν συνταχθεί τα μέρη εκείνα του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας που αφορούν τα καθήκοντα και τις ευθύνες τους. Το περιεχόμενο του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας έχει τέτοια μορφή ώστε να είναι δυνατή η ευχερής χρήση του και να τηρούνται οι αρχές εργονομίας.

ORO.MLR.101 ►M1 Εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών — διάρθρωση εμπορικών αεροπορικών μεταφορών ◄

▼M14

Εξαιρουμένων των πτητικών λειτουργιών με μονοκινητήρια ελικοφόρα αεροπλάνα που διαθέτουν μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση (MOPSC) έως 5 θέσεων ή με μονοκινητήρια μη σύνθετα ελικόπτερα που διαθέτουν μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση (MOPSC) έως 5 θέσεων, τα οποία απογειώνονται από και προσγειώνονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας, με VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας, η κύρια δομή του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας έχει ως εξής:

▼B

α) Μέρος Α: Γενικά/Βασικά, όπου περιλαμβάνεται το σύνολο των επιχειρησιακών μεθόδων, οδηγιών και διαδικασιών·

β) Μέρος Β: Θέματα πτητικής λειτουργίας αεροσκάφους, όπου περιλαμβάνεται το σύνολο των οδηγιών και διαδικασιών που σχετίζονται με τον τύπο του αεροσκάφους, λαμβανομένων υπόψη των διαφορών μεταξύ των τύπων/κλάσεων, των παραλλαγών ή μεμονωμένων αεροσκαφών που χρησιμοποιεί ο αερομεταφορέας·

γ) Μέρος Γ: Εμπορικές αερομεταφορές, όπου περιλαμβάνονται οδηγίες και πληροφορίες σχετικές με τη διαδρομή/το ρόλο/την περιοχή και το αεροδρόμιο/το χώρο λειτουργίας·

δ) Μέρος Δ: Εκπαίδευση, όπου περιλαμβάνεται το σύνολο των οδηγιών εκπαίδευσης για το προσωπικό οι οποίες απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία.

▼B

ORO.MLR.105 Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού

▼M5

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

▼B

β) Ο ΠΕΕ και κάθε τροποποίησή του εγκρίνεται από την αρμόδια αρχή.

γ) Ο αερομεταφορέας τροποποιεί τον ΠΕΕ έπειτα από κάθε εφαρμοστέα αλλαγή στον ΚΠΒΕ εντός των αποδεκτών χρονικών ορίων.

δ) Επιπλέον του καταλόγου του εξοπλισμού, ο ΠΕΕ περιλαμβάνει:

1. προοίμιο που περιλαμβάνει καθοδήγηση και ορισμούς για τα ιπτάμενα πληρώματα και το προσωπικό συντήρησης που χρησιμοποιούν τον ΠΕΕ·

2. την κατάσταση αναθεώρησης του ΚΠΒΕ στον οποίον βασίζεται ο ΠΕΕ και την κατάσταση αναθεώρησης του ΠΕΕ·

3. το πεδίο εφαρμογής, το εύρος και το σκοπό του ΠΕΕ.

ε) Ο αερομεταφορέας:

1. καθορίζει διαστήματα επισκευής για κάθε όργανο, μονάδα εξοπλισμού ή λειτουργία που περιλαμβάνεται στον ΠΕΕ και είναι εκτός λειτουργίας. Το διάστημα επισκευής στον ΠΕΕ δεν πρέπει να είναι πιο περιοριστικό από το αντίστοιχο διάστημα επισκευής στον ΚΠΒΕ·

2. καταρτίζει αποτελεσματικό πρόγραμμα επισκευών·

3. εκμεταλλεύεται το αεροσκάφος μόνο έπειτα από τη λήξη του διαστήματος επισκευής που ορίζεται στον ΠΕΕ όταν:

i) το ελάττωμα έχει επισκευασθεί· ή

ii) η περίοδος επισκευής έχει παραταθεί σύμφωνα με το στοιχείο στ).

στ) Κατόπιν έγκρισης της αρμόδιας αρχής, ο αερομεταφορέας μπορεί να κάνει χρήση διαδικασίας για την εφάπαξ παράταση των περιόδων επισκευής των κατηγοριών Β, Γ και Δ, με την προϋπόθεση ότι:

1. η παράταση του διαστήματος επισκευής είναι εντός του πεδίου εφαρμογής του ΚΠΒΕ για τον τύπο του αεροσκάφους·

2. η παράταση του διαστήματος επισκευής είναι διάρκειας κατά το μέγιστο ίσης με εκείνη του διαστήματος επισκευής που καθορίζεται στον ΠΕΕ·

3. η παράταση του διαστήματος επισκευής δεν χρησιμοποιείται ως σύνηθες μέσο επισκευής αντικειμένου του ΠΕΕ και χρησιμοποιείται μόνο όταν η επισκευή αποκλείεται λόγω συμβάντων εκτός του ελέγχου του αερομεταφορέα·

4. ο αερομεταφορέας καθορίζει περιγραφή ειδικών καθηκόντων και ευθυνών για τον έλεγχο των παρατάσεων·

5. κοινοποιηθεί στην αρμόδια αρχή οποιαδήποτε παράταση του ισχύοντος διαστήματος επισκευής· και

6. καταρτιστεί σχέδιο για την επίτευξη της επισκευής το συντομότερο δυνατόν.

ζ) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει τις διαδικασίες λειτουργίας και συντήρησης που αναφέρονται στον ΠΕΕ λαμβάνοντας υπόψη τις διαδικασίες λειτουργίας και συντήρησης που αναφέρονται στον ΚΠΒΕ. Αυτές οι διαδικασίες αποτελούν μέρος των εγχειριδίων πτητικής λειτουργίας του αερομεταφορέα ή του ΠΕΕ.

η) Ο αερομεταφορέας τροποποιεί τις διαδικασίες λειτουργίας και συντήρησης που αναφέρονται στον ΠΕΕ έπειτα από κάθε αλλαγή στις διαδικασίες λειτουργίας και συντήρησης που αναφέρονται στον ΚΠΒΕ.

θ) Εκτός αν άλλως ορίζεται στον ΠΕΕ, ο αερομεταφορέας ολοκληρώνει:

▼B

1. τις διαδικασίες λειτουργίας που αναφέρονται στον ΠΕΕ κατά τον σχεδιασμό της λειτουργίας ή/και τη λειτουργία με το αναφερόμενο αντικείμενο εκτός λειτουργίας· και

2. τις διαδικασίες συντήρησης που αναφέρονται στον ΠΕΕ πριν τη λειτουργία με το αναφερόμενο αντικείμενο εκτός λειτουργίας.

ι) Σύμφωνα με κατά περίπτωση ειδική έγκριση από την αρμόδια αρχή, ο αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιεί αεροσκάφος με εκτός λειτουργίας όργανα, στοιχεία εξοπλισμού ή λειτουργίες που υπερβαίνουν τους περιορισμούς του ΠΕΕ αλλά ανταποκρίνονται στους περιορισμούς του ΚΠΒΕ, με την προϋπόθεση ότι:

▼M2

1. τα εν λόγω όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή οι λειτουργίες βρίσκονται εντός του πεδίου εφαρμογής του ΒΚΕΕ, όπως ορίζεται στο στοιχείο α)·

2. η έγκριση δεν χρησιμοποιείται ως σύνηθες μέσο εκτέλεσης λειτουργιών καθ' υπέρβαση των περιορισμών του εγκεκριμένου ΠΕΕ και χρησιμοποιείται μόνο όταν η συμμόρφωση προς τον ΠΕΕ αποκλείεται λόγω συμβάντων πέραν του ελέγχου του αερομεταφορέα·

3. ο αερομεταφορέας έχει καταρτίσει περιγραφή των ειδικών καθηκόντων και ευθυνών για τον έλεγχο της λειτουργίας του αεροσκάφους υπό την εν λόγω έγκριση· και

4. έχει καταρτιστεί σχέδιο για την επισκευή εκτός λειτουργίας οργάνων, στοιχείων εξοπλισμού ή λειτουργιών ή την επιστροφή του αεροσκάφους σε λειτουργία εντός των περιορισμών του ΠΕΕ το συντομότερο δυνατό.

ORO.MLR.110 Ημερολόγιο καταγραφής πτήσης

Στοιχεία του αεροσκάφους, του πληρώματός του και κάθε πτήσης τηρούνται για κάθε πτήση ή σειρά πτήσεων, με τη μορφή ημερολογίου καταγραφής πτήσης ή ισοδύναμου εγγράφου.

ORO.MLR.115 Τήρηση αρχείων

▼M4

α) Τα ακόλουθα αρχεία φυλάσσονται για τουλάχιστον 5 έτη:

1. για φορείς εκμετάλλευσης CAT, αρχεία των δραστηριοτήτων που αναφέρονται στην παράγραφο ORO.GEN.200·

2. για δηλωθέντες φορείς εκμετάλλευσης, αντίγραφο της δήλωσης του φορέα εκμετάλλευσης, στοιχεία εγκρίσεων που κατέχονται και εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών·

3. για κατόχους άδειας ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών, επιπλέον των αρχείων του στοιχείου α) σημείο 2, αρχεία σχετικά με την αξιολόγηση κινδύνων που διενεργήθηκε σύμφωνα με την παράγραφο SPO.OP.230 και τις συναφείς τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας.

▼B

β) Οι ακόλουθες πληροφορίες που χρησιμοποιούνται για την προετοιμασία και την εκτέλεση πτήσης, και οι συναφείς εκθέσεις, φυλάσσονται για 3 μήνες:

1. επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης, αν υπάρχει·

2. έγγραφα ενημέρωσης αγγελιών (NOTAM) και υπηρεσίας αεροναυτικών πληροφοριών (AIS), εφόσον συντάσσονται από τον αερομεταφορέα·

3. έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης·

4. γνωστοποίηση ειδικών φορτίων, συμπεριλαμβανομένης ενημέρωσης του κυβερνήτη εγγράφως σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα ►M4 εάν υπάρχουν ◄·

5. ημερολόγιο καταγραφής πτήσης ή ισοδύναμο έγγραφο· και

6. αναφορά(-ές) πτήσης σχετικά με την καταγραφή λεπτομερειών κάθε περιστατικού ή κάθε συμβάντος που ο κυβερνήτης κρίνει αναγκαίο να αναφερθεί ή να καταγραφεί·

▼B

γ) Τα αρχεία προσωπικού φυλάσσονται για τις περιόδους που αναφέρονται κατωτέρω:

Άδεια πληρώματος πτήσης και βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας πληρώματος θαλάμου επιβατών	Για όσο χρονικό διάστημα το μέλος του πληρώματος κάνει χρήση των προνομίων της άδειας ή της βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας για τον αερομεταφορέα
Εκπαίδευση, δοκιμή και έλεγχος μέλους πληρώματος	3 έτη
Αρχεία σχετικά με την πρόσφατη πείρα μέλους πληρώματος	15 μήνες
Αρμοδιότητες μέλους πληρώματος στη διαδρομή και στο αεροδρόμιο/στα καθήκοντα και στον χώρο, ανάλογα με την περίπτωση	3 έτη
Εκπαίδευση σχετική με επικίνδυνα εμπορεύματα, ανάλογα με την περίπτωση	3 έτη
Αρχεία εκπαίδευσης/αξιολόγησης του λοιπού προσωπικού για το οποίο απαιτείται πρόγραμμα εκπαίδευσης	Τα τελευταία δύο αρχεία εκπαίδευσης

δ) Ο αερομεταφορέας:

1. τηρεί αρχεία όλης της εκπαίδευσης, των δοκιμών και των προσόντων κάθε μέλους του πληρώματος, όπως προβλέπεται στο μέρος ORO· και

2. διαθέτει τα εν λόγω αρχεία, κατόπιν αιτήματος, στο σχετικό μέλος του πληρώματος.

ε) Ο αερομεταφορέας διατηρεί τις πληροφορίες που χρησιμοποιούνται για την προετοιμασία και την εκτέλεση της πτήσης και τα αρχεία εκπαίδευσης του προσωπικού, ακόμη και αν ο ίδιος παύσει να είναι ο αερομεταφορέας εκμετάλλευσης του αεροσκάφους ή ο εργοδότης του εν λόγω μέλους του πληρώματος, εφόσον τηρούνται οι προθεσμίες που προβλέπονται στο στοιχείο γ).

στ) Εάν μέλος πληρώματος καταστεί μέλος πληρώματος άλλου αερομεταφορέα, ο αερομεταφορέας διαθέτει τα αρχεία του μέλους πληρώματος, εφόσον τηρούνται οι προθεσμίες που προβλέπονται στο στοιχείο γ).

ΤΜΗΜΑ SEC

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

▼M16

ORO.SEC.100 Ασφάλεια θαλάμου πληρώματος πτήσης – αεροπλάνα

α) Σε αεροπλάνο του οποίου ο θάλαμος πληρώματος πτήσης είναι εξοπλισμένος με ασφαλή θύρα, αυτή η θύρα είναι ικανή να ασφαλίζεται, και προβλέπονται μέσα με τα οποία το πλήρωμα θαλάμου επιβατών μπορεί να ειδοποιήσει το πλήρωμα πτήσης σε περίπτωση ύποπτης δραστηριότητας ή παραβιάσεων της ασφάλειας στον θάλαμο επιβατών.

β) Όλα τα αεροπλάνα που μεταφέρουν επιβάτες και εκτελούν εμπορική μεταφορά επιβατών είναι εξοπλισμένα με εγκεκριμένη ασφαλή θύρα θαλάμου πληρώματος πτήσης, η οποία είναι ικανή να ασφαλίζεται και να απασφαλίζεται από τη θέση κάθε χειριστή και έχει σχεδιασθεί κατά τρόπο ώστε να πληροί τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοΐας, εφόσον αυτά τα αεροπλάνα υπάγονται σε μια από τις ακόλουθες κατηγορίες:

(1) αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) άνω των 54 500 kg·

(2) αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) άνω των 45 500 kg και μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση (MOPSC) άνω των 19 θέσεων επιβατών· ή

▼M16

(3) αεροπλάνα με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση (MOPSC) άνω των 60 θέσεων επιβατών.

γ) Σε όλα τα αεροπλάνα που είναι εξοπλισμένα με ασφαλή θύρα θαλάμου πληρώματος πτήσης σύμφωνα με το στοιχείο β):

(1) αυτή η θύρα είναι κλειστή πριν από την εκκίνηση των κινητήρων για την απογείωση και ασφαλίζεται όταν απαιτείται από διαδικασίες ασφαλείας ή από τον κυβερνήτη μέχρι την κράτηση των κινητήρων μετά την προσγείωση, εκτός από τις περιπτώσεις που κρίνεται αναγκαίο για την είσοδο ή την έξοδο εξουσιοδοτημένων προσώπων σύμφωνα με τα εθνικά προγράμματα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας·

(2) προβλέπονται μέσα για την παρακολούθηση από τη θέση του κάθε χειριστή όλου του χώρου της θύρας έξω από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης για την αναγνώριση των προσώπων που ζητούν είσοδο, και για την ανίχνευση ύποπτης συμπεριφοράς ή δυνητικής απειλής.

▼M4

ORO.SEC.105 Ασφάλεια θαλάμου πληρώματος πτήσης — ελικόπτερα

▼B

Εάν υπάρχει, η θύρα του θαλάμου πληρώματος πτήσης σε ελικόπτερο που χρησιμοποιείται με σκοπό τη μεταφορά επιβατών πρέπει να μπορεί να κλειδώνεται από το εσωτερικό του θαλάμου του πληρώματος πτήσης για την αποτροπή μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης.

ΤΜΗΜΑ FC

ΠΛΗΡΩΜΑ ΠΤΗΣΗΣ

▼M4

ORO.FC.005 Πεδίο εφαρμογής

Το παρόν τμήμα καθορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται από τον φορέα εκμετάλλευσης για την εκπαίδευση, την πείρα και τα προσόντα του πληρώματος πτήσης και περιλαμβάνει:

α) την ΕΝΟΤΗΤΑ 1 που καθορίζει τις κοινές απαιτήσεις που ισχύουν τόσο για τις μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών όσο και για κάθε εμπορική πτητική λειτουργία·

▼M14

β) ΕΝΟΤΗΤΑ 2 που προδιαγράφει πρόσθετες απαιτήσεις εφαρμοστέες στις εμπορικές λειτουργίες αεροπορικής μεταφοράς, πλην των εμπορικών πτητικών λειτουργιών μεταφοράς επιβατών που εκτελούνται με VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας, αρχίζουν και τερματίζονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας και εντός τοπικής περιοχής που καθορίζεται από την αρμόδια αρχή, με:

(1) μονοκινητήρια ελικοφόρα αεροπλάνα με MCTOM έως 5 700 kg και MOPSC έως 5 θέσεων επιβατών· ή

(2) μηχανοκίνητα, μονοκινητήρια ελικόπτερα πλην των συνθέτων με MOPSC έως 5 θέσεων επιβατών·

▼M4

γ) την ΕΝΟΤΗΤΑ 3 που καθορίζει πρόσθετες απαιτήσεις για τις εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες και για εκείνες που αναφέρονται στο στοιχείο β) σημεία 1 και 2.

▼M1

ΕΝΟΤΗΤΑ 1

Κοινές απαιτήσεις

▼B

ORO.FC.100 Σύνθεση του πληρώματος πτήσης

α) Η σύνθεση του πληρώματος πτήσης και ο αριθμός των μελών του πληρώματος πτήσης σε καθορισμένες θέσεις πληρώματος δεν είναι κατώτερος του ελάχιστου καθοριζόμενου στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή στους περιορισμούς λειτουργίας που καθορίζονται για το αεροσκάφος.

β) Το πλήρωμα πτήσης περιλαμβάνει και πρόσθετα μέλη, εφόσον απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, και αριθμητικά δεν είναι κατώτερο του αριθμού που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

γ) Όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης κατέχουν άδεια και ικανότητες που έχουν εκδοθεί ή έχουν γίνει αποδεκτές σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής ([1]) και ανάλογες προς τα καθήκοντα που τους ανατίθενται.

▼M21

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

▼B

ε) Σε περίπτωση πρόσληψης μελών πληρώματος πτήσης τα οποία εργάζονται ως εξωτερικοί συνεργάτες ή με μερική απασχόληση, ο αερομεταφορέας βεβαιώνεται ότι πληρούνται όλες οι ισχύουσες απαιτήσεις του παραρτήματος I (μέρος-FCL) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων που αφορούν την πρόσφατη πείρα, λαμβανομένων όλων των υπηρεσιών που προσέφερε το μέλος του πληρώματος πτήσης σε άλλον(-ους) αερομεταφορέα(-είς), προκείμενου προσδιορίσει ειδικότερα:

1. το συνολικό αριθμό των τύπων ή παραλλαγών αεροσκάφους που έχει χειριστεί και

2. τους ισχύοντες περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίες και τις απαιτήσεις ανάπαυσης.

▼M21

στ) Ειδικές απαιτήσεις για πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων

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

1. είναι κάτοχος πιστοποιητικού ικανοποιητικής ολοκλήρωσης εκπαιδευτικής σειράς συνεργασίας πολλών πληρωμάτων (MCC) σε ελικόπτερα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011· ή

2. έχει συμπληρώσει χρόνο πτήσης τουλάχιστον 500 ωρών ως χειριστής σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών.

ORO.FC.105 Ορισμός ως κυβερνήτη/πιλότο

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

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

1. το μέλος του πληρώματος πτήσης διαθέτει το ελάχιστο επίπεδο πείρας που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας·

2. το μέλος του πληρώματος πτήσης διαθέτει επαρκή γνώση της διαδρομής ή της περιοχής που πρόκειται να διανυθεί και των αεροδρομίων, συμπεριλαμβανομένων των εναλλακτικών αεροδρομίων, των εγκαταστάσεων και των διαδικασιών που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν·

3. στην περίπτωση πτητικών λειτουργιών πολλών πληρωμάτων, το μέλος του πληρώματος πτήσης έχει ολοκληρώσει εκπαιδευτική σειρά του φορέα εκμετάλλευσης για κυβερνήτες σε περίπτωση αναβάθμισης από συγκυβερνήτη σε κυβερνήτη/πιλότο.

([1]) ΕΕ L 311 της 25.11.2011, σ. 1.

▼M21

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

1. Η ισχύς της γνώσης αεροδρομίου διατηρείται με την εκτέλεση πτήσης στο αεροδρόμιο τουλάχιστον μία φορά εντός 12 ημερολογιακών μηνών.

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

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

▼B

ORO.FC.110 Μηχανικός πτήσης

Όταν στον σχεδιασμό του αεροπλάνου ενσωματώνεται χωριστή θέση μηχανικού πτήσης, στο πλήρωμα πτήσης περιλαμβάνεται μέλος του πληρώματος το οποίο διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα, σύμφωνα με τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες.

ORO.FC.115 Εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM)

α) Πριν από την ανάληψη υπηρεσίας, το μέλος του πληρώματος πτήσης έχει λάβει εκπαίδευση σε CRM κατάλληλη για τα καθήκοντά του, όπως καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

β) Στοιχεία της εκπαίδευσης στη CRM περιλαμβάνονται στην εκπαίδευση τύπου ή κλάσης αεροσκάφους και στην περιοδική εκπαίδευση, καθώς και στον κύκλο μαθημάτων για κυβερνήτες.

ORO.FC.120 Μετεκπαίδευση από αερομεταφορέα

α) Στην περίπτωση πτητικής λειτουργίας αεροπλάνου ή ελικοπτέρου, το μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει τον κύκλο μαθημάτων μετεκπαίδευσης από αερομεταφορέα πριν από την έναρξη εκτέλεσης πτήσεων γραμμής χωρίς επιτήρηση:

1. σε περίπτωση αλλαγής σε αεροσκάφος, για το οποίο απαιτείται νέα ικανότητα τύπου ή κλάσης· ή

2. όταν προσλαμβάνεται από αερομεταφορέα.

β) Ο κύκλος μαθημάτων μετεκπαίδευσης από αερομεταφορέα περιλαμβάνει εκπαίδευση σχετικά με τον εξοπλισμό που είναι εγκατεστημένος στο αεροσκάφος εφόσον σχετίζεται με τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος πτήσης.

▼M21

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

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

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

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

▼B

ORO.FC.130 Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος

▼M21

α) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει την ετήσια περιοδική πτητική εκπαίδευση και εκπαίδευση εδάφους ανάλογα με τον τύπο, την παραλλαγή και τον σχετικό εξοπλισμό του αεροσκάφους που χειρίζεται, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης για τη θέση και τη χρήση όλου του μεταφερόμενου εξοπλισμού ασφαλείας και έκτακτης ανάγκης του αεροσκάφους.

▼B

β) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε περιοδικούς ελέγχους από τον αερομεταφορέα, προκειμένου να αποδεικνύει τις ικανότητές του στο πλαίσιο της εκτέλεσης κανονικών και μη κανονικών διαδικασιών, καθώς και διαδικασιών έκτακτης ανάγκης.

ORO.FC.135 Προσόντα χειριστή για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας από οποιαδήποτε θέση χειριστή

Τα μέλη του πληρώματος πτήσης στα οποία μπορεί να ανατεθεί πτητική λειτουργία από οποιαδήποτε θέση χειριστή πρέπει να ολοκληρώσουν την κατάλληλη εκπαίδευση και ελέγχους, όπως καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

▼M21

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

α) Τα μέλη του πληρώματος πτήσης που ασκούν καθήκοντα σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροσκάφους συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος για κάθε τύπο ή παραλλαγή, εκτός εάν ορίζονται αναγνωρίσεις σχετικές με την εκπλήρωση των απαιτήσεων εκπαίδευσης, ελέγχου και πρόσφατης πείρας στο υποχρεωτικό μέρος των δεδομένων καταλληλότητας λειτουργίας που καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 για τους σχετικούς τύπους ή παραλλαγές.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να καθορίζει ομάδες τύπων μονοκινητήριων ελικοπτέρων. Ο περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης για έναν τύπο ισχύει και για όλους τους άλλους τύπους της ομάδας, εφόσον πληρούνται αμφότερες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. η ομάδα είτε περιλαμβάνει μόνο μονοκινητήρια ελικόπτερα με στροβιλοκινητήρα που εκτελούν πτήσεις εξ όψεως (VFR) είτε περιλαμβάνει μόνο μονοκινητήρια ελικόπτερα με εμβολοφόρο κινητήρα που εκτελούν πτήσεις VFR·

2. για πτητικές λειτουργίες CAT, διενεργούνται τουλάχιστον δύο έλεγχοι ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης ανά τύπο εντός κύκλου 3 ετών.

γ) Για ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες, τα στοιχεία της εκπαίδευσης σε αεροσκάφη/εκπαιδευτικές συσκευές προσομοίωσης πτήσης και ο περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης, τα οποία καλύπτουν τις σχετικές πτυχές που συνδέονται με τα εξειδικευμένα καθήκοντα και δεν σχετίζονται με τον τύπο ή την ομάδα τύπων, μπορούν να αναγνωριστούν και στις άλλες ομάδες ή τύπους, με βάση αξιολόγηση κινδύνων που διενεργείται από τον φορέα εκμετάλλευσης.

δ) Για πτητικές λειτουργίες σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές ελικοπτέρων που χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση επαρκώς παρόμοιων πτητικών λειτουργιών, εάν οι έλεγχοι γραμμής εναλλάσσονται μεταξύ τύπων ή παραλλαγών, κάθε έλεγχος γραμμής επικυρώνει εκ νέου τον έλεγχο γραμμής για τους άλλους τύπους ή τις παραλλαγές ελικοπτέρων.

ε) Στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας καθορίζονται κατάλληλες διαδικασίες και τυχόν επιχειρησιακοί περιορισμοί για κάθε πτητική λειτουργία σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές.

▼M18

ORO.FC.145 Παροχή εκπαίδευσης, ελέγχων και αξιολόγησης

α) Το σύνολο της εκπαίδευσης, των ελέγχων και της αξιολόγησης που απαιτούνται στο παρόν τμήμα διεξάγεται σύμφωνα με τα προγράμματα εκπαίδευσης και τα αναλυτικά προγράμματα που καθορίζει ο φορέας εκμετάλλευσης στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας·

▼M18

β) Κατά την εκπόνηση των κύκλων μαθημάτων και των αναλυτικών προγραμμάτων εκπαίδευσης, ο φορέας εκμετάλλευσης λαμβάνει υπόψη τα σχετικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στο υποχρεωτικό μέρος των δεδομένων καταλληλότητας λειτουργίας τα οποία ορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012.

▼M21

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

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

▼M18

ε) Ο αερομεταφορέας εκπονεί σύστημα ώστε να παρακολουθεί καταλλήλως τις αλλαγές στις προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης και να διασφαλίζει ότι οι εν λόγω αλλαγές δεν επηρεάζουν την καταλληλότητα των εκπαιδευτικών προγραμμάτων.

▼M21

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

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

▼M18

ORO.FC.146 Προσωπικό που παρέχει εκπαίδευση, ελέγχους και αξιολόγηση

α) Το σύνολο της εκπαίδευσης, των ελέγχων και της αξιολόγησης που απαιτούνται στο παρόν τμήμα διεξάγεται από προσωπικό με τα κατάλληλα προσόντα.

▼M21

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

▼M18

γ) Στο πλαίσιο προγράμματος ΕΒΤ, το προσωπικό που διενεργεί αξιολόγηση και παρέχει εκπαίδευση:

1. κατέχει πιστοποιητικό εκπαιδευτή ή εξεταστή σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος-FCL)·

2. ολοκληρώνει το πρόγραμμα τυποποίησης εκπαιδευτή ΕΒΤ του φορέα εκμετάλλευσης. Το εν λόγω πρόγραμμα περιλαμβάνει ένα αρχικό πρόγραμμα τυποποίησης και ένα περιοδικό πρόγραμμα τυποποίησης.

   Η ολοκλήρωση της αρχικής τυποποίησης ΕΒΤ του φορέα εκμετάλλευσης θα εφοδιάσει τον εκπαιδευτή με τα κατάλληλα προσόντα για να διενεργεί πρακτική αξιολόγηση ΕΒΤ.

▼M21

δ) Παρά το στοιχείο β), η αξιολόγηση γραμμής της επάρκειας μπορεί να διενεργείται από κυβερνήτη με τα κατάλληλα προσόντα, ο οποίος ορίζεται από τον φορέα εκμετάλλευσης και είναι τυποποιημένος ως προς τις έννοιες της ΕΒΤ και την αξιολόγηση ικανοτήτων (αξιολογητής γραμμής).

ε) Παρά το στοιχείο β), η εκπαίδευση σε αεροσκάφη/προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης και ο περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης μπορούν να διενεργούνται από κυβερνήτη με τα κατάλληλα προσόντα, εάν αυτός είναι κάτοχος πιστοποιητικού FI/TRI/SFI και έχει οριστεί από τον φορέα εκμετάλλευσης για οποιαδήποτε από τις ακόλουθες πτητικές λειτουργίες:

▼M21

1. πτητικές λειτουργίες CAT με ελικόπτερα που πληρούν τα κριτήρια της ORO.FC.005 στοιχείο β) σημείο 2·

2. πτητικές λειτουργίες CAT με ελικόπτερα εκτός από σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα κατά τη διάρκεια της ημέρας και σε διαδρομές στις οποίες η πλοήγηση διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους·

3. πτητικές λειτουργίες CAT με αεροπλάνα κατηγορίας επιδόσεων Β που δεν πληρούν τα κριτήρια της ORO.FC.005 στοιχείο β) σημείο 1.

στ) Παρά το στοιχείο β), η εκπαίδευση με αεροσκάφη/προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης και η απόδειξη επάρκειας / ο περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης μπορούν να διενεργούνται από κυβερνήτη/πιλότο με τα κατάλληλα προσόντα, ο οποίος έχει οριστεί από τον φορέα εκμετάλλευσης για οποιαδήποτε από τις ακόλουθες πτητικές λειτουργίες:

1. ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες·

2. πτητικές λειτουργίες CAT με αεροπλάνα που πληρούν τα κριτήρια της ORO.FC.005 στοιχείο β) σημείο 2.

ζ) Παρά το στοιχείο β), ο έλεγχος γραμμής μπορεί να διενεργείται από κυβερνήτη με τα κατάλληλα προσόντα τον οποίο έχει ορίσει ο φορέας εκμετάλλευσης.

η) Ο φορέας εκμετάλλευσης ενημερώνει την αρμόδια αρχή σχετικά με τα πρόσωπα που έχουν οριστεί σύμφωνα με τα στοιχεία ε) έως ζ).

▼M1

ΕΝΟΤΗΤΑ 2

Πρόσθετες απαιτήσεις για τις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές

▼B

ORO.FC.200 Σύνθεση του πληρώματος πτήσης

α) Σε κάθε πλήρωμα πτήσης δεν υπάρχουν περισσότερα του ενός μέλη χωρίς πείρα.

β) Ο κυβερνήτης μπορεί να αναθέσει την εκτέλεση της πτήσης σε άλλο χειριστή που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα σύμφωνα με το παράρτημα I (μέρος-FCL) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι απαιτήσεις της παραγράφου ORO.FC.105 στοιχείο β) σημεία 1 και 2, και στοιχείο γ).

γ) Ειδικές απαιτήσεις για την πτητική λειτουργία αεροπλάνων στο πλαίσιο πτήσεων με όργανα (IFR) ή τη νύχτα.

1. Το ελάχιστο πλήρωμα πτήσης είναι δύο χειριστές για όλα τα αεροπλάνα με ελικοστροβιλοκινητήρες που διαθέτουν μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση θέσεων επιβατών άνω των εννέα, καθώς και για όλα τα αεροπλάνα με στροβιλοαντιδραστήρες.

2. Τα αεροπλάνα, πλην εκείνων που καλύπτονται από το στοιχείο γ) σημείο 1, λειτουργούν με τουλάχιστον δύο χειριστές, εκτός αν πληρούνται οι απαιτήσεις της παραγράφου ORO.FC.202, οπότε μπορούν να λειτουργούν με έναν μόνο χειριστή.

▼M21

δ) Ειδικές απαιτήσεις για πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων

Για όλες τις πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση θέσεων επιβατών άνω των 19 και για πτήσεις ελικοπτέρων με όργανα (IFR) με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση θέσεων επιβατών άνω των 9, το ελάχιστο πλήρωμα πτήσης είναι δύο χειριστές.

▼B

ORO.FC.A.201 Αντικατάσταση κατά τη διάρκεια της πτήσης μελών του πληρώματος πτήσης

α) Ο κυβερνήτης μπορεί να αναθέσει την εκτέλεση της πτήσης:

1. σε άλλον κυβερνήτη ο οποίος διαθέτει τα προσόντα· ή

▼B

2. για πτητικές λειτουργίες μόνο πάνω από επίπεδο πτήσης 200, σε χειριστή ο οποίος διαθέτει τα ακόλουθα ελάχιστα προσόντα:

i) διαθέτει πτυχίο ATPL·

ii) έχει ολοκληρώσει μετεκπαίδευση και ελέγχους, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου, σύμφωνα με την παράγραφο ORO.FC.220·

iii) έχει ολοκληρώσει το σύνολο της περιοδικής εκπαίδευσης και των ελέγχων σύμφωνα με τις παραγράφους ORO.FC.230 και ORO.FC.240·

iv) διαθέτει αρμοδιότητες διαδρομής/περιοχής και αεροδρομίου, σύμφωνα με την παράγραφο ORO.FC.105.

β) Ο συγκυβερνήτης μπορεί να αντικατασταθεί:

1. από άλλον χειριστή ο οποίος διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα·

2. για πτητικές λειτουργίες μόνο πάνω από επίπεδο πτήσης 200, από αντικαταστάτη συγκυβερνήτη πτήσης ο οποίος διαθέτει τα ακόλουθα ελάχιστα προσόντα:

i) ισχύον πτυχίο χειριστή αεροσκαφών εμπορικών αερομεταφορών (CPL) με ικανότητα οργάνων·

ii) έχει ολοκληρώσει μετεκπαίδευση και ελέγχους, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου, όπως ορίζεται στην παράγραφο ORO.FC.220, με εξαίρεση την απαίτηση σχετικά με την εκπαίδευση απογείωσης και προσγείωσης·

iii) έχει ολοκληρώσει περιοδική εκπαίδευση και ελέγχους όπως ορίζεται στην παράγραφο ORO.FC.230, με εξαίρεση την απαίτηση σχετικά με την εκπαίδευση απογείωσης και προσγείωσης.

γ) Ιπτάμενος μηχανικός επιτρέπεται να αντικατασταθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης από μέλος του πληρώματος που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα σύμφωνα με τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες.

ORO.FC.202 Πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος σε πτήση με όργανα ή κατά τη νύχτα

▼M21

Προκειμένου να είναι δυνατή η εκτέλεση πτήσης υπό συνθήκες IFR ή τη νύχτα με ελάχιστο πλήρωμα πτήσης ενός χειριστή, τηρούνται τα ακόλουθα:

▼B

α) Ο αερομεταφορέας εντάσσει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας πρόγραμμα μετεκπαίδευσης και επανεκπαίδευσης χειριστή, το οποίο περιλαμβάνει τις πρόσθετες απαιτήσεις για πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος. Ο χειριστής έχει εκπαιδευτεί σχετικά με τις διαδικασίες του αερομεταφορέα, ιδίως όσον αφορά:

1. τον χειρισμό του κινητήρα και την επίγεια εξυπηρέτηση έκτακτης ανάγκης·

2. τη χρήση του καταλόγου ελέγχου σε περιπτώσεις κανονικών και μη κανονικών διαδικασιών, καθώς και διαδικασιών έκτακτης ανάγκης·

3. τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας (ATC)·

4. τις διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης·

5. τον χειρισμό αυτόματου πιλότου, εάν υπάρχει·

6. τη χρήση απλοποιημένων εγγράφων πτήσης·

7. ολοκληρωμένη αξιοποίηση μονομελούς πληρώματος.

▼M21

β) ΑΦΗΝΕΤΑΙ ΣΚΟΠΙΜΩΣ ΚΕΝΟ.

▼B

γ) Για την πτητική λειτουργία αεροπλάνων σε πτήση με όργανα, ο χειριστής:

▼B

1. διαθέτει χρόνο πτήσης τουλάχιστον 50 ωρών στον συγκεκριμένο τύπο ή κατηγορία αεροπλάνου για πτήσεις με όργανα, από τις οποίες 10 ώρες αφορούν καθήκοντα διακυβέρνησης· και

2. έχει ολοκληρώσει κατά τη διάρκεια των προηγουμένων 90 ημερών στον σχετικό τύπο ή την κατηγορία αεροπλάνου:

i) πέντε πτήσεις με όργανα, συμπεριλαμβανομένων τριών προσεγγίσεων με όργανα, ως μονομελές πλήρωμα· ή

ii) έλεγχο προσέγγισης με όργανα.

δ) Για την πτητική λειτουργία αεροπλάνων σε πτήση τη νύχτα, ο χειριστής:

1. διαθέτει χρόνο πτήσης τουλάχιστον 15 ωρών τη νύχτα οι οποίες μπορούν να συμπεριληφθούν στον χρόνο πτήσης 50 ωρών πτήσης με όργανα στο στοιχείο γ) σημείο 1· και

2. έχει ολοκληρώσει κατά τη διάρκεια των προηγουμένων 90 ημερών στον σχετικό τύπο ή την κατηγορία αεροπλάνου:

i) τρεις απογειώσεις και προσγειώσεις τη νύχτα ως μονομελές πλήρωμα· ή

ii) έναν έλεγχο απογείωσης και προσγείωσης τη νύχτα.

ε) Για την πτητική λειτουργία ελικοπτέρων σε πτήση με όργανα, ο χειριστής:

1. διαθέτει συνολική πτητική πείρα με όργανα 25 ωρών στο σχετικό επιχειρησιακό περιβάλλον· και

2. διαθέτει πτητική πείρα 25 ωρών ως μονομελές πλήρωμα στον συγκεκριμένο τύπο ελικοπτέρου εγκεκριμένου για πτητική λειτουργία μονομελούς πληρώματος σε πτήση με όργανα, από τις οποίες 10 ώρες επιτρέπεται να αφορούν πτήση υπό επιτήρηση, συμπεριλαμβανομένων πέντε τομέων πτήσης γραμμής με όργανα υπό επιτήρηση με τη χρήση διαδικασιών μονομελούς πληρώματος· και

3. έχει ολοκληρώσει κατά τη διάρκεια των προηγουμένων 90 ημερών:

i) πέντε πτήσεις με όργανα ως μονομελές πλήρωμα, συμπεριλαμβανομένων τριών προσεγγίσεων με όργανα που εκτελούνται σε ελικόπτερο εγκεκριμένο για αυτόν το σκοπό· ή

ii) έναν έλεγχο προσέγγισης με όργανα ως μονομελές πλήρωμα στον αντίστοιχο τύπο ελικοπτέρου, σε συσκευή πτητικής εκπαίδευσης (FTD) ή πλήρη προσομοιωτή πτήσης (FFS).

ORO.FC.205 Κύκλος μαθημάτων για κυβερνήτες

α) Για πτητικές λειτουργίες αεροπλάνων και ελικοπτέρων, ο κύκλος μαθημάτων για κυβερνήτες περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

1. εκπαίδευση σε προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης, η οποία περιλαμβάνει εκπαίδευση επί γραμμής σε προσομοιωτή (LOFT) ή/και πτητική εκπαίδευση·

2. περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων από τον αερομεταφορέα για τα καθήκοντα κυβερνήτη·

3. εκπαίδευση σχετικά με τις ευθύνες του κυβερνήτη·

4. εκπαίδευση κυβερνήτη σε γραμμή υπό επιτήρηση, για τουλάχιστον:

i) 10 τομείς πτήσης, στην περίπτωση αεροπλάνων· και

▼B

ii) 10 ώρες, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον 10 τομέων πτήσης, στην περίπτωση των ελικοπτέρων·

5. ολοκλήρωση ελέγχου γραμμής κυβερνήτη και επίδειξη επαρκούς γνώσης της διαδρομής ή της περιοχής που πρόκειται να διανυθεί και των αεροδρομίων, συμπεριλαμβανομένων των εναλλακτικών αεροδρομίων, των εγκαταστάσεων και των διαδικασιών που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν και

6. εκπαίδευση στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος.

ORO.FC.215 Αρχική εκπαίδευση στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM) από τον αερομεταφορέα

α) Το μέλος του πληρώματος πτήσης έχει ολοκληρώσει κύκλο μαθημάτων αρχικής εκπαίδευσης στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος πριν αρχίσει την εκτέλεση πτήσεων γραμμής χωρίς επιτήρηση.

β) Την αρχική εκπαίδευση στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος αναλαμβάνει τουλάχιστον ένας εκπαιδευτής CRM με τα κατάλληλα προσόντα, ο οποίος επιτρέπεται να επικουρείται από ειδικούς σε συγκεκριμένους τομείς.

γ) Εάν το μέλος του πληρώματος πτήσης δεν έχει προηγουμένως λάβει θεωρητική εκπαίδευση στον τομέα «εργονομία» στο επίπεδο του πτυχίου ATPL, τότε πρέπει, πριν ή σε συνδυασμό με την αρχική εκπαίδευση στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος, να ολοκληρώσει θεωρητικό κύκλο, βασιζόμενο στο αναλυτικό πρόγραμμα ανθρώπινων επιδόσεων και ορίων για πτυχίο χειριστή αεροσκαφών εναερίων γραμμών (ATPL) σύμφωνα με το παράρτημα I (μέρος-FCL) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011.

ORO.FC.220 Εκπαίδευση και έλεγχος μετατροπής από τον αερομεταφορέα

α) Η εκπαίδευση στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος ενσωματώνεται στο πρόγραμμα μετεκπαίδευσης του αερομεταφορέα.

▼M21

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

▼B

γ) Η έκταση της εκπαίδευσης που απαιτείται από το μέλος του πληρώματος πτήσης για τον κύκλο μαθημάτων μετεκπαίδευσης του αερομεταφορέα προσδιορίζεται σύμφωνα με τα πρότυπα καταλληλότητας και πείρας που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, με βάση την προηγούμενη εκπαίδευση και πείρα του.

δ) Το μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει:

1. τον περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων, την εκπαίδευση και τον έλεγχο εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας του αερομεταφορέα πριν την έναρξη εκτέλεσης πτήσεων γραμμής υπό επιτήρηση (LIFUS) και

2. έλεγχο γραμμής κατά την ολοκλήρωση των πτήσεων γραμμής υπό επιτήρηση. Για αεροπλάνα επιδόσεων κατηγορίας Β, οι πτήσεις γραμμής υπό επιτήρηση επιτρέπεται να εκτελούνται σε οιοδήποτε αεροπλάνο της σχετικής κατηγορίας.

▼M2

ε) Στην περίπτωση αεροπλάνων, οι χειριστές στους οποίους έχει χορηγηθεί ικανότητα τύπου βάσει εκπαίδευσης μηδενικού χρόνου πτήσης (ZFTT):

1. αρχίζουν πτήσεις γραμμής υπό επιτήρηση το αργότερο εντός 21 ημερών από την ολοκλήρωση της δοκιμής επιδεξιότητας ή έπειτα από την παροχή κατάλληλης εκπαίδευσης από τον φορέα εκμετάλλευσης. Το περιεχόμενο της εν λόγω εκπαίδευσης περιγράφεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας·

2. ολοκληρώνουν έξι απογειώσεις και προσγειώσεις σε προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης το αργότερο εντός 21 ημερών από την ολοκλήρωση της δοκιμής επιδεξιότητας υπό την επιτήρηση εκπαιδευτή ικανότητας τύπου για αεροπλάνα («TRI(A)») ο οποίος καταλαμβάνει την άλλη θέση χειριστή. Ο αριθμός των απογειώσεων και των προσγειώσεων επιτρέπεται να μειωθεί όταν στο υποχρεωτικό μέρος των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 ορίζονται αναγνωρίσεις. Εάν οι εν λόγω απογειώσεις και προσγειώσεις δεν έχουν εκτελεστεί εντός 21 ημερών, ο φορέας εκμετάλλευσης μεριμνά για την επανεκπαίδευση, το περιεχόμενο της οποίας περιγράφεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας·

3. εκτελούν τις τέσσερις πρώτες απογειώσεις και προσγειώσεις των πτήσεων γραμμής στο αεροπλάνο υπό την επιτήρηση εκπαιδευτή ικανότητας τύπου αεροπλάνου TRI(A) στην άλλη θέση χειριστή. Ο αριθμός των απογειώσεων και των προσγειώσεων επιτρέπεται να μειωθεί όταν στο υποχρεωτικό μέρος των δεδομένων καταλληλότητας λειτουργίας που καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 ορίζονται αναγνωρίσεις.

▼M21

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

ORO.FC.230 Περιοδική εκπαίδευση και έλεγχος

α) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει περιοδική εκπαίδευση και υποβάλλεται σε έλεγχο σχετικά με τον τύπο ή την παραλλαγή, καθώς και τον σχετικό εξοπλισμό του αεροσκάφους στο οποίο ασκεί τα καθήκοντά του.

β) *Περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης*

1. Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε περιοδικούς ελέγχους ικανοτήτων από τον φορέα εκμετάλλευσης, οι οποίοι αποτελούν μέρος της εκπαίδευσης του κανονικού πληρώματος.

2. Ο περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης διενεργείται χωρίς εξωτερική οπτική αναφορά, εφόσον το μέλος του πληρώματος πτήσης καλείται να εκτελέσει πτητική λειτουργία σε πτήση με όργανα (IFR), κατά περίπτωση.

3 Η περίοδος ισχύος του περιοδικού ελέγχου ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης είναι 6 ημερολογιακοί μήνες. Για πτητικές λειτουργίες υπό συνθήκες VFR την ημέρα με αεροπλάνα κατηγορίας επιδόσεων Β που εκτελούνται σε περιόδους οι οποίες δεν υπερβαίνουν τους 8 συναπτούς μήνες, αρκεί περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης. Ο περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων διενεργείται πριν από την έναρξη πτητικών λειτουργιών CAT.

γ) *Έλεγχος γραμμής*

Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε έλεγχο γραμμής στο αεροσκάφος. Η περίοδος ισχύος του ελέγχου γραμμής είναι 12 ημερολογιακοί μήνες.

▼**M21**

δ) *Εκπαίδευση και έλεγχος εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας*

Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ακολουθεί περιοδική εκπαίδευση και υποβάλλεται σε περιοδικό έλεγχο σχετικά με τη θέση και τη χρήση του συνόλου του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας που μεταφέρεται στο αεροσκάφος. Η περίοδος ισχύος της εκπαίδευσης και του ελέγχου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας είναι 12 ημερολογιακοί μήνες.

ε) *Εκπαίδευση στη διαχείριση των πόρων πληρώματος (CRM)*

1. Σε όλες τις σχετικές φάσεις της περιοδικής εκπαίδευσης ενσωματώνονται στοιχεία CRM.

2. Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης παρακολουθεί ειδική κατά ενότητες εκπαίδευση στη CRM. Όλα τα κύρια θέματα της εκπαίδευσης στη CRM καλύπτονται από δομημένες συνόδους εκπαίδευσης κατανεμημένες όσο το δυνατόν πιο ομοιόμορφα σε περίοδο 3 ετών.

στ) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης παρακολουθεί εκπαίδευση εδάφους και πτητική εκπαίδευση σε προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης ή αεροσκάφος, ή συνδυασμό εκπαίδευσης σε προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης και αεροσκάφος, τουλάχιστον κάθε 12 ημερολογιακούς μήνες.

▼**M18**

ORO.FC.231 Τεκμηριωμένη εκπαίδευση

α) ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΒΤ

1. Ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να αντικαταστήσει τις απαιτήσεις της παραγράφου ORO.FC.230 με τη θέσπιση, την εφαρμογή και τη διατήρηση κατάλληλου προγράμματος ΕΒΤ, το οποίο έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή.

Ο φορέας εκμετάλλευσης αποδεικνύει την ικανότητά του να υποστηρίζει την εφαρμογή του προγράμματος ΕΒΤ (συμπεριλαμβανομένου σχεδίου εφαρμογής) και να διενεργεί εκτίμηση κινδύνων ασφαλείας με την οποία καταδεικνύεται ο τρόπος επίτευξης ισοδύναμου επιπέδου ασφάλειας.

2. Το πρόγραμμα ΕΒΤ:

i) ανταποκρίνεται στο μέγεθος του φορέα εκμετάλλευσης και στη φύση και την πολυπλοκότητα των δραστηριοτήτων του, λαμβανομένων υπόψη των παραγόντων κινδύνου και των συναφών κινδύνων που είναι εγγενείς στις εν λόγω δραστηριότητες·

ii) διασφαλίζει την ικανότητα του χειριστή με την αξιολόγηση και την ανάπτυξη των ικανοτήτων χειριστή που απαιτούνται για την ασφαλή, αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία του αεροσκάφους·

iii) εξασφαλίζει ότι κάθε χειριστής εκτίθεται στα θέματα αξιολόγησης και εκπαίδευσης που προκύπτουν σύμφωνα με την παράγραφο ORO.FC.232·

iv) περιλαμβάνει τουλάχιστον έξι ενότητες ΕΒΤ κατανεμημένες σε τριετές πρόγραμμα· κάθε ενότητα ΕΒΤ αποτελείται από μια φάση αξιολόγησης και μια φάση εκπαίδευσης. Η περίοδος ισχύος μιας ενότητας ΕΒΤ είναι 12 μήνες.

A. Η φάση αξιολόγησης περιλαμβάνει πτητικό σενάριο (ή σενάρια) προσανατολισμένο στη γραμμή δρομολογίων για την αξιολόγηση όλων των ικανοτήτων και τον προσδιορισμό των ατομικών εκπαιδευτικών αναγκών.

▼**M18**

Β. Η φάση εκπαίδευσης περιλαμβάνει:

α) τη φάση εκπαίδευσης στους ελιγμούς, η οποία περιλαμβάνει εκπαίδευση για την επάρκεια σε ορισμένους καθορισμένους ελιγμούς·

β) τη φάση εκπαίδευσης βάσει σεναρίου, η οποία περιλαμβάνει πτητικό σενάριο (ή σενάρια) προσανατολισμένο στη γραμμή δρομολογίων για την ανάπτυξη ικανοτήτων και την κάλυψη μεμονωμένων εκπαιδευτικών αναγκών.

Η φάση εκπαίδευσης πραγματοποιείται σε εύθετο χρόνο μετά τη φάση αξιολόγησης.

3. Ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει ότι κάθε χειριστής που είναι εγγεγραμμένος στο πρόγραμμα ΕΒΤ ολοκληρώνει:

i) τουλάχιστον δύο ενότητες ΕΒΤ εντός της περιόδου ισχύος της ικανότητας τύπου, μεταξύ των οποίων μεσολαβεί διάστημα τουλάχιστον 3 μηνών. Η ενότητα ΕΒΤ ολοκληρώνεται όταν:

Α. το περιεχόμενο του προγράμματος ΕΒΤ ολοκληρώνεται για την εν λόγω ενότητα ΕΒΤ (έκθεση του χειριστή στα θέματα αξιολόγησης και εκπαίδευσης)· και

Β. έχει αποδειχθεί ότι έχει επιτευχθεί αποδεκτό επίπεδο επιδόσεων σε όλες τις παρατηρούμενες ικανότητες·

ii) αξιολόγηση/-εις ικανοτήτων γραμμής· και

iii) εκπαίδευση εδάφους.

4. Ο φορέας εκμετάλλευσης καταρτίζει πρόγραμμα τυποποίησης εκπαιδευτή και διασφάλισης της συμφωνίας εκπαιδευτών ΕΒΤ, προκειμένου να διασφαλίσει ότι οι εκπαιδευτές που συμμετέχουν στην ΕΒΤ διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για να εκτελούν τα καθήκοντά τους.

i) Όλοι οι εκπαιδευτές πρέπει να υπόκεινται στο εν λόγω πρόγραμμα.

ii) Για την αξιολόγηση της συμφωνίας, ο φορέας εκμετάλλευσης χρησιμοποιεί κατάλληλες μεθόδους και μετρήσεις.

iii) Ο φορέας εκμετάλλευσης αποδεικνύει ότι υφίσταται επαρκής συμφωνία μεταξύ των εκπαιδευτών.

5. Το πρόγραμμα ΕΒΤ μπορεί να περιλαμβάνει διαδικασίες έκτακτης ανάγκης για απρόβλεπτες περιστάσεις που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την παροχή των ενοτήτων ΕΒΤ. Ο φορέας εκμετάλλευσης αποδεικνύει την ανάγκη εφαρμογής των εν λόγω διαδικασιών. Οι διαδικασίες εξασφαλίζουν ότι ο χειριστής δεν συνεχίζει να εκτελεί πτητικές λειτουργίες γραμμής εάν οι παρατηρούμενες επιδόσεις ήταν χαμηλότερες από το ελάχιστο αποδεκτό επίπεδο. Στις διαδικασίες μπορούν να περιλαμβάνονται:

i) διαφορετική περίοδος διαχωρισμού μεταξύ των ενοτήτων ΕΒΤ· και

ii) διαφορετική σειρά των φάσεων της ενότητας ΕΒΤ.

β) ΠΛΑΙΣΙΟ ΙΚΑΝΟΤΗΤΩΝ

Ο φορέας εκμετάλλευσης χρησιμοποιεί πλαίσιο ικανοτήτων για όλες τις πτυχές αξιολόγησης και εκπαίδευσης στο πλαίσιο προγράμματος ΕΒΤ. Το πλαίσιο ικανοτήτων:

1. είναι περιεκτικό, ακριβές και εύχρηστο·

▼**M18**

2. περιλαμβάνει παρατηρήσιμες συμπεριφορές που απαιτούνται για ασφαλείς, αποτελεσματικές και αποδοτικές λειτουργίες·

3. περιλαμβάνει ένα καθορισμένο σύνολο ικανοτήτων, τις περιγραφές τους και τις συναφείς παρατηρήσιμες συμπεριφορές τους.

γ) ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

1. Οι επιδόσεις του συστήματος ΕΒΤ μετρώνται και αξιολογούνται μέσω διαδικασίας ανάδρασης με σκοπό:

i) την επικύρωση και τη βελτίωση του προγράμματος ΕΒΤ του φορέα εκμετάλλευσης·

ii) την εξακρίβωση ότι το πρόγραμμα ΕΒΤ του φορέα εκμετάλλευσης αναπτύσσει ικανότητες χειριστή.

2. Η διαδικασία ανάδρασης περιλαμβάνεται στο σύστημα διαχείρισης του φορέα εκμετάλλευσης.

3. Ο φορέας εκμετάλλευσης αναπτύσσει διαδικασίες που διέπουν την προστασία των δεδομένων ΕΒΤ.

δ) ΣΥΣΤΗΜΑ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗΣ

1. Ο φορέας εκμετάλλευσης χρησιμοποιεί σύστημα βαθμολόγησης για την αξιολόγηση των ικανοτήτων του χειριστή· Το σύστημα βαθμολόγησης εξασφαλίζει:

i) επαρκές επίπεδο λεπτομέρειας ώστε να καθίστανται δυνατές οι ακριβείς και χρήσιμες μετρήσεις των ατομικών επιδόσεων·

ii) κριτήριο επιδόσεων και κλίμακα για κάθε ικανότητα, με σημείο στην κλίμακα το οποίο καθορίζει το ελάχιστο αποδεκτό επίπεδο που πρέπει να επιτευχθεί για την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών γραμμής. Ο φορέας εκμετάλλευσης αναπτύσσει διαδικασίες για την αντιμετώπιση των χαμηλών επιδόσεων του χειριστή·

iii) ακεραιότητα δεδομένων

iv) ασφάλεια δεδομένων.

2. Ο φορέας εκμετάλλευσης επαληθεύει σε τακτά χρονικά διαστήματα την ακρίβεια του συστήματος βαθμολόγησης με βάση σύστημα κριτηρίων αναφοράς.

ε) ΚΑΤΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΟΓΚΟΣ ΩΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΕΒΤ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

1. Κάθε ενότητα ΕΒΤ παρέχεται σε προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης κατάλληλου επιπέδου πιστοποίησης για τη διασφάλιση της ορθής κάλυψης των θεμάτων αξιολόγησης και εκπαίδευσης.

2. Ο φορέας εκμετάλλευσης παρέχει επαρκή όγκο ωρών στην κατάλληλη συσκευή εκπαίδευσης, έτσι ώστε ο χειριστής να ολοκληρώνει το πρόγραμμα ΕΒΤ του φορέα εκμετάλλευσης. Τα κριτήρια για τον καθορισμό του όγκου του προγράμματος ΕΒΤ είναι τα ακόλουθα:

i) ο όγκος αντιστοιχεί στο μέγεθος και την πολυπλοκότητα του προγράμματος ΕΒΤ·

ii) ο όγκος επαρκεί για την ολοκλήρωση του προγράμματος ΕΒΤ·

iii) ο όγκος εξασφαλίζει την αποτελεσματικότητα του προγράμματος ΕΒΤ λαμβανομένων υπόψη των συστάσεων του ΔΟΠΑ, του Οργανισμού και της αρμόδιας αρχής·

iv) ο όγκος αντιστοιχεί στην τεχνολογία των χρησιμοποιούμενων συσκευών εκπαίδευσης.

στ) ΙΣΟΔΥΝΑΜΙΑ ΔΥΣΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ

1. Κάθε χειριστής λαμβάνει αξιολόγηση και εκπαίδευση στη διαχείριση δυσλειτουργιών του συστήματος αεροσκάφους.

▼**M18**

2. Οι δυσλειτουργίες του συστήματος αεροσκάφους που επιβάλλουν σημαντικές απαιτήσεις σε ένα ικανό πλήρωμα οργανώνονται με βάση τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

   i) αμεσότητα·

   ii) περιπλοκότητα·

   iii) υποβάθμιση του ελέγχου του αεροσκάφους·

   iv) απώλεια οργάνων·

   v) διαχείριση των συνεπειών.

3. Κάθε χειριστής εκτίθεται σε τουλάχιστον μία δυσλειτουργία για κάθε χαρακτηριστικό με τη συχνότητα που καθορίζεται από τον πίνακα θεμάτων αξιολόγησης και εκπαίδευσης.

4. Η αποδεδειγμένη επάρκεια στη διαχείριση μίας δυσλειτουργίας θεωρείται ισοδύναμη με την αποδεδειγμένη επάρκεια στη διαχείριση άλλων δυσλειτουργιών με τα ίδια χαρακτηριστικά.

ζ) ΙΣΟΔΥΝΑΜΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΕ ΤΙΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

1. Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι κάθε χειριστής λαμβάνει τακτική εκπαίδευση στη διεξαγωγή των τύπων προσέγγισης και των μεθόδων προσέγγισης που σχετίζονται με τις πτητικές λειτουργίες.

2. Η εν λόγω εκπαίδευση περιλαμβάνει προσεγγίσεις που επιβάλλουν επιπλέον απαιτήσεις σε ένα ικανό πλήρωμα.

3. Η εν λόγω εκπαίδευση περιλαμβάνει τις προσεγγίσεις που απαιτούν ειδική έγκριση σύμφωνα με το παράρτημα V (Μέρος-SPA) του παρόντος κανονισμού.

η) ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ

1. Κάθε χειριστής υποβάλλεται περιοδικά σε αξιολόγηση ικανοτήτων γραμμής σε αεροσκάφος, προκειμένου να αποδείξει την ασφαλή, αποτελεσματική και αποδοτική εκτέλεση των κανονικών πτητικών λειτουργιών γραμμής που περιγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

2. Η περίοδος ισχύος μιας αξιολόγησης ικανοτήτων γραμμής είναι 12 μήνες.

3. Ο φορέας εκμετάλλευσης που έχει εγκριθεί για ΕΒΤ μπορεί, κατόπιν έγκρισης από την αρμόδια αρχή, να παρατείνει την ισχύ της αξιολόγησης ικανοτήτων γραμμής:

   i) είτε για 2 έτη, με την επιφύλαξη αξιολόγησης κινδύνου·

   ii) είτε για 3 έτη, με την επιφύλαξη διαδικασίας ανατροφοδότησης για την παρακολούθηση των πτητικών λειτουργιών γραμμής, στο πλαίσιο της οποίας εντοπίζονται απειλές για τις πτητικές λειτουργίες, ελαχιστοποιούνται οι κίνδυνοι τέτοιων απειλών και εφαρμόζονται μέτρα για τη διαχείριση του ανθρώπινου σφάλματος στις πτητικές λειτουργίες.

4. Για την επιτυχή ολοκλήρωση της αξιολόγησης ικανοτήτων γραμμής, ο χειριστής αποδεικνύει αποδεκτό επίπεδο επιδόσεων σε όλες τις παρατηρούμενες ικανότητες.

θ) ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΕΔΑΦΟΥΣ

1. Κάθε 12 ημερολογιακούς μήνες, κάθε χειριστής υποβάλλεται:

   i) σε τεχνική εκπαίδευση εδάφους·

   ii) σε αξιολόγηση και εκπαίδευση όσον αφορά τη θέση και τη χρήση όλου του μεταφερόμενου εξοπλισμού ασφαλείας και έκτακτης ανάγκης του αεροσκάφους.

▼M18

2. Ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί, κατόπιν έγκρισης από την αρμόδια αρχή και με την επιφύλαξη αξιολόγησης κινδύνου, να παρατείνει την περίοδο αξιολόγησης και εκπαίδευσης όσον αφορά τη θέση και τη χρήση όλου του εξοπλισμού ασφαλείας και έκτακτης ανάγκης που μεταφέρει το αεροσκάφος σε 24 μήνες.

ORO.FC.232 Θέματα αξιολόγησης και εκπαίδευσης του προγράμματος EBT

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι κάθε χειριστής εκτίθεται στα θέματα αξιολόγησης και εκπαίδευσης.

β) Τα θέματα αξιολόγησης και εκπαίδευσης:

1. προέρχονται από δεδομένα ασφάλειας και επιχειρησιακά δεδομένα που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό των τομέων βελτίωσης και ιεράρχησης της εκπαίδευσης χειριστών με σκοπό να καθοδηγήσουν την εκπόνηση κατάλληλων προγραμμάτων EBT·

2. κατανέμονται σε περίοδο 3 ετών με καθορισμένη συχνότητα·

3. σχετίζονται με τον τύπο ή την παραλλαγή του αεροσκάφους που χειρίζεται ο χειριστής.

▼M21

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

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

β) Η πρόσθετη αυτή εκπαίδευση και ο έλεγχος περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα:

1. βλάβη κινητήρα κατά την απογείωση·

2. προσέγγιση με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας και επανακύκλωση· και

3. προσγείωση με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας.

γ) Η περίοδος ισχύος είναι 12 ημερολογιακοί μήνες. Για φορείς εκμετάλλευσης με εγκεκριμένο πρόγραμμα EBT, η ισχύς καθορίζεται από τα θέματα αξιολόγησης και εκπαίδευσης σύμφωνα με την ORO.FC.232.

δ) Σε περίπτωση εκτέλεσης χειρισμών από τη θέση του συγκυβερνήτη, οι έλεγχοι που απαιτούνται από την ORO.FC.230 ή η αξιολόγηση και η εκπαίδευση που απαιτούνται από την ORO.FC.231 σχετικά με τον χειρισμό από τη θέση του συγκυβερνήτη είναι, επιπλέον, έγκυροι και πρόσφατοι.

ε) Ο χειριστής που αντικαθιστά τον κυβερνήτη αποδεικνύει, παράλληλα με τους περιοδικούς ελέγχους ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης που προβλέπονται στην ORO.FC.230 στοιχείο β) ή την αξιολόγηση και εκπαίδευση που απαιτούνται από την ORO.FC.231, την πείρα του σχετικά με ασκήσεις και διαδικασίες οι οποίες κανονικά δεν θα υπάγονταν στην αρμοδιότητά του. Σε περίπτωση που οι διαφορές μεταξύ της αριστερής και της δεξιάς θέσης δεν είναι σημαντικές, η άσκηση επιτρέπεται να διεξαχθεί από οποιαδήποτε θέση.

στ) Ο χειριστής, εκτός του κυβερνήτη, που καταλαμβάνει τη θέση του κυβερνήτη αποδεικνύει, παράλληλα με τους περιοδικούς ελέγχους ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης που προβλέπονται στην ORO.FC.230 στοιχείο β) ή την αξιολόγηση και εκπαίδευση που απαιτούνται από την ORO.FC.231, την πείρα του σχετικά με ασκήσεις και διαδικασίες οι οποίες υπάγονται στην αρμοδιότητα του κυβερνήτη στο πλαίσιο της άσκησης των καθηκόντων του υπό την ιδιότητα του χειριστή παρακολούθησης. Σε περίπτωση που οι διαφορές μεταξύ της αριστερής και της δεξιάς θέσης δεν είναι σημαντικές, η άσκηση επιτρέπεται να διεξαχθεί από οποιαδήποτε θέση.

▼M21

ORO.FC.236 Προσόντα χειριστή για την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας από οποιαδήποτε θέση χειριστή — ελικόπτερα

α) Οι χειριστές ελικοπτέρων, τα καθήκοντα των οποίων απαιτούν χειρισμό από οποιαδήποτε θέση του χειριστηρίου, ολοκληρώνουν πρόσθετη εκπαίδευση και υποβάλλονται σε έλεγχο, ώστε να διασφαλίζεται η επάρκειά τους στη διεξαγωγή των σχετικών κανονικών και ασυνήθων διαδικασιών, καθώς και διαδικασιών έκτακτης ανάγκης από κάθε θέση. Η περίοδος ισχύος αυτής της ειδίκευσης είναι 12 ημερολογιακοί μήνες.

β) Οι εν ενεργεία εκπαιδευτές πτήσεων (FI) ή εκπαιδευτές ειδικότητας τύπου (TRI) στον σχετικό τύπο θεωρείται ότι πληρούν την απαίτηση του στοιχείου α) εάν άσκησαν αντίστοιχη εκπαιδευτική δραστηριότητα κατά τους τελευταίους 6 μήνες στον συγκεκριμένο τύπο και το ελικόπτερο.

▼B

ORO.FC.240 Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές

α) Οι διαδικασίες ή/και οι επιχειρησιακοί περιορισμοί για πτητική λειτουργία με περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή, καλύπτουν:

1. το ελάχιστο επίπεδο πείρας των μελών του πληρώματος πτήσης·
2. το ελάχιστο επίπεδο πείρας σε έναν τύπο ή μία παραλλαγή, πριν από την έναρξη εκπαίδευσης ή πτητικής λειτουργίας σε άλλο τύπο ή παραλλαγή·
3. τη διαδικασία, βάση της οποίας το πλήρωμα πτήσης που διαθέτει τα προσόντα για ένα τύπο ή μια παραλλαγή, θα εκπαιδευτεί και θα αποκτήσει προσόντα για άλλο τύπο ή παραλλαγή και
4. όλες τις ισχύουσες απαιτήσεις πρόσφατης πείρας για κάθε τύπο ή παραλλαγή.

▼M21

β) ΑΦΗΝΕΤΑΙ ΣΚΟΠΙΜΩΣ ΚΕΝΟ

γ) Το στοιχείο α) δεν εφαρμόζεται σε πτητικές λειτουργίες αεροπλάνων κατηγορίας επιδόσεων Β, εάν περιορίζονται σε τάξεις αεροπλάνων ενός χειριστή με παλινδρομικούς κινητήρες υπό συνθήκες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας.

▼B

ORO.FC.A.245 Εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων

▼M21

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροπλάνων που διαθέτει κατάλληλη πείρα επιτρέπεται να αντικαταστήσει μία ή περισσότερες από τις ακόλουθες απαιτήσεις εκπαίδευσης και ελέγχου για το πλήρωμα πτήσης με εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων (ATQP) εγκεκριμένο από την αρμόδια αρχή:

1. που ορίζεται στην SPA.LVO.120 για την εκπαίδευση και τα προσόντα του πληρώματος πτήσης·
2. που ορίζεται στην ORO.FC.220 για την εκπαίδευση και τον έλεγχο μετατροπής·
3. που ορίζεται στην ORO.FC.125 σχετικά με την εκπαίδευση στις διαφορές, την εκπαίδευση εξοικείωσης, καθώς και την εκπαίδευση στον εξοπλισμό και τις διαδικασίες·
4. που ορίζεται στην ORO.FC.205 σχετικά με κύκλο μαθημάτων για κυβερνήτες·
5. που ορίζεται στην ORO.FC.230 για περιοδική εκπαίδευση και έλεγχο· και
6. που ορίζεται στην ORO.FC.240 για την άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές.

▼B

β) Το εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων περιλαμβάνει εκπαίδευση και ελέγχους που καθορίζουν και διατηρούν τουλάχιστον ισοδύναμο επίπεδο ικανοτήτων που επιτυγχάνεται με τη συμμόρφωση προς τις διατάξεις των παραγράφων ORO.FC.220 και ORO.FC.230. Το επίπεδο ικανότητας εκπαίδευσης και προσόντων του πληρώματος πτήσης αποδεικνύεται πριν από τη χορήγηση έγκρισης του εναλλακτικού προγράμματος εκπαίδευσης και προσόντων από την αρμόδια αρχή.

▼B

γ) Ο αερομεταφορέας που υποβάλλει αίτηση για τη χορήγηση έγκρισης εναλλακτικού προγράμματος εκπαίδευσης και προσόντων υποβάλλει στην αρμόδια αρχή σχέδιο εφαρμογής, συμπεριλαμβανομένης της περιγραφής του επιπέδου ικανότητας εκπαίδευσης και προσόντων του πληρώματος πτήσης που θα επιτευχθεί.

▼M21

δ) Επιπλέον των ελέγχων που απαιτούνται από τις παραγράφους ORO.FC.230 και FCL.060 του παραρτήματος I (Μέρος-FCL) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011, κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης υποβάλλεται σε αξιολόγηση σε αερογραμμή (LOE) με προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης. Η περίοδος ισχύος της LOE είναι 12 ημερολογιακοί μήνες. Η LOE ολοκληρώνεται όταν πληρούνται αμφότερες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. ολοκληρώνεται το αναλυτικό πρόγραμμα της LOE· και
2. το μέλος του πληρώματος πτήσης έχει αποδείξει αποδεκτό επίπεδο επιδόσεων.

ε) Αφού παρέλθουν 2 έτη πτητικής εκμετάλλευσης με εγκεκριμένο εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων, ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί, με την έγκριση της αρμόδιας αρχής, να παρατείνει τις περιόδους ισχύος των ελέγχων που αναφέρονται στην ORO.FC.230 ως ακολούθως:

1. Περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης σε 12 ημερολογιακούς μήνες.
2. Έλεγχος γραμμής σε 24 ημερολογιακούς μήνες.
3. Έλεγχος εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας σε 24 ημερολογιακούς μήνες.

στ) Όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης ακολουθούν ειδική κατά ενότητες εκπαίδευση στη CRM. Όλα τα κύρια θέματα της εκπαίδευσης στη CRM καλύπτονται από δομημένες συνόδους εκπαίδευσης κατανεμημένες όσο το δυνατόν πιο ομοιόμορφα σε περίοδο 3 ετών.

ζ) Το εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων περιλαμβάνει 48 ώρες σε προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης, κατανεμημένες ομοιόμορφα σε 3ετές πρόγραμμα. Ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να μειώσει τον αριθμό ωρών σε προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης, αλλά όχι σε λιγότερες από 36 ώρες, υπό την προϋπόθεση ότι αποδεικνύει ότι το επίπεδο ασφάλειας που επιτυγχάνεται είναι ισοδύναμο με εκείνο του προγράμματος που μπορεί να αντικαταστήσει το εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και προσόντων σύμφωνα με το στοιχείο α).

▼B

ORO.FC.A.250 Κυβερνήτες που κατέχουν πτυχίο CPL(A)

▼M10

α) Ο κάτοχος πτυχίου CPL(A) (αεροπλάνο) ενεργεί ως κυβερνήτης σε εμπορική αεροπορική μεταφορά με αεροπλάνο μονομελούς πληρώματος εάν πληρούται ένας από τους κάτωθι όρους:

1) όταν μεταφέρει επιβάτες με πτήση VFR εκτός ακτίνας 50 ναυτικών μιλίων (90 km) από το αεροδρόμιο αναχώρησης, έχει τουλάχιστον 500 ώρες χρόνου πτήσης με αεροπλάνο ή διαθέτει ισχύουσα ειδικότητα σε όργανα·
2) όταν λειτουργεί αεροπλάνο πολυκινητήριου τύπου υπό συνθήκες IFR, έχει τουλάχιστον 700 ώρες χρόνου πτήσης με αεροπλάνο, καθώς και 400 ώρες ως κυβερνήτης. Στις ώρες αυτές περιλαμβάνονται 100 ώρες πτήσης υπό συνθήκες IFR και 40 ώρες πτήσης σε πτητικές λειτουργίες με πολυκινητήρια αεροσκάφη. Οι 400 ώρες ως κυβερνήτης επιτρέπεται να αντικαθίστανται από ώρες πτήσης ως συγκυβερνήτης με καθιερωμένο σύστημα πληρώματος πολλαπλών χειριστών που προβλέπεται στο τεχνικό εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, επί τη βάσει δύο ωρών χρόνου πτήσης ως συγκυβερνήτης για μία ώρα χρόνου πτήσης ως κυβερνήτης·
3) όταν λειτουργεί μονοκινητήριο αεροπλάνο υπό συνθήκες IFR, έχει τουλάχιστον 700 ώρες χρόνου πτήσης με αεροπλάνο, καθώς και 400 ώρες ως κυβερνήτης. Στις ώρες αυτές περιλαμβάνονται 100 ώρες χρόνου πτήσης υπό συνθήκες IFR. Οι 400 ώρες ως κυβερνήτης επιτρέπεται να αντικαθίστανται από ώρες πτήσης ως συγκυβερνήτης με καθιερωμένο σύστημα πληρώματος πολλαπλών χειριστών που προβλέπεται στο τεχνικό εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, επί τη βάσει δύο ωρών χρόνου πτήσης ως συγκυβερνήτης για μία ώρα χρόνου πτήσης ως κυβερνήτης.

▼B

β) Για πτητικές λειτουργίες υπό συνθήκες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας σε αεροπλάνα επιδόσεων κατηγορίας Β δεν εφαρμόζεται το στοιχείο α) σημείο 1.

▼B

ORO.FC.H.250 Κυβερνήτες που κατέχουν πτυχίο CPL(H)

▼M21

α) Οι κάτοχοι πτυχίου CPL(H) (ελικόπτερα) ενεργούν ως κυβερνήτες σε εμπορικές αερομεταφορές (CAT) σε ελικόπτερα ενός χειριστή εάν:

1. όταν εκτελούν πτήση υπό συνθήκες IFR, διαθέτουν συνολικό χρόνο πτήσης τουλάχιστον 700 ωρών σε ελικόπτερα, συμπεριλαμβανομένων 300 ωρών με την ιδιότητα του κυβερνήτη. Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε ελικόπτερα περιλαμβάνει 100 ώρες υπό συνθήκες IFR. Ο χρόνος πτήσης με όργανα έως 50 ωρών που εκτελείται σε FFS(H) επιπέδου B ή σε FTD επιπέδου 3 ή σε υψηλότερο επίπεδο που πληροί τα κριτήρια για εκπαίδευση με όργανα, μπορεί να αναγνωριστεί για τις 100 ώρες. Οι 300 ώρες με την ιδιότητα του κυβερνήτη επιτρέπεται να αντικαθίστανται από ώρες πτήσης με την ιδιότητα του συγκυβερνήτη σε καθιερωμένο σύστημα πληρώματος πολλαπλών χειριστών που προβλέπεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, επί τη βάσει 2 ωρών χρόνου πτήσης ως συγκυβερνήτης για 1 ώρα χρόνου πτήσης ως κυβερνήτης·

▼B

2. εφόσον πετά υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC) νύχτα, διαθέτει:

   i) ισχύουσα ικανότητα οργάνων· ή

   ii) χρόνο πτήσης 300 ωρών σε ελικόπτερα, συμπεριλαμβανομένων 100 ωρών ως κυβερνήτης και 10 ωρών ως χειριστής που εκτελεί πτήση τη νύχτα.

▼M4

ΕΝΟΤΗΤΑ 3

Πρόσθετες απαιτήσεις για τις εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες και τις πτητικές λειτουργίες CAT που αναφέρονται στην παράγραφο ORO.FC.005 στοιχείο β) σημεία 1 και 2

▼M21

ORO.FC.320 Εκπαίδευση και έλεγχος μετατροπής του φορέα εκμετάλλευσης

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

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

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

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

α) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει περιοδική εκπαίδευση και υποβάλλεται σε περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων από τον φορέα εκμετάλλευσης. Στην περίπτωση ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών, η περιοδική εκπαίδευση και ο έλεγχος καλύπτουν τις σχετικές πτυχές που συνδέονται με τις ειδικές εργασίες που περιγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

β) Δέουσα προσοχή δίδεται όταν οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται με όργανα ή κατά τη νύχτα.

γ) Η περίοδος ισχύος του περιοδικού ελέγχου ικανοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης είναι 12 ημερολογιακοί μήνες.

▼B

ΤΜΗΜΑ CC

ΠΛΗΡΩΜΑ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

ORO.CC.005 Πεδίο εφαρμογής

▼M1

Το παρόν μέρος καθορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να πληροί ο φορέας εκμετάλλευσης όταν χρησιμοποιεί αεροσκάφος με πλήρωμα θαλάμου επιβατών, και περιλαμβάνει:

α) την ενότητα 1, που καθορίζει κοινές απαιτήσεις που ισχύουν για όλες τις πτητικές λειτουργίες· και

β) την ενότητα 2, που καθορίζει πρόσθετες απαιτήσεις μόνο για τις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές.

▼B

ΕΝΟΤΗΤΑ 1

▼M1

Κοινές απαιτήσεις

▼M15

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 καθορίσθηκε 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 καθορίσθηκε 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.

▼B

ORO.CC.110 Προϋποθέσεις για την ανάθεση καθηκόντων

α) Σε μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών ανατίθενται καθήκοντα σε αεροσκάφος μόνο εάν:

1. είναι τουλάχιστον 18 ετών·

2. έχουν κριθεί, σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις του παραρτήματος IV (μέρος-MED) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011, ως σωματικά και διανοητικά ικανά να εκτελούν τα καθήκοντα και να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους με ασφάλεια και

3. έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς όλη τη σχετική εκπαίδευση και τους ελέγχους που απαιτούνται από το παρόν τμήμα και είναι ικανά να εκτελούν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

▼B

β) Πριν την ανάθεση καθηκόντων σε μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών τα οποία εργάζονται ως εξωτερικοί συνεργάτες ή με μερική απασχόληση, ο αερομεταφορέας βεβαιώνεται ότι πληρούνται όλες οι ισχύουσες απαιτήσεις του παρόντος τμήματος, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις υπηρεσίες που προσέφερε το μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών σε άλλον(ους) αερομεταφορέα(είς), προκείμενου προσδιορίσει ειδικότερα:

1. τον συνολικό αριθμό των τύπων και παραλλαγών αεροσκάφους που έχει χειριστεί και

2. τους ισχύοντες περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίες και τις απαιτήσεις ανάπαυσης.

γ) Αναφέρονται σαφώς στους επιβάτες τα ενεργά μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, καθώς και τα καθήκοντά τους όσον αφορά την ασφάλεια των επιβατών και της πτήσης.

ORO.CC.115 Διεξαγωγή κύκλων εκπαιδευτικών μαθημάτων και των σχετικών ελέγχων

α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει αναλυτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και διδακτέας ύλης για κάθε κύκλο εκπαιδευτικών μαθημάτων σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις του παρόντος τμήματος και του παραρτήματος V (μέρος-CC) του ►M4 κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 ◄, ανάλογα με την περίπτωση, για την κάλυψη των καθηκόντων και των ευθυνών που πρέπει να εκτελούν τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

β) Κάθε κύκλος εκπαιδευτικών μαθημάτων περιλαμβάνει θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση σε συνδυασμό με ατομική ή συλλογική εξάσκηση, αναλόγως του κάθε αντικειμένου της εκπαίδευσης, ούτως ώστε το μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών να επιτυγχάνει και να διατηρεί το κατάλληλο επίπεδο ικανοτήτων, σύμφωνα με το παρόν τμήμα.

γ) Κάθε κύκλος εκπαιδευτικών μαθημάτων:

1. διεξάγεται κατά τρόπο οργανωμένο και ρεαλιστικό και

2. παρέχεται από προσωπικό με τα κατάλληλα προσόντα για το αντικείμενο που θα καλυφθεί.

δ) Κατά τη διάρκεια ή μετά την ολοκλήρωση του συνόλου της εκπαίδευσης που απαιτείται από το παρόν τμήμα, κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών υποβάλλεται σε έλεγχο ο οποίος καλύπτει όλα τα στοιχεία της εκπαίδευσης του σχετικού κύκλου εκπαιδευτικών μαθημάτων εκτός από την εκπαίδευση στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM). Οι έλεγχοι εκτελούνται από προσωπικό με τα κατάλληλα προσόντα προκειμένου να διαπιστωθεί ότι το μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών έχει επιτύχει ή/και διατηρεί το απαιτούμενο επίπεδο ικανοτήτων.

ε) Οι κύκλοι εκπαιδευτικών μαθημάτων στην CRM και οι ενότητες CRM, ανάλογα με την περίπτωση, διδάσκονται από εκπαιδευτή CRM πληρώματος θαλάμου επιβατών. Όταν τα στοιχεία CRM είναι ενσωματωμένα σε άλλη εκπαίδευση, τον καθορισμό και την εφαρμογή του αναλυτικού προγράμματος χειρίζεται εκπαιδευτής CRM πληρώματος θαλάμου επιβατών.

ORO.CC.120 Αρχική εκπαίδευση

α) Κάθε νεοεισερχόμενος ο οποίος δεν κατέχει ήδη ισχύουσα βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας πληρωμάτων θαλάμου επιβατών που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος-CC) του ►M4 κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 ◄:

1. παρακολουθεί κύκλο μαθημάτων αρχικής εκπαίδευσης, όπως ορίζεται στην παράγραφο CC.TRA.220 του εν λόγω παραρτήματος και

▼B

2. ολοκληρώνει επιτυχώς τις σχετικές εξετάσεις πριν από την παρακολούθηση άλλης εκπαίδευσης που απαιτείται από το παρόν τμήμα.

β) Τα στοιχεία του προγράμματος αρχικής εκπαίδευσης επιτρέπεται να συνδυάζονται με την πρώτη εκπαίδευση σε τύπο αεροσκάφους και τη μετεκπαίδευση από τον αερομεταφορέα, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι απαιτήσεις της παραγράφου CC.TRA.220 και κάθε τέτοιο στοιχείο καταγράφεται ως στοιχείο του κύκλου μαθημάτων αρχικής εκπαίδευσης στα αρχεία της εκπαίδευσης των μελών του σχετικού πληρώματος θαλάμου επιβατών.

ORO.CC.125 Εκπαίδευση σε συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους και μετεκπαίδευση από αερομεταφορέα

α) Κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών ολοκληρώνει την κατάλληλη εκπαίδευση σε συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους και εκπαίδευση μετατροπής από αερομεταφορέα, καθώς και τους σχετικούς ελέγχους πριν:

1. του ανατεθούν για πρώτη φορά καθήκοντα μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών από τον αερομεταφορέα· ή

2. του ανατεθούν καθήκοντα μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών από τον αερομεταφορέα σε άλλο τύπο αεροσκάφους.

▼M2

β) Κατά την εκπόνηση των κύκλων μαθημάτων και των προγραμμάτων εκπαίδευσης για συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους και μετεκπαίδευσης από φορέα εκμετάλλευσης, ο φορέας εκμετάλλευσης συμπεριλαμβάνει, αν υπάρχουν, τα σχετικά στοιχεία που ορίζονται στο υποχρεωτικό μέρος των δεδομένων καταλληλότητας λειτουργίας τα οποία καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012.

▼B

γ) Η εκπαίδευση σε συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους:

1. περιλαμβάνει εκπαίδευση και εξάσκηση σε αντιπροσωπευτική εκπαιδευτική συσκευή ή στο ίδιο το αεροσκάφος· και

2. καλύπτει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία εκπαίδευσης σε συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους:

i) περιγραφή του αεροσκάφους ανάλογα με τα καθήκοντα του πληρώματος θαλάμου επιβατών·

ii) το σύνολο του εγκατεστημένου εξοπλισμού και των συστημάτων ασφαλείας που αφορούν τα καθήκοντα του πληρώματος θαλάμου επιβατών·

iii) χειρισμό και πραγματικό άνοιγμα, από κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, κάθε τύπου ή παραλλαγής των κανονικών και έκτακτης ανάγκης θυρών και εξόδων υπό κανονικές συνθήκες και υπό συνθήκες έκτακτης ανάγκης·

iv) επίδειξη της λειτουργίας όλων των υπολοίπων εξόδων, συμπεριλαμβανομένων των παραθύρων του θαλάμου πληρώματος πτήσης·

v) εξοπλισμό προστασίας από πυρκαγιά και καπνό όπου υπάρχει εγκατεστημένος·

▼B

vi) εκπαίδευση σε περίπτωση εκκένωσης μέσω ολισθητήρα, αν υπάρχει·

vii) λειτουργία του εξοπλισμού του καθίσματος, του συστήματος πρόσδεσης και του εξοπλισμού συστήματος οξυγόνου που σχετίζονται με αδιαθεσία του χειριστή.

δ) Το πρόγραμμα εκπαίδευσης μετατροπής του αερομεταφορέα για κάθε τύπο αεροσκάφους που θα χρησιμοποιηθεί:

1. περιλαμβάνει εκπαίδευση και εξάσκηση σε αντιπροσωπευτική εκπαιδευτική συσκευή ή στο ίδιο το αεροσκάφος·

2. περιλαμβάνει την παροχή εκπαίδευσης στις τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας του αερομεταφορέα για τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών στα οποία ο αερομεταφορέας αναθέτει για πρώτη φορά καθήκοντα·

3. καλύπτει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία εκπαίδευσης του αερομεταφορέα για τον συγκεκριμένο τύπο του αεροσκάφους που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί:

i) περιγραφή της διαρρύθμισης του θαλάμου επιβατών·

ii) τοποθεσία, αφαίρεση και χρήση όλου του φορητού εξοπλισμού ασφαλείας και έκτακτης ανάγκης που μεταφέρεται στο αεροσκάφος·

iii) όλες τις κανονικές και έκτακτης ανάγκης διαδικασίες·

iv) μεταχείριση επιβατών και έλεγχος πλήθους·

v) εκπαίδευση σχετικά με την πυρκαγιά και τον καπνό, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης όλου του σχετικού εξοπλισμού πυρόσβεσης και προστασίας που είναι αντιπροσωπευτικός του εξοπλισμού που μεταφέρεται στο αεροσκάφος·

vi) διαδικασίες εκκένωσης·

vii) διαδικασίες αδιαθεσίας χειριστή·

viii) ισχύουσες απαιτήσεις και διαδικασίες ασφαλείας·

ix) ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος.

ORO.CC.130 Εκπαίδευση στις διαφορές

α) Επιπλέον της εκπαίδευσης που απαιτείται από την παράγραφο ORO.CC.125, το μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών ολοκληρώνει την κατάλληλη εκπαίδευση και τους ελέγχους που καλύπτουν τυχόν διαφορές πριν του ανατεθούν καθήκοντα:

1. σε παραλλαγή τύπου αεροσκάφους που βρίσκεται ήδη σε πτητική λειτουργία· ή

2. σε παραλλαγή τύπου αεροσκάφους που βρίσκεται ήδη σε πτητική λειτουργία με:

i) διαφορετικό εξοπλισμό ασφαλείας·

ii) διαφορετική θέση εξοπλισμού ασφαλείας και έκτακτης ανάγκης· ή

▼B

iii) διαφορετικές κανονικές και έκτακτης ανάγκης διαδικασίες.

β) Το πρόγραμμα εκπαίδευσης στις διαφορές:

1. καθορίζεται ανάλογα με τις ανάγκες, κατόπιν σύγκρισης με το εκπαιδευτικό πρόγραμμα που έχει ολοκληρώσει το μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών σύμφωνα με την παράγραφο ORO.CC.125 στοιχεία γ) και δ), για τον σχετικό τύπο αεροσκάφους· και

2. περιλαμβάνει εκπαίδευση και εξάσκηση σε αντιπροσωπευτική εκπαιδευτική συσκευή ή στο ίδιο το αεροσκάφος σχετικά με το στοιχείο εκπαίδευσης διαφορών που θα καλυφθεί.

▼M2

γ) Κατά τον καθορισμό προγράμματος εκπαίδευσης διαφορών και του σχετικού προγράμματος για παραλλαγή τύπου αεροσκάφους που βρίσκεται ήδη σε πτητική λειτουργία, ο φορέας εκμετάλλευσης συμπεριλαμβάνει, αν υπάρχουν, τα σχετικά στοιχεία που ορίζονται στο υποχρεωτικό μέρος των δεδομένων καταλληλότητας λειτουργίας τα οποία καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012.

▼B

ORO.CC.135 Εξοικείωση

Μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης σε τύπο αεροσκάφους και της εκπαίδευσης μετατροπής από τον αερομεταφορέα σε τύπο αεροσκάφους, κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών ολοκληρώνει κατάλληλη εκπαίδευση εξοικείωσης υπό επιτήρηση προτού του ανατεθούν καθήκοντα ως μέλους του ελάχιστου αριθμού πληρώματος θαλάμου επιβατών που απαιτείται σύμφωνα με την παράγραφο ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Περιοδική εκπαίδευση

α) Κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών ολοκληρώνει ετησίως περιοδική εκπαίδευση και ελέγχους.

β) Η περιοδική εκπαίδευση καλύπτει τα καθήκοντα που ανατίθενται σε κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών σε κανονικές και έκτακτης ανάγκης διαδικασίες και τις ασκήσεις που σχετίζονται με κάθε τύπο ή/και παραλλαγή του αεροσκάφους που θα χρησιμοποιηθεί.

γ) Στοιχεία εκπαίδευσης σε συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους:

1. Η περιοδική εκπαίδευση περιλαμβάνει ετησίως πραγματικές ασκήσεις από κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών για την προσομοίωση της λειτουργίας του κάθε τύπου ή της παραλλαγής των κανονικών και έκτακτης ανάγκης θυρών και εξόδων για την εκκένωση των επιβατών.

2. Η περιοδική εκπαίδευση περιλαμβάνει επίσης κατά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα 3 έτη:

i) χειρισμό και πραγματικό άνοιγμα από κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, σε αντιπροσωπευτική εκπαιδευτική συσκευή ή στο ίδιο το αεροσκάφος, για κάθε τύπο ή παραλλαγή των κανονικών και έκτακτης ανάγκης εξόδων υπό κανονικές συνθήκες και υπό συνθήκες έκτακτης ανάγκης·

ii) πραγματικό χειρισμό από κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, σε αντιπροσωπευτική εκπαιδευτική συσκευή ή στο ίδιο το αεροσκάφος, το πλήρωμα πτήσης, της θύρας ασφαλείας του θαλάμου πληρώματος πτήσης υπό κανονικές συνθήκες και υπό συνθήκες έκτακτης ανάγκης, καθώς και πρακτική επίδειξη του εξοπλισμού του συστήματος οξυγόνου που σχετίζεται με αδιαθεσία του χειριστή·

iii) επίδειξη της λειτουργίας όλων των υπολοίπων εξόδων, συμπεριλαμβανομένων των παραθύρων του θαλάμου πληρώματος πτήσης· και

iv) επίδειξη της χρήσης των σωσίβιων λέμβων, ή των ολισθητήρων που χρησιμοποιούνται ως σωστικές λέμβοι, εφόσον έχουν εγκατασταθεί.

▼B

δ) Στοιχεία εκπαίδευσης σχετικά με τον αερομεταφορέα:

1. Η περιοδική εκπαίδευση περιλαμβάνει ετησίως:

i) για κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών:

A. οδηγίες για τη θέση και τον χειρισμό όλου του εξοπλισμού ασφαλείας και έκτακτης ανάγκης που έχει εγκατασταθεί ή μεταφέρεται στο αεροσκάφος· και

B. εφαρμογή σωσίβιων γιλέκων, φορητών συσκευών οξυγόνου και του εξοπλισμού προστασίας της αναπνοής·

ii) στοιβασία αντικειμένων στον θάλαμο επιβατών·

iii) διαδικασίες που σχετίζονται τη ρύπανση των επιφανειών του αεροσκάφους·

iv) διαδικασίες έκτακτης ανάγκης·

v) διαδικασίες εκκένωσης·

vi) ανάλυση συμβάντων και ατυχημάτων·

vii) ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος·

viii) στοιχεία αεροϊατρικής και πρώτων βοηθειών, συμπεριλαμβανομένου του σχετικού εξοπλισμού·

ix) διαδικασίες ασφαλείας.

2. Η περιοδική εκπαίδευση περιλαμβάνει επίσης κατά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα 3 έτη:

i) χρήση πυροτεχνημάτων (σε πραγματικά ή αντιπροσωπευτικά μέσα)·

ii) πρακτική επίδειξη της χρήσης των καταλόγων ελέγχου του πληρώματος πτήσης·

iii) ρεαλιστική και πρακτική εκπαίδευση στη χρήση του συνόλου του εξοπλισμού πυρόσβεσης, συμπεριλαμβανομένων των προστατευτικών ενδυμάτων, τα οποία είναι όμοια με εκείνα που φέρει το αεροσκάφος·

iv) για κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών:

A. κατάσβεση πυρκαγιάς στο εσωτερικό του αεροσκάφους·

B. εφαρμογή και χρήση εξοπλισμού προστασίας της αναπνοής σε περίκλειστο και υπό συνθήκες προσομοίωσης περιβάλλον το οποίο έχει κατακλυστεί από καπνό.

ε) Περίοδοι ισχύος:

1. Η περίοδος ισχύος της ετήσιας περιοδικής εκπαίδευσης είναι 12 ημερολογιακοί μήνες και υπολογίζεται από το τέλος του μήνα κατά τον οποίον πραγματοποιήθηκε ο έλεγχος.

2. Εάν η περιοδική εκπαίδευση ή οι έλεγχοι που απαιτούνται στο στοιχείο α) ανωτέρω διενεργούνται εντός των τελευταίων 3 μηνών της περιόδου ισχύος, η νέα περίοδος ισχύος υπολογίζεται από την αρχική ημερομηνία λήξης.

3. Για τα στοιχεία της πρόσθετης ανά τριετία εκπαίδευσης που καθορίζεται στο στοιχείο γ) σημείο 2 και στο στοιχείο δ) σημείο 2, η περίοδος ισχύος είναι 36 ημερολογιακοί μήνες και υπολογίζεται από το τέλος του μήνα κατά τον οποίο διενεργήθηκαν οι έλεγχοι.

▼B

ORO.CC.145 Επανεκπαίδευση

α) Όταν ένα μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, κατά τους τελευταίους 6 μήνες εντός της περιόδου ισχύος της τελευταίας σχετικής περιοδικής εκπαίδευσης και των ελέγχων:

1. δεν έχει ασκήσει καθήκοντα πτητικής λειτουργίας, πριν του ανατεθούν εκ νέου τα εν λόγω καθήκοντα, ολοκληρώνει πλήρη επανεκπαίδευση και υποβάλλεται σε ελέγχους για κάθε τύπο αεροσκάφους στο οποίο πρόκειται να ασκήσει τα καθήκοντά του· ή

2. δεν έχει ασκήσει καθήκοντα πτητικής λειτουργίας σε συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους, πριν του ανατεθούν εκ νέου τα εν λόγω καθήκοντα, ολοκληρώνει στο συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους:

i) επανεκπαίδευση και ελέγχους· ή

ii) δύο πτήσεις εξοικείωσης σύμφωνα με την παράγραφο ORO.CC.135.

β) Το πρόγραμμα επανεκπαίδευσης για κάθε τύπο αεροσκάφους καλύπτει τουλάχιστον τα εξής:

1. διαδικασίες έκτακτης ανάγκης·

2. διαδικασίες εκκένωσης·

3. χειρισμό και πραγματικό άνοιγμα, από κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, κάθε τύπου ή παραλλαγής των κανονικών και έκτακτης ανάγκης εξόδων και της θύρας του θαλάμου ασφαλείας του πληρώματος πτήσης υπό κανονικές συνθήκες και υπό συνθήκες έκτακτης ανάγκης·

4. επίδειξη της λειτουργίας όλων των υπολοίπων εξόδων, συμπεριλαμβανομένων των παραθύρων του θαλάμου πληρώματος πτήσης·

5. οδηγίες για τη θέση και τον χειρισμό όλου του σχετικού εξοπλισμού ασφαλείας και έκτακτης ανάγκης που έχει εγκατασταθεί ή μεταφέρεται στο αεροσκάφος.

γ) Ο αερομεταφορέας μπορεί να επιλέξει να αντικαταστήσει την επανεκπαίδευση με περιοδική εκπαίδευση, εάν η επαναφορά των καθηκόντων πτητικής λειτουργίας του μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών αρχίζει εντός της περιόδου ισχύος της τελευταίας περιοδικής εκπαίδευσης και των ελέγχων. Αν η εν λόγω περίοδος ισχύος έχει λήξει, η επανεκπαίδευση επιτρέπεται να αντικατασταθεί μόνο από εκπαίδευση σε τύπο συγκεκριμένο αεροσκάφους και εκπαίδευση μετατροπής από αερομεταφορέα όπως ορίζεται στην παράγραφο ORO.CC.125.

ΕΝΟΤΗΤΑ 2

Πρόσθετες απαιτήσεις για τις εμπορικές αερομεταφορές

ORO.CC.200 Ανώτερο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών

α) Όταν απαιτούνται περισσότερα από ένα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών, η σύνθεσή του περιλαμβάνει ένα ανώτερο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών το οποίο διορίζει ο αερομεταφορέας.

β) Ο αερομεταφορέας διορίζει μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών για τη θέση του ανώτερου μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών μόνον εάν:

1. διαθέτουν τουλάχιστον 1 έτος πείρα ως επιχειρησιακά μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών· και

2. έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς κύκλο εκπαιδευτικών μαθημάτων για ανώτερα μέλη των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών και τον σχετικό έλεγχο.

▼B

γ) Ο κύκλος εκπαιδευτικών μαθημάτων για ανώτερα μέλη πληρωμάτων θαλάμου επιβατών καλύπτει όλα τα καθήκοντα και τις ευθύνες των ανώτερων μελών πληρωμάτων θαλάμου επιβατών και περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

1. ενημέρωση πριν από την εκτέλεση της πτήσης·

2. συνεργασία με το πλήρωμα·

3. ανασκόπηση των απαιτήσεων του αερομεταφορέα και των νομικών απαιτήσεων:

4. αναφορά ατυχημάτων και συμβάντων·

5. εργονομία και ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος· και

6. περιορισμοί χρόνου πτήσης και απασχόλησης και απαιτήσεις ανάπαυσης.

δ) Το ανώτερο μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών ευθύνεται έναντι του κυβερνήτη για τη διεξαγωγή και τον συντονισμό των κανονικών και έκτακτης ανάγκης διαδικασιών που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, καθώς και για τη διακοπή καθηκόντων που δεν συνδέονται με την ασφάλεια πτήσεων ή αεροπορικής ασφάλειας.

ε) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει διαδικασίες προκειμένου να επιλέγεται το καταλληλότερο από πλευράς προσόντων μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών ως αναπληρωματικό ανώτερο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών σε περίπτωση που το διορισμένο ανώτερο μέλος αδυνατεί να ασκήσει τα καθήκοντά του. Αλλαγές στις διαδικασίες αυτές κοινοποιούνται στην αρμόδια αρχή.

▼M15

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 πτήσει 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 δαπέδου.

▼M15

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 πτήσει 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 πτήσει για τα μέλη του πληρώματος του θαλάμου επιβατών.

▼B

ORO.CC.210 Πρόσθετες προϋποθέσεις για την ανάθεση καθηκόντων

Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών αναλαμβάνουν την εκτέλεση καθηκόντων σε συγκεκριμένο τύπο ή παραλλαγή αεροσκάφους και εκτελούν τα εν λόγω καθήκοντα μόνο εάν:

α) είναι κάτοχοι ισχύουσας βεβαίωσης που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος-CC) του ►M4 κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 ◄·

β) διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα, σύμφωνα με το παρόν τμήμα, για τον τύπο ή την παραλλαγή·

γ) συμμορφώνονται προς τις υπόλοιπες ισχύουσες απαιτήσεις του παρόντος τμήματος και του παραρτήματος IV (μέρος-CAT)·

δ) φέρουν τη στολή πληρώματος θαλάμου επιβατών του αερομεταφορέα.

ORO.CC.215 Προγράμματα εκπαίδευσης και ελέγχου και σχετικά έγγραφα

α) Τα προγράμματα εκπαίδευσης και ελέγχων, συμπεριλαμβανομένων των αναλυτικών προγραμμάτων που απαιτούνται από το παρόν τμήμα, εγκρίνονται από την αρμόδια αρχή και καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

β) Αφού ένα μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών ολοκληρώσει επιτυχώς έναν κύκλο εκπαιδευτικών μαθημάτων και τους σχετικούς ελέγχους, ο αερομεταφορέας:

1. επικαιροποιεί τα αρχεία εκπαίδευσης του μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών σύμφωνα με την παράγραφο ORO.MLR.115· και

2. του παρέχει κατάλογο που εμφανίζει τις επικαιροποιημένες περιόδους ισχύος που σχετίζονται με τον (τους) τύπο(-ους) και την (τις) παραλλαγή(-ές) αεροσκάφους στο οποίο το εν λόγω μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών διαθέτει τα προσόντα για να ασκεί τα καθήκοντά του.

ORO.CC.250 Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές

α) Δεν ανατίθενται σε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών καθήκοντα σε περισσότερους από τρεις τύπους αεροσκάφους, εκτός εάν η αρμόδια αρχή χορηγήσει έγκριση, οπότε επιτρέπεται η ανάθεση στο μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών καθηκόντων σε τέσσερις τύπους αεροσκάφους, εάν για τουλάχιστον δύο από τους τύπους:

1. ο εξοπλισμός ασφαλείας και έκτακτης ανάγκης και οι κανονικές και έκτακτης ανάγκης διαδικασίες που αφορούν το συγκεκριμένο τύπο είναι παρόμοιες· και

2. οι κανονικές διαδικασίες και οι διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, που δεν αφορούν το συγκεκριμένο τύπο, είναι οι ίδιες.

▼B

β) Για τους σκοπούς του στοιχείου α) και για την εκπαίδευση και τα προσόντα του πληρώματος θαλάμου επιβατών, ο αερομεταφορέας προσδιορίζει:

▼M2

1. κάθε αεροσκάφος ως τύπο ή παραλλαγή, λαμβάνοντας υπόψη, εφόσον υπάρχουν, τα σχετικά στοιχεία που ορίζονται στο υποχρεωτικό μέρος των δεδομένων καταλληλότητας λειτουργίας τα οποία καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012, για τον σχετικό τύπο ή την παραλλαγή αεροσκάφους και

▼B

2. παραλλαγές ενός τύπου αεροσκάφους ως διαφορετικούς τύπους εάν δεν παρουσιάζουν ομοιότητες μεταξύ τους ως προς τα εξής:

i) λειτουργία εξόδου έκτακτης ανάγκης·

ii) θέση και τύπος του φορητού εξοπλισμού ασφαλείας και έκτακτης ανάγκης·

iii) διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που αφορούν το συγκεκριμένο τύπο.

ORO.CC.255 Πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος θαλάμου επιβατών

α) Ο αερομεταφορέας επιλέγει, προσλαμβάνει, εκπαιδεύει και ελέγχει τις ικανότητες των μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών στα οποία ανατίθενται καθήκοντα για πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος θαλάμου επιβατών σύμφωνα με κριτήρια κατάλληλα για τον συγκεκριμένο τύπο πτητικής λειτουργίας.

β) Στα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών που δεν έχουν προηγούμενη πείρα σε πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος θαλάμου επιβατών, ανατίθενται καθήκοντα για το συγκεκριμένο τύπο πτητικής λειτουργίας μόνο εάν έχουν:

1. ολοκληρώσει την εκπαίδευση που απαιτείται στο στοιχείο γ) επιπλέον κάθε άλλης ισχύουσας εκπαίδευσης και των ελέγχων που απαιτούνται από το παρόν τμήμα·

2. ολοκληρώσει επιτυχώς τους ελέγχους των ικανοτήτων τους κατά την εκτέλεση των καθηκόντων και των αρμοδιοτήτων τους σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας· και

3. συμπληρώσει τουλάχιστον 20 ώρες και 15 τομείς πτήσης εξοικείωσης στον σχετικό τύπο αεροσκάφους υπό την επιτήρηση μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών που διαθέτει κατάλληλη πείρα.

γ) Καλύπτονται με ιδιαίτερη έμφαση τα ακόλουθα πρόσθετα στοιχεία εκπαίδευσης ώστε να αντανακλώνται οι πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος θαλάμου επιβατών:

1. ευθύνη έναντι του κυβερνήτη για την εκτέλεση των κανονικών και έκτακτης ανάγκης διαδικασιών·

2. σημασία του συντονισμού και της επικοινωνίας με το πλήρωμα πτήσης, ιδίως κατά την αντιμετώπιση απείθαρχων επιβατών και επιβατών που προκαλούν αναστάτωση·

3. ανασκόπηση των απαιτήσεων του αερομεταφορέα και των νομικών απαιτήσεων:

4. τεκμηρίωση·

5. αναφορά ατυχημάτων και συμβάντων· και

6. περιορισμοί χρόνου πτήσης και απασχόλησης και απαιτήσεις ανάπαυσης.

▼B

ΤΜΗΜΑ ΤC

ΜΕΛΗ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ HEMS, HHO Ή NVIS

ORO.TC.100 Πεδίο εφαρμογής

Το παρόν τμήμα καθορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να πληροί ο αερομεταφορέας όταν εκμεταλλεύεται αεροσκάφη για σκοπούς εμπορικών αερομεταφορών με μέλη τεχνικού πληρώματος στο πλαίσιο ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων (HEMS), με σύστημα νυχτερινής όρασης (NVIS) ή επιχειρήσεις ελικοπτέρων ανύψωσης (HHO).

ORO.TC.105 Προϋποθέσεις για την ανάθεση καθηκόντων

α) Στα μέλη τεχνικού πληρώματος στο πλαίσιο εμπορικών αερομεταφορών HEMS, HHO ή NVIS, ανατίθενται καθήκοντα μόνο εάν:

1. είναι τουλάχιστον 18 ετών·

2. είναι σωματικά και διανοητικά ικανά να εκτελούν τα καθήκοντα και να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους με ασφάλεια·

3. έχουν ολοκληρώσει όλη την ισχύουσα εκπαίδευση που απαιτείται από το παρόν τμήμα προκειμένου να ασκούν τα καθήκοντα που τους ανατίθενται·

4. έχουν κριθεί ικανά να εκτελούν όλα τα καθήκοντα που τους ανατίθενται, σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

β) Πριν την ανάθεση καθηκόντων σε μέλη τεχνικού πληρώματος τα οποία δεν είναι μισθωτοί ή/και εργάζονται ως εξωτερικοί συνεργάτες ή ως εργαζόμενοι μερικής απασχόλησης, ο αερομεταφορέας βεβαιώνεται ότι πληρούνται όλες οι ισχύουσες απαιτήσεις του παρόντος τμήματος, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις υπηρεσίες που προσέφερε το μέλος τεχνικού πληρώματος σε άλλον(-ους) αερομεταφορέα(-είς), προκείμενου να προσδιορίσει ειδικότερα:

1. τον συνολικό αριθμό των τύπων και παραλλαγών αεροσκάφους που έχει χειριστεί·

2. τους ισχύοντες περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίες και τις απαιτήσεις ανάπαυσης.

ORO.TC.110 Εκπαίδευση και έλεγχοι

α) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει πρόγραμμα εκπαίδευσης σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις του παρόντος τμήματος για την κάλυψη των καθηκόντων και των ευθυνών που εκτελούν τα μέλη τεχνικού πληρώματος.

β) Μετά την ολοκλήρωση της αρχικής εκπαίδευσης, της εκπαίδευσης μετατροπής από τον αερομεταφορέα, της εκπαίδευσης διαφορών και της περιοδικής εκπαίδευσης, κάθε μέλος τεχνικού πληρώματος υποβάλλεται σε έλεγχο για να αποδείξει τις ικανότητές του στο πλαίσιο της εκτέλεσης κανονικών και έκτακτης ανάγκης διαδικασιών.

γ) Η εκπαίδευση και οι έλεγχοι διεξάγονται για κάθε πρόγραμμα εκπαίδευσης από προσωπικό με τα κατάλληλα προσόντα και την πείρα στο αντικείμενο που θα καλυφθεί. Ο αερομεταφορέας ενημερώνει την αρμόδια αρχή σχετικά με το προσωπικό που διενεργεί τους ελέγχους.

ORO.TC.115 Αρχική εκπαίδευση

Πριν την έναρξη της μετεκπαίδευσης από τον αερομεταφορέα, κάθε μέλος τεχνικού πληρώματος ολοκληρώνει αρχική εκπαίδευση που περιλαμβάνει:

α) γενικές θεωρητικές γνώσεις περί αεροπορίας και κανονισμών πολιτικής αεροπορίας που καλύπτουν όλα τα στοιχεία που αφορούν τα καθήκοντα και τις ευθύνες που απαιτούνται από τα τεχνικά πληρώματα·

β) εκπαίδευση σχετικά με την περίπτωση εκδήλωσης πυρκαγιάς και εμφάνισης καπνού·

γ) εκπαίδευση επιβίωσης στο έδαφος και στο νερό, κατάλληλη για τον τύπο και την περιοχή της δραστηριότητας·

δ) πτυχές αεροϊατρικής και πρώτες βοήθειες·

ε) επικοινωνίες και σχετικά στοιχεία CRM σύμφωνα με τις παραγράφους ORO.FC.115 και ORO.FC.215.

▼B

ORO.TC.120 Εκπαίδευση μετατροπής από αερομεταφορέα

Κάθε μέλος τεχνικού πληρώματος ολοκληρώνει:

α) εκπαίδευση μετατροπής από τον αερομεταφορέα, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών στοιχείων CRM,

1. προτού του ανατεθούν για πρώτη φορά καθήκοντα μέλους τεχνικού πληρώματος από τον αερομεταφορέα· ή

2. όταν αλλάζει σε διαφορετικό τύπο ή τάξη αεροσκάφους, αν οποιοδήποτε στοιχείο του εξοπλισμού ή οποιαδήποτε από τις διαδικασίες που αναφέρονται στο στοιχείο β) διαφέρει.

β) Η εκπαίδευση μετατροπής από τον αερομεταφορέα περιλαμβάνει:

1. οδηγίες για τη θέση και τη χρήση του συνόλου του εξοπλισμού επιβίωσης και έκτακτης ανάγκης που μεταφέρεται στο αεροπλάνο·

2. όλες τις κανονικές και έκτακτης ανάγκης διαδικασίες·

3. οδηγίες για εξοπλισμό επί του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση καθηκόντων στο αεροσκάφος ή στο έδαφος με σκοπό την παροχή βοήθειας στον χειριστή κατά τη διάρκεια διαδικασιών HEMS, HHO ή NVIS.

ORO.TC.125 Εκπαίδευση στις διαφορές

α) Κάθε μέλος τεχνικού πληρώματος ολοκληρώνει εκπαίδευση στις διαφορές όταν αλλάζει ο εξοπλισμός ή οι διαδικασίες των τύπων ή των παραλλαγών που χρησιμοποιούνται τη δεδομένη περίοδο.

β) Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας πότε απαιτείται η εν λόγω εκπαίδευση διαφορών.

ORO.TC.130 Πτήσεις εξοικείωσης

Μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης μετατροπής από τον αερομεταφορέα, κάθε μέλος τεχνικού πληρώματος εκτελεί πτήσεις εξοικείωσης πριν από την άσκηση καθηκόντων ως απαιτούμενο μέλος τεχνικού πληρώματος σε δραστηριότητες HEMS, HHO ή NVIS.

ORO.TC.135 Περιοδική εκπαίδευση

α) Εντός κάθε δωδεκαμήνου, κάθε μέλος τεχνικού πληρώματος παρακολουθεί περιοδική εκπαίδευση σχετική με τον τύπο ή την τάξη του αεροσκάφους και του εξοπλισμού που χειρίζεται το μέλος τεχνικού πληρώματος. Σε όλες τις σχετικές φάσεις της περιοδικής εκπαίδευσης ενσωματώνονται στοιχεία CRM.

β) Η περιοδική εκπαίδευση περιλαμβάνει θεωρητική και πρακτική διδασκαλία και εξάσκηση.

ORO.TC.140 Επανεκπαίδευση

α) Κάθε μέλος τεχνικού πληρώματος που δεν έχει αναλάβει καθήκοντα το τελευταίο εξάμηνο ολοκληρώνει την επανεκπαίδευση που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

β) Το μέλος τεχνικού πληρώματος που δεν έχει εκτελέσει πτητικά καθήκοντα σε συγκεκριμένο τύπο ή τάξη αεροσκάφους το τελευταίο εξάμηνο, πριν του ανατεθούν καθήκοντα στον συγκεκριμένο τύπο ή την τάξη, ολοκληρώνει είτε:

1. επανεκπαίδευση στον συγκεκριμένο τύπο ή την τάξη· ή

2. δύο τομείς πτήσης εξοικείωσης με τον τύπο ή την τάξη αεροσκάφους.

▼M3

ΤΜΗΜΑ FTL

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΧΡΟΝΟΥ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ

ΕΝΟΤΗΤΑ 1

Γενικά

ORO.FTL.100 Πεδίο εφαρμογής

Στο παρόν τμήμα καθορίζονται οι απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται από τον φορέα εκμετάλλευσης και τα μέλη του πληρώματός του ως προς τους περιορισμούς του χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης για τα μέλη του πληρώματος.

ORO.FTL.105 Ορισμοί

Για τον σκοπό του παρόντος τμήματος, νοείται ως:

1. «εγκλιματισμένος»: κατάσταση στην οποία ο εικοσιτετράωρος βιολογικός ρυθμός μέλους πληρώματος συγχρονίζεται με τη ζώνη ώρας στην οποία βρίσκεται. Θεωρείται ότι ένα μέλος του πληρώματος είναι εγκλιματισμένο σε ζώνη ώρας που διαφέρει 2 ώρες από την τοπική ώρα του τόπου αναχώρησης. Όταν η τοπική ώρα του τόπου έναρξης υπηρεσίας διαφέρει περισσότερο από 2 ώρες από την τοπική ώρα του τόπου όπου αρχίζει η επόμενη υπηρεσία, για τον υπολογισμό της μέγιστης ημερήσιας υπηρεσίας εν πτήσει θεωρείται ότι το μέλος του πληρώματος έχει προσαρμοστεί σύμφωνα με τις τιμές που παρατίθενται στον πίνακα 1:

Πίνακας 1

Χρονική διαφορά (σε ώρες) μεταξύ της ώρας αναφοράς και της τοπικής ώρας όπου αρχίζει η επόμενη υπηρεσία του μέλους του πληρώματος	Χρόνος που έχει παρέλθει από τη στιγμή που υποβλήθηκε η αναφορά στην ώρα αναφοράς				
	< 48	48-71:59	72-95:59	96-119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

όπου «B» ο εγκλιματισμός στην τοπική ώρα της ζώνης ώρας αναχώρησης,

όπου «D» ο εγκλιματισμός στην τοπική ώρα όπου αρχίζει η επόμενη υπηρεσία και

όπου «X» μη γνωστή η κατάσταση εγκλιματισμού μέλους πληρώματος·

2. «ώρα αναφοράς»: η τοπική ώρα στο σημείο αναφοράς, το οποίο βρίσκεται σε ζώνη ώρας που διαφέρει έως και 2 ώρες από την τοπική ώρα στην οποία είναι εγκλιματισμένο μέλος πληρώματος·

3. «κατάλυμα»: για τον σκοπό της επιφυλακής και της μεικτής υπηρεσίας, ήσυχο και άνετο μέρος που δεν είναι ανοικτό για το κοινό, με δυνατότητα ρύθμισης του φωτισμού και της θερμοκρασίας, εξοπλισμένο με κατάλληλη επίπλωση που παρέχει σε μέλος του πληρώματος τη δυνατότητα να κοιμηθεί, με αρκετή χωρητικότητα ώστε να φιλοξενήσει όλα τα μέλη του πληρώματος ταυτοχρόνως, και παρέχει πρόσβαση σε τρόφιμα και ποτά·

4. «κατάλληλο κατάλυμα»: για τον σκοπό της επιφυλακής, μεικτής υπηρεσίας και ανάπαυσης, χωριστό δωμάτιο για κάθε μέλος του πληρώματος που βρίσκεται σε ήσυχο περιβάλλον και διαθέτει κλίνη, επαρκή αερισμό, διάταξη ρύθμισης της θερμοκρασίας και της έντασης φωτισμού, και παρέχει πρόσβαση σε τρόφιμα και ποτά·

▼M3

5. «προσαυξημένο πλήρωμα πτήσης»: πλήρωμα πτήσης με αριθμό μελών ανώτερο του ελαχίστου που απαιτείται για τη λειτουργία του αεροσκάφους, ώστε, για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που εγκαταλείπει τη θέση που του έχει ανατεθεί για να αναπαυθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης, να είναι δυνατόν να αντικατασταθεί από άλλο μέλος του πληρώματος πτήσης με τα κατάλληλα προσόντα·

6. «διακοπή»: χρονικό διάστημα εντός περιόδου υπηρεσίας πτήσης συντομότερο από την περίοδο ανάπαυσης, που προσμετράται ως υπηρεσία και κατά τη διάρκεια του οποίου ένα μέλος του πληρώματος απαλλάσσεται από τα καθήκοντά του·

7. «καθυστερημένη αναφορά»: η αναβολή προγραμματισμένης περιόδου πτητικής υπηρεσίας από τον φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους πριν μέλος του πληρώματος εγκαταλείψει τον τόπο ανάπαυσης·

8. «διασπαστικό πρόγραμμα υπηρεσίας»: το φύλλο υπηρεσίας ενός μέλους πληρώματος που διαταράσσει τη δυνατότητα ύπνου κατά τη διάρκεια του βέλτιστου χρονικού διαστήματος ύπνου διότι περιλαμβάνει περίοδο πτητικής υπηρεσίας ή συνδυασμό περιόδων πτητικής υπηρεσίας που επικαλύπτουν, αρχίζουν ή περατώνονται κατά τη διάρκεια οποιουδήποτε τμήματος της ημέρας ή της νύχτας στην οποία είναι εγκλιματισμένο το μέλος του πληρώματος. Ένα πρόγραμμα εργασίας μπορεί να διαταράξει τον ύπνο λόγω έναρξης της υπηρεσίας νωρίς, λήξης της υπηρεσίας αργά ή λόγω νυχτερινής υπηρεσίας.

   α) διασπαστικό πρόγραμμα υπηρεσίας «τύπου έναρξης της υπηρεσίας νωρίς»:

      i) για την «έναρξη νωρίς», περίοδος υπηρεσίας που αρχίζει μεταξύ 05:00 και 05:59 στη ζώνη ώρας στην οποία είναι εγκλιματισμένο ένα μέλος του πληρώματος και

      ii) για τη «λήξη αργά», περίοδος υπηρεσίας που λήγει μεταξύ 23:00 και 01:59 στη ζώνη ώρας στην οποία είναι εγκλιματισμένο ένα μέλος του πληρώματος.

   β) διασπαστικό πρόγραμμα υπηρεσίας «τύπου έναρξης της υπηρεσίας αργά»:

      i) για την «έναρξη νωρίς», περίοδος υπηρεσίας που αρχίζει μεταξύ 05:00 και 06:59 στη ζώνη ώρας στην οποία είναι εγκλιματισμένο ένα μέλος του πληρώματος και

      ii) για τη «λήξη αργά», περίοδος υπηρεσίας που λήγει μεταξύ 00:00 και 01:59 στη ζώνη ώρας στην οποία είναι εγκλιματισμένο ένα μέλος του πληρώματος.

9. «νυκτερινή υπηρεσία»: περίοδος υπηρεσίας που συμπίπτει με οποιοδήποτε τμήμα της περιόδου μεταξύ 02:00 και 04:59 στη ζώνη ώρας στην οποία είναι εγκλιματισμένο το πλήρωμα.

10. «υπηρεσία»: οποιοδήποτε καθήκον που εκτελεί μέλος πληρώματος για τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους, στο οποίο συμπεριλαμβάνονται η πτητική υπηρεσία, οι διοικητικές εργασίες, η διδασκαλία ή η παρακολούθηση εκπαίδευσης και η διενέργεια ελέγχου ή η υποβολή σε έλεγχο, η μετάθεση σε άλλη θέση και ορισμένα στοιχεία της επιφυλακής·

11. «περίοδος υπηρεσίας»: περίοδος που αρχίζει όταν μέλος του πληρώματος καλείται από τον φορέα εκμετάλλευσης να παρουσιαστεί για υπηρεσία ή να αρχίσει την υπηρεσία και ολοκληρώνεται όταν το εν λόγω μέλος είναι ελεύθερο πάσης υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένης της υπηρεσίας μετά την πτήση·

12. «περίοδος πτητικής υπηρεσίας (flight duty period / “FDP”)»: περίοδος που αρχίζει όταν μέλος του πληρώματος οφείλει, κατόπιν εντολής του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους, να προσέλθει για υπηρεσία που περιλαμβάνει έναν ή περισσότερους τομείς και λήγει όταν το αεροσκάφος ακινητοποιηθεί και σβήσουν οι κινητήρες του, στο τέλος του τελευταίου τομέα στον οποίο το μέλος του πληρώματος εκτελεί καθήκοντα επιχειρησιακού μέλους του πληρώματος·

▼M14

13. «χρόνος πτήσης»: για αεροπλάνα, ο χρόνος από τη στιγμή που το αεροσκάφος εγκαταλείπει τη θέση στάθμευσής του με σκοπό την απογείωση μέχρι τη στιγμή ακινητοποίησής του στην καθορισμένη θέση στάθμευσής του και την απενεργοποίηση όλων των κινητήρων ή των ελίκων του·

▼M3

14. «έδρα βάσης»: τόπος που ορίζει ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους για μέλος του πληρώματος από τον οποίο το μέλος του πληρώματος κανονικά αρχίζει και περατώνει μια περίοδο υπηρεσίας ή σειρά περιόδων υπηρεσίας και στον οποίο, υπό κανονικές συνθήκες, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους δεν είναι υπεύθυνος για την παροχή καταλύματος στο συγκεκριμένο μέλος πληρώματος·

15. «τοπική ημέρα»: περίοδος 24 ωρών που αρχίζει στην 00:00 τοπική ώρα·

16. «τοπική νύχτα»: οκτάωρη χρονική περίοδος μεταξύ 22:00 και 08:00 τοπική ώρα·

17. «επιχειρησιακό μέλος πληρώματος»: μέλος του πληρώματος το οποίο εκτελεί τα καθήκοντά του εντός αεροσκάφους κατά τη διάρκεια ενός τομέα·

18. «μετάθεση»: η μετακίνηση μέλους του μη επιχειρησιακού πληρώματος από έναν τόπο σε άλλον, με εντολή του φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους, εξαιρουμένου:

    — του χρόνου που μεσολαβεί για τη μετάβαση σε καθορισμένο τόπο προσέλευσης στην έδρα βάσης και αντιστρόφως, και

    — του χρόνου που μεσολαβεί για την τοπική μεταφορά από τον τόπο ανάπαυσης στον τόπο έναρξης της υπηρεσίας και αντιστρόφως·

19. «εγκατάσταση ανάπαυσης»: κλίνη ή κάθισμα με υποστήριγμα για τα κάτω άκρα, κατάλληλο για να κοιμούνται τα μέλη του πληρώματος εντός του αεροσκάφους·

20. «εφεδρεία»: χρονική περίοδος κατά την οποία μέλος πληρώματος απαιτείται από τον φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους να είναι διαθέσιμο για την ανάληψη πτητικής υπηρεσίας, για μετάθεση ή άλλη υπηρεσία, η οποία του ανακοινώνεται τουλάχιστον 10 ώρες νωρίτερα·

21. «περίοδος ανάπαυσης»: συνεχής, αδιάλειπτη και καθορισμένη χρονική περίοδος μετά ή πριν από υπηρεσία, κατά την οποία το μέλος πληρώματος είναι απαλλαγμένο οιασδήποτε υπηρεσίας, επιφυλακής και εφεδρείας·

22. «εναλλαγή»: υπηρεσία ή διαδοχικές υπηρεσίες που περιλαμβάνουν τουλάχιστον μία πτητική υπηρεσία και περιόδους ανάπαυσης εκτός της έδρας βάσης και αρχίζουν στην έδρα βάσης και περατώνονται με την επιστροφή στην έδρα βάσης για περίοδο ανάπαυσης, όπου ο φορέας εκμετάλλευσης δεν είναι πλέον επιφορτισμένος με την παροχή καταλύματος στο μέλος του πληρώματος·

23. «μια ημέρα χωρίς υπηρεσία»: για τη συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2000/79/ΕΚ του Συμβουλίου ([1]), χρονικό διάστημα απαλλαγής από κάθε υπηρεσία και επιφυλακή που περιλαμβάνει μία ημέρα και δύο τοπικές διανυκτερεύσεις και ανακοινώνεται εκ των προτέρων. Η περίοδος ανάπαυσης μπορεί να αποτελεί τμήμα της μιας ημέρας χωρίς υπηρεσία.

24. «τομέας»: το τμήμα της περιόδου πτητικής υπηρεσίας από την πρώτη κίνηση αεροσκάφους με σκοπό την απογείωση μέχρι την ακινητοποίησή του μετά την προσγείωση στην καθορισμένη γι' αυτό θέση στάθμευσης.

25. «επιφυλακή»: κοινοποιηθείσα εκ των προτέρων και καθορισμένη χρονική περίοδος κατά την οποία μέλος πληρώματος υποχρεούται από τον φορέα εκμετάλλευσης να είναι διαθέσιμο για την ανάληψη υπηρεσίας σε πτήση, για μετάθεση ή άλλη υπηρεσία, χωρίς να μεσολαβήσει περίοδος ανάπαυσης.

([1]) ΕΕ L 302 της 1.12.2000, σ. 57.

▼M3

26. «επιφυλακή στον αερολιμένα»: περίοδος επιφυλακής στον αερολιμένα·

27. «άλλη επιφυλακή»: επιφυλακή κατ' οίκον ή σε κατάλληλο κατάλυμα·

28. «χαμηλός ρυθμός 24ώρου (window of circadian low / "WOCL")»: η χρονική περίοδος μεταξύ 02:00 και 05:59 στη ζώνη ώρας στην οποία είναι εγκλιματισμένο το μέλος του πληρώματος.

ORO.FTL.110 Ευθύνες του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους

Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους:

α) δημοσιεύει φύλλα υπηρεσίας έγκαιρα ώστε τα μέλη του πληρώματος να έχουν τη δυνατότητα να προγραμματίζουν κατάλληλα την ανάπαυσή τους·

β) εξασφαλίζει ότι οι περίοδοι πτητικής υπηρεσίας προγραμματίζονται κατά τρόπο που επιτρέπει στα μέλη του πληρώματος να παραμένουν αρκετά ξεκούραστα, ώστε να μπορούν να εργάζονται υπό όλες τις συνθήκες με ικανοποιητικό επίπεδο ασφάλειας·

γ) καθορίζει τους χρόνους προσέλευσης, ώστε να υπάρχει επαρκής χρόνος για την εκτέλεση των καθηκόντων εδάφους·

δ) λαμβάνει υπόψη τη σχέση μεταξύ της συχνότητας και των χαρακτηριστικών των περιόδων πτητικής υπηρεσίας και των περιόδων ανάπαυσης και συνεκτιμά τις σωρευτικές επιπτώσεις της πολύωρης υπηρεσίας με ελάχιστο χρόνο ανάπαυσης·

ε) ορίζει μοντέλα υπηρεσίας με στόχο την αποφυγή πρακτικών που προκαλούν σοβαρή διαταραχή του καθιερωμένου μοντέλου ύπνου/εργασίας, όπως η εναλλαγή ημερήσιων/νυκτερινών καθηκόντων·

στ) συμμορφώνεται με τις διατάξεις σχετικά με τα διασπαστικά προγράμματα υπηρεσίας σύμφωνα με την ARO.OPS.230·

ζ) παρέχει περιόδους ανάπαυσης επαρκούς διάρκειας, ώστε τα μέλη του πληρώματος να έχουν τη δυνατότητα να αντιπαρέλθουν τις συνέπειες της προηγούμενης υπηρεσίας και να είναι ξεκούραστα στην αρχή της επόμενης περιόδου πτητικής υπηρεσίας·

η) προγραμματίζει περιοδικές εκτεταμένες περιόδους ανάπαυσης για ανάκτηση και ειδοποιεί τα μέλη του πληρώματος εγκαίρως·

θ) προγραμματίζει τις πτητικές υπηρεσίες κατά τρόπον ώστε να ολοκληρώνονται εντός της επιτρεπόμενης περιόδου πτητικής υπηρεσίας, με βάση τον αναγκαίο χρόνο για τα προ της πτήσης καθήκοντα, τον τομέα και τον μεταξύ δύο διαδοχικών πτήσεων χρόνο·

ι) μεταβάλλει το πρόγραμμα και/ή τις ρυθμίσεις απασχόλησης του πληρώματος εάν η πραγματική πτητική λειτουργία υπερβαίνει τη μέγιστη περίοδο πτητικής υπηρεσίας περισσότερο από 33 % των πτητικών υπηρεσιών του προγράμματος αυτού κατά τη διάρκεια προγραμματισμένης εποχικής περιόδου.

ORO.FTL.115 Ευθύνες των μελών του πληρώματος

Τα μέλη πληρώματος:

α) συμμορφώνονται με την CAT.GEN.MPA.100 στοιχείο β) του παραρτήματος IV (Μέρος-CAT) και

β) χρησιμοποιούν με τον βέλτιστο τρόπο τις προσφερόμενες δυνατότητες και εγκαταστάσεις ανάπαυσης, και προγραμματίζουν και χρησιμοποιούν σωστά τις περιόδους ανάπαυσής τους.

▼M3

ORO.FTL.120 Διαχείριση κινδύνων κόπωσης (FRM)

α) Όταν απαιτείται διαχείριση κινδύνων κόπωσης βάσει του παρόντος τμήματος ή ισχύουσας προδιαγραφής σχετικά με την πιστοποίηση, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους καθιερώνει, εφαρμόζει και διατηρεί τη διαχείριση κινδύνων κόπωσης ως αναπόσπαστο τμήμα του συστήματος διαχείρισής του. Η διαχείριση κινδύνων κόπωσης διασφαλίζει τη συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του σημείου 7 στοιχεία στ), και ζ) και του σημείου 8 στοιχείο στ) του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Η διαχείριση κινδύνων κόπωσης περιγράφεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

β) Η διαχείριση κινδύνων κόπωσης που καθιερώνεται, εφαρμόζεται και διατηρείται προβλέπει τη συνεχή βελτίωση της συνολικής της απόδοσης και περιλαμβάνει:

1. περιγραφή της φιλοσοφίας και των αρχών στις οποίες βασίζεται ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους για τη διαχείριση κινδύνων κόπωσης, καλούμενες πολιτική διαχείρισης κινδύνου κόπωσης·

2. τεκμηρίωση των διαδικασιών διαχείρισης των κινδύνων κόπωσης, η οποία περιλαμβάνει διαδικασία ενημέρωσης του προσωπικού σχετικά με τις ευθύνες του και διαδικασία τροποποίησης της εν λόγω τεκμηρίωσης·

3. επιστημονικές αρχές και γνώσεις·

4. διαδικασία εντοπισμού και αξιολόγησης των κινδύνων, η οποία παρέχει τη δυνατότητα διαχείρισης του (των) επιχειρησιακού(-ών) κινδύνου(-ων) του φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους που προκύπτουν από τη συνεχή κόπωση των μελών του πληρώματος·

5. διαδικασία μετριασμού των κινδύνων, η οποία περιλαμβάνει ταχεία εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων που απαιτούνται για τον αποτελεσματικό μετριασμό του (των) κινδύνου(-ων) του φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους που προκύπτουν από την κόπωση των μελών του πληρώματος, και συνεχή παρακολούθηση και αξιολόγηση του μετριασμού των κινδύνων λόγω κόπωσης που επιτυγχάνεται με τα μέτρα αυτά·

6. διαδικασίες διασφάλισης της ασφάλειας διαχείρισης των κινδύνων κόπωσης·

7. διαδικασίες προώθησης της διαχείρισης των κινδύνων κόπωσης.

γ) Η διαχείριση των κινδύνων κόπωσης αντιστοιχεί στο σύστημα προδιαγραφών χρόνου πτήσης, το μέγεθος του φορέα εκμετάλλευσης και το είδος και την περιπλοκότητα των δραστηριοτήτων του, λαμβανομένων υπόψη των εγγενών κινδύνων αυτών των δραστηριοτήτων και του ισχύοντος συστήματος προδιαγραφών χρόνου πτήσης.

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης λαμβάνει μέτρα μετριασμού, όταν από τη διαδικασία διασφάλισης της ασφάλειας διαχείρισης των κινδύνων κόπωσης προκύπτει ότι δεν διατηρούνται οι απαραίτητες επιδόσεις ασφαλείας.

ORO.FTL.125 Συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης

α) Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών καθιερώνουν, εφαρμόζουν και διατηρούν συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης κατάλληλα για τον (τους) τύπο(-ους) πτητικής(-ών) λειτουργίας(-ών) που εκτελείται(-ούνται) και συμμορφώνονται με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, το παρόν τμήμα και άλλη ισχύουσα νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένης της οδηγίας 2000/79/ΕΚ.

β) Πριν την έναρξη εφαρμογή τους, τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης, συμπεριλαμβανομένης κάθε σχετικής διαχείρισης κινδύνων κόπωσης, εφόσον απαιτείται, εγκρίνονται από την αρμόδια αρχή.

γ) Για να αποδείξει τη συμμόρφωσή του με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και το παρόν τμήμα, ο φορέας εκμετάλλευσης εφαρμόζει τις ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης που έχει εγκρίνει ο Οργανισμός. Ειδάλλως, εάν ο φορέας εκμετάλλευσης επιθυμεί να παρεκκλίνει από τις εν λόγω προδιαγραφές πιστοποίησης σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, παρέχει στην αρμόδια αρχή πλήρη περιγραφή της σκοπούμενης παρέκκλισης πριν από την έναρξη εφαρμογή της. Η περιγραφή περιλαμβάνει τυχόν συναφείς αναθεωρήσεις σχετικών εγχειριδίων ή διαδικασιών, καθώς και αξιολόγηση από την οποία προκύπτει ότι η συμμόρφωση προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και το παρόν τμήμα.

▼M3

δ) Για τους σκοπούς της ARO.OPS.235 στοιχείο δ), εντός 2 ετών από την απόκλιση ή την παρέκκλιση, ο φορέας εκμετάλλευσης συλλέγει δεδομένα σχετικά με την εγκριθείσα απόκλιση ή παρέκκλιση, τα οποία αναλύει με βάση επιστημονικές αρχές με στόχο την εκτίμηση των επιπτώσεων της απόκλισης ή της παρέκκλισης στην κόπωση του πληρώματος. Η ανάλυση αυτή υποβάλλεται στην αρμόδια αρχή υπό μορφή έκθεσης.

ΕΝΟΤΗΤΑ 2

Εμπορικοί αερομεταφορείς

ORO.FTL.200 Έδρα βάσης

Ο αερομεταφορέας ορίζει έδρα βάσης για κάθε μέλος του πληρώματος.

ORO.FTL.205 Περίοδος πτητικής υπηρεσίας (FDP)

α) Ο αερομεταφορέας:

1. καθορίζει τους κατάλληλους χρόνους προσέλευσης για κάθε μεμονωμένη πτητική λειτουργία, λαμβάνοντας υπόψη την ORO.FTL.110 στοιχείο γ)·

2. σε περίπτωση ειδικών περιστάσεων που ενδέχεται να προκαλέσουν σοβαρή κόπωση, και μετά από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέλη του πληρώματος, καθιερώνει διαδικασίες για τον τρόπο με τον οποίο μειώνει τον πραγματικό χρόνο πτητικής υπηρεσίας και/ή αυξάνει τον χρόνο ανάπαυσης, ούτως ώστε να εξαλείψει κάθε αρνητική επίπτωση στην ασφάλεια της πτήσης.

β) Βασική μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας

1. Η μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας χωρίς τη χρήση παραστάσεων για εγκλιματισμένα μέλη του πληρώματος συνάδει με τον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 2

Μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας — Εγκλιματισμένα μέλη του πληρώματος

Έναρξη της περιόδου πτητικής υπηρεσίας στον χρόνο αναφοράς	1–2 τομείς	3 τομείς	4 τομείς	5 τομείς	6 τομείς	7 τομείς	8 τομείς	9 τομείς	10 τομείς
0600–1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330–1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400–1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430–1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500–1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530–1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600–1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630–1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700–0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500–0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515–0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530–0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545–0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

▼M3

2. Η μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας όταν τα μέλη του πληρώματος βρίσκονται σε άγνωστη κατάσταση εγκλιματισμού συνάδει με τον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 3

Μέλη πληρώματος σε άγνωστη κατάσταση εγκλιματισμού

Μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας ανάλογα με τους τομείς						
1–2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

3. Η μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας όταν τα μέλη του πληρώματος βρίσκονται σε άγνωστη κατάσταση εγκλιματισμού και ο αερομεταφορέας έχει εφαρμόσει διαχείριση κινδύνων κόπωσης συνάδει με τον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 4

Μέλη πληρώματος σε άγνωστη κατάσταση εγκλιματισμού στο πλαίσιο διαχείρισης κινδύνων κόπωσης

Οι τιμές του πίνακα που ακολουθεί επιτρέπεται να εφαρμόζονται εφόσον με τη διαχείριση κινδύνων κόπωσης του αερομεταφορέα παρακολουθείται διαρκώς η τήρηση των απαιτούμενων επιδόσεων ασφάλειας.

Μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας ανάλογα με τους τομείς						
1–2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

γ) Περίοδος πτητικής υπηρεσίας με διαφορετικό χρόνο προσέλευσης για το πλήρωμα πτήσης και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών

Σε περίπτωση που για την ενημέρωση του πληρώματος θαλάμου επιβατών πριν από την πτήση απαιτείται περισσότερος χρόνος σε σύγκριση με το πλήρωμα πτήσης για τον ίδιο τομέα ή την ίδια αλληλουχία τομέων, η περίοδος πτητικής υπηρεσίας του πληρώματος θαλάμου επιβατών επιτρέπεται να παραταθεί κατά τη διαφορά μεταξύ του χρόνου προσέλευσης του πληρώματος θαλάμου επιβατών και του πληρώματος πτήσης. Η διαφορά δεν υπερβαίνει τη 1 ώρα. Η μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών βασίζεται στην ώρα προσέλευσης του πληρώματος πτήσης για την περίοδο πτητικής υπηρεσίας του, αλλά η περίοδος πτητικής υπηρεσίας αρχίζει από την ώρα προσέλευσης του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

δ) Μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας για εγκλιματισμένα μέλη του πληρώματος με χρήση παρατάσεων και άνευ ανάπαυσης κατά τη διάρκεια της πτήσης

1. Η μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας επιτρέπεται να παρατείνεται έως και κατά 1 ώρα και μέχρι δύο φορές σε οιεσδήποτε 7 συνεχόμενες ημέρες. Στην περίπτωση αυτή:

   i) η ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης πριν και μετά από την πτήση αυξάνεται κατά 2 ώρες· ή

   ii) η περίοδος ανάπαυσης μετά από την πτήση αυξάνεται κατά 4 ώρες.

2. Όταν χρησιμοποιούνται παρατάσεις για διαδοχικές περιόδους πτητικής υπηρεσίας, η επιπλέον ανάπαυση πριν και μετά την πτήση μεταξύ δύο παρατεταμένων περιόδων πτητικής υπηρεσίας που απαιτείται βάσει του σημείου 1 παρέχονται σε διαδοχική βάση.

▼**M3**

3. Η χρήση της παράτασης προγραμματίζεται εκ των προτέρων και δεν υπερβαίνει:

   i) 5 τομείς όταν δεν υπάρχει σύμπτωση με τον WOCL· ή

   ii) 4 τομείς, όταν υπάρχει σύμπτωση με τον WOCL διάρκειας έως και 2 ωρών· ή

   iii) 2 τομείς, όταν υπάρχει σύμπτωση με τον WOCL διάρκειας άνω των 2 ωρών.

4. Η παράταση της μέγιστης βασικής ημερήσιας περιόδου πτητικής υπηρεσίας άνευ ανάπαυσης κατά τη διάρκεια της πτήσης δεν συνδυάζονται με παρατάσεις λόγω ανάπαυσης κατά τη διάρκεια της πτήσης ή μεικτής υπηρεσίας κατά την ίδια περίοδο υπηρεσίας.

5. Τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης καθορίζουν τα όρια των παρατάσεων της μέγιστης βασικής ημερήσιας περιόδου πτητικής υπηρεσίας σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που ισχύουν για το είδος της πτητικής λειτουργίας, με βάση:

   i) τον αριθμό των τομέων πτήσης· και

   ii) τη διείσδυση στον WOCL.

ε) Μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας με χρήση παρατάσεων λόγω ανάπαυσης κατά τη διάρκεια της πτήσης

Τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης καθορίζουν τις προϋποθέσεις των παρατάσεων της μέγιστης βασικής ημερήσιας περιόδου πτητικής υπηρεσίας με ανάπαυση κατά τη διάρκεια της πτήσης σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που ισχύουν για το είδος της πτητικής λειτουργίας, με βάση:

i) τον αριθμό των τομέων πτήσης·

ii) την ελάχιστη ανάπαυση κατά τη διάρκεια της πτήσης που έχει χορηγηθεί σε κάθε μέλος του πληρώματος·

iii) το είδος των εγκαταστάσεων ανάπαυσης κατά τη διάρκεια της πτήσης· και

iv) την αύξηση του βασικού πληρώματος της πτήσης.

στ) Απρόβλεπτες περιστάσεις κατά τη διάρκεια της πτητικής λειτουργίας — Διακριτική ευχέρεια του κυβερνήτη

1. Οι προϋποθέσεις για την τροποποίηση των ορίων της πτητικής υπηρεσίας και των περιόδων υπηρεσίας και ανάπαυσης από τον κυβερνήτη σε περίπτωση απρόβλεπτων περιστάσεων κατά τη διάρκεια της πτητικής λειτουργίας, οι οποίες αρχίζουν κατά την ώρα προσέλευσης ή μετά από αυτήν, συνάδουν με τα εξής:

   i) η μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας που προκύπτει μετά την εφαρμογή των στοιχείων β) και ε) της ORO.FTL.205 ή της ORO.FTL.220 δεν επιτρέπεται να αυξηθεί άνω των 2 ωρών, εκτός εάν αυξηθεί το πλήρωμα πτήσης, οπότε η μέγιστη περίοδος πτητικής υπηρεσίας επιτρέπεται να αυξηθεί κατά 3 ώρες κατ' ανώτατο όριο·

   ii) εάν στον τελικό τομέα μιας περιόδου πτητικής υπηρεσίας προκύψει υπέρβαση της επιτρεπόμενης αύξησης λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων μετά την απογείωση, η πτήση επιτρέπεται να συνεχιστεί προς το προγραμματισμένο ή εναλλακτικό αεροδρόμιο· και

   iii) η περίοδος που ακολουθεί την περίοδο πτητικής υπηρεσίας επιτρέπεται να μειωθεί, αλλά σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται να είναι μικρότερη των 10 ωρών.

▼M3

2. Σε περίπτωση ειδικών περιστάσεων που ενδέχεται να προκαλέσουν σοβαρή κόπωση, ο κυβερνήτης μειώνει τον πραγματικό χρόνο πτητικής υπηρεσίας και/ή αυξάνει τον χρόνο ανάπαυσης, ούτως ώστε να εξαλείψει κάθε αρνητική επίπτωση στην ασφάλεια της πτήσης.

3. Ο κυβερνήτης διαβουλεύεται με όλα τα μέλη του πληρώματος σχετικά με το επίπεδο εγρήγορσής τους πριν αποφασίσει σχετικά με τις τροποποιήσεις βάσει των σημείων 1 και 2.

4. Ο κυβερνήτης υποβάλλει αναφορά στον αερομεταφορέα σε περίπτωση αύξησης της περιόδου πτητικής υπηρεσίας ή μείωσης της περιόδου ανάπαυσης κατά τη διακριτική του ευχέρεια.

5. Σε περίπτωση που η αύξηση της περιόδου πτητικής υπηρεσίας ή η μείωση της περιόδου ανάπαυσης υπερβαίνει τη μία ώρα, αντίγραφο της σχετικής αναφοράς, στην οποία ο αερομεταφορέας επισυνάπτει τις παρατηρήσεις του, διαβιβάζεται από τον αερομεταφορέα στην αρμόδια αρχή το αργότερο εντός 28 ημερών μετά το συμβάν.

6. Ο αερομεταφορέας εφαρμόζει διαδικασία που δεν επισύρει ποινές για τη χρήση της διακριτικής ευχέρειας που περιγράφεται στην παρούσα διάταξη, την οποία παρουσιάζει αναλυτικά στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

ζ) Απρόβλεπτες περιστάσεις κατά τη διάρκεια της πτητικής λειτουργίας — Καθυστέρηση υποβολής αναφοράς

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες, οι οποίες συμπεριλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, για την καθυστέρηση υποβολής αναφοράς σε περίπτωση απρόβλεπτων περιστάσεων σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που ισχύουν για το είδος της πτητικής λειτουργίας.

ORO.FTL.210 Χρόνος πτήσης και περίοδος υπηρεσίας

α) Οι συνολικές περίοδοι υπηρεσίας που χορηγούνται σε μέλος πληρώματος δεν υπερβαίνουν:

1. τις 60 ώρες υπηρεσίας σε οιεσδήποτε 7 συνεχόμενες ημέρες·

2. τις 110 ώρες υπηρεσίας σε οιεσδήποτε 14 συνεχόμενες ημέρες· και

3. τις 190 ώρες υπηρεσίας σε οιεσδήποτε 28 συνεχόμενες ημέρες, κατανεμημένες όσο το δυνατόν πιο ομοιόμορφα εντός της περιόδου αυτής.

β) Ο συνολικός χρόνος πτήσης των τομέων που ανατίθεται σε άτομο που ασκεί καθήκοντα μέλους πληρώματος δεν υπερβαίνει:

1. τις 100 ώρες πτήσης σε οιεσδήποτε 28 συνεχόμενες ημέρες·

2. τις 900 ώρες πτήσης σε οποιοδήποτε ημερολογιακό έτος· και

3. τις 1 000 ώρες πτήσης σε οιουσδήποτε 12 συνεχόμενους ημερολογιακούς μήνες.

γ) Η υπηρεσία μετά την πτήση υπολογίζεται ως περίοδος υπηρεσίας. Ο αερομεταφορέας διευκρινίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας του την ελάχιστη χρονική περίοδο υπηρεσίας μετά την πτήση.

ORO.FTL.215 Μετάθεση

Εάν ο αερομεταφορέας μεταθέσει μέλος πληρώματος σε συγκεκριμένη θέση, εφαρμόζονται τα ακόλουθα:

α) η μετάθεση μετά την προσέλευση αλλά πριν από τη λειτουργία συνυπολογίζεται ως περίοδος πτητικής υπηρεσίας αλλά όχι ως τομέας·

β) το σύνολο του χρόνου που διατίθεται για μετάθεση προσμετράται ως χρόνος υπηρεσίας.

▼M3

ORO.FTL.220 Μεικτή υπηρεσία

Οι προϋποθέσεις για την παράταση της μέγιστης ημερήσιας περιόδου πτητικής υπηρεσίας λόγω διακοπής στο έδαφος συνάδουν με τα εξής:

α) Τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης καθορίζουν τα ακόλουθα στοιχεία της μεικτής υπηρεσίας σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που ισχύουν για το είδος της πτητικής λειτουργίας:

1. ελάχιστη διάρκεια της διακοπής στο έδαφος· και

2. δυνατότητα παράτασης της περιόδου πτητικής υπηρεσίας που προβλέπεται στην ORO.FTL.205 στοιχείο β) με βάση τη διάρκεια της διακοπής στο έδαφος, τις εγκαταστάσεις που παρέχονται στα μέλη του πληρώματος για την ανάπαυσή τους και άλλους σχετικούς παράγοντες.

β) Η διακοπή στο έδαφος προσμετράται πλήρως ως περίοδος πτητικής υπηρεσίας.

γ) Μετά από μεικτή υπηρεσία δεν ακολουθεί μειωμένη ανάπαυση.

ORO.FTL.225 Επιφυλακή και υπηρεσίες στον αερολιμένα

Εάν αερομεταφορέας τοποθετήσει μέλη του πληρώματος σε επιφυλακή ή σε οποιαδήποτε υπηρεσία στον αερολιμένα, εφαρμόζονται τα ακόλουθα σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που ισχύουν για το είδος της πτητικής λειτουργίας:

α) Η περίοδος επιφυλακής και η υπηρεσία στον αερολιμένα περιλαμβάνονται στο φύλλο υπηρεσίας και η ώρα έναρξης και λήξης της επιφυλακής καθορίζονται και κοινοποιούνται εκ των προτέρων στα ενδιαφερόμενα μέλη του πληρώματος ώστε να έχουν τη δυνατότητα να προγραμματίζουν επαρκή ανάπαυση.

β) Ένα μέλος του πληρώματος θεωρείται ότι βρίσκεται σε επιφυλακή στον αερολιμένα από τη στιγμή της προσέλευσης στον σχετικό τόπο μέχρι το τέλος της κοινοποιηθείσας περιόδου επιφυλακής στο αεροδρόμιο.

γ) Η περίοδος επιφυλακής στον αερολιμένα προσμετράται πλήρως ως περίοδος υπηρεσίας για τους σκοπούς των ORO.FTL.210 και ORO.FTL.235.

δ) Οποιαδήποτε υπηρεσία στον αερολιμένα συνυπολογίζεται πλήρως ως περίοδος υπηρεσίας και η περίοδος πτητικής υπηρεσίας συνυπολογίζεται πλήρως από την ώρα προσέλευσης στην υπηρεσία στον αερολιμένα.

ε) Ο αερομεταφορέας παρέχει κατάλυμα στα μέλη του πληρώματος που βρίσκονται σε επιφυλακή στον αερολιμένα.

στ) Τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης διευκρινίζουν τα εξής:

1. τη μέγιστη διάρκεια κάθε περιόδου επιφυλακής·

2. τις επιπτώσεις του χρόνου επιφυλακής των μελών πληρώματος στη μέγιστη περίοδο πτητικής υπηρεσίας που ενδέχεται να τους ανατεθεί, λαμβανομένων υπόψη των εγκαταστάσεων που παρέχονται στα μέλη του πληρώματος για την ανάπαυσή τους και άλλων σχετικών παραγόντων, όπως:

— η ανάγκη άμεσης ετοιμότητας του μέλους του πληρώματος,

— η επικάλυψη της περιόδου επιφυλακής με τον ύπνο και

— η επαρκής ενημέρωση για την προστασία της δυνατότητας του ύπνου μεταξύ μιας κλήσης για ανάληψη υπηρεσίας και της καθορισμένης περιόδου πτητικής υπηρεσίας·

3. την ελάχιστη περίοδο ανάπαυσης μετά την επιφυλακή, η οποία δεν συνεπάγεται ανάθεση περιόδου πτητικής υπηρεσίας·

▼M3

4. τον τρόπο με τον οποίο ο χρόνος επιφυλακής των μελών πληρώματος εκτός της επιφυλακής στον αερολιμένα προσμετράται για τον υπολογισμό των σωρευτικών περιόδων υπηρεσίας.

ORO.FTL.230 Εφεδρεία

Εάν ένας αερομεταφορέας τοποθετήσει μέλη του πληρώματος σε εφεδρεία, εφαρμόζονται οι ακόλουθες απαιτήσεις σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που ισχύουν για το είδος της πτητικής λειτουργίας:

α) οι περίοδοι εφεδρείας συμπεριλαμβάνονται στο φύλλο υπηρεσίας·

β) τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης διευκρινίζουν τα εξής:

1. τη μέγιστη διάρκεια κάθε περιόδου εφεδρείας·

2. τον αριθμό διαδοχικών ημερών εφεδρείας που επιτρέπεται να ανατεθούν σε μέλος πληρώματος.

ORO.FTL.235 Περίοδοι ανάπαυσης

α) Ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης στην έδρα βάσης

1. Η ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης που παρέχεται πριν αναληφθεί περίοδος πτητικής υπηρεσίας με τόπο έναρξης την έδρα βάσης είναι τουλάχιστον ίση με την προηγηθείσα περίοδο υπηρεσίας ή με περίοδο 12 ωρών ανάλογα με το ποια είναι μεγαλύτερη.

2. Κατά παρέκκλιση από το σημείο 1, η ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης που προβλέπεται βάσει του στοιχείου β) εφαρμόζεται εφόσον ο αερομεταφορέας παρέχει κατάλληλο κατάλυμα στο μέλος του πληρώματος στην έδρα βάσης.

β) Ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης εκτός έδρας βάσης

Η ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης που παρέχεται προτού αναληφθεί περίοδος πτητικής υπηρεσίας που με τόπο έναρξης εκτός έδρας βάσης είναι τουλάχιστον ίση με την προηγηθείσα περίοδο υπηρεσίας ή με περίοδο 10 ωρών, ανάλογα με το ποια είναι μεγαλύτερη. Η περίοδος αυτή περιλαμβάνει δυνατότητα ύπνου 8 ωρών συν τον χρόνο που απαιτείται για τις μετακινήσεις και την ικανοποίηση των φυσικών αναγκών.

γ) Μειωμένη ανάπαυση

Κατά παρέκκλιση των στοιχείων α) και β), τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης επιτρέπεται να μειώνουν τη διάρκεια των περιόδων ελάχιστης ανάπαυσης σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που ισχύουν για το είδος της πτητικής λειτουργίας, με βάση:

1. την ελάχιστη περίοδο μειωμένης ανάπαυσης·

2. την αύξηση της επακόλουθης περιόδου ανάπαυσης· και

3. τη μείωση της περιόδου πτητικής υπηρεσίας μετά από μειωμένη ανάπαυση.

δ) Περιοδικές παρατεταμένες περίοδοι ανάπαυσης για ανάκτηση

Τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης καθορίζουν τις περιοδικές παρατεταμένες περιόδους ανάπαυσης για ανάκτηση προκειμένου να αντισταθμιστεί η συσσωρευμένη κόπωση. Η ελάχιστη επαναλαμβανόμενη παρατεταμένη περίοδος ανάπαυσης για ανάκτηση είναι διάρκειας 36 ωρών, συμπεριλαμβανομένων 2 τοπικών διανυκτερεύσεων και, σε κάθε περίπτωση, το χρονικό διάστημα μεταξύ της λήξης μιας επαναλαμβανόμενης παρατεταμένης περιόδου ανάπαυσης για ανάκτηση και της έναρξης της επόμενης τέτοιας περιόδου δεν υπερβαίνει τις 168 ώρες. Η επαναλαμβανόμενη παρατεταμένη περίοδος ανάπαυσης για ανάκτηση αυξάνεται σε 2 τοπικές ημέρες δύο φορές κάθε μήνα.

▼M3

ε) Τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης καθορίζουν τις επιπλέον περιόδους ανάπαυσης σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης για την αντιστάθμιση:

1. των επιπτώσεων από τις διαφορές των ζωνών ώρας και τις παρατάσεις των περιόδων πτητικής υπηρεσίας·

2. της επιπλέον συσσωρευμένης κόπωσης λόγω διασπαστικών προγραμμάτων υπηρεσίας· και

3. της αλλαγής της έδρας βάσης.

ORO.FTL.240 Διατροφή

α) Κατά τη διάρκεια της περιόδου πτητικής υπηρεσίας, παρέχεται δυνατότητα ενός γεύματος και ποτού, ούτως ώστε να αποφεύγεται κάθε επιζήμια επίπτωση στην απόδοση ενός μέλους πληρώματος, ιδίως όταν η περίοδος πτητικής υπηρεσίας υπερβαίνει τις 6 ώρες.

β) Ο αερομεταφορέας διευκρινίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τον τρόπο με τον οποίο εξασφαλίζεται η διατροφή των μελών του πληρώματος.

ORO.FTL.245 Αρχεία έδρας βάσης, χρόνων πτήσης και περιόδων υπηρεσίας και ανάπαυσης

α) Ο αερομεταφορέας τηρεί για περίοδο 24 μηνών:

1. ατομικά αρχεία για κάθε μέλος του πληρώματος που περιλαμβάνουν:

i) τους χρόνους πτήσης·

ii) την έναρξη, τη διάρκεια και τη λήξη κάθε περιόδου υπηρεσίας και περιόδου πτητικής υπηρεσίας·

iii) τις περιόδους ανάπαυσης και τις ημέρες που το μέλος πληρώματος είναι ελεύθερο πάσης υπηρεσίας· και

iv) την καθορισμένη έδρα βάσης.

2. Εκθέσεις για παρατεταμένες περιόδους πτητικής υπηρεσίας και μειωμένες περιόδους ανάπαυσης.

β) Κατόπιν αιτήματος, ο αερομεταφορέας παρέχει αντίγραφα επιμέρους εκθέσεων σχετικά με τους χρόνους πτήσης και τις περιόδους υπηρεσίας και ανάπαυσης:

1. στο ενδιαφερόμενο μέρος του πληρώματος και

2. σε άλλον αερομεταφορέα, για μέλος πληρώματος που αποτελεί ή πρόκειται να αποτελέσει μέλος πληρώματος του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα.

γ) Τα αρχεία που αναφέρονται στην CAT.GEN.MPA.100 στοιχείο β) σημείο 5 για μέλη πληρώματος που αναλαμβάνουν υπηρεσίες για περισσότερους από έναν αερομεταφορείς τηρούνται για διάστημα 24 μηνών.

ORO.FTL.250 Εκπαίδευση για τη διαχείριση της κόπωσης

α) Ο αερομεταφορέας παρέχει αρχική και περιοδική εκπαίδευση για τη διαχείριση της κόπωσης στα μέλη του πληρώματος, το προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την εκπαίδευση και την τήρηση των φύλλων υπηρεσίας του πληρώματος και τα σχετικά διευθυντικά στελέχη.

β) Η εκπαίδευση βασίζεται σε πρόγραμμα που καταρτίζει ο αερομεταφοράς και περιγράφεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Το αναλυτικό πρόγραμμα της εκπαίδευσης καλύπτει τις πιθανές αιτίες και επιπτώσεις της κόπωσης και τα μέτρα αντιστάθμισής της.

▼**M21**

Προσάρτημα I

ΔΗΛΩΣΗ

σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής για τις πτητικές λειτουργίες

Φορέας εκμετάλλευσης

Ονομασία:

Τόπος στον οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης έχει τον κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητάς του ή, εάν ο φορέας εκμετάλλευσης δεν έχει κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητας, τόπος εγκατάστασής του ή διαμονής του από τον οποίο διευθύνονται οι λειτουργίες:

Ονοματεπώνυμο και στοιχεία επικοινωνίας του υπόλογου διευθυντή:

Πτητική λειτουργία αεροσκάφους

Ημερομηνία έναρξης της πτητικής λειτουργίας και ημερομηνία εφαρμογής της αλλαγής:

Πληροφορίες για το αεροσκάφος, τη λειτουργία και τον φορέα διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας ([1]):

Τύπος/-οι αεροσκάφους, νηολόγηση/-εις και κύρια βάση:

MSN (αριθ. σειράς κατασκευής) του αεροσκάφους ([2])	Τύπος αεροσκάφους	Αριθμός νηολογίου του αεροσκάφους ([3])	Κύρια βάση	Τύπος/-οι πτητικής λειτουργίας ([4])	Φορέας υπεύθυνος για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας ([5])

Ο φορέας εκμετάλλευσης λαμβάνει προηγούμενη έγκριση ([6]) ή ειδική έγκριση ([7]) για ορισμένες πτητικές λειτουργίες πριν από τη διεξαγωγή των εν λόγω λειτουργιών.

Κατά περίπτωση, στοιχεία των εγκρίσεων των οποίων είναι κάτοχος. Επισυνάπτεται ο κατάλογος ειδικών εγκρίσεων. Συμπεριλαμβάνονται:

— ειδικές εγκρίσεις που έχουν χορηγηθεί από τρίτη χώρα, κατά περίπτωση·

— ονομασία των πτητικών λειτουργιών που εκτελούνται με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις (π.χ. EFVS 200, SA CAT I κ.λπ.).

Όπου συντρέχει περίπτωση, στοιχεία των εξουσιοδοτήσεων ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών των οποίων είναι κάτοχος (επισυνάπτονται οι εξουσιοδοτήσεις, κατά περίπτωση).

Όπου συντρέχει περίπτωση, κατάλογος των εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης (AltMoC) με παραπομπές στα σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC) που αντικαθιστούν (επισυνάπτονται τα AltMoC).

Δηλώσεις

☐ Ο φορέας εκμετάλλευσης συμμορφώνεται και συνεχίζει να συμμορφώνεται με τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

☐ Η τεκμηρίωση του διοικητικού συστήματος, καθώς και του εγχειριδίου πτητικών λειτουργιών, πληρούν τις απαιτήσεις του παραρτήματος III (Μέρος-ORO), του παραρτήματος V (Μέρος-SPA), του παραρτήματος VI (Μέρος-NCC) ή του παραρτήματος VIII (Μέρος-SPO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής και όλες οι πτήσεις εκτελούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του εγχειριδίου πτητικών λειτουργιών όπως απαιτείται κατά την ORO.GEN.110 στοιχείο β) του εν λόγω κανονισμού.

☐ Όλα τα υπό εκμετάλλευση αεροσκάφη διαθέτουν:

— έγκυρο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής ή, για αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτη χώρα, σύμφωνα με το παράρτημα 8 του ΔΟΠΑ· και

— όταν χρησιμοποιούνται για δραστηριότητες ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών (SPO), έγκυρη συμφωνία μίσθωσης σύμφωνα με την ORO.SPO.100.

▼**M21**

☐ Όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης είναι κάτοχοι πτυχίου σύμφωνα με το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής, όπως απαιτείται κατά την ORO.FC.100 στοιχείο γ) του Μέρους-ORO, ενώ τα μέλη του πληρώματος του θαλάμου επιβατών, κατά περίπτωση, εκπαιδεύονται σύμφωνα με το τμήμα CC του Μέρους-ORO.
☐ (Ανάλογα με την περίπτωση) Ο φορέας εκμετάλλευσης εφαρμόζει και αποδεικνύει τη συμμόρφωση με αναγνωρισμένο βιομηχανικό πρότυπο. Στοιχεία αναφοράς του προτύπου: Οργανισμός πιστοποίησης: Ημερομηνία του τελευταίου ελέγχου της συμμόρφωσης:
☐ Ο φορέας εκμετάλλευσης κοινοποιεί στην αρμόδια αρχή κάθε μεταβολή των περιστάσεων που επηρεάζει τη συμμόρφωσή του με τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, όπως δηλώνει στην αρμόδια αρχή με την παρούσα δήλωση, καθώς και κάθε μεταβολή των πληροφοριών και των καταλόγων εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης (AltMoC) που έχουν περιληφθεί και επισυναφθεί στην παρούσα δήλωση, όπως απαιτείται βάσει της ORO.GEN.120 στοιχείο α) του Μέρους-ORO.
☐ 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 απαιτούμενων πληροφοριών στη δήλωση, οι πληροφορίες επισυνάπτονται χωριστά. Το συνημμένο φέρει ημερομηνία και υπογραφή.

([2]) Αύξων αριθμός κατασκευής.

([3]) Εάν το αεροσκάφος έχει επίσης νηολογηθεί με κάτοχο AOC, προσδιορίζεται ο αριθμός AOC του κατόχου του AOC.

([4]) Ως «τύπος/-οι πτητικής λειτουργίας» νοείται/-ούνται ο/-οι τύπος/-οι πτητικής λειτουργίας που εκτελείται/-ούνται με το συγκεκριμένο αεροσκάφος, π.χ. μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες ή ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες, π.χ. πτήσεις αεροφωτογραφίας, εναέριες διαφημίσεις, πτήσεις μαζικών μέσων ενημέρωσης, τηλεοπτικές και κινηματογραφικές πτήσεις, λειτουργίες ρίψεων με αλεξίπτωτο, πτήσεις ελεύθερης πτώσης, πτήσεις ελέγχου της συντήρησης.

([5]) Στις πληροφορίες σχετικά με τον φορέα που είναι αρμόδιος για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας περιλαμβάνονται η επωνυμία του φορέα, η διεύθυνσή του και ο αριθμός έγκρισής του.

([6]) α) Πτητικές λειτουργίες με ελαττωματικό όργανο ή εξοπλισμό ή εξάρτημα εξοπλισμού ή λειτουργία, σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) (ORO.MLR.105 στοιχεία β), στ) και ι), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 και SPO.IDE.H.105).

β) Πτητικές λειτουργίες που απαιτούν προηγούμενη εξουσιοδότηση ή έγκριση, συμπεριλαμβανομένων όλων των ακόλουθων:
- για ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες, πλήρης μίσθωση και μίσθωση χωρίς το πλήρωμα αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτη χώρα [ORO.SPO.100 στοιχείο γ)]·
- εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες υψηλού κινδύνου (ORO.SPO.110)·
- μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με αεροσκάφη με MOPSC άνω των 19 θέσεων που εκτελούνται χωρίς μέλος του πληρώματος του θαλάμου επιβατών [ORO.CC.100 στοιχείο δ)]·
- χρήση επιχειρησιακών ελαχίστων ενόργανων πτήσεων (IFR), τα οποία είναι χαμηλότερα από εκείνα που δημοσιεύονται από το κράτος (NCC.OP.110 και SPO.OP.110)·
- ανεφοδιασμός με κινητήρα/-ες και/ή τους στροφείς σε λειτουργία (NCC.OP.157)·
- ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες (SPO) χωρίς οξυγόνο άνω των 10 000 ft (SPO.OP.195).

([7]) Πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με το παράρτημα V (Μέρος-SPA) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, συμπεριλαμβανομένων των τμημάτων Β «Πτητικές λειτουργίες πλοήγησης βάσει επιδόσεων (PBN)», Γ «Πτητικές λειτουργίες με ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων πλοήγησης (MNPS)», Δ «Πτητικές λειτουργίες με ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού (RVSM)», Ε «Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας (LVO) και πτητικές λειτουργίες με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις», Ζ «Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων», ΙΑ «Υπεράκτιες πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου» και ΙΔ «Προσεγγίσεις και αναχωρήσεις ελικοπτέρου προς σημείο στον χώρο με μειωμένα ελάχιστα VFR.»

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

[ΜΕΡΟΣ-CAT]

ΤΜΗΜΑ Α

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

CAT.GEN.100 Αρμόδια αρχή

Η αρμόδια αρχή είναι η αρχή που ορίζεται από το κράτος μέλος όπου ο αερομεταφορέας έχει την κύρια εγκατάστασή του.

▼M14

_____

▼B

ΕΝΟΤΗΤΑ 1

Μηχανοκίνητα αεροσκάφη

▼M21

CAT.GEN.MPA.100 Ευθύνες του πληρώματος

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

1. σχετίζονται με την ασφάλεια του αεροσκάφους και των επιβαινόντων του· και

2. καθορίζονται στις οδηγίες και τις διαδικασίες του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας.

β) Το μέλος πληρώματος:

1. αναφέρει στον κυβερνήτη κάθε έλλειψη, βλάβη, δυσλειτουργία ή ελάττωμα το οποίο θεωρεί ότι μπορεί να επηρεάσει την αξιοπλοΐα ή την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους και των συστημάτων έκτακτης ανάγκης, εάν δεν έχει ήδη αναφερθεί από άλλο μέλος του πληρώματος·

2. αναφέρει στον κυβερνήτη κάθε συμβάν το οποίο θέτει ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας, εάν δεν έχει ήδη αναφερθεί από άλλο μέλος του πληρώματος·

3. συμμορφώνεται προς τις σχετικές απαιτήσεις των προγραμμάτων αναφοράς περιστατικών του φορέα εκμετάλλευσης·

4. συμμορφώνεται προς όλους τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας (FTL) και τις απαιτήσεις ανάπαυσης που ισχύουν για τις δραστηριότητές του·

5. όταν αναλαμβάνει καθήκοντα για περισσότερους του ενός φορείς εκμετάλλευσης:

i) τηρεί τα ατομικά του αρχεία όσον αφορά τους χρόνους πτήσης και υπηρεσίας και τις περιόδους ανάπαυσης, όπως αναφέρονται στις εφαρμοστέες απαιτήσεις FTL·

ii) υποβάλλει σε κάθε φορέα εκμετάλλευσης τα στοιχεία που απαιτούνται για τον προγραμματισμό των δραστηριοτήτων σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις FTL· και

iii) υποβάλλει σε κάθε φορέα εκμετάλλευσης τα απαιτούμενα δεδομένα σχετικά με τις πτητικές λειτουργίες σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές.

▼M21

γ) Το μέλος πληρώματος δεν εκτελεί καθήκοντα σε αεροσκάφος:

1. όταν βρίσκεται υπό την επήρεια ψυχοτρόπων ουσιών ή όταν είναι ανίκανο προς εργασία λόγω τραυματισμού, κόπωσης, φαρμακευτικής αγωγής, ασθένειας ή άλλης παρεμφερούς αιτίας·

2. έως ότου παρέλθει εύλογο χρονικό διάστημα από κατάδυση σε μεγάλο βάθος ή μετά από αιμοδοσία·

3. εάν δεν πληρούνται οι εφαρμοστέες ιατρικές απαιτήσεις·

4. εάν έχει την παραμικρή αμφιβολία για την ικανότητά του να εκτελέσει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί· ή

5. εάν γνωρίζει ή υποπτεύεται ότι υποφέρει από κόπωση, όπως αναφέρεται στο παράρτημα V σημείο 7.5 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 ή άλλως αισθάνεται ανίκανο προς εργασία, σε βαθμό που ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την πτήση.

▼B

CAT.GEN.MPA.105 Ευθύνες του κυβερνήτη

α) Ο κυβερνήτης, επιπλέον της συμμόρφωσής του προς την παράγραφο CAT.GEN.MPA.100:

1. είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια όλων των μελών του πληρώματος, των επιβατών και του φορτίου επί του αεροσκάφους, από τη στιγμή της επιβίβασής του μέχρι την αποχώρησή του από το αεροσκάφος στο τέλος της πτήσης·

2. είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία και την ασφάλεια του αεροσκάφους:

i) για αεροπλάνα, από τη στιγμή που το αεροπλάνο είναι έτοιμο να ξεκινήσει με σκοπό την τροχοδρόμηση πριν από την απογείωση μέχρι τη στιγμή που ακινητοποιείται στο τέλος της πτήσης και σβήνει ο (οι) κινητήρας(-ες) που χρησιμοποιείται(-ούνται) ως κύρια(-ες) προωθητική(-ές) μονάδα(-ες)·

ii) για ελικόπτερα, όταν τα στροφεία περιστρέφονται·

3. είναι εξουσιοδοτημένος να δίνει κάθε εντολή και να λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για τη διασφάλιση της ασφαλείας του αεροσκάφους και των προσώπων ή/και των περιουσιακών στοιχείων που μεταφέρει, σύμφωνα με την παράγραφο 7γ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008·

4. έχει το δικαίωμα να αποβιβάζει οποιοδήποτε πρόσωπο ή οποιοδήποτε μέρος του φορτίου, το οποίο μπορεί να συνιστά ενδεχόμενο κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροσκάφους ή των επιβαινόντων του·

5. δεν επιτρέπει τη μεταφορά στο αεροσκάφος προσώπου το οποίο φαίνεται να βρίσκεται υπό την επήρεια οινοπνευματωδών ποτών ή ναρκωτικών ουσιών σε βαθμό που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβαινόντων του·

6. έχει το δικαίωμα να αρνηθεί τη μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό κράτηση, εάν η μεταφορά τους αυξάνει τον κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροσκάφους ή των επιβαινόντων του·

▼B

7. εξασφαλίζει ότι όλοι οι επιβάτες ενημερώνονται για τη θέση των εξόδων κινδύνου και για τη θέση και τη χρήση του αντίστοιχου εξοπλισμού ασφαλείας και έκτακτης ανάγκης·

8. εξασφαλίζει ότι όλες οι επιχειρησιακές διαδικασίες και οι κατάλογοι ελέγχου τηρούνται σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας·

9. δεν επιτρέπει στα μέλη του πληρώματος να εκτελούν δραστηριότητες σε κρίσιμες φάσεις της πτήσης, πλην των καθηκόντων που απαιτούνται για την ασφαλή επιχειρησιακή λειτουργία του αεροσκάφους·

▼M8

10. μεριμνά ώστε:

i) οι συσκευές καταγραφής στοιχείων πτήσης να μην ανενεργές ούτε να τίθενται εκτός λειτουργίας κατά τη διάρκεια της πτήσης·

ii) σε περίπτωση περιστατικού πλην ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος που αναφέρεται σύμφωνα με την ORO.GEN.160(α), οι καταχωρίσεις καταγραφέα στοιχείων πτήσης να μη διαγράφονται σκοπίμως· και

iii) σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος, ή εάν η αρχή διερεύνησης επιβάλλει τη διατήρηση των καταχωρίσεων των συσκευών καταγραφής δεδομένων πτήσης:

Α) οι καταχωρίσεις καταγραφέα στοιχείων πτήσης να μη διαγράφονται σκοπίμως·

Β) οι καταγραφείς στοιχείων πτήσης να απενεργοποιούνται αμέσως μετά την ολοκλήρωση της πτήσης· και

Γ) να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα για τη διατήρηση των καταχωρίσεων των συσκευών καταγραφής δεδομένων πτήσης πριν από την αναχώρηση από τον θάλαμο πληρώματος πτήσης·

▼B

11. αποφασίζει για την αποδοχή του αεροσκάφους με επιχειρησιακής φύσεως δυσλειτουργίες, σύμφωνα με τον κατάλογο παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση ή τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (ΚΕΕ)·

▼M15

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·

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.

▼B

β) Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η πραγματοποίηση της πτήσης, σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης που απαιτεί άμεση λήψη απόφασης και δράση, προβαίνει σε οποιαδήποτε ενέργεια κρίνει απαραίτητη σύμφωνα με τις περιστάσεις σύμφωνα με την παράγραφο 7.δ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να παρεκκλίνει από τους κανόνες, τις διαδικασίες επιχειρησιακής λειτουργίας και τις μεθόδους προς το συμφέρον της ασφαλείας.

γ) Κάθε φορά που ένα αεροσκάφος πραγματοποιεί κατά την πτήση ελιγμούς ανταποκρινόμενο σε συμβουλές επίλυσης συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS), ο κυβερνήτης υποβάλλει έκθεση ACAS στην αρμόδια αρχή.

δ) Κίνδυνοι λόγω πτηνών και προσκρούσεις πτηνών:

1. Όποτε αντιλαμβάνεται ενδεχόμενο κίνδυνο λόγω πτηνών, ο κυβερνήτης ενημερώνει τη μονάδα της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας αμέσως μόλις το επιτρέψει ο φόρτος εργασίας του πληρώματος πτήσης.

▼B

2. Κάθε φορά που ένα αεροσκάφος για το οποίο είναι υπεύθυνος, συγκρούεται με πτηνά με αποτέλεσμα την πρόκληση σημαντικών βλαβών στο αεροσκάφος ή την απώλεια ή τη δυσλειτουργία βασικών λειτουργιών του, ο κυβερνήτης υποβάλει στην αρμόδια αρχή γραπτή αναφορά μετά την προσγείωση.

▼M15

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.

▼B

CAT.GEN.MPA.110 Εξουσία του κυβερνήτη

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι όλα τα άτομα που επιβαίνουν στο αεροσκάφος υπακούουν σε όλες τις νόμιμες εντολές που δίνονται από τον κυβερνήτη προς εξασφάλιση της ασφαλείας του αεροσκάφους και των προσώπων ή των πραγμάτων που αυτό μεταφέρει.

CAT.GEN.MPA.115 Προσωπικό ή μέλη πληρώματος πλην του πληρώματος θαλάμου επιβατών

Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι το προσωπικό ή τα μέλη του πληρώματος, πλην των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που εκτελούν τα καθήκοντά τους στον θάλαμο των επιβατών ενός αεροσκάφους:

α) δεν συγχέονται από τους επιβάτες με τα ενεργά μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών·

β) δεν καταλαμβάνουν θέσεις στους σταθμούς που έχουν καθοριστεί για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών·

γ) δεν παρεμποδίζουν την εκτέλεση των καθηκόντων των ενεργών μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

CAT.GEN.MPA.120 Κοινή γλώσσα

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος μπορούν να επικοινωνούν μεταξύ τους σε κοινή γλώσσα.

▼M5

CAT.GEN.MPA.124 Τροχοδρόμηση αεροσκαφών

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

▼B

CAT.GEN.MPA.125 Τροχοδρόμηση αεροπλάνων

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι αεροπλάνο τροχοδρομεί μόνο στην επιφάνεια κίνησης αεροδρομίου, εάν το πρόσωπο που χειρίζεται τα χειριστήρια πτήσης:

α) είναι χειριστής που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα· ή

β) έχει οριστεί από τον αερομεταφορέα και:

1. έχει εκπαιδευτεί στην τροχοδρόμηση αεροσκάφους·

2. έχει εκπαιδευτεί στη χρήση ραδιοτηλεφώνου·

3. έχει εκπαιδευτεί στα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά, τους διαδρόμους, τα σήματα και τη γενικότερη σηματοδότηση, τα φώτα, τα σήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και τις οδηγίες, τη φρασεολογία και τις διαδικασίες του αεροδρομίου·

4. είναι σε θέση να ανταποκρίνεται στα πρότυπα λειτουργίας που απαιτούνται για την ασφαλή κίνηση του αεροπλάνου στο αεροδρόμιο.

CAT.GEN.MPA.130 Ενεργοποίηση στροφείου — ελικόπτερα

Το στροφείο ελικοπτέρου στρέφεται μόνο όταν είναι σε λειτουργία ο κινητήρας για το σκοπό της πτήσης με χειριστή με τα κατάλληλα προσόντα στα χειριστήρια.

▼B

CAT.GEN.MPA.135 Άδεια εισόδου στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης

α) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι κανένα άτομο δεν εισέρχεται ούτε μεταφέρεται εντός του θαλάμου του πληρώματος πτήσης, με εξαίρεση μέλος του πληρώματος πτήσης που έχει ορισθεί σε μια πτήση, εκτός εάν το άτομο αυτό:

1. ασκεί καθήκοντα μέλους πληρώματος·

2. εκπροσωπεί την αρμόδια αρχή ή την αρχή επιθεώρησης, αν αυτό απαιτείται στο πλαίσιο της εκτέλεσης των επίσημων καθηκόντων του· ή

3. επιτρέπεται να εισέλθει και να μεταφερθεί σύμφωνα με τις οδηγίες που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

β) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι:

1. η χορήγηση άδειας εισόδου στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης δεν αποσπά την προσοχή ούτε προκαλεί παρέμβαση στη λειτουργία της πτήσης· και

2. όλα τα άτομα που μεταφέρονται στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης ενημερώνονται για τις σχετικές διαδικασίες ασφαλείας.

γ) Ο κυβερνήτης λαμβάνει την οριστική απόφαση σχετικά με τη χορήγηση άδειας εισόδου στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης.

CAT.GEN.MPA.140 Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές

Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπει σε κανένα άτομο να χρησιμοποιεί φορητή ηλεκτρονική συσκευή (PED) μέσα σε αεροσκάφος η οποία θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροσκάφους, και λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα για να εμποδίζει τη χρήση αυτή.

▼M14

CAT.GEN.MPA.141 Χρήση του συστήματος EFB (electronic flight bags/ ηλεκτρονικές τσάντες πτήσης)

α) Όταν χρησιμοποιείται EFB στο αεροσκάφος, ο φορέας εκμετάλλευσης μεριμνά ώστε η EFB να μην επηρεάζει δυσμενώς τις επιδόσεις των συστημάτων ή του εξοπλισμού του αεροσκάφους ή την ικανότητα χειρισμού του αεροσκάφους από το μέλος του πληρώματος πτήσης.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης δεν χρησιμοποιεί εφαρμογή EFB τύπου Β, εκτός εάν έχει εγκριθεί σύμφωνα με το τμήμα ΙΓ του παραρτήματος V (Μέρος-SPA).

▼B

CAT.GEN.MPA.145 Πληροφορίες για τον φερόμενο εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει την ανά πάσα στιγμή ύπαρξη διαθέσιμων, προς άμεση διαβίβαση στα κέντρα συντονισμού έρευνας και διάσωσης, καταλόγων, οι οποίοι περιέχουν πληροφορίες για τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και διάσωσης που φέρουν όλα τα αεροσκάφη του.

▼M15

CAT.GEN.MPA.150 Αναγκαστική προσθαλάσσωση — 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 προσθαλάσσωσης που περιγράφονται στην/στις εφαρμοστέα/-έες προδιαγραφή/-ές πιστοποίησης.

▼B

CAT.GEN.MPA.155 Μεταφορά πολεμικών όπλων και πολεμοφοδίων

α) Ο αερομεταφορέας μεταφέρει πολεμικά όπλα ή πολεμοφόδια αεροπορικώς μόνο εφόσον όλα τα κράτη μέλη, των οποίων ο εναέριος χώρος προορίζεται να χρησιμοποιηθεί για την πτήση, έχουν χορηγήσει σχετική έγκριση.

β) Αν έχει χορηγηθεί έγκριση, ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι τα πολεμικά όπλα και τα πολεμοφόδια:

1. έχουν αποθηκευτεί στο αεροσκάφος σε χώρο στον οποίο δεν έχουν πρόσβαση οι επιβάτες κατά τη διάρκεια της πτήσης και

▼B

2. στην περίπτωση πυροβόλων όπλων, ότι δεν είναι οπλισμένα.

γ) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι, πριν από την έναρξη πτήσης, ο κυβερνήτης ενημερώνεται για τις λεπτομέρειες και τη θέση επί του αεροσκάφους των πολεμικών όπλων και των πολεμοφοδίων που πρόκειται να μεταφερθούν.

CAT.GEN.MPA.160 Μεταφορά όπλων και πυρομαχικών για αθλητικούς σκοπούς

α) Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι του γνωστοποιείται κάθε σκοπούμενη μεταφορά όπλων που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς.

β) Ο αερομεταφορέας που αποδέχεται τη μεταφορά όπλων για αθλητικούς σκοπούς διασφαλίζει ότι τα εν λόγω όπλα:

1. έχουν αποθηκευτεί στο αεροσκάφος σε χώρο στον οποίο δεν έχουν πρόσβαση οι επιβάτες κατά τη διάρκεια της πτήσης και

2. δεν είναι οπλισμένα, στην περίπτωση πυροβόλων όπλων ή άλλων όπλων που μπορούν να περιέχουν πυρομαχικά.

γ) Τα πυρομαχικά των όπλων για αθλητικούς σκοπούς επιτρέπεται να μεταφέρονται σε ελεγμένες αποσκευές επιβατών, με την επιφύλαξη ορισμένων περιορισμών, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες.

CAT.GEN.MPA.161 Μεταφορά όπλων και πυρομαχικών για αθλητικούς σκοπούς — ελαφρύνσεις

Με την επιφύλαξη της παραγράφου CAT.GEN.MPA.160 στοιχείο β), για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) έως 3 175 kg που πετούν κατά τη διάρκεια της ημέρας και σε διαδρομές όπου η πλοήγηση διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους, επιτρέπεται η μεταφορά όπλου για αθλητικούς σκοπούς σε μέρος προσβάσιμο κατά τη διάρκεια της πτήσης, υπό την προϋπόθεση ότι ο αερομεταφορέας έχει καταρτίσει κατάλληλες διαδικασίες και είναι ανέφικτη η αποθήκευσή του σε δυσπρόσιτη στοιβασία κατά τη διάρκεια της πτήσης.

CAT.GEN.MPA.165 Μέθοδος μεταφοράς προσώπων

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε δυνατό μέτρο ώστε να εξασφαλίζεται ότι κατά τη διάρκεια πτήσης κανένα πρόσωπο δεν βρίσκεται σε μέρος του αεροσκάφους το οποίο δεν είναι σχεδιασμένο για την εξυπηρέτηση προσώπων, εκτός εάν έχει παραχωρηθεί από τον κυβερνήτη προσωρινή άδεια πρόσβασης:

α) προκειμένου να προβεί στις απαραίτητες ενέργειες για την ασφάλεια του αεροσκάφους ή οποιουδήποτε προσώπου, ζώου ή εμπορευμάτων μέσα σε αυτό ή

β) σε μέρος του αεροσκάφους στο οποίο μεταφέρονται φορτία ή εφόδια, το οποίο έχει σχεδιαστεί για να επιτρέπει σε πρόσωπο να έχει πρόσβαση σε αυτό ενώ το αεροσκάφος πραγματοποιεί πτήση.

▼M12

CAT.GEN.MPA. 170 Ψυχοτρόποι ουσίες

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα άτομο δεν εισέρχεται ούτε παραμένει σε αεροσκάφος όταν βρίσκεται υπό την επήρεια ψυχοτρόπων ουσιών σε βαθμό που μπορεί να τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια του αεροσκάφους ή των επιβαινόντων του.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών αναπτύσσει και εφαρμόζει πολιτική πρόληψης και ανίχνευσης της κατάχρησης ψυχοτρόπων ουσιών από μέλη πληρωμάτων πτήσης και μέλη πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, καθώς και από άλλο προσωπικό κρίσιμο ως προς την ασφάλεια υπό τον άμεσο έλεγχό του, ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια του αεροσκάφους ή των επιβαινόντων του.

▼M12

γ) Με την επιφύλαξη της εφαρμοστέας εθνικής νομοθεσίας για την προστασία των δεδομένων σχετικά με τον έλεγχο των προσώπων, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών καθορίζει και εφαρμόζει αντικειμενική και διαφανή διαδικασία που δεν εισάγει διακρίσεις για την πρόληψη και την ανίχνευση περιπτώσεων κατάχρησης ψυχοτρόπων ουσιών από τα οικεία πληρώματα πτήσης και θαλάμου επιβατών και από άλλο προσωπικό κρίσιμο ως προς την ασφάλεια.

δ) Σε περίπτωση επιβεβαιωμένου θετικού αποτελέσματος του ελέγχου, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών ενημερώνει αμέσως την οικεία αρμόδια αρχή και την αρχή που είναι αρμόδια για το σχετικό προσωπικό, όπως ιατρικός αξιολογητής της αρχής αδειοδότησης.

CAT.GEN.MPA.175 Διακινδύνευση της ασφαλείας

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα για να εξασφαλίζεται ότι κανένα πρόσωπο δεν ενεργεί απερίσκεπτα, εκ προθέσεως, απρόσεκτα, ούτε ενεργεί εξ αμελείας κατά τρόπο που:

1. θέτει σε κίνδυνο το αεροσκάφος ή επιβαίνοντα· ή

2. προκαλεί κίνδυνο ή επιτρέπει τη δημιουργία επικίνδυνων συνθηκών για πρόσωπο ή περιουσιακό στοιχείο.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών εξασφαλίζει ότι το πλήρωμα πτήσης έχει υποβληθεί σε ψυχολογική αξιολόγηση πριν από την έναρξη εκτέλεσης πτήσης γραμμής ώστε:

1. να διαπιστώνονται τα ψυχολογικά χαρακτηριστικά και η καταλληλότητα του πληρώματος πτήσης στο περιβάλλον εργασίας· και

2. να μειώνεται η πιθανότητα αρνητικών παρεμβολών στην ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους.

γ) Ανάλογα με το μέγεθος, τη φύση και την πολυπλοκότητα των δραστηριοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορεί να αντικαταστήσει την ψυχολογική αξιολόγηση που αναφέρεται στο στοιχείο β) από εσωτερική αξιολόγηση των ψυχολογικών χαρακτηριστικών και της καταλληλότητας του πληρώματος πτήσης.

▼B

CAT.GEN.MPA.180 Έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες που πρέπει να μεταφέρονται

α) Τα ακόλουθα έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες μεταφέρονται σε κάθε πτήση, ως πρωτότυπα ή αντίγραφα, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά:

1. το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή ισοδύναμο(α) έγγραφο(α)·

2. το πρωτότυπο πιστοποιητικό νηολόγησης·

3. το πρωτότυπο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας·

4. το πιστοποιητικό θορύβου, καθώς και η μετάφρασή του στην αγγλική εφόσον έχει παρασχεθεί από την αρμόδια για την έκδοση του πιστοποιητικού θορύβου αρχή·

▼M4

5. επικυρωμένο αντίγραφο του πιστοποιητικού αερομεταφορέα, καθώς και η μετάφρασή του στην αγγλική εφόσον έχει εκδοθεί σε διαφορετική γλώσσα·

6. οι προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών για τον τύπο του αεροσκάφους, οι οποίες εκδίδονται με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα, καθώς και η μετάφρασή τους στην αγγλική εφόσον έχουν εκδοθεί σε διαφορετική γλώσσα·

▼B

7. η πρωτότυπη άδεια ασυρμάτου αεροσκάφους, ανάλογα με την περίπτωση·

8. το (τα) πιστοποιητικό(ά) ασφάλισης αστικής ευθύνης έναντι τρίτων·

9. το ημερολόγιο καταγραφής πτήσης ή ισοδύναμο έγγραφο, για το αεροσκάφος·

▼M15

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

▼B

11. λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, ανάλογα με την περίπτωση·

12. επικαιροποιημένοι και κατάλληλοι αεροπορικοί χάρτες για τη διαδρομή της προτεινόμενης πτήσης και όλες τις διαδρομές κατά μήκος των οποίων είναι εύλογο να αναμένεται ενδεχόμενο παρέκκλισης από την πορεία της πτήσης·

13. διαδικασίες και πληροφορίες οπτικών σημάτων για χρήση από αεροσκάφη που παρεμποδίζουν την πορεία και αεροσκάφη των οποίων η πορεία παρεμποδίζεται·

14. πληροφορίες σχετικά με υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης για την περιοχή της σκοπούμενης πτήσης, οι οποίες είναι εύκολα προσπελάσιμες στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης·

15. τα ισχύοντα μέρη του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας που σχετίζονται με τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος, τα οποία είναι εύκολα προσπελάσιμα από τα μέλη του πληρώματος·

16. ο ΠΕΕ·

17. κατάλληλα έγγραφα ενημέρωσης αγγελιών (NOTAM) και υπηρεσίας αεροναυτικών πληροφοριών (AIS)·

18. κατάλληλες μετεωρολογικές πληροφορίες·

19. καταστάσεις φορτίου ή/και επιβατών, ανάλογα με την περίπτωση·

20. έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης·

21. το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης, αν υπάρχει·

22. κοινοποίηση ειδικών κατηγοριών επιβατών και ειδικών φορτίων, ανάλογα με την περίπτωση και

23. κάθε άλλο έγγραφο που μπορεί να είναι σχετικό με την πτήση ή να απαιτείται από τα κράτη τα οποία αφορά η πτήση.

▼M5

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

▼B

1. πιστοποιητικό θορύβου·

2. άδεια ασυρμάτου αεροσκάφους·

3. ημερολόγιο καταγραφής πτήσης ή ισοδύναμο έγγραφο·

4. τεχνικό ημερολόγιο αεροσκάφους·

5. έγγραφα ενημέρωσης αγγελιών (NOTAM) και υπηρεσίας αεροναυτικών πληροφοριών (AIS)·

6. μετεωρολογικές πληροφορίες·

7. κοινοποίηση ειδικών κατηγοριών επιβατών και ειδικών φορτίων, ανάλογα με την περίπτωση και

8. έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης.

▼B

γ) Κατά παρέκκλιση του στοιχείου α), σε περίπτωση απώλειας ή κλοπής των εγγράφων που ορίζονται στο στοιχείο α) σημεία 2 έως 8, η λειτουργία επιτρέπεται να συνεχισθεί μέχρι να φθάσει η πτήση στον προορισμό της ή σε τόπο όπου να μπορεί να εφοδιασθεί με έγγραφα αντικατάστασης.

CAT.GEN.MPA.185 Πληροφορίες που τηρούνται στο έδαφος

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι τουλάχιστον κατά τη διάρκεια κάθε πτήσης ή σειράς πτήσεων:

1. οι πληροφορίες που αφορούν την πτήση και είναι κατάλληλες για τον συγκεκριμένο τύπο της πτητικής λειτουργίας, τηρούνται στο έδαφος·

2. οι πληροφορίες τηρούνται έως ότου παραχθούν αντίγραφα στον χώρο στον οποίο θα αποθηκευτούν· ή, εάν αυτό δεν είναι εφικτό

3. οι ίδιες πληροφορίες μεταφέρονται σε πυρίμαχο δοχείο στο αεροσκάφος.

β) Οι πληροφορίες που καθορίζει το στοιχείο α) περιλαμβάνουν:

1. αντίγραφο του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης, όπου ενδείκνυται·

2. αντίγραφα του (των) αντίστοιχου(-ων) μέρους (μερών) του τεχνικού ημερολογίου του αεροσκάφους·

3. συγκεκριμένη τεκμηρίωση αγγελίας (NOTAM) περί διαδρομής εάν συνταχθεί ειδικά από τον αερομεταφορέα·

4. τεκμηρίωση βάρους και ζυγοστάθμισης, εφόσον απαιτείται και

5. κοινοποίηση ειδικών φορτίων.

CAT.GEN.MPA.190 Προσκόμιση εγγράφων και αρχείων

Ο κυβερνήτης, εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος από τη στιγμή που του ζητηθεί από εξουσιοδοτημένο από αρχή πρόσωπο, προσκομίζει στο πρόσωπο αυτό τα έγγραφα που πρέπει να φέρει το αεροπλάνο.

▼M16

CAT.GEN.MPA.195 Χειρισμός των καταχωρίσεων καταγραφέα πτήσης: διατήρηση, προσκόμιση, προστασία και χρήση.

α) Μετά από ατύχημα, σοβαρό συμβάν ή περιστατικό που διαπίστωσε η αρχή διερεύνησης, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους διατηρεί τα αρχικά καταγεγραμμένα δεδομένα των καταγραφέων πτήσης για διάστημα 60 ημερών ή άλλο διάστημα που επιβάλλεται από την αρχή διερεύνησης.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης διενεργεί επιχειρησιακούς ελέγχους και αξιολογήσεις των καταχωρίσεων, ώστε να εξασφαλιστεί η συνεχής λειτουργική ετοιμότητα των καταγραφέων πτήσης που απαιτείται να προβλέπονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει τη διατήρηση των καταχωρίσεων των παραμέτρων πτήσης και των μηνυμάτων επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων που απαιτείται να καταγράφονται στους καταγραφείς πτήσης. Ωστόσο, για σκοπούς δοκιμής και συντήρησης των εν λόγω καταγραφέων πτήσης, επιτρέπεται η διαγραφή έως 1 ώρας των παλαιότερων καταγεγραμμένων δεδομένων κατά τη στιγμή της δοκιμής.

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης τηρεί και διατηρεί επικαιροποιημένη τεκμηρίωση που περιέχει τις απαραίτητες πληροφορίες για τη μετατροπή των ανεπεξέργαστων δεδομένων πτήσης σε παραμέτρους πτήσης εκφραζόμενες σε τεχνικές μονάδες.

▼**M16**

ε) Ο φορέας εκμετάλλευσης θέτει στη διάθεση κάθε καταχώριση του καταγραφέα πτήσης που έχει διατηρηθεί, αν έτσι ορίζει η αρμόδια αρχή.

στ) Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 και του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]):

(1) Εξαιρουμένης της διασφάλισης της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης, οι καταχωρίσεις ήχου καταγραφέα πτήσης δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται, εκτός εάν πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:

i) διενεργείται διαδικασία χειρισμού των εν λόγω καταχωρίσεων ήχου και της μεταγραφής τους·

ii) έχουν συναινέσει προηγουμένως όλα τα μέλη του πληρώματος και του προσωπικού συντήρησης·

iii) οι εν λόγω καταχωρίσεις ήχου χρησιμοποιούνται μόνο για τη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας.

(1α) Κατά την επιθεώρηση των καταχωρίσεων ήχου του καταγραφέα πτήσης με σκοπό τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης, ο φορέας εκμετάλλευσης μεριμνά για την προστασία των προσωπικών δεδομένων των εν λόγω καταχωρίσεων ήχου και βεβαιώνεται ότι δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης.

(2) Οι παράμετροι πτήσης ή τα μηνύματα της ζεύξης δεδομένων ενός καταγραφέα πτήσης δεν χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τη διερεύνηση ατυχήματος ή περιστατικού για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς, εκτός εάν οι εν λόγω καταχωρίσεις πληρούν κάποια από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) χρησιμοποιούνται από τον φορέα εκμετάλλευσης μόνο για σκοπούς αξιοπλοΐας ή συντήρησης·

ii) είναι αποχαρακτηρισμένες·

iii) δημοσιοποιούνται με ασφαλείς διαδικασίες.

(3) Εξαιρουμένης της διασφάλισης της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης, οι εικόνες από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης που καταγράφονται από καταγραφέα πτήσης δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται, εκτός εάν πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:

i) διενεργείται διαδικασία χειρισμού των εν λόγω καταχωρίσεων εικόνων·

ii) έχουν συναινέσει προηγουμένως όλα τα μέλη του πληρώματος και του προσωπικού συντήρησης·

iii) οι εν λόγω καταχωρίσεις εικόνων χρησιμοποιούνται μόνο για τη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας.

(3α) Όταν οι εικόνες από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης που καταγράφονται από καταγραφέα πτήσης επιθεωρούνται για τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης:

i) οι εν λόγω εικόνες δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης·

ii) εάν στις εικόνες υπάρχει πιθανότητα να καταστούν ορατά μέρη του σώματος των μελών του πληρώματος, ο φορέας εκμετάλλευσης μεριμνά για την προστασία προσωπικών δεδομένων των εν λόγω εικόνων.

([1]) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).·

▼B

CAT.GEN.MPA.200 Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

α) Η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων αεροπορικώς διεξάγεται σύμφωνα με το παράρτημα 18 της σύμβασης του Σικάγου, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από τις *τεχνικές οδηγίες για την ασφαλή εναέρια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων* (έγγραφο αριθ. 9284-AN/905 της ΔΟΠΑ), καθώς και των συμπληρωμάτων της και τυχών προσθηκών ή διορθώσεων, εκτός αν άλλως επιτρέπεται από το παρόν παράρτημα.

β) Επικίνδυνα εμπορεύματα μεταφέρονται μόνο από αερομεταφορέα που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος-SpA) τμήμα Z, εκτός εάν:

1. δεν υπόκεινται στις τεχνικές οδηγίες σύμφωνα με το μέρος 1 των εν λόγω οδηγιών· ή

2. μεταφέρονται από επιβάτες ή μέλη του πληρώματος, ή βρίσκονται σε αποσκευές, σύμφωνα με το μέρος 8 των τεχνικών οδηγιών.

γ) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι λαμβάνονται όλα τα εύλογα μέτρα για την αποτροπή ακούσιας μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων στο αεροσκάφος.

δ) Ο αερομεταφορέας παρέχει στα μέλη του προσωπικού τις απαραίτητες πληροφορίες που επιτρέπουν την εκτέλεση των καθηκόντων τους, όπως απαιτείται από τις τεχνικές οδηγίες.

ε) Ο αερομεταφορέας αναφέρει, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες, χωρίς καθυστέρηση στην αρμόδια αρχή και την κατάλληλη αρχή του κράτους όπου σημειώθηκε το συμβάν:

1. τυχόν ατυχήματα ή συμβάντα κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων·

2. τον εντοπισμό αδήλωτων ή μη ορθώς δηλωθέντων επικίνδυνων εμπορευμάτων στο φορτίο ή στο ταχυδρομείο· ή

3. την ανεύρεση επικίνδυνων εμπορευμάτων που μεταφέρονται από επιβάτες ή μέλη του πληρώματος, ή βρίσκονται στις αποσκευές τους, όταν αυτό δεν είναι σύμφωνο με το μέρος 8 των τεχνικών οδηγιών.

στ) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι παρέχονται στους επιβάτες πληροφορίες σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες.

ζ) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει την παροχή πληροφοριών σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων υπό τη μορφή ανακοινώσεων στα σημεία αποδοχής φορτίου, όπως απαιτείται από τις τεχνικές οδηγίες.

▼M8

CAT.GEN.MPA.205 Σύστημα ιχνηλάτησης αεροσκαφών — Αεροπλάνα

α) Μέχρι τις 16 Δεκεμβρίου 2018 ο φορέας εκμετάλλευσης καθιερώνει και διατηρεί, ως μέρος του συστήματος για την άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου των πτήσεων, ένα σύστημα ιχνηλάτησης αεροσκαφών, το οποίο περιλαμβάνει τις πτήσεις που είναι επιλέξιμες για το β) όταν πραγματοποιούνται με τα ακόλουθα αεροπλάνα:

1. αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης (MCTOM) άνω των 27 000 kg, με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση (MOPSC) άνω των 19, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA) εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν τις 16 Δεκεμβρίου 2018, που είναι εξοπλισμένα με ικανότητα παροχής θέσης πρόσθετης του δευτερεύοντος αναμεταδότη ραντάρ επιτήρησης·

2. όλα τα αεροπλάνα με MCTOM άνω των 27 000 kg, με MOPSC άνω των 19, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό CofA στις 16 Δεκεμβρίου 2018 ή αργότερα· και

3. όλα τα αεροπλάνα με MCTOM άνω των 45 500 kg, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό CofA στις 16 Δεκεμβρίου 2018 ή αργότερα·

β) Οι πτήσεις παρακολουθούνται από τον φορέα εκμετάλλευσης από την απογείωση έως την προσγείωση, εκτός από τις περιπτώσεις όπου η προγραμματισμένη διαδρομή και οι προγραμματισμένες παρεκκλίσεις από αυτήν εντάσσονται πλήρως σε τμήματα του εναέριου χώρου όπου:

▼M8

1. παρέχεται κανονικά υπηρεσία επιτήρησης ATS που υποστηρίζεται από συστήματα επιτήρησης ATC για τον εντοπισμό του αεροσκάφους σε χρονικά διαστήματα με επαρκή διάρκεια· και

2. ο φορέας εκμετάλλευσης έχει υποβάλει στους αρμόδιους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας τα απαραίτητα στοιχεία επικοινωνίας.

▼M15

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.

▼M12

CAT.GEN.MPA.215 Υποστηρικτικό πρόγραμμα

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών καθιστά δυνατή, διευκολύνει και διασφαλίζει την πρόσβαση σε προδραστικό υποστηρικτικό πρόγραμμα χωρίς τιμωρητικό σκοπό, το οποίο βοηθά και στηρίζει τα μέλη πληρώματος πτήσης στην αναγνώριση, την αντιμετώπιση και την επίλυση κάθε προβλήματος που ενδέχεται να επηρεάσει αρνητικά την ικανότητα ασφαλούς άσκησης των δικαιωμάτων του πτυχίου τους. Η εν λόγω πρόσβαση είναι στη διάθεση όλων των πληρωμάτων πτήσης.

β) Με την επιφύλαξη της εφαρμοστέας εθνικής νομοθεσίας σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, η προστασία του απορρήτου των δεδομένων αποτελεί προϋπόθεση για ένα αποτελεσματικό υποστηρικτικό πρόγραμμα, διότι ενθαρρύνει τη χρήση ενός τέτοιου προγράμματος και διασφαλίζει την ακεραιότητά του.

▼M14

———————

▼B

ΤΜΗΜΑ Β

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

ΕΝΟΤΗΤΑ 1

Μηχανοκίνητα αεροσκάφη

CAT.OP.MPA.100 Χρήση υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

1. χρησιμοποιούνται υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας κατάλληλες για τον εναέριο χώρο και τους ισχύοντες κανόνες αέρος για όλες τις πτήσεις, εφόσον διατίθενται·

2. συντονίζονται οι κατά την πτήση επιχειρησιακές οδηγίες που εμπεριέχουν αλλαγή στο σχέδιο πτήσης υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας, όταν είναι εφικτό, με την οικεία μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας προτού διαβιβασθούν σε αεροσκάφος.

β) Κατά παρέκκλιση του στοιχείου α), δεν είναι απαραίτητη η χρήση υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εκτός αν επιβάλλεται από τις απαιτήσεις εναέριου χώρου για:

▼M5

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

▼B

2. ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) έως 3 175 kg τα οποία εκτελούν πτήση κατά τη διάρκεια της ημέρας και σε διαδρομές όπου η πλοήγηση διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά του εδάφους· ή

▼M20

3. τοπικές πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων (LHO).

▼B

υπό τον όρο ότι είναι δυνατή η διατήρηση συμφωνιών παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης.

▼M21

CAT.OP.MPA.101 Έλεγχος και ρυθμίσεις υψομέτρου

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

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

▼B

CAT.OP.MPA.105 Χρήση αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας

α) Ο αερομεταφορέας κάνει χρήση μόνο αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας που είναι κατάλληλοι για τον (τους) τύπο(-ους) του (των) αεροσκάφους(-ών) και της (των) σχετικής(-ών) πτητικής(-ών) λειτουργίας(-ιών).

β) Η χρήση των χώρων λειτουργίας ισχύει μόνο για:

▼M5

1. μηχανοκίνητα αεροπλάνα πλην των συνθέτων· και

▼B

2. ελικόπτερα.

▼M20

_____

▼M21

CAT.OP.MPA.107 Κατάλληλο αεροδρόμιο

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

CAT.OP.MPA.110 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου για κάθε αεροδρόμιο αναχώρησης, προορισμού ή εναλλακτικό αεροδρόμιο που προβλέπεται να χρησιμοποιηθεί, προκειμένου να διασφαλίζεται ο διαχωρισμός του αεροσκάφους από το έδαφος και τα εμπόδια και να μετριάζεται ο κίνδυνος απώλειας αναφορών οπτικής επαφής κατά τη διάρκεια του τμήματος πτήσης εξ όψεως των πτητικών λειτουργιών ενόργανης προσέγγισης.

β) Η μέθοδος που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου λαμβάνει υπόψη όλα τα ακόλουθα στοιχεία:

1. τον τύπο, τις επιδόσεις και τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροσκάφους·

2. τον εξοπλισμό που φέρει το αεροσκάφος για σκοπούς πλοήγησης, απόκτησης αναφορών οπτικής επαφής, και/ή ελέγχου του ίχνους πτήσης κατά τη διάρκεια της απογείωσης, της προσέγγισης, της προσγείωσης και της αποτυχημένης προσέγγισης·

3. όρους ή περιορισμούς που αναφέρονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM)·

4. τη σχετική επιχειρησιακή πείρα του φορέα εκμετάλλευσης·

▼M21

5. τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά των διαδρόμων/περιοχών τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO) που μπορεί να επιλεγούν για χρήση·

6. την επάρκεια και τις επιδόσεις των διαθέσιμων οπτικών και μη οπτικών βοηθημάτων και υποδομών·

7. το απόλυτο/σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCA/H) για τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης (IAP)·

8. τα εμπόδια στις περιοχές ανόδου και τα αναγκαία περιθώρια αποφυγής·

9. τη σύνθεση του πληρώματος πτήσης, την επάρκεια και την πείρα του·

10. την IAP·

11. τα χαρακτηριστικά του αεροδρομίου και τις διαθέσιμες υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ANS)·

12. τα ελάχιστα που μπορεί να καθορίσει το κράτος όπου βρίσκεται το αεροδρόμιο·

13. τους όρους που καθορίζονται στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών, συμπεριλαμβανομένων ειδικών εγκρίσεων για πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας (LVO) ή πτητικές λειτουργίες με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις·

14. μη τυποποιημένα χαρακτηριστικά του αεροδρομίου, της IAP ή του περιβάλλοντος.

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

δ) Η μέθοδος που χρησιμοποιεί ο φορέας εκμετάλλευσης για τον καθορισμό των επιχειρησιακών ελάχιστων αεροδρομίου και κάθε αλλαγή της μεθόδου αυτής εγκρίνεται από την αρμόδια αρχή.

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

α) Όλες οι πτητικές λειτουργίες προσέγγισης εκτελούνται ως σταθεροποιημένες λειτουργίες προσέγγισης, εκτός εάν άλλως εγκριθεί από την αρμόδια αρχή για συγκεκριμένη προσέγγιση σε συγκεκριμένο διάδρομο.

β) Η τεχνική τελικής προσέγγισης σταθερής καθόδου (CDFA) χρησιμοποιείται για πτητικές λειτουργίες προσέγγισης με χρήση διαδικασιών προσέγγισης μη ακριβείας (NPA), με εξαίρεση τους συγκεκριμένους διαδρόμους για τους οποίους η αρμόδια αρχή έχει εγκρίνει άλλη τεχνική πτήσης.

▼M9

———————

▼B

CAT.OP.MPA.125 Διαδικασίες ενόργανης αναχώρησης και προσέγγισης

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι χρησιμοποιούνται οι καθιερωμένες από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο διαδικασίες ενόργανης αναχώρησης και προσέγγισης.

▼B

β) Κατά παρέκκλιση του στοιχείου α), ο κυβερνήτης μπορεί να παρεκκλίνει, κατόπιν αδείας της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, από δημοσιευμένη διαδρομή αναχώρησης ή άφιξης, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα κριτήρια αποφυγής εμποδίων και λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι συνθήκες λειτουργίας. Σε κάθε περίπτωση, η τελική προσέγγιση πραγματοποιείται με πτήση εξ όψεως ή σύμφωνα με τις καθιερωμένες διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης.

γ) Κατά παρέκκλιση του στοιχείου α), ο αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιήσει διαδικασίες, εκτός εκείνων που αναφέρονται στο στοιχείο α), υπό την προϋπόθεση ότι έχουν εγκριθεί από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο και καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

▼M9

CAT.OP.MPA.126 Πλοήγηση βάσει επιδόσεων

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

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

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

▼B

CAT.OP.MPA.130 Διαδικασίες μείωσης θορύβου — αεροπλάνα

▼M5

α) Εξαιρουμένων των πτητικών λειτουργιών υπό συνθήκες VFR με μηχανοκίνητα αεροπλάνα πλην των συνθέτων, ο αερομεταφορέας καταρτίζει κατάλληλες επιχειρησιακές διαδικασίες αναχώρησης και άφιξης/προσέγγισης για κάθε τύπο αεροπλάνου, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να ελαχιστοποιηθεί η επίδραση του θορύβου των αεροσκαφών.

▼B

β) Οι διαδικασίες:

1. εξασφαλίζουν ότι η ασφάλεια έχει προτεραιότητα σε σχέση με τη μείωση του θορύβου και

2. είναι απλές και ασφαλείς στην εκτέλεσή τους χωρίς σημαντική αύξηση του φόρτου εργασίας του πληρώματος κατά τη διάρκεια κρίσιμων σταδίων της πτήσης.

CAT.OP.MPA.131 Διαδικασίες μείωσης θορύβου — ελικόπτερα

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι στις διαδικασίες απογείωσης και προσγείωσης λαμβάνεται υπόψη η ανάγκη να ελαχιστοποιηθεί η επίδραση του θορύβου των ελικοπτέρων.

β) Οι διαδικασίες:

1. εξασφαλίζουν ότι η ασφάλεια έχει προτεραιότητα σε σχέση με τη μείωση του θορύβου και

2. είναι απλές και ασφαλείς στην εκτέλεσή τους χωρίς σημαντική αύξηση του φόρτου εργασίας του πληρώματος κατά τη διάρκεια κρίσιμων σταδίων της πτήσης.

CAT.OP.MPA.135 Διαδρομές και περιοχές λειτουργίας — γενικά

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται μόνο κατά μήκος των διαδρομών ή εντός των περιοχών εκείνων όπου:

▼M9

1. διατίθενται διαστημικές εγκαταστάσεις, καθώς και εγκαταστάσεις και υπηρεσίες εδάφους, συμπεριλαμβανομένων των μετεωρολογικών υπηρεσιών, οι οποίες είναι κατάλληλες για τη σχεδιαζόμενη λειτουργία·

▼B

2. η επίδοση του αεροσκάφους είναι κατάλληλη για τη συμμόρφωση προς τις ελάχιστες απαιτήσεις απόλυτου ύψους πτήσης·

3. ο εξοπλισμός του αεροσκάφους πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία· και

4. είναι διαθέσιμοι κατάλληλοι αεροναυτιλιακοί και τοπογραφικοί χάρτες.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται σύμφωνα με τους περιορισμούς στις διαδρομές ή στις περιοχές πτητικής λειτουργίας, που καθορίζονται από την αρμόδια αρχή.

▼M5

γ) Το στοιχείο α) σημείο 1 δεν εφαρμόζεται σε πτητικές λειτουργίες υπό συνθήκες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας μηχανοκίνητων αεροσκαφών πλην των συνθέτων σε πτήσεις με σημείο αναχώρησης και άφιξης το ίδιο αεροδρόμιο ή τον ίδιο χώρο λειτουργίας.

▼M10

CAT.OP.MPA.136 Διαδρομές και περιοχές επιχειρησιακής λειτουργίας — μονοκινητήρια αεροπλάνα

Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες μονοκινητήριων αεροπλάνων πραγματοποιούνται μόνον κατά μήκος διαδρομών ή εντός περιοχών όπου υπάρχουν διαθέσιμες επιφάνειες που επιτρέπουν την εκτέλεση ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης, εκτός αν έχει λάβει έγκριση από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος-SpA) τμήμα IB — ΝΥΚΤΕΡΙΝΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΟΝΟΚΙΝΗΤΗΡΙΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ ΜΕ ΣΤΡΟΒΙΛΟΚΙΝΗΤΗΡΑ Ή ΥΠΟ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΤΗΣΗΣ ΜΕ ΟΡΓΑΝΑ (SET-IMC).

▼B

CAT.OP.MPA.137 Διαδρομές και περιοχές επιχειρησιακής λειτουργίας — ελικόπτερα

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι:

α) για ελικόπτερα που επιχειρούν στην κατηγορία επιδόσεων 3, υπάρχουν διαθέσιμες επιφάνειες που επιτρέπουν να πραγματοποιηθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση, εκτός εάν το ελικόπτερο έχει έγκριση να επιχειρήσει σύμφωνα με την παράγραφο CAT.POL.H.420·

β) για ελικόπτερα που επιχειρούν στην κατηγορία επιδόσεων 3 και εκτελούν πτητικές λειτουργίες "παράκτιας διέλευσης", το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας περιλαμβάνει διαδικασίες που εξασφαλίζουν ότι το πλάτος του παράκτιου διαδρόμου και ο μεταφερόμενος εξοπλισμός είναι συμβατοί με τις συνθήκες που επικρατούν τη δεδομένη χρονική στιγμή.

CAT.OP.MPA.140 Μέγιστη απόσταση από κατάλληλο αεροδρόμιο για δικινητήρια αεροπλάνα χωρίς έγκριση πτήσεων μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS)

▼M16

α) Εκτός εάν έχει λάβει έγκριση από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το παράρτημα V, τμήμα ΣΤ (Μέρος-SpA), ο φορέας εκμετάλλευσης δεν χρησιμοποιεί δικινητήριο αεροπλάνο σε διαδρομή που περιλαμβάνει σημείο ευρισκόμενο σε απόσταση μεγαλύτερη από κατάλληλο αεροδρόμιο, υπό κανονικές συνθήκες και με νηνεμία, από την κατάλληλη απόσταση για τον συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου μεταξύ των κάτωθι:

(1) για αεροπλάνα κατηγορίας επιδόσεων Α που διαθέτουν μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση (MOPSC) 20 ή περισσοτέρων θέσεων επιβατών, την απόσταση που καλύπτεται σε 60 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας (one-engine-inoperative/OEI), η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο β)·

(2) για αεροπλάνα κατηγορίας επιδόσεων Α που διαθέτουν μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση (MOPSC) έως 19 θέσεων επιβατών, την απόσταση που καλύπτεται σε 120 λεπτά ή, εάν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή, έως 180 λεπτά για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα, με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας (OEI), η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο β)·

▼M16

(3) για αεροπλάνα κατηγορίας επιδόσεων Β ή Γ, όποια από τις δύο αποστάσεις είναι μικρότερη:

i) την απόσταση που καλύπτεται σε 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο β)·

ii) 300 ναυτικά μίλια.

▼B

β) Ο αερομεταφορέας καθορίζει την ταχύτητα για τον υπολογισμό της μέγιστης απόστασης από κατάλληλο αεροδρόμιο για κάθε τύπο δικινητήριου αεροπλάνου ή παραλλαγή που χρησιμοποιείται, η οποία δεν υπερβαίνει την V_{MO} (μέγιστη ταχύτητα πτητικής λειτουργίας), με βάση την πραγματική ταχύτητα αέρα που μπορεί να διατηρήσει το αεροπλάνο με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας.

γ) Ο αερομεταφορέας συμπεριλαμβάνει τα ακόλουθα δεδομένα, που είναι συγκεκριμένα για κάθε τύπο ή παραλλαγή στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας:

1. την προσδιορισμένη ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας και

2. την προσδιορισμένη μέγιστη απόσταση από κατάλληλο αεροδρόμιο.

▼M16

δ) Για την απόκτηση της έγκρισης που αναφέρεται στο στοιχείο α) σημείο (2), ο φορέας εκμετάλλευσης παρέχει αποδεικτικά στοιχεία ότι:

(1) έχουν καθιερωθεί διαδικασίες σχεδιασμού και προώθηση πτήσεων·

(2) έχουν καθιερωθεί ειδικές οδηγίες και διαδικασίες συντήρησης ώστε να εξασφαλίζονται τα επιδιωκόμενα επίπεδα διαρκούς αξιοπλοΐας και αξιοπιστίας του αεροπλάνου και των κινητήρων του, οι οποίες περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα συντήρησης του αεροσκάφους του φορέα εκμετάλλευσης σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος-M) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014, καθώς και όλα τα ακόλουθα:

i) πρόγραμμα κατανάλωσης λιπαντικών κινητήρα·

ii) πρόγραμμα παρακολούθησης της κατάστασης των κινητήρων.

▼B

CAT.OP.MPA.145 Καθορισμός ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης

α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει για όλα τα τμήματα διαδρομής της πτήσης:

1. ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης που παρέχουν την απαιτούμενη απόσταση εμποδίων λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις του τμήματος C και

2. μέθοδο προκειμένου το πλήρωμα πτήσης να προσδιορίζει αυτά τα απόλυτα ύψη.

β) Η μέθοδος για τον καθορισμό των ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης εγκρίνεται από την αρμόδια αρχή.

γ) Σε περίπτωση που τα ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης που έχει καθορίσει ο αερομεταφορέας διαφέρουν από εκείνα που έχει καθορίσει κάποιο κράτος από το οποίο διέρχονται αεροσκάφη, ισχύουν οι υψηλότερες τιμές.

▼M20

CAT.OP.MPA.150 ΑΦΗΝΕΤΑΙ ΣΚΟΠΙΜΩΣ ΚΕΝΟ

▼M20

_____

▼B

CAT.OP.MPA.155 Μεταφορά ειδικών κατηγοριών επιβατών

α) Τα πρόσωπα που απαιτούν ειδικές συνθήκες, βοήθεια ή/και συσκευές όταν μεταφέρονται σε πτήση θεωρούνται ειδική κατηγορία επιβατών, στην οποία συμπεριλαμβάνονται τουλάχιστον:

1. πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα τα οποία, με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006, νοούνται οποιαδήποτε πρόσωπα, η κινητικότητα των οποίων είναι μειωμένη λόγω οποιασδήποτε σωματικής αναπηρίας, αισθητήριας ή κινητικής, μόνιμης ή προσωρινής, διανοητικής ανικανότητας ή αδυναμίας, ή λόγω οποιασδήποτε άλλης αιτίας ανικανότητας ή ηλικίας·

2. τα βρέφη και τα ασυνόδευτα παιδιά και

3. απελαθέντες, μη αποδεκτοί επιβάτες ή κρατούμενοι.

β) Η μεταφορά των ειδικών κατηγοριών επιβατών πραγματοποιείται υπό συνθήκες που εξασφαλίζουν την ασφάλεια του αεροσκάφους και των επιβαινόντων, σύμφωνα με διαδικασίες που καθορίζονται από τον αερομεταφορέα.

γ) Οι επιβάτες ειδικών κατηγοριών δεν λαμβάνουν ούτε καταλαμβάνουν θέσεις που επιτρέπουν την άμεση πρόσβαση στις εξόδους έκτακτης ανάγκης ή όπου η παρουσία τους μπορεί:

1. να παρεμποδίζει τα μέλη του πληρώματος στην εκτέλεση των καθηκόντων τους·

2. να εμποδίζει την πρόσβαση σε εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης· ή

3. να παρεμποδίζει την εκκένωση του αεροσκάφους λόγω έκτακτης ανάγκης.

δ) Ο κυβερνήτης ειδοποιείται όταν οι επιβάτες ειδικής κατηγορίας πρόκειται να επιβιβασθούν στο αεροπλάνο προς μεταφορά.

CAT.OP.MPA.160 Στοιβασία αποσκευών και φορτίου

Ο αερομεταφορέας καθορίζει διαδικασίες προκειμένου να διασφαλίζει ότι:

α) μεταφέρονται στον θάλαμο επιβατών μόνον οι χειραποσκευές που μπορούν να στοιβαχθούν επαρκώς και ασφαλώς και

β) κάθε αποσκευή και φορτίο επί του αεροσκάφους που ενδέχεται να προκαλέσει τραυματισμό ή ζημιά, ή να φράξει διαδρόμους και εξόδους εάν μετακινηθεί, αποθηκεύεται κατά τέτοιον τρόπο ώστε να αποτρέπεται η μετακίνησή του.

CAT.OP.MPA.165 Θέσεις επιβατών

Ο αερομεταφορέας καθορίζει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι επιβάτες κάθονται εκεί όπου, σε περίπτωση που απαιτηθεί εκκένωση λόγω έκτακτης ανάγκης, μπορούν να εξυπηρετηθούν καλύτερα και δεν εμποδίζουν την εκκένωση του αεροσκάφους.

CAT.OP.MPA.170 Ενημέρωση επιβατών

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι στους επιβάτες:

α) παρέχεται ενημέρωση και παρουσιάζονται επιδείξεις που αφορούν την ασφάλεια κατά τρόπο που διευκολύνει την εφαρμογή των διαδικασιών που εφαρμόζονται σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης και

▼M15

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

▼B

CAT.OP.MPA.175 Προετοιμασία πτήσης

α) Για κάθε σκοπούμενη πτήση ολοκληρώνεται επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης βάσει των επιδόσεων του αεροσκάφους, άλλων περιορισμών πτητικής λειτουργίας και των σχετικών αναμενόμενων συνθηκών στη διαδρομή που θα ακολουθηθεί και στα σχετικά αεροδρόμια/τους χώρους λειτουργίας.

β) Η πτήση δεν αρχίζει χωρίς ο κυβερνήτης να βεβαιωθεί ότι:

1. είναι δυνατή η συμμόρφωση προς όλα τα στοιχεία που προβλέπονται στην παράγραφο 2.α.3 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 σχετικά με την αξιοπλοΐα και τη νηολόγηση του αεροσκάφους, τα όργανα και τον εξοπλισμό, τη μάζα και τη θέση του κέντρου βάρους, τις αποσκευές και το φορτίο και τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους·

2. ο χειρισμός του αεροσκάφους δεν γίνεται κατά παράβαση των προβλεπομένων στον κατάλογο παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση·

3. διατίθενται τα απαιτούμενα για την εκτέλεση της πτήσης μέρη του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας·

4. διατίθενται επί του αεροπλάνου τα έγγραφα, οι συμπληρωματικές πληροφορίες και τα έντυπα που αυτό πρέπει να φέρει σύμφωνα με την παράγραφο CAT.GEN.MPA.180·

5. διατίθενται επικαιροποιημένοι γεωγραφικοί και αεροναυτικοί χάρτες και συναφής τεκμηρίωση ή ισοδύναμα δεδομένα, τα οποία καλύπτουν τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένης κάθε εύλογα αναμενόμενης παρέκκλισης·

▼M9

6. διατίθενται επαρκείς διαστημικές εγκαταστάσεις, καθώς και εγκαταστάσεις και υπηρεσίες εδάφους οι οποίες απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση·

▼M20

7. είναι εφικτή, για τη σχεδιαζόμενη πτήση, η συμμόρφωση προς τις διατάξεις του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας όσον αφορά τα καύσιμα/την ενέργεια, τα λιπαντικά και το οξυγόνο, τα ελάχιστα απόλυτα ύψη ασφαλείας, τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίων και η διαθεσιμότητα εναλλακτικών αεροδρομίων, όπου απαιτείται·

▼M9

7α. όλες οι βάσεις δεδομένων αεροναυτιλίας που απαιτούνται για πλοήγηση βάσει επιδόσεων είναι κατάλληλες και τρέχουσες· και

▼B

8. είναι εφικτή η συμμόρφωση προς οποιονδήποτε πρόσθετο επιχειρησιακό περιορισμό.

γ) Με την επιφύλαξη του στοιχείου α) δεν απαιτείται επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης για πτητικές λειτουργίες υπό συνθήκες VFR:

▼M5

1. μηχανοκίνητων αεροπλάνων πλην των σύνθετων που απογειώνονται από και προσγειώνονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας· ή

▼B

2. ελικοπτέρων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 3 175 kg που επιχειρούν κατά τη διάρκεια της ημέρας και σε διαδρομές όπου η αεροναυτιλία διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά του εδάφους σε τοπική περιοχή, όπως καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

▼M20

CAT.OP.MPA.177 Υποβολή σχεδίου πτήσης υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας (ATS)

α) Εάν δεν υποβληθεί σχέδιο πτήσης υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας (ATS) επειδή δεν απαιτείται από τους κανόνες αέρα, κατατίθενται επαρκείς πληροφορίες που επιτρέπουν την ενεργοποίηση των υπηρεσιών συναγερμού εάν χρειαστεί.

β) Σε περίπτωση πτητικής λειτουργίας από χώρο από τον οποίον δεν είναι δυνατή η κατάθεση σχεδίου πτήσης υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας (ATS), ο κυβερνήτης εμπορικής πτήσης ή ο αερομεταφορέας διαβιβάζει το εν λόγω σχέδιο πτήσης το συντομότερο δυνατόν μετά την απογείωση.

CAT.OP.MPA.180 Σύστημα καυσίμων/ενέργειας — αεροπλάνα

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει, εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα καυσίμων/ενέργειας, το οποίο:

1) είναι κατάλληλο για τον/τους τύπο/-ους πτητικής λειτουργίας που εκτελείται/-ούνται·

2) αντιστοιχεί στην ικανότητα του αερομεταφορέα να υποστηρίζει την εφαρμογή του· και

3) είναι ή:

i) ένα βασικό σύστημα καυσίμων/ενέργειας, το οποίο θα αποτελέσει τη βάση για ένα βασικό σύστημα καυσίμων/ενέργειας με παραλλαγές και ένα μεμονωμένο σύστημα καυσίμων/ενέργειας· το βασικό σύστημα καυσίμων/ενέργειας προκύπτει από μεγάλης κλίμακας ανάλυση των δεδομένων ασφάλειας και των επιχειρησιακών δεδομένων από προηγούμενες επιδόσεις και την πείρα του κλάδου, με εφαρμογή επιστημονικών αρχών· το βασικό σύστημα καυσίμων/ενέργειας διασφαλίζει, με τη σειρά αυτή, την ασφαλή, αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία του αεροσκάφους· ή

ii) ένα βασικό σύστημα καυσίμων/ενέργειας με παραλλαγές, το οποίο είναι ένα βασικό σύστημα καυσίμων/ενέργειας όπου η ανάλυση που αναφέρεται στο σημείο i) χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό μιας παραλλαγής του βασικού συστήματος καυσίμων/ενέργειας η οποία διασφαλίζει, με τη σειρά αυτή, την ασφαλή, αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία του αεροσκάφους· ή

iii) ένα μεμονωμένο σύστημα καυσίμων/ενέργειας, το οποίο προκύπτει από συγκριτική ανάλυση των δεδομένων ασφάλειας και των επιχειρησιακών δεδομένων του αερομεταφορέα, με εφαρμογή επιστημονικών αρχών· η ανάλυση χρησιμοποιείται για τον καθορισμό ενός συστήματος καυσίμων/ενέργειας με υψηλότερο ή ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας με εκείνο του βασικού συστήματος καυσίμων/ενέργειας το οποίο διασφαλίζει, με τη σειρά αυτή, την ασφαλή, αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία του αεροσκάφους.

β) Όλα τα συστήματα καυσίμων/ενέργειας περιλαμβάνουν:

1) πολιτική σχεδιασμού καυσίμων/ενέργειας και ανασχεδιασμού κατά την πτήση·

2) πολιτική επιλογής αεροδρομίου· και

3) πολιτική διαχείρισης καυσίμων/ενέργειας κατά την πτήση.

γ) Η πολιτική καυσίμων/ενέργειας και οποιαδήποτε αλλαγή σε αυτήν υπόκειται σε προηγούμενη έγκριση από την αρμόδια αρχή.

δ) Όταν ο αερομεταφορέας προτίθεται να υποβάλει αίτηση για μεμονωμένο σύστημα καυσίμων/ενέργειας:

1) καθορίζει μια βασική επίδοση ασφάλειας του οικείου τρέχοντος συστήματος καυσίμων/ενέργειας·

▼M20

2) αποδεικνύει την ικανότητά του να υποστηρίζει την εφαρμογή του προτεινόμενου μεμονωμένου συστήματος καυσίμων/ενέργειας, συμπεριλαμβανομένης της ικανότητας άσκησης επαρκούς επιχειρησιακού ελέγχου, καθώς και να διασφαλίζει την ανταλλαγή των συναφών πληροφοριών ασφάλειας μεταξύ του προσωπικού επιχειρησιακού ελέγχου και του πληρώματος πτήσης· και

3) προβαίνει σε εκτίμηση των κινδύνων ασφαλείας που αποδεικνύει τον τρόπο επίτευξης ισοδύναμου επιπέδου ασφάλειας με εκείνο του τρέχοντος συστήματος καυσίμων/ενέργειας.

CAT.OP.MPA.181 Σύστημα καυσίμων/ενέργειας — πολιτική σχεδιασμού καυσίμων/ενέργειας και ανασχεδιασμού κατά την πτήση — αεροπλάνα

α) Ο αερομεταφορέας:

(1) καθορίζει πολιτική σχεδιασμού καυσίμων/ενέργειας και ανασχεδιασμού κατά την πτήση, ως μέρος του συστήματος καυσίμων/ενέργειας·

(2) διασφαλίζει ότι το αεροπλάνο διαθέτει επαρκή ποσότητα χρησιμοποιήσιμων καυσίμων/ενέργειας για να ολοκληρώσει με ασφάλεια τη σχεδιαζόμενη πτήση και να καλύπτει το περιθώριο παρεκκλίσεων από τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία·

(3) αναπτύσσει διαδικασίες για την πολιτική σχεδιασμού καυσίμων/ενέργειας και ανασχεδιασμού κατά την πτήση, οι οποίες περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών·

(4) διασφαλίζει ότι ο σχεδιασμός καυσίμων/ενέργειας της πτήσης βασίζεται:

(i) σε τρέχοντα συγκεκριμένα δεδομένα αεροσκάφους που προκύπτουν από σύστημα παρακολούθησης κατανάλωσης καυσίμων/ενέργειας ή, εάν δεν διατίθενται,

(ii) σε δεδομένα που παρέχει ο κατασκευαστής του αεροσκάφους·

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο σχεδιασμός των πτήσεων περιλαμβάνει τις επιχειρησιακές συνθήκες υπό τις οποίες πρόκειται να διεξαχθεί η πτήση· οι επιχειρησιακές συνθήκες περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

(1) δεδομένα κατανάλωσης καυσίμων/ενέργειας του αεροσκάφους·

(2) τις αναμενόμενες μάζες·

(3) τις αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες·

(4) τις επιπτώσεις των αναβαλλόμενων στοιχείων συντήρησης και/ή των παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση·

(5) την αναμενόμενη διαδρομή και τους αναμενόμενους διαδρόμους αναχώρησης και άφιξης· και

(6) τις αναμενόμενες καθυστερήσεις.

γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο προ πτήσης υπολογισμός των/της χρησιμοποιήσιμων/-ης καυσίμων/ενέργειας που απαιτούνται/-είται για μια πτήση περιλαμβάνει:

1) καύσιμα/ενέργεια τροχοδρόμησης, τα οποία δεν πρέπει να είναι λιγότερα από την ποσότητα που αναμένεται να χρησιμοποιηθεί πριν από την απογείωση·

2) καύσιμα/ενέργεια ταξιδιού τα οποία αποτελούν την ποσότητα καυσίμων/ενέργειας που απαιτείται για να μπορεί το αεροπλάνο να πετάξει από την απογείωση, ή από το σημείο ανασχεδιασμού κατά την πτήση, έως την προσγείωση στο αεροδρόμιο προορισμού·

3) καύσιμα/ενέργεια έκτακτης κατάστασης τα οποία αποτελούν την ποσότητα καυσίμων/ενέργειας που απαιτείται για την αντιστάθμιση απρόβλεπτων παραγόντων·

▼**M20**

4) καύσιμα/ενέργεια εναλλακτικού προορισμού:

i) όταν εκτελείται πτήση με τουλάχιστον ένα εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, πρόκειται για την ποσότητα καυσίμων/ενέργειας που απαιτείται για την πτήση από το αεροδρόμιο προορισμού έως το εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού· ή

ii) όταν εκτελείται πτήση χωρίς εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, πρόκειται για την ποσότητα καυσίμων/ενέργειας που απαιτείται να διαθέτει το αεροπλάνο στο αεροδρόμιο προορισμού, η οποία ταυτόχρονα επιτρέπει στο αεροπλάνο να πραγματοποιήσει ασφαλή προσγείωση και να καλύψει το περιθώριο παρεκκλίσεων από τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία· κατ' ελάχιστο, η ποσότητα αυτή είναι καύσιμα/ενέργεια 15 λεπτών με ταχύτητα κράτησης στα 1 500 ft (450 m) άνω του υψόμετρου αεροδρομίου υπό κανονικές συνθήκες, υπολογιζόμενη σύμφωνα με την εκτιμώμενη μάζα του αεροπλάνου κατά την άφιξη στο αεροδρόμιο προορισμού·

5) τελικά εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια τα οποία αποτελούν την ποσότητα καυσίμων/ενέργειας η οποία υπολογίζεται με ταχύτητα κράτησης στα 1 500 ft (450 m) άνω του υψόμετρου αεροδρομίου υπό κανονικές συνθήκες σύμφωνα με την εκτιμώμενη μάζα του αεροπλάνου κατά την άφιξη στο εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού ή στο αεροδρόμιο προορισμού όταν δεν απαιτείται εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, και δεν πρέπει να είναι μικρότερη από:

i) τα καύσιμα/την ενέργεια που απαιτούνται/-είται για πτήση 45 λεπτών, για αεροπλάνα με παλινδρομικούς κινητήρες· ή

ii) τα καύσιμα/την ενέργεια που απαιτούνται/-είται για πτήση 30 λεπτών, για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες·

6) συμπληρωματικά καύσιμα/συμπληρωματική ενέργεια, εάν απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας· πρόκειται για την ποσότητα καυσίμων/ενέργειας που επιτρέπει στο αεροπλάνο να προσγειωθεί σε εναλλακτικό αεροδρόμιο κατά τη διαδρομή για καύσιμα/ενέργεια (κρίσιμο σενάριο αεροδρομίου ERA για καύσιμα/ενέργεια) σε περίπτωση βλάβης του αεροσκάφους η οποία αυξάνει σημαντικά την κατανάλωση καυσίμων/ενέργειας στο πλέον κρίσιμο σημείο της διαδρομής· τα εν λόγω συμπληρωματικά καύσιμα/η εν λόγω συμπληρωματική ενέργεια απαιτούνται/-είται μόνο εάν η ελάχιστη ποσότητα καυσίμων/ενέργειας που υπολογίζεται σύμφωνα με το στοιχείο γ) σημεία 2 έως 5 δεν επαρκεί για μια τέτοια περίπτωση·

7) πρόσθετα καύσιμα/ενέργεια ώστε να λαμβάνονται υπόψη αναμενόμενες καθυστερήσεις ή ειδικοί επιχειρησιακοί περιορισμοί· και

8) προαιρετικά καύσιμα/ενέργεια, εάν απαιτείται από τον κυβερνήτη εμπορικής πτήσης.

δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι απαιτούμενες διαδικασίες ανασχεδιασμού κατά την πτήση για τον υπολογισμό των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων/ενέργειας, όταν μια πτήση εκτελείται κατά μήκος διαδρομής ή προς αεροδρόμιο προορισμού διαφορετικό από εκείνο που σχεδιάστηκε αρχικά, περιλαμβάνουν το στοιχείο γ) σημεία 2 έως 7.

CAT.OP.MPA.182 Σύστημα καυσίμων/ενέργειας — πολιτική επιλογής αεροδρομίου — αεροπλάνα

α) Κατά τον σχεδιασμό της πτήσης, ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι μόλις αρχίσει η πτήση, υπάρχει εύλογη βεβαιότητα ότι θα είναι διαθέσιμο αεροδρόμιο στο οποίο μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής προσγείωση κατά τον εκτιμώμενο χρόνο χρήσης του εν λόγω αεροδρομίου.

β) Κατά τον σχεδιασμό της πτήσης, για να είναι δυνατή η ασφαλής προσγείωση σε περίπτωση ασυνήθους κατάστασης ή κατάστασης έκτακτης ανάγκης μετά την απογείωση, ο αερομεταφορέας επιλέγει και προσδιορίζει στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης, εάν:

1) οι μετεωρολογικές συνθήκες στο αεροδρόμιο αναχώρησης είναι χαμηλότερες από τα ελάχιστα προσγείωσης του αεροδρομίου που καθορίζονται για τη συγκεκριμένη πτητική λειτουργία από τον αερομεταφορέα· ή

▼**M20**

2) είναι αδύνατο να επιστρέψει στο αεροδρόμιο αναχώρησης για άλλους λόγους.

γ) Το εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης απέχει από το αεροδρόμιο αναχώρησης τόσο ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος έκθεσης σε πιθανές ασυνήθειες καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Κατά την επιλογή του εναλλακτικού αεροδρομίου απογείωσης, ο αερομεταφορέας λαμβάνει υπόψη τουλάχιστον τα ακόλουθα:

1) τις επικρατούσες και τις προβλεπόμενες μετεωρολογικές συνθήκες·

2) τη διαθεσιμότητα και την ποιότητα των υποδομών του αεροδρομίου·

3) τις δυνατότητες πλοήγησης και προσγείωσης του αεροσκάφους σε ασυνήθειες συνθήκες ή σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης, λαμβάνοντας υπόψη την εφεδρεία κρίσιμων συστημάτων· και

4) εγκρίσεις που κατέχονται [π.χ. πτητικές λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS), πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας (LVO) κ.λπ.].

δ) Κατά τον σχεδιασμό της πτήσης, για κάθε πτήση με κανόνες ενόργανης πτήσης (IFR), ο αερομεταφορέας επιλέγει και καθορίζει στα επιχειρησιακά σχέδια πτήσης και στα σχέδια πτήσης υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας (ATS) ένα ή περισσότερα αεροδρόμια, έτσι ώστε να διατίθενται δύο επιλογές ασφαλούς προσγείωσης κατά τη διάρκεια κανονικής πτητικής λειτουργίας όταν:

1) φτάνει στο αεροδρόμιο προορισμού· ή

2) φτάνει στο σημείο μη επιστροφής, σε οποιοδήποτε διαθέσιμο αεροδρόμιο ERA για καύσιμα/ενέργεια κατά τη διάρκεια πτητικών λειτουργιών απομονωμένου αεροδρομίου· η πτήση προς απομονωμένο αεροδρόμιο δεν συνεχίζεται μετά το σημείο μη επιστροφής, εκτός εάν τρέχουσα αξιολόγηση των μετεωρολογικών συνθηκών, της κυκλοφορίας και άλλων επιχειρησιακών συνθηκών υποδεικνύει ότι μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής προσγείωση στο αεροδρόμιο προορισμού κατά τον εκτιμώμενο χρόνο χρήσης.

Ο αερομεταφορέας λαμβάνει προηγούμενη έγκριση από την αρμόδια αρχή για τη χρήση απομονωμένου αεροδρομίου ως αεροδρόμιο προορισμού.

ε) Ο αερομεταφορέας παρέχει τα κατάλληλα περιθώρια ασφάλειας στον σχεδιασμό των πτήσεων προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη το ενδεχόμενο επιδείνωσης των διαθέσιμων προγνώσεων των μετεωρολογικών συνθηκών κατά τον εκτιμώμενο χρόνο προσγείωσης.

στ) Για κάθε πτήση IFR, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι διατίθενται επαρκή μέσα για την πλοήγηση προς και την προσγείωση στο αεροδρόμιο προορισμού ή σε οιοδήποτε εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού σε περίπτωση απώλειας ικανότητας για τη σκοπούμενη λειτουργία προσέγγισης και προσγείωσης.

CAT.OP.MPA.185 Σύστημα καυσίμων/ενέργειας — πολιτική διαχείρισης καυσίμων/ενέργειας κατά την πτήση — αεροπλάνα

α) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει διαδικασίες για τη διαχείριση των καυσίμων/της ενέργειας κατά την πτήση οι οποίες διασφαλίζουν:

1) τη συνεχή εγκυρότητα των εκτιμήσεων που πραγματοποιήθηκαν κατά τον σχεδιασμό της πτήσης (ανασχεδιασμός πριν από την πτήση ή κατά την πτήση ή και τα δύο)·

2) την εκ νέου ανάλυση και προσαρμογή, εάν είναι απαραίτητο·

3) ότι η ποσότητα των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων/ενέργειας που παραμένει επί του αεροσκάφους είναι προστατευμένη και δεν είναι μικρότερη από τα καύσιμα/την ενέργεια που απαιτούνται για τη μετάβαση σε αεροδρόμιο στο οποίο μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής προσγείωση· και

4) ότι καταγράφονται συναφή δεδομένα καυσίμων/ενέργειας για τους σκοπούς των σημείων 1, 2 και 3.

▼M20

β) Ο αερομεταφορέας διαθέτει διαδικασίες για να απαιτήσει από τον κυβερνήτη εμπορικής πτήσης να λάβει πληροφορίες καθυστέρησης από αξιόπιστη πηγή, όταν απρόβλεπτες περιστάσεις ενδέχεται να έχουν ως αποτέλεσμα την προσγείωση στο αεροδρόμιο προορισμού με λιγότερα από τα τελικά εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια συν τυχόν:

1) καύσιμα/ενέργεια για μετάβαση σε εναλλακτικό αεροδρόμιο, εφόσον απαιτείται· ή

2) καύσιμα/ενέργεια που απαιτούνται για μετάβαση σε απομονωμένο αεροδρόμιο.

γ) Ο κυβερνήτης εμπορικής πτήσης ενημερώνει τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας (ATC) σχετικά με κατάσταση "ελάχιστων καυσίμων/ενέργειας" με τη δήλωση "MINIMUM FUEL" όταν ο κυβερνήτης εμπορικής πτήσης:

1) δεσμεύεται να προσγειωθεί σε συγκεκριμένο αεροδρόμιο· και

2) έχει υπολογίσει ότι οποιαδήποτε αλλαγή στην υπάρχουσα εξουσιοδότηση για το συγκεκριμένο αεροδρόμιο μπορεί να οδηγήσει σε προσγείωση με λιγότερα από τα σχεδιαζόμενα τελικά εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια.

δ) Ο κυβερνήτης εμπορικής πτήσης δηλώνει "κατάσταση έκτακτης ανάγκης καυσίμων/ενέργειας" με τη μετάδοση του σήματος "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" όταν τα χρησιμοποιήσιμα καύσιμα/ενέργεια που υπολογίζεται ότι θα είναι διαθέσιμα κατά την προσγείωση στο πλησιέστερο αεροδρόμιο στο οποίο μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής προσγείωση είναι λιγότερα από τα σχεδιαζόμενα τελικά εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια.

———————

CAT.OP.MPA.190 Σύστημα καυσίμων/ενέργειας — ελικόπτερα

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει, εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα καυσίμων/ενέργειας, το οποίο περιλαμβάνει:

1) πολιτική σχεδιασμού καυσίμων/ενέργειας και ανασχεδιασμού κατά την πτήση· και

2) πολιτική διαχείρισης καυσίμων/ενέργειας κατά την πτήση.

β) Το σύστημα καυσίμων/ενέργειας:

1) είναι κατάλληλο για τον/τους τύπο/-ους πτητικής λειτουργίας που εκτελείται/-ούνται· και

2) αντιστοιχεί στην ικανότητα του αερομεταφορέα να υποστηρίζει την εφαρμογή του.

γ) Το σύστημα καυσίμων/ενέργειας και οποιαδήποτε αλλαγή σε αυτό υπόκειται σε προηγούμενη έγκριση από την αρμόδια αρχή.

CAT.OP.MPA.191 Σύστημα καυσίμων/ενέργειας — Πολιτική σχεδιασμού καυσίμων/ενέργειας και ανασχεδιασμού κατά την πτήση — ελικόπτερα

α) Ως μέρος του συστήματος καυσίμων/ενέργειας, ο αερομεταφορέας καταρτίζει πολιτική σχεδιασμού καυσίμων/ενέργειας και ανασχεδιασμού κατά την πτήση για να διασφαλίζει ότι το αεροσκάφος διαθέτει επαρκή ποσότητα χρησιμοποιήσιμων καυσίμων/ενέργειας προκειμένου να ολοκληρώσει με ασφάλεια τη σχεδιαζόμενη πτήση και να καλύψει το περιθώριο παρεκκλίσεων από τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο σχεδιασμός καυσίμων/ενέργειας των πτήσεων βασίζεται τουλάχιστον στα ακόλουθα στοιχεία:

1) σε διαδικασίες που περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας καθώς και:

i) σε τρέχοντα συγκεκριμένα δεδομένα αεροσκάφους που προκύπτουν από σύστημα παρακολούθησης κατανάλωσης καυσίμων/ενέργειας· ή

ii) σε δεδομένα που παρέχει ο κατασκευαστής του αεροσκάφους· και

▼**M20**

2) στις επιχειρησιακές συνθήκες υπό τις οποίες πρόκειται να διεξαχθεί η πτήση, συμπεριλαμβανομένων:

i) δεδομένων κατανάλωσης καυσίμων/ενέργειας του αεροσκάφους·

ii) των αναμενόμενων μαζών·

iii) των αναμενόμενων μετεωρολογικών συνθηκών·

iv) των επιπτώσεων των αναβαλλόμενων στοιχείων συντήρησης ή των παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση ή και των δύο· και

v) των διαδικασιών και περιορισμών που ορίζουν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο προ πτήσης υπολογισμός των/της χρησιμοποιήσιμων/-ης καυσίμων/ενέργειας που απαιτούνται/-είται για μια πτήση περιλαμβάνει:

1) καύσιμα/ενέργεια τροχοδρόμησης, τα οποία δεν πρέπει να είναι λιγότερα από εκείνα που αναμένεται να χρησιμοποιηθούν πριν από την απογείωση·

2) καύσιμα/ενέργεια ταξιδιού·

3) καύσιμα/ενέργεια έκτακτης κατάστασης·

4) καύσιμα/ενέργεια εναλλακτικού προορισμού, εάν απαιτείται εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού·

5) τελικά εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια, τα οποία δεν πρέπει να είναι λιγότερα από:

i) καύσιμα/ενέργεια για πτήση 20 λεπτών με ταχύτητα μέγιστης εμβέλειας, εάν πρόκειται για πτήση σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR) και αεροναυτιλία που διεξάγεται την ημέρα με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους· ή

ii) καύσιμα/ενέργεια για πτήση 30 λεπτών με ταχύτητα μέγιστης εμβέλειας, εάν πρόκειται για πτήση με κανόνες VFR και αεροναυτιλία που διεξάγεται τη νύχτα ή με μέσα εκτός της αναφοράς σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους· ή

iii) εάν πρόκειται για πτήση με κανόνες ενόργανης πτήσης (IFR), καύσιμα/ενέργεια για πτήση 30 λεπτών με ταχύτητα κράτησης στα 1 500 ft (450 m) άνω του υψόμετρου αεροδρομίου υπό κανονικές συνθήκες, υπολογιζόμενα σύμφωνα με την εκτιμώμενη μάζα του ελικοπτέρου κατά την άφιξη στο εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού ή στο αεροδρόμιο προορισμού, όταν δεν απαιτείται εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού·

6) πρόσθετα καύσιμα/ενέργεια ώστε να λαμβάνονται υπόψη αναμενόμενες καθυστερήσεις ή ειδικοί επιχειρησιακοί περιορισμοί· και

7) προαιρετικά καύσιμα/ενέργεια, εάν απαιτείται από τον κυβερνήτη εμπορικής πτήσης.

δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, αν μια πτήση πρέπει να εκτελεστεί κατά μήκος διαδρομής ή προς αεροδρόμιο προορισμού διαφορετικό από εκείνο που είχε αρχικά σχεδιαστεί, οι διαδικασίες ανασχεδιασμού κατά την πτήση για τον υπολογισμό των απαιτούμενων χρησιμοποιήσιμων καυσίμων/ενέργειας περιλαμβάνουν:

1) τα καύσιμα/την ενέργεια ταξιδιού για το υπόλοιπο της πτήσης·

2) τα εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια, που συνίστανται σε:

i) καύσιμα/ενέργεια έκτακτης κατάστασης·

ii) εναλλακτικά καύσιμα/ενέργεια, εάν απαιτείται εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού·

iii) τελικά εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια· και

iv) συμπληρωματικά καύσιμα/ενέργεια, εάν απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας·

▼M20

3) πρόσθετα καύσιμα/ενέργεια ώστε να λαμβάνονται υπόψη αναμενόμενες καθυστερήσεις ή ειδικοί επιχειρησιακοί περιορισμοί· και

4) προαιρετικά καύσιμα/ενέργεια, εάν απαιτείται από τον κυβερνήτη εμπορικής πτήσης.

ε) Εναλλακτικά προς τα στοιχεία β) έως δ), για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) έως 3 175 kg, για πτητικές λειτουργίες κατά τη διάρκεια της ημέρας και σε διαδρομές όπου η αεροναυτιλία διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους ή για τοπικές πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων, η πολιτική καυσίμων/ενέργειας εξασφαλίζει ότι, μετά την ολοκλήρωση της πτήσης, ή σειράς πτήσεων, τα τελικά εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια θα είναι επαρκή για:

1) χρόνο πτήσης 30 λεπτών με ταχύτητα μέγιστης εμβέλειας· ή

2) χρόνο πτήσης 20 λεπτών με ταχύτητα μέγιστης εμβέλειας, σε περίπτωση πτητικής λειτουργίας εντός περιοχής που παρέχει συνεχείς και κατάλληλες επιχειρησιακές τοποθεσίες».

CAT.OP.MPA.192 Επιλογή αεροδρομίων και επιχειρησιακών τοποθεσιών — ελικόπτερα

α) Για πτήσεις υπό μετεωρολογικές συνθήκες ενόργανης πτήσης (IMC), ο αερομεταφορέας επιλέγει εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης εντός χρόνου πτήσης 1 ώρας σε κανονική ταχύτητα πλεύσης, στην περίπτωση που δεν είναι εφικτή η επιστροφή στον χώρο αναχώρησης για λόγους καιρικών συνθηκών.

β) Κατά τον σχεδιασμό της πτήσης, για κάθε πτήση με κανόνες ενόργανης πτήσης (IFR), ο αερομεταφορέας επιλέγει και καθορίζει στα επιχειρησιακά σχέδια πτήσης και στα σχέδια πτήσης υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας (ATS) ένα ή περισσότερα αεροδρόμια ή επιχειρησιακές τοποθεσίες, έτσι ώστε να διατίθενται δύο επιλογές ασφαλούς προσγείωσης κατά τη διάρκεια κανονικής πτητικής λειτουργίας, εκτός από τις περιπτώσεις που προβλέπονται από τη SpA.HOFO.120 στοιχείο β).

γ) Ο αερομεταφορέας εφαρμόζει τα κατάλληλα περιθώρια ασφάλειας στον σχεδιασμό των πτήσεων προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη το ενδεχόμενο επιδείνωσης των διαθέσιμων προγνώσεων των μετεωρολογικών συνθηκών κατά τον εκτιμώμενο χρόνο προσγείωσης.

δ) Για κάθε πτήση IFR, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι διατίθενται επαρκή μέσα για την πλοήγηση προς και την προσγείωση στο αεροδρόμιο προορισμού ή σε οιοδήποτε εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού σε περίπτωση απώλειας ικανότητας για τη σκοπούμενη λειτουργία προσέγγισης και προσγείωσης.

CAT.OP.MPA.195 σχέδιο καυσίμων/ενέργειας — πολιτική διαχείρισης καυσίμων/ενέργειας κατά την πτήση — ελικόπτερα

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι εκτελούνται έλεγχοι και διαχείριση καυσίμων/ενέργειας κατά την πτήση.

β) Ο κυβερνήτης εμπορικής πτήσης παρακολουθεί την ποσότητα των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων/ενέργειας που παραμένει επί του αεροσκάφους για να εξασφαλίζει ότι είναι προστατευμένη και δεν είναι μικρότερη από τα καύσιμα/την ενέργεια που απαιτούνται για τη μετάβαση σε αεροδρόμιο ή επιχειρησιακή τοποθεσία όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής προσγείωση·

γ) Ο κυβερνήτης εμπορικής πτήσης ενημερώνει τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας (ATC) σχετικά με κατάσταση "ελάχιστων καυσίμων/ενέργειας" με τη δήλωση "MINIMUM FUEL" όταν ο κυβερνήτης εμπορικής πτήσης:

(1) δεσμεύεται να προσγειωθεί σε αεροδρόμιο ή επιχειρησιακή τοποθεσία· και

(2) έχει υπολογίσει ότι οποιαδήποτε αλλαγή στην υπάρχουσα εξουσιοδότηση για το συγκεκριμένο αεροδρόμιο ή τη συγκεκριμένη επιχειρησιακή τοποθεσία, ή άλλες καθυστερήσεις λόγω εναέριας κυκλοφορίας μπορούν να οδηγήσουν σε προσγείωση με λιγότερα από τα σχεδιαζόμενα τελικά εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια.

▼M20

δ) Ο κυβερνήτης εμπορικής πτήσης δηλώνει “κατάσταση έκτακτης ανάγκης καυσίμων/ενέργειας” με τη μετάδοση του σήματος “MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” όταν τα χρησιμοποιήσιμα καύσιμα/ενέργεια που εκτιμάται ότι θα είναι διαθέσιμα κατά την προσγείωση στο πλησιέστερο αεροδρόμιο ή επιχειρησιακή τοποθεσία όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής προσγείωση είναι λιγότερα από τα σχεδιαζόμενα τελικά εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια.

CAT.OP.MPA.200 Ειδικός ανεφοδιασμός ή αφαίρεση καυσίμων του αεροσκάφους

α) Ο ειδικός ανεφοδιασμός ή η αφαίρεση καυσίμων πραγματοποιείται μόνο εάν ο αερομεταφορέας:

(1) έχει διενεργήσει αξιολόγηση κινδύνων·

(2) έχει αναπτύξει διαδικασίες· και

(3) έχει καταρτίσει εκπαιδευτικό πρόγραμμα για το προσωπικό του που συμμετέχει σε τέτοιες πτητικές λειτουργίες.

β) Ο ειδικός ανεφοδιασμός ή η αφαίρεση καυσίμων εφαρμόζεται σε περίπτωση:

(1) ανεφοδιασμού με κινητήρα σε λειτουργία ή με στροφείς σε λειτουργία·

(2) ανεφοδιασμού/αφαίρεσης καυσίμων κατά την επιβίβαση, μετά την επιβίβαση ή μετά την αποβίβαση των επιβατών· και

(3) ανεφοδιασμού/αφαίρεσης καυσίμων ευρέως κλάσματος.

γ) Για αεροπλάνα, κάθε διαδικασία ειδικού ανεφοδιασμού ή αφαίρεσης καυσίμων και κάθε αλλαγή στις διαδικασίες αυτές απαιτεί προηγούμενη έγκριση από την αρμόδια αρχή.

δ) Για ελικόπτερα, οι διαδικασίες ανεφοδιασμού με στροφείς σε λειτουργία και κάθε αλλαγή στις διαδικασίες αυτές απαιτεί προηγούμενη έγκριση από την αρμόδια αρχή.

▼B

CAT.OP.MPA.205 Ώθηση και ρυμούλκηση — αεροπλάνα

Οι διαδικασίες ώθησης και ρυμούλκησης που καθορίζει ο αερομεταφορέας πραγματοποιούνται σύμφωνα με καθιερωμένα πρότυπα και διαδικασίες της αεροπορίας.

CAT.OP.MPA.210 Μέλη πληρώματος σε σταθμούς

α) *Μέλη του πληρώματος πτήσης σε σταθμούς*

1. Κατά τη διάρκεια της απογείωσης και της προσγείωσης για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που πρέπει να βρίσκεται σε υπηρεσία καθορίζεται μια θέση.

2. Σε όλες τις άλλες φάσεις της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που πρέπει να βρίσκεται σε υπηρεσία στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης, παραμένει στην καθορισμένη θέση του εκτός εάν η απουσία του είναι απαραίτητη για την εκτέλεση των καθηκόντων του σε σχέση με την πτητική λειτουργία, ή για φυσιολογικές ανάγκες, με την προϋπόθεση ότι τουλάχιστον ένας χειριστής, με τα κατάλληλα προσόντα, παραμένει συνέχεια στα χειριστήρια του αεροσκάφους.

3. Σε όλες τις φάσεις της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που πρέπει να βρίσκεται σε υπηρεσία στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης, παραμένει σε επιφυλακή. Σε περίπτωση που σημειωθεί χαλάρωση, λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα για να αντιμετωπισθεί. Εάν παρουσιασθεί απρόσμενη κόπωση, ο κυβερνήτης μπορεί να οργανώσει διαδικασία ελεγχόμενης ανάπαυσης, εφόσον ο φόρτος εργασίας το επιτρέπει. Η ελεγχόμενη ανάπαυση εξαιτίας γεγονότων αυτού του είδους δεν θεωρείται μέρος περιόδου ανάπαυσης για τον υπολογισμό των περιορισμών που έχουν σχέση με τον χρόνο πτήσης ούτε για να δικαιολογήσει παράταση του χρόνου υπηρεσίας.

▼B

β) *Μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών*

Κατά τη διάρκεια κρίσιμων σταδίων της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών βρίσκεται στην καθορισμένη θέση του και δεν εκτελεί άλλες δραστηριότητες από εκείνες που απαιτούνται για την ασφαλή επιχειρησιακή λειτουργία του αεροσκάφους.

CAT.OP.MPA.215 Χρήση ακουστικών — αεροπλάνα

α) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που απαιτείται να βρίσκεται σε υπηρεσία στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης φορά ακουστικά με μικρόφωνο τύπου προβόλου ή ισοδύναμη διάταξη. Τα ακουστικά πρέπει να χρησιμοποιούνται ως η κύρια συσκευή για τις φωνητικές επικοινωνίες με την υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας:

1. στο έδαφος:

i) όταν λαμβάνεται άδεια αναχώρησης από την υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας μέσω φωνητικής επικοινωνίας και

ii) όταν λειτουργούν οι κινητήρες·

2. κατά τη διάρκεια της πτήσης:

i) κάτω από το μεταβατικό απόλυτο ύψος· ή

ii) 10 000 ft, όποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο·

και

3. όταν το κρίνει αναγκαίο ο κυβερνήτης.

β) Υπό τις συνθήκες του στοιχείου α), το μικρόφωνο τύπου προβόλου ή η ισοδύναμη διάταξη βρίσκεται σε θέση που επιτρέπει τη χρήση του για αμφίδρομη ραδιοεπικοινωνία.

CAT.OP.MPA.216 Χρήση ακουστικών — ελικόπτερα

Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που απαιτείται να βρίσκεται σε υπηρεσία στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης φορά ακουστικά με μικρόφωνο τύπου προβόλου ή ισοδύναμη διάταξη και τα χρησιμοποιεί ως την κύρια συσκευή επικοινωνίας με την υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας.

CAT.OP.MPA.220 Βοηθητικά μέσα για εκκένωση λόγω έκτακτης ανάγκης

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι πριν την τροχοδρόμηση, την απογείωση και την προσγείωση, καθώς και όποτε κρίνεται ασφαλές και εφικτό, είναι οπλισμένα όλα τα βοηθητικά μέσα για εκκένωση λόγω έκτακτης ανάγκης, τα οποία τίθενται σε λειτουργία αυτόματα.

CAT.OP.MPA.225 Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας και συστήματα πρόσδεσης

α) *Μέλη πληρώματος*

1. Στη διάρκεια απογείωσης και προσγείωσης, καθώς και όποτε το αποφασίσει ο κυβερνήτης για λόγους ασφαλείας, κάθε μέλος πληρώματος ασφαλίζεται κατάλληλα με όλες τις ζώνες ασφαλείας και τα συστήματα πρόσδεσης που διατίθενται.

2. Κατά τη διάρκεια των άλλων σταδίων της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης είναι προσδεμένο με τη ζώνη ασφαλείας στην καθορισμένη θέση του.

β) *Επιβάτες*

1. Πριν από την απογείωση και την προσγείωση, και κατά τη διάρκεια της τροχοδρόμησης, καθώς και όποτε κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι κάθε επιβάτης του αεροσκάφους είναι καθισμένος σε κάθισμα ή σε θέση-κρεβάτι προσδεμένος κατάλληλα με τη ζώνη ασφαλείας ή το σύστημα πρόσδεσης.

▼B

2. Ο αερομεταφορέας προβλέπει την πολλαπλή κατοχή θέσεων του αεροσκάφους η οποία επιτρέπεται μόνο σε συγκεκριμένα καθίσματα. Ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι η πολλαπλή κατοχή θέσεων πραγματοποιείται μόνο για έναν ενήλικα και ένα βρέφος/νήπιο που ασφαλίζονται κατάλληλα με πρόσθετη κυκλική ζώνη ή άλλη διάταξη πρόσδεσης.

CAT.OP.MPA.230 Ασφάλιση θαλάμου επιβατών και χώρου(-ων) μαγειρείου(-ων)

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι πριν την τροχοδρόμηση, την απογείωση και την προσγείωση δεν υπάρχουν εμπόδια στις εξόδους και στους διαδρόμους διαφυγής.

β) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι πριν την απογείωση και την προσγείωση, και όποτε κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, όλος ο εξοπλισμός και οι αποσκευές έχουν ασφαλιστεί κατάλληλα.

CAT.OP.MPA.235 Σωσίβια γιλέκα — ελικόπτερα

Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι κατά την πτητική λειτουργία του ελικοπτέρου πάνω από τη θάλασσα στην κατηγορία επιδόσεων 3, λαμβάνονται υπόψη η διάρκεια της πτήσης και οι συνθήκες που θα αντιμετωπισθούν όταν αποφασίζεται αν όλοι οι επιβαίνοντες θα φορέσουν σωσίβια γιλέκα.

CAT.OP.MPA.240 Κάπνισμα στο αεροσκάφος

Ο κυβερνήτης δεν επιτρέπει το κάπνισμα στο αεροσκάφος:

α) εφόσον κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας·

β) κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού και αφαίρεσης καυσίμων των αεροσκαφών·

γ) όταν το αεροσκάφος βρίσκεται στο έδαφος, εκτός εάν ο αερομεταφορέας έχει καθορίσει διαδικασίες για τον μετριασμό των κινδύνων κατά τη διάρκεια της επίγειας εξυπηρέτησης·

δ) έξω από καθορισμένες περιοχές καπνίσματος, στον (στους) διάδρομο(-ους) και στην (στις) τουαλέτα(-ες)·

ε) σε διαμερίσματα φορτίου ή/και άλλους χώρους όπου μεταφέρονται φορτία τα οποία δεν είναι αποθηκευμένα σε πυρίμαχα δοχεία ούτε καλύπτονται από καραβόπανο ανθεκτικό στις φλόγες· και

στ) στους χώρους εκείνους του θαλάμου επιβατών όπου παρέχεται οξυγόνο.

▼M21

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

α) Σε πτήσεις IFR, ο κυβερνήτης:

1. αρχίζει την πτήση· ή

2. συνεχίζει πέρα από το σημείο από το οποίο ισχύει αναθεωρημένο σχέδιο πτήσης υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας στην περίπτωση εκ νέου σχεδιασμού κατά τη διάρκεια της πτήσης,

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

β) Σε πτήσεις IFR, ο κυβερνήτης συνεχίζει την πτήση προς το αεροδρόμιο του προγραμματισμένου προορισμού μόνο εάν οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες πληροφορίες υποδεικνύουν ότι, κατά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, οι μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούν στο αεροδρόμιο προορισμού, ή σε ένα τουλάχιστον εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, είναι τουλάχιστον στα εφαρμοστέα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου.

▼M21

γ) Σε πτήσεις VFR, ο κυβερνήτης δεν αρχίζει την πτήση εκτός εάν ενδεδειγμένες μετεωρολογικές αναφορές και/ή προγνώσεις υποδεικνύουν ότι οι μετεωρολογικές συνθήκες κατά μήκος του τμήματος της διαδρομής στο οποίο η πτήση θα πραγματοποιηθεί υπό συνθήκες VFR, θα είναι, στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, ίδιες ή καλύτερες από τα όρια VFR.

CAT.OP.MPA.246 Μετεωρολογικές συνθήκες — αεροπλάνα

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

α) το αποφασιστικό σημείο, όταν χρησιμοποιείται η διαδικασία μειωμένων καυσίμων / μειωμένης ενέργειας έκτακτων καταστάσεων (RCF)· ή

β) το σημείο μη επιστροφής, όταν χρησιμοποιείται η διαδικασία απομονωμένου αεροδρομίου,

μόνο όταν υπάρχουν διαθέσιμες πληροφορίες που υποδεικνύουν ότι οι αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες, κατά τη στιγμή της άφιξης, στο αεροδρόμιο προορισμού και/ή στο/-α εναλλακτικό/-ά απαιτούμενο/-α αεροδρόμιο/-α είναι τουλάχιστον στα εφαρμοστέα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου.

▼B

CAT.OP.MPA.247 Καιρικές συνθήκες — ελικόπτερα

Επιπλέον της παραγράφου CAT.OP.MPA.245:

▼M21

α) Στις πτήσεις VFR ελικοπτέρων πάνω από τη θάλασσα όταν δεν υπάρχει οπτική επαφή με την ξηρά, ο κυβερνήτης αρχίζει τη διαδικασία απογείωσης, μόνο όταν οι ενδεδειγμένες μετεωρολογικές αναφορές και/ή προγνώσεις υποδεικνύουν ότι η οροφή θα είναι άνω των 600 ft κατά τη διάρκεια της ημέρας ή των 1 200 ft κατά τη διάρκεια της νύχτας.

▼M9

_____

▼B

γ) Η πτήση με ελικόπτερα προς κατάστρωμα για ελικόπτερα ή ανυψωμένη FATO εκτελείται μόνο όταν η αναφερόμενη μέση ταχύτητα του ανέμου στο κατάστρωμα για ελικόπτερα ή την ανυψωμένη FATO είναι μικρότερη των 60 kt.

CAT.OP.MPA.250 Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης — Διαδικασίες στο έδαφος

α) Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται όταν είναι απαραίτητες επιθεωρήσεις αποπαγοποίησης και αντιπαγοποίησης, καθώς και συναφείς επιθεωρήσεις του αεροσκάφους στο έδαφος για την ασφαλή πτητική λειτουργία του.

β) Ο κυβερνήτης αρχίζει τη διαδικασία απογείωσης μόνο εάν το αεροσκάφος δεν φέρει κανένα κατάλοιπο που μπορεί να επηρεάσει δυσμενώς την επίδοση ή τη δυνατότητα ελέγχου του αεροσκάφους με εξαίρεση όσα επιτρέπονται στο στοιχείο α) και σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.

CAT.OP.MPA.255 Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης — διαδικασίες κατά την πτήση

α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει διαδικασίες για τις πτήσεις σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγοποίησης.

β) Ο κυβερνήτης δεν ξεκινά την πτήση ούτε πραγματοποιεί σκοπίμως πτήση σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγοποίησης, εκτός εάν το αεροσκάφος είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να αντιμετωπίζει παρόμοιες συνθήκες.

γ) Αν η παγοποίηση υπερβαίνει την ένταση της παγοποίησης για την οποία είναι πιστοποιημένο το αεροσκάφος ή εάν ένα αεροσκάφος μη πιστοποιημένο για πτήση υπό γνωστές συνθήκες παγοποίησης αντιμετωπίσει παγοποίηση, ο κυβερνήτης εξέρχεται από τις συνθήκες παγοποίησης χωρίς καθυστέρηση αλλάζοντας το επίπεδο ή/και τη διαδρομή δηλώνοντας, αν είναι αναγκαίο, περίπτωση έκτακτης ανάγκης στον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας.

▼M20

CAT.OP.MPA.260 Εφοδιασμός με καύσιμα/ενέργεια και λιπαντικά

Ο κυβερνήτης εμπορικής πτήσης δεν αρχίζει πτήση ούτε συνεχίζει σε περίπτωση ανασχεδιασμού κατά την πτήση, εκτός εάν έχει βεβαιωθεί ότι το αεροσκάφος διαθέτει τουλάχιστον την ποσότητα χρησιμοποιήσιμων καυσίμων/ενέργειας και λιπαντικών που έχει υπολογισθεί ότι απαιτείται για να ολοκληρώσει με ασφάλεια την πτήση, λαμβάνοντας υπόψη τις αναμενόμενες επιχειρησιακές συνθήκες.

▼M21

CAT.OP.MPA.265 Συνθήκες απογείωσης

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

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

β) τα επιλεγμένα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου συνάδουν με όλα τα ακόλουθα:

1. τον λειτουργικό εξοπλισμό εδάφους·

2. τα λειτουργικά συστήματα του αεροσκάφους·

3. τις επιδόσεις του αεροσκάφους·

4. τα προσόντα του πληρώματος πτήσης.

▼B

CAT.OP.MPA.270 Ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης

Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης δεν πετά κάτω από τα καθορισμένα ελάχιστα απόλυτα ύψη εκτός εάν:

α) αυτό απαιτείται για την απογείωση ή την προσγείωση· ή

β) η κάθοδος πραγματοποιείται με διαδικασίες εγκεκριμένες από την αρμόδια αρχή.

CAT.OP.MPA.275 Προσομοιωμένες μη φυσιολογικές καταστάσεις στην πτήση

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κατά τη μεταφορά επιβατών ή φορτίου δεν προσομοιώνονται τα ακόλουθα:

α) μη κανονικές καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, που απαιτούν την εφαρμογή των διαδικασιών μη κανονικών καταστάσεων ή καταστάσεων έκτακτης ανάγκης· ή

β) πτήση σε καιρικές συνθήκες με όργανα με τεχνητά μέσα.

▼M20

CAT.OP.MPA.280 [ΑΦΗΝΕΤΑΙ ΣΚΟΠΙΜΩΣ ΚΕΝΟ]

_____

▼B

CAT.OP.MPA.285 Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι τα μέλη του πληρώματος πτήσης στα οποία έχει ανατεθεί η εκτέλεση ουσιωδών καθηκόντων για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της πτήσης χρησιμοποιούν συμπληρωματικό οξυγόνο συνεχώς οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου υπερβαίνει τα 10 000 ft για διάστημα άνω των 30 λεπτών και οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου υπερβαίνει τα 13 000 ft.

▼B

CAT.OP.MPA.290 Ανίχνευση προσέγγισης εδάφους

Όταν ανιχνευθεί υπερβολική προσέγγιση στο έδαφος από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος πτήσης ή από σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, ο χειριστής που εκτελεί την πτήση αναλαμβάνει αμέσως διορθωτικές ενέργειες για να εδραιωθούν ασφαλείς συνθήκες πτήσης.

▼M9

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

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

▼M21

CAT.OP.MPA.300 Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης

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

α) οι καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο ή στην τοποθεσία λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου ή της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή επανακύκλωση, λαμβανομένων υπόψη των πληροφοριών επιδόσεων που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας· και

β) τα επιλεγμένα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου συνάδουν με όλα τα ακόλουθα:

1. τον λειτουργικό εξοπλισμό εδάφους·

2. τα λειτουργικά συστήματα του αεροσκάφους·

3. τις επιδόσεις του αεροσκάφους·

4. τα προσόντα του πληρώματος πτήσης.

▼M16

CAT.OP.MPA.301 Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης — ελικόπτερα

Πριν αρχίσει η προσέγγιση προς το έδαφος, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο και η κατάσταση του διαδρόμου και της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO) που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση, με βάση τις πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

CAT.OP.MPA.303 Εν πτήσει έλεγχος της απόστασης προσγείωσης κατά την ώρα άφιξης — αεροπλάνα

α) Η προσέγγιση προς το έδαφος συνεχίζεται μόνον εφόσον η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης (LDA) στον σχετικό διάδρομο ισούται τουλάχιστον με το 115 % της απόστασης προσγείωσης κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης, η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με τις πληροφορίες επιδόσεων για την αξιολόγηση της απόστασης προσγείωσης κατά την ώρα άφιξης (LDTA), και η προσέγγιση προς το έδαφος διεξάγεται με αεροπλάνα κατηγορίας επιδόσεων A που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με οποιαδήποτε από τις ακόλουθες προδιαγραφές πιστοποίησης, όπως επισημαίνεται στο πιστοποιητικό τύπου:

▼**M16**

(1) CS-25 ή ισοδύναμο έγγραφο·

(2) CS-23 στο επίπεδο 4 με επίπεδο απόδοσης “υψηλή ταχύτητα” ή ισοδύναμο έγγραφο.

β) Για αεροπλάνα κατηγορίας επιδόσεων Α εκτός αυτών που αναφέρονται στο σημείο α), η προσέγγιση προς το έδαφος δεν συνεχίζεται, εξαιρουμένης οποιασδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

(1) η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης στον σχετικό διάδρομο ισούται τουλάχιστον με το 115 % της απόστασης προσγείωσης κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης, η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με τις πληροφορίες επιδόσεων για την αξιολόγηση της απόστασης προσγείωσης κατά την ώρα άφιξης·

(2) εάν οι πληροφορίες επιδόσεων για την αξιολόγηση της απόστασης προσγείωσης κατά την ώρα άφιξης δεν είναι διαθέσιμες, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης στον σχετικό διάδρομο κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης ισούται τουλάχιστον με την απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης, η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με την CAT.POL.A.230 ή την CAT.POL.A.235, κατά περίπτωση.

γ) Για αεροπλάνα κατηγορίας επιδόσεων Β, η προσέγγιση προς το έδαφος δεν συνεχίζεται, εξαιρουμένης οποιασδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

(1) η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης στον σχετικό διάδρομο ισούται τουλάχιστον με το 115 % της απόστασης προσγείωσης κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης, η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με τις πληροφορίες επιδόσεων για την αξιολόγηση της απόστασης προσγείωσης κατά την ώρα άφιξης·

(2) εάν οι πληροφορίες επιδόσεων για την αξιολόγηση της απόστασης προσγείωσης κατά την ώρα άφιξης δεν είναι διαθέσιμες, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης στον σχετικό διάδρομο κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης ισούται τουλάχιστον με την απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης, η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με την CAT.POL.A.330 ή την CAT.POL.A.335, κατά περίπτωση.

δ) Για αεροπλάνα κατηγορίας επιδόσεων Γ, η προσέγγιση για προσγείωση δεν συνεχίζεται, εξαιρουμένης οποιασδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

(1) η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης στον σχετικό διάδρομο ισούται τουλάχιστον με το 115 % της απόστασης προσγείωσης κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης, η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με τις πληροφορίες επιδόσεων για την αξιολόγηση της απόστασης προσγείωσης κατά την ώρα άφιξης·

(2) εάν οι πληροφορίες επιδόσεων για την αξιολόγηση της απόστασης προσγείωσης κατά την ώρα άφιξης δεν είναι διαθέσιμες, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης στον σχετικό διάδρομο κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης ισούται τουλάχιστον με την απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης, η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με την CAT.POL.A.430 ή την CAT.POL.A.435, κατά περίπτωση.

ε) Οι πληροφορίες επιδόσεων για την αξιολόγηση της απόστασης προσγείωσης κατά την ώρα άφιξης βασίζονται σε εγκεκριμένα δεδομένα που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους. Όταν τα εγκεκριμένα δεδομένα που περιέχει το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους είναι ανεπαρκή για την αξιολόγηση της απόστασης προσγείωσης κατά την ώρα άφιξης (LDTA), συμπληρώνονται με άλλα δεδομένα τα οποία είτε προσδιορίζονται σύμφωνα με τα εφαρμοστέα πρότυπα πιστοποίησης για αεροπλάνα, είτε προσδιορίζονται σύμφωνα με τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC) που έχει εκδώσει ο Οργανισμός.

▼M16

στ) Ο φορέας εκμετάλλευσης διευκρινίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τις πληροφορίες επιδόσεων για την αξιολόγηση της απόστασης προσγείωσης κατά την ώρα άφιξης και τις παραδοχές που έχουν γίνει εν προκειμένω, συμπεριλαμβανομένων άλλων δεδομένων που, σύμφωνα με το στοιχείο ε), μπορούν να χρησιμοποιούνται συμπληρωματικά των δεδομένων που περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.

▼M21

CAT.OP.MPA.305 Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης

α) Για αεροπλάνα, εάν η αναφερόμενη ορατότητα (VIS) ή η καθοριστική ορατή εμβέλεια διαδρόμου (RVR) για τον διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσγείωση είναι μικρότερη από το εφαρμοστέο ελάχιστο, τότε η πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης δεν συνεχίζεται:

1. μετά από σημείο στο οποίο το αεροπλάνο βρίσκεται στα 1 000 ft πάνω από το υψόμετρο του αεροδρομίου· ή

2. στο τμήμα τελικής προσέγγισης (FAS) εάν το DH ή το MDH είναι άνω των 1 000 ft.

β) Για ελικόπτερα, εάν η αναφερόμενη RVR είναι μικρότερη από 550 m και η καθοριστική RVR για τον διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσγείωση είναι μικρότερη από το εφαρμοστέο ελάχιστο, τότε η πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης δεν συνεχίζεται:

1. μετά από σημείο στο οποίο το ελικόπτερο βρίσκεται στα 1 000 ft πάνω από το υψόμετρο του αεροδρομίου· ή

2. στο τμήμα τελικής προσέγγισης (FAS) εάν το DH ή το MDH είναι άνω των 1 000 ft.

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

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

ε) Παρά το στοιχείο α), σε περίπτωση που δεν αναφέρεται RVR και η αναφερόμενη ορατότητα είναι μικρότερη από το εφαρμοστέο ελάχιστο, αλλά η μετατραπείσα μετεωρολογική ορατότητα (CMV) είναι ίση ή μεγαλύτερη από το εφαρμοστέο ελάχιστο, τότε η ενόργανη προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί έως το DA/H ή το MDA/H.

CAT.OP.MPA.310 Διαδικασίες λειτουργίας — ύψος διασταύρωσης κατωφλίου — αεροπλάνα

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

▼M16

CAT.OP.MPA.311 Αναφορά σχετικά με τη δυνατότητα πέδησης διαδρόμου

Όποτε η δυνατότητα πέδησης διαδρόμου που συναντάται κατά την επαφή με τον διάδρομο δεν είναι τόσο καλή όσο αυτή που έχει αναφέρει ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου στην αναφορά κατάστασης διαδρόμου (RCR), ο κυβερνήτης ενημερώνει τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας (ATS) μέσω ειδικής εν πτήσει αναφοράς (AIREP) το συντομότερο δυνατόν.

▼M21

CAT.OP.MPA.312 Πτητικές λειτουργίες EFVS 200

α) Φορέας εκμετάλλευσης που προτίθεται να εκτελέσει πτητικές λειτουργίες EFVS 200 μεριμνά ώστε:

1. το αεροσκάφος να έχει πιστοποιηθεί για τις σκοπούμενες πτητικές λειτουργίες·

2. να χρησιμοποιούνται μόνο διάδρομοι, περιοχές τελικής προσέγγισης και απογείωσης και διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης (IAP) κατάλληλες για λειτουργίες EFVS·

3. τα μέλη του πληρώματος πτήσης να είναι ικανά να εκτελούν τη σκοπούμενη πτητική λειτουργία, καθώς και ώστε να καταρτίζεται πρόγραμμα εκπαίδευσης και ελέγχου για τα μέλη του πληρώματος πτήσης και το σχετικό προσωπικό που συμμετέχει στην προετοιμασία της πτήσης·

4. να καθορίζονται διαδικασίες λειτουργίας·

5. κάθε σχετική πληροφορία να τεκμηριώνεται στον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL)·

6. κάθε σχετική πληροφορία να τεκμηριώνεται στο πρόγραμμα συντήρησης·

7. να διενεργούνται αξιολογήσεις ασφάλειας και να καθορίζονται δείκτες επιδόσεων για την παρακολούθηση του επιπέδου ασφάλειας της πτητικής λειτουργίας· και

8. τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου λαμβάνουν υπόψη την ικανότητα του χρησιμοποιούμενου συστήματος.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης δεν εκτελεί πτητικές λειτουργίες EFVS 200 όταν εκτελεί LVO.

γ) Παρά το στοιχείο α) σημείο 1, ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να χρησιμοποιεί EVS που πληρούν τα ελάχιστα κριτήρια για την εκτέλεση λειτουργιών EFVS 200, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή.

▼B

CAT.OP.MPA.315 Αναφορά ωρών πτήσης — ελικόπτερα

Ο αερομεταφορέας παρέχει στην αρμόδια αρχή τις ώρες πτήσης για κάθε ελικόπτερο που εκτέλεσε πτήσεις κατά τη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους.

▼M15

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.

▼M14

_____

▼B

ΤΜΗΜΑ Γ

ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

ΕΝΟΤΗΤΑ 1

Αεροπλάνα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Γενικές απαιτήσεις

CAT.POL.A.100 Κατηγορίες επιδόσεων

α) Η πτητική λειτουργία του αεροπλάνου γίνεται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις της κατηγορίας επιδόσεων.

β) Εάν δεν είναι δυνατή η πλήρης συμμόρφωση προς τις ισχύουσες απαιτήσεις της παρούσας ενότητας, εξαιτίας συγκεκριμένων χαρακτηριστικών σχεδιασμού, ο αερομεταφορέας εφαρμόζει εγκεκριμένα πρότυπα επιδόσεων που διασφαλίζουν επίπεδο ασφαλείας αντίστοιχο προς εκείνο του σχετικού κεφαλαίου.

▼B

CAT.POL.A.105 Γενικά

α) Η μάζα του αεροπλάνου:

1. στην αρχή της απογείωσης· ή

2. σε περίπτωση εκ νέου σχεδιασμού κατά τη διάρκεια της πτήσης, στο σημείο από το οποίο ξεκινά η εφαρμογή του αναθεωρημένου επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης,

δεν υπερβαίνει τη μάζα η οποία καθιστά εφικτή τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου κεφαλαίου σε σχέση με την πτήση που πρόκειται να εκτελεστεί. Μπορούν να επιτρέπονται αναμενόμενες μειώσεις της μάζας καθώς εξελίσσεται η πτήση και για την απόρριψη των καυσίμων.

β) Τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων, που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροσκάφους, χρησιμοποιούνται προκειμένου να προσδιοριστεί η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου κεφαλαίου, και συμπληρώνονται, όπως απαιτείται, από άλλα δεδομένα, σύμφωνα με το αντίστοιχο κεφάλαιο. Ο αερομεταφορέας καθορίζει τα άλλα δεδομένα στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Σε περίπτωση εφαρμογής συντελεστών που καθορίζονται στο αντίστοιχο κεφάλαιο, μπορούν να ληφθούν υπόψη οι λειτουργικοί συντελεστές που έχουν ήδη περιληφθεί στα δεδομένα επιδόσεων του εγχειριδίου πτήσης αεροσκάφους ώστε να αποφευχθεί η διπλή εφαρμογή συντελεστών.

γ) Πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη η διαμόρφωση του αεροπλάνου, οι συνθήκες περιβάλλοντος και η λειτουργία συστημάτων που έχουν δυσμενή αντίκτυπο στις επιδόσεις.

▼M16

δ) Κατά την αξιολόγηση των απαιτήσεων των εφαρμοστέων κεφαλαίων για την απογείωση, ο φορέας εκμετάλλευσης λαμβάνει υπόψη την ακρίβεια της χαρτογράφησης.

_____

▼B

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Κατηγορία επιδόσεων Α

CAT.POL.A.200 Γενικά

α) Τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροσκάφους συμπληρώνονται, εφόσον είναι αναγκαίο, από άλλα δεδομένα αποδεκτά σε περίπτωση που τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων του εγχειριδίου πτήσης αεροσκάφους είναι ανεπαρκή ως προς τα παρακάτω σημεία:

1. συνυπολογισμός των λογικά αναμενόμενων αντίξοων συνθηκών πτητικής λειτουργίας, όπως απογείωση και προσγείωση σε επικαλυμμένους διαδρόμους και

2. συνυπολογισμός βλάβης κινητήρα κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων πτήσης.

β) Σε περίπτωση υγρού και επικαλυμμένου διαδρόμου, χρησιμοποιούνται δεδομένα επιδόσεων που καθορίζονται σύμφωνα με τα ισχύοντα πρότυπα για την πιστοποίηση μεγάλων αεροπλάνων ή ισοδύναμα.

γ) Η χρήση των άλλων δεδομένων του στοιχείου α) και των ισοδύναμων απαιτήσεων του στοιχείου β) καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

▼B

CAT.POL.A.205 Απογείωση

α) Η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για το απόλυτο ύψος πίεσης και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο αναχώρησης.

β) Οι ακόλουθες απαιτήσεις τηρούνται κατά τον προσδιορισμό της μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας απογείωσης:

1. η απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης·

2. η απόσταση απογείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης, με απόσταση προέκτασης διαδρόμου για απογείωση η οποία δεν υπερβαίνει το ήμισυ του διαθέσιμου διαδρόμου απογείωσης·

3. η διαδρομή απογείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης·

4. χρησιμοποιείται απλή τιμή της ταχύτητας V_1 για τη ματαιωθείσα και τη συνεχιζόμενη απογείωση· και

5. σε υγρό ή επικαλυμμένο διάδρομο, η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει την επιτρεπόμενη μάζα για απογείωση σε ξηρό διάδρομο κάτω από τις ίδιες συνθήκες.

γ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με το στοιχείο β), λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

1. το απόλυτο ύψος πίεσης στο αεροδρόμιο·

2. η θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο·

3. η κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου και ο τύπος της επιφάνειας του διαδρόμου·

4. η κλίση του διαδρόμου στη διεύθυνση της απογείωσης·

5. το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή τουλάχιστον το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί· και

6. την ενδεχόμενη απώλεια μήκους διαδρόμου που οφείλεται στην ευθυγράμμιση του αεροπλάνου πριν από την απογείωση.

CAT.POL.A.210 Αποφυγή εμποδίων κατά την απογείωση

α) Το καθαρό ίχνος πτήσης απογείωσης προσδιορίζεται κατά τρόπο ώστε το αεροπλάνο να είναι ελεύθερο από κάθε εμπόδιο σε κατακόρυφη απόσταση τουλάχιστον 35 ft ή σε οριζόντια απόσταση τουλάχιστον 90 m συν 0,125 × D, όπου D η οριζόντια απόσταση την οποία έχει διανύσει το αεροπλάνο από το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης (TODA) ή το τέλος της απόστασης απογείωσης εάν έχει προγραμματιστεί στροφή πριν το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης. Για αεροπλάνα με εκπέτασμα πτερύγων μικρότερο από 60 m μπορεί να χρησιμοποιείται οριζόντια απόσταση ελεύθερη από εμπόδια, η οποία είναι ίση με το ήμισυ του εκπετάσματος των πτερύγων του αεροπλάνου συν 60 m, συν 0,125 × D.

▼B

β) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με το στοιχείο α):

1. Λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

   i) η μάζα του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης·

   ii) το απόλυτο ύψος πίεσης στο αεροδρόμιο·

   iii) η θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο· και

   iv) το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή τουλάχιστον το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί.

2. Δεν επιτρέπονται αλλαγές ίχνους έως το σημείο όπου το καθαρό ίχνος πτήσης κατά την απογείωση έχει επιτύχει ύψος ίσο με το ήμισυ του εκπετάσματος πτερύγων, αλλά όχι μικρότερο των 50 ft πάνω από το υψόμετρο του τέλους του διαθέσιμου για απογείωση μήκους διαδρόμου (TORA). Από το σημείο αυτό και μέχρι το σχετικό ύψος των 400 ft, υποτίθεται ότι η κλίση του αεροπλάνου δεν υπερβαίνει τις 15°. Πάνω από το σχετικό ύψος των 400 ft μπορούν να σχεδιαστούν γωνίες κλίσης μεγαλύτερες από τις 15°, χωρίς, όμως, να υπερβαίνουν τις 25°.

3. Κάθε τμήμα του καθαρού ίχνους πτήσης απογείωσης στο οποίο το αεροσκάφος λαμβάνει κλίση μεγαλύτερη των 15° είναι ελεύθερο από οιοδήποτε εμπόδιο εντός των οριζοντίων αποστάσεων, που καθορίζονται στο στοιχείο α) και στο στοιχείο β) σημεία 6 και 7, σε κατακόρυφη απόσταση τουλάχιστον 50 ft.

4. Οι πτητικές λειτουργίες όπου εφαρμόζονται αυξημένες γωνίες κλίσης οι οποίες δεν υπερβαίνουν τις 20°, σε ύψος μεταξύ 200 και 400 ft, ή τις 30° σε ύψος άνω των 400 ft εκτελούνται σύμφωνα με την παράγραφο CAT.POL.A.240.

5. Συνυπολογίζεται επαρκής ανοχή για την επίδραση της γωνίας κλίσης στις επιχειρησιακές ταχύτητες και στο ίχνος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων των αυξήσεων της απόστασης που προκύπτουν από τις αυξανόμενες επιχειρησιακές ταχύτητες.

6. Στις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης δεν απαιτεί αλλαγές ίχνους πλέον των 15°, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη τα εμπόδια με πλευρική απόσταση μεγαλύτερη των:

   i) 300 m εφόσον ο χειριστής δύναται να διατηρήσει την απαιτούμενη ακρίβεια πλοήγησης εντός της περιοχής συνυπολογισμού του εμποδίου· ή

   ii) 600 m, για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

7. Στις περιπτώσεις όπου το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης απαιτεί αλλαγές ίχνους πλέον των 15°, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη τα εμπόδια με πλευρική απόσταση μεγαλύτερη των:

   i) 600 m εφόσον ο χειριστής δύναται να διατηρήσει την απαιτούμενη ακρίβεια πλοήγησης εντός της περιοχής συνυπολογισμού του εμποδίου· ή

▼B

ii) 900 m για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

γ) Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των στοιχείων α) και β) και οι οποίες εξασφαλίζουν ασφαλή πορεία, με παράκαμψη των εμποδίων, ώστε το αεροσκάφος είτε να πληροί τις προϋποθέσεις πορείας της παραγράφου CAT.POL.A.215, είτε να μπορεί να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο αναχώρησης ή σε άλλο εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης.

CAT.POL.A.215 Κατά τη διαδρομή — ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας

α) Τα δεδομένα καθαρού ίχνους πτήσης κατά τη διαδρομή, η οποία εκτελείται με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας και αφορούν τις καιρικές συνθήκες που αναμένονται κατά την πτήση, επιτρέπουν την απόδειξη συμμόρφωσης προς το στοιχείο β) ή γ) καθ' όλη τη διαδρομή. Το καθαρό ίχνος πτήσης έχει θετική βαθμίδα σε ύψος 1 500 ft πάνω από το αεροδρόμιο, όπου ενδεχομένως θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση σε περίπτωση βλάβης του κινητήρα. Σε καιρικές συνθήκες που απαιτούν τη λειτουργία αντιπαγωτικών συστημάτων, οι επιπτώσεις της χρήσης αυτών λαμβάνονται υπόψη στο καθαρό ίχνος πτήσης.

▼M16

β) Η βαθμίδα του καθαρού ίχνους πτήσης κατά τη διαδρομή είναι θετική τουλάχιστον σε ύψος 1 000 ft πάνω από έδαφος οποιασδήποτε μορφολογίας και από τυχόν εμπόδια καθ' όλη τη διαδρομή, και εντός απόστασης 9,3 km (5 ναυτικών μιλίων) εκατέρωθεν του προβλεπόμενου ίχνους.

γ) Το καθαρό ίχνος πτήσης κατά τη διαδρομή καθιστά δυνατή τη συνέχιση της πτήσης του αεροπλάνου από το απόλυτο ύψος πλεύσης προς αεροδρόμιο όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί προσγείωση με βάση την AT.POL.A.230 ή CAT.POL.A.235, κατά περίπτωση. Το καθαρό ίχνος πτήσης κατά τη διαδρομή είναι ελεύθερο εμποδίων κατακόρυφα, σε τουλάχιστον 2 000 ft, από έδαφος οποιασδήποτε μορφολογίας και από τυχόν εμπόδια, καθ' όλη τη διαδρομή, εντός απόστασης 9,3 km (5 ναυτικών μιλίων) εκατέρωθεν του προβλεπόμενου ίχνους, σύμφωνα με τα ακόλουθα:

(1) ο κινητήρας θεωρείται ότι θα υποστεί βλάβη στο πλέον κρίσιμο σημείο της διαδρομής·

(2) συνυπολογίζεται η επίδραση των ανέμων στο ίχνος πτήσης·

(3) η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η εναπομείνασα ποσότητα επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο, στο οποίο θεωρείται ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση μετά από βλάβη κινητήρα, με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα σύμφωνα με την CAT.OP.MPA.150, κατάλληλη για εναλλακτικό αεροδρόμιο, σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας·

(4) το αεροδρόμιο, στο οποίο θεωρείται ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση του αεροπλάνου μετά από βλάβη κινητήρα, πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:

i) πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων που αντιστοιχούν στην αναμενόμενη μάζα προσγείωσης και·

ii) τα δελτία ή οι προγνώσεις καιρού, καθώς και οι αναφορές κατάστασης διαδρόμου δείχνουν ότι είναι δυνατή η πραγματοποίηση ασφαλούς προσγείωσης στον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης·

(5) εάν το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους δεν περιλαμβάνει δεδομένα καθαρού ίχνους πτήσης κατά τη διαδρομή, το μέγιστο ίχνος πτήσης κατά τη διαδρομή με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας μειώνεται κατά βαθμίδα ανόδου 1,1 % για τα δικινητήρια αεροπλάνα, 1,4 % για τα τρικινητήρια αεροπλάνα και 1,6 % για τα τετρακινητήρια αεροπλάνα.

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης αυξάνει τα περιθώρια εύρους που περιέχονται στα στοιχεία β) και γ) στα 18,5 km (10 ναυτικά μίλια), εφόσον η ακρίβεια πλοήγησης δεν πληροί τουλάχιστον την προδιαγραφή πλοήγησης RNAV 5.

▼M16

CAT.POL.A.220 Κατά τη διαδρομή — αεροπλάνα με τρεις ή περισσότερους κινητήρες, δύο εκ των οποίων εκτός λειτουργίας

α) Αεροπλάνο που έχει τρεις ή περισσότερους κινητήρες δεν απέχει από αεροδρόμιο όπου πληρούνται αναλόγως οι απαιτήσεις των CAT.POL.A.230 ή CAT.POL.A.235 στοιχείο α) για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης, σε οποιοδήποτε σημείο του προβλεπόμενου ίχνους περισσότερο από 90 λεπτά, με όλους τους κινητήρες να λειτουργούν με ισχύ ή ώση πλεύσης, κατά περίπτωση, υπό συνθήκες σταθερής θερμοκρασίας και νηνεμίας, εκτός εάν πληρούνται τα στοιχεία β) έως στ).

β) Τα δεδομένα καθαρού ίχνους πτήσης με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας καθιστούν δυνατή τη συνέχιση της πτήσης του αεροπλάνου, στις αναμενόμενες καιρικές συνθήκες, από το σημείο που θεωρείται ότι οι δύο κινητήρες παρουσίασαν βλάβη ταυτόχρονα, έως αεροδρόμιο στο οποίο είναι δυνατή η προσγείωση και η πλήρης ακινητοποίηση, όταν εφαρμόζεται η προκαθορισμένη διαδικασία προσγείωσης με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας. Το καθαρό ίχνος πτήσης κατά τη διαδρομή είναι ελεύθερο εμποδίων κατακόρυφα, κατά τουλάχιστον 2 000 ft, από έδαφος οποιασδήποτε μορφολογίας και από εμπόδια, καθ' όλη τη διαδρομή, εντός απόστασης 9,3 km (5 ναυτικών μιλίων) εκατέρωθεν του προβλεπόμενου ίχνους. Σε απόλυτα ύψη και σε καιρικές συνθήκες που απαιτούν τη χρήση αντιπαγωτικών συστημάτων, λαμβάνεται υπόψη η επίδραση της χρήσης αυτών στα δεδομένα καθαρού ίχνους πτήσης κατά τη διαδρομή. Εάν η ακρίβεια πλοήγησης δεν συμμορφώνεται τουλάχιστον με την προδιαγραφή πλοήγησης RNAV 5, ο φορέας εκμετάλλευσης αυξάνει το καθορισμένο περιθώριο εύρους που προβλέπεται στη δεύτερη πρόταση έως τα 18,5 km (10 ναυτικά μίλια).

γ) Οι δύο κινητήρες θεωρούνται ότι παρουσιάζουν βλάβη στο πλέον κρίσιμο σημείο του τμήματος της διαδρομής στο οποίο το αεροσκάφος λειτουργεί επί περισσότερο από 90 λεπτά με όλους τους κινητήρες να λειτουργούν με ισχύ ή ώση πλεύσης, κατά περίπτωση, υπό συνθήκες σταθερής θερμοκρασίας και νηνεμίας, μακριά από το αεροδρόμιο που αναφέρεται στο σημείο α).

δ) Το καθαρό ίχνος πτήσης έχει θετική βαθμίδα στα 1 500 ft επάνω από το αεροδρόμιο στο οποίο θεωρείται ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση μετά τη βλάβη των δύο κινητήρων.

ε) Η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η εναπομείνασα ποσότητα επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα που αναφέρονται στο σημείο στ), σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας.

▼M20

στ) Η αναμενόμενη μάζα του αεροπλάνου, στο σημείο όπου θεωρείται ότι υπέστησαν βλάβη οι δύο κινητήρες, δεν είναι μικρότερη από εκείνη που θα περιλάμβανε επαρκή καύσιμα/ενέργεια για την προσέγγιση προς αεροδρόμιο στο οποίο θεωρείται ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση, και να αφιχθεί εκεί σε απόλυτο ύψος τουλάχιστον 1 500 ft (450 m) επάνω ακριβώς από την περιοχή προσγείωσης και, στη συνέχεια, να εκτελέσει οριζόντια πτήση 15 λεπτών, με ισχύ ή ώση πλεύσης, κατά περίπτωση.

▼B

CAT.POL.A.225 Προσγείωση — αεροδρόμιο προορισμού και εναλλακτικά αεροδρόμια

α) Η μάζα προσγείωσης του αεροσκάφους, που ορίζεται με βάση την παράγραφο CAT.POL.A.105 στοιχείο α) δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται για το απόλυτο ύψος και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος που αναμένεται κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και στο εναλλακτικό αεροδρόμιο.

▼M16

CAT.POL.A.230 Προσγείωση — ξηροί διάδρομοι

α) Η μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου, η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με την CAT.POL.A.105 στοιχείο α) για τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και σε οποιοδήποτε εναλλακτικό αεροδρόμιο, καθιστά εφικτή την προσγείωση πλήρους ακινητοποίησης στα 50 ft πάνω από το κατώφλι:

(1) για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες, εντός του 60 % της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης (LDA)·

(2) για αεροπλάνα με ελικοστροβιλοκινητήρες, εντός του 70 % της LDA·

(3) κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α) σημεία (1) και (2), για αεροπλάνα που εγκρίνονται για πτητικές λειτουργίες μειωμένης απόστασης προσγείωσης δυνάμει της CAT.POL.A.255, εντός του 80 % της LDA.

β) Για λειτουργίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία, ο φορέας εκμετάλλευσης κάνει χρήση των δεδομένων απόστασης προσγείωσης με συντελεστή σύμφωνα με το στοιχείο α) σημεία (1) και (2), κατά περίπτωση, με βάση περιοριστικό ύψος διέλευσης κάτω των 60 ft, αλλά όχι μικρότερο των 35 ft, και συμμορφώνεται με την CAT.POL.A.245.

γ) Για λειτουργίες βραχείας προσγείωσης, ο φορέας εκμετάλλευσης κάνει χρήση των δεδομένων απόστασης προσγείωσης με συντελεστή σύμφωνα με το στοιχείο α) σημεία (1) και (2), και συμμορφώνεται με την CAT.POL.A.250.

δ) Κατά τον προσδιορισμό της μάζας προσγείωσης, ο φορέας εκμετάλλευσης λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

(1) το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας μετωπικού ανέμου ή τουλάχιστον το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου·

(2) διορθώσεις όπως προβλέπονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.

ε) Για την προώθηση αεροπλάνου, το αεροπλάνο είτε:

(1) προσγειώνεται με νηνεμία στον πλέον ευνοϊκό διάδρομο είτε

(2) προσγειώνεται στον διάδρομο που είναι πιθανότερο να χρησιμοποιηθεί, με βάση την πιθανή ταχύτητα και κατεύθυνση του ανέμου, τα χαρακτηριστικά επίγειας εξυπηρέτησης του αεροπλάνου και άλλες συνθήκες όπως βοηθήματα προσγείωσης και το έδαφος.

στ) Εάν ο φορέας εκμετάλλευσης αδυνατεί να συμμορφωθεί προς τις διατάξεις του στοιχείου ε) σημείο (2) όσον αφορά το αεροδρόμιο προορισμού, το αεροπλάνο συνεχίζει την πορεία του εφόσον υποδειχθεί εναλλακτικό αεροδρόμιο που καθιστά δυνατή την πλήρη συμμόρφωση με ένα εκ των κατωτέρω:

(1) τα στοιχεία α) έως δ), εάν ο διάδρομος στην υπολογιζόμενη ώρα άφιξης είναι ξηρός·

(2) την CAT.POL.A.235 στοιχεία α) έως δ), εφόσον ο διάδρομος στην υπολογιζόμενη ώρα άφιξης είναι υγρός ή με επικαθίσεις.

CAT.POL.A.235 Προσγείωση — διάδρομοι υγροί και με επικαθίσεις

α) Όταν τα σχετικά δελτία ή οι προγνώσεις καιρού, ή αμφότερα, δείχνουν ότι στην υπολογιζόμενη ώρα άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι υγρός, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης (LDA) ισούται με μια από τις ακόλουθες αποστάσεις:

(1) απόσταση προσγείωσης που προβλέπεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για χρήση σε υγρό διάδρομο κατά τον χρόνο προώθησης, αλλά όχι μικρότερη από αυτή που απαιτείται στην CAT.POL.A.230 στοιχείο α) σημείο (1) ή (2), κατά περίπτωση·

(2) εάν δεν προβλέπεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους απόσταση προσγείωσης για χρήση σε υγρό διάδρομο κατά τον χρόνο προώθησης, απόσταση ίση τουλάχιστον με το 115 % της απαιτούμενης απόστασης προσγείωσης, η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με την CAT.POL.A.230 στοιχείο α) σημείο (1) ή (2), κατά περίπτωση·

▼**M16**

(3) απόσταση προσγείωσης μικρότερη από την απαιτούμενη στο στοιχείο α) σημείο (2), αλλά όχι μικρότερη από αυτή που απαιτείται στην CAT.POL.A.230 στοιχείο α) σημείο (1) ή (2), κατά περίπτωση, εάν ο διάδρομος έχει συγκεκριμένα χαρακτηριστικά βελτίωσης της τριβής και το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους περιλαμβάνει ειδικές πρόσθετες πληροφορίες για την απόσταση προσγείωσης στον εν λόγω τύπο διαδρόμου·

(4) κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α) σημεία (1), (2) και (3), για τα αεροπλάνα που εγκρίνονται για πτητικές λειτουργίες μειωμένης απόστασης προσγείωσης δυνάμει της CAT.POL.A.255, η απόσταση προσγείωσης που προσδιορίζεται σύμφωνα με την CAT.POL.A.255 στοιχείο β) σημείο (2) περίπτωση v) κριτήριο Β.

β) Όταν τα σχετικά δελτία ή οι προγνώσεις καιρού δείχνουν ότι στην υπολογιζόμενη ώρα άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να έχει επικαθίσεις, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης ισούται με μια από τις ακόλουθες αποστάσεις:

(1) τουλάχιστον με την απόσταση προσγείωσης η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με το στοιχείο α), ή τουλάχιστον με το 115 % της απόστασης προσγείωσης η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με τα δεδομένα εγκεκριμένης απόστασης προσγείωσης σε διάδρομο με επικαθίσεις ή με βάση ισοδύναμα δεδομένα, ανάλογα ποια απόσταση είναι μεγαλύτερη·

(2) σε ειδικά προετοιμασμένο για τον χειμώνα διάδρομο, είναι δυνατή η χρήση απόστασης προσγείωσης μικρότερης από αυτήν που απαιτείται στο στοιχείο β) σημείο (1), όχι όμως μικρότερης από αυτή που απαιτείται από το στοιχείο α), εφόσον το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους περιλαμβάνει ειδικές πρόσθετες πληροφορίες για τις αποστάσεις προσγείωσης σε διαδρόμους με επικαθίσεις. Η εν λόγω απόσταση προσγείωσης ισούται τουλάχιστον με το 115 % της απόστασης προσγείωσης που περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.

γ) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο β), η αύξηση του 15 % δεν χρειάζεται να εφαρμοστεί εφόσον περιλαμβάνεται ήδη στα δεδομένα εγκεκριμένης απόστασης προσγείωσης σε διάδρομο με επικαθίσεις ή με βάση ισοδύναμα δεδομένα.

δ) Για τα στοιχεία α) και β), τα κριτήρια της CAT.POL.A.230 στοιχεία β), γ) και δ) εφαρμόζονται αναλόγως.

ε) Για την προώθηση αεροπλάνου, το αεροπλάνο είτε:

(1) προσγειώνεται με νηνεμία στον πλέον ευνοϊκό διάδρομο είτε

(2) προσγειώνεται στον διάδρομο που είναι πιθανότερο να χρησιμοποιηθεί, με βάση την πιθανή ταχύτητα και κατεύθυνση του ανέμου, τα χαρακτηριστικά επίγειας εξυπηρέτησης του αεροπλάνου και άλλες συνθήκες όπως βοηθήματα προσγείωσης και το έδαφος.

στ) Εάν ο φορέας εκμετάλλευσης αδυνατεί να συμμορφωθεί προς τις διατάξεις του στοιχείου ε) σημείο (1) για το αεροδρόμιο προορισμού για το οποίο τα ενδεδειγμένα δελτία καιρού ή οι προγνώσεις καιρού δείχνουν ότι ο διάδρομος ενδέχεται να έχει επικαθίσεις κατά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης και στο οποίο η προσγείωση εξαρτάται από μια συγκεκριμένη συνιστώσα ανέμου, το αεροπλάνο μπορεί να συνεχίσει την πορεία του εάν υποδειχθούν δύο εναλλακτικά αεροδρόμια.

ζ) Εάν ο φορέας εκμετάλλευσης αδυνατεί να συμμορφωθεί προς τις διατάξεις του στοιχείου ε) σημείο (2) για το αεροδρόμιο προορισμού όπου τα ενδεδειγμένα δελτία ή οι προγνώσεις καιρού δείχνουν ότι ο διάδρομος μπορεί να είναι υγρός ή να έχει επικαθίσεις κατά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, το αεροπλάνο μπορεί να συνεχίσει την πορεία του μόνον εφόσον υποδειχθεί εναλλακτικό αεροδρόμιο.

η) Για τα στοιχεία στ) και ζ), το/τα εναλλακτικό/ά αεροδρόμιο/-α που υποδεικνύονται επιτρέπουν τη συμμόρφωση με ένα από τα ακόλουθα:

(1) την CAT.POL.A.230 στοιχεία α) έως δ), εάν ο διάδρομος στην υπολογιζόμενη ώρα άφιξης είναι ξηρός·

(2) την CAT.POL.A.235 στοιχεία α) έως δ), εφόσον ο διάδρομος στην υπολογιζόμενη ώρα άφιξης είναι υγρός ή με επικαθίσεις.

▼B

CAT.POL.A.240 Έγκριση πτητικών λειτουργιών με αυξημένες γωνίες κλίσης

α) Για τις πτητικές λειτουργίες με αυξημένες γωνίες κλίσης απαιτείται προηγούμενη έγκριση από την αρμόδια αρχή.

β) Για την απόκτηση της έγκρισης, ο αερομεταφορέας παρέχει αποδεικτικά στοιχεία ότι πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου περιλαμβάνει εγκεκριμένα δεδομένα για την απαιτούμενη αύξηση ταχύτητας πτητικής λειτουργίας, καθώς και δεδομένα που καθιστούν δυνατό τον σχεδιασμό του ίχνους πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τις αυξημένες γωνίες κλίσης και ταχύτητες·

2. είναι διαθέσιμη οπτική καθοδήγηση για την ακρίβεια πλοήγησης·

3. τα μετεωρολογικά ελάχιστα και οι περιορισμοί σε σχέση με τον άνεμο προσδιορίζονται για κάθε διάδρομο και

▼M9

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

▼B

CAT.POL.A.245 Έγκριση διαδικασιών προσέγγισης με μεγάλη γωνία

α) Για τις διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία χρησιμοποιώντας γωνίες ίχνους καθόδου 4,5°, ή μεγαλύτερες, και περιοριστικά ύψη διέλευσης 60 ft κατ' ανώτατο όριο, αλλά όχι κάτω των 35 ft, απαιτείται η προηγούμενη έγκριση της αρμόδιας αρχής:

β) Για την απόκτηση της έγκρισης, ο αερομεταφορέας παρέχει αποδεικτικά στοιχεία ότι πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου μνημονεύει τη μέγιστη επιτρεπτή γωνία ίχνους καθόδου, κάθε άλλο περιορισμό, τις κανονικές ή μη κανονικές διαδικασίες, ή τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης σχετικά με προσέγγιση μεγάλης γωνίας, καθώς και τις τροποποιήσεις στα δεδομένα μήκους διαδρόμου, εφόσον χρησιμοποιούνται κριτήρια προσέγγισης μεγάλης γωνίας·

2. κάθε αεροδρόμιο στο οποίο πρόκειται να εφαρμοστούν διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία:

i) διαθέτει κατάλληλο σύστημα αναφοράς ίχνους καθόδου, το οποίο να περιλαμβάνει τουλάχιστον σύστημα οπτικής ένδειξης ίχνους καθόδου·

ii) καθορίζονται μετεωρολογικά ελάχιστα και

iii) λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

Α. η κατάσταση εμποδίων·

Β. ο τύπος της αναφοράς ίχνους καθόδου και καθοδήγησης διαδρόμου·

Γ. η ελάχιστη οπτική αναφορά που απαιτείται στο ύψος απόφασης και στο ελάχιστο κρίσιμο απόλυτο ύψος·

Δ. ο διαθέσιμος αερομεταφερόμενος εξοπλισμός·

Ε. τα προσόντα χειριστή και η ειδική εξοικείωσή του με το εκάστοτε αεροδρόμιο·

ΣΤ. οι περιορισμοί και οι διαδικασίες που προβλέπει το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου και

Ζ. τα κριτήρια αποτυχημένης προσέγγισης.

▼B

CAT.POL.A.250 Έγκριση διαδικασιών βραχείας προσγείωσης

α) Για τις διαδικασίες βραχείας προσγείωσης απαιτείται προηγούμενη έγκριση από την αρμόδια αρχή.

β) Για την απόκτηση της έγκρισης, ο αερομεταφορέας παρέχει αποδεικτικά στοιχεία ότι πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. η απόσταση που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της επιτρεπτής μάζας προσγείωσης δύναται να αποτελείται από το χρήσιμο μήκος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής αθροιζόμενο με τη δηλωθείσα διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης·

2. το κράτος όπου βρίσκεται το αεροδρόμιο έχει καθορίσει σαφές κοινό συμφέρον και ανάγκη που υπαγορεύεται από λόγους επιχειρησιακής φύσεως για την εκτέλεση της πτητικής λειτουργίας, είτε λόγω της απομακρυσμένης θέσης του αεροδρομίου είτε λόγω των φυσικών περιορισμών σχετικά με την επέκταση του διαδρόμου·

3. η κάθετη απόσταση μεταξύ του ίχνους του ματιού του χειριστή και του ίχνους του χαμηλότερου σημείου των τροχών, και με το αεροπλάνο να βρίσκεται σε κανονικό ίχνος καθόδου, δεν υπερβαίνει τα 3 m·

4. η ελάχιστη ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα δεν είναι κάτω των 1 500 m και οι περιορισμοί ανέμου προσδιορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας·

5. καθορίζονται και πληρούνται προϋποθέσεις ως προς την ελάχιστη πείρα του χειριστή, τις απαιτήσεις εκπαίδευσης και την εξοικείωση με το αεροδρόμιο·

6. το σχετικό ύψος διασταύρωσης πάνω από το σημείο έναρξης του προς χρήση μήκους της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής είναι 50 ft·

7. η χρήση της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής είναι εγκεκριμένη από το κράτος όπου βρίσκεται το αεροδρόμιο·

8. το προς χρήση μήκος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν υπερβαίνει τα 90 m·

9. το πλάτος της δηλωθείσας περιοχής ασφαλείας ισούται τουλάχιστον με το διπλάσιο του πλάτους του διαδρόμου ή το διπλάσιο του εκπετάσματος των πτερύγων, ανάλογα ποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο, ενώ το κέντρο της περιοχής αυτής είναι τοποθετημένο στην ίδια ευθεία με την προέκταση της κεντρικής γραμμής του διαδρόμου·

10. η δηλωθείσα ασφαλής περιοχή είναι απαλλαγμένη από τα εμπόδια ή τις υποπιέσεις που θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο μια βραχεία προσγείωση, ενώ κανένα κινητό αντικείμενο δεν επιτρέπεται εντός της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής όταν ο διάδρομος χρησιμοποιείται για χειρισμούς βραχείας προσγείωσης·

11. η κλίση της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν υπερβαίνει το 5 % στην ανοδική κλίση και το 2 % στην καθοδική κλίση προς την κατεύθυνση της προσγείωσης και

▼M16

11α. οι πτητικές λειτουργίες με μειωμένη απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης σύμφωνα με την CAT.POL.A.255 απαγορεύονται·

▼B

12. πρόσθετες απαιτήσεις, αν καθορίζονται από την αρμόδια αρχή, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά του τύπου του αεροπλάνου, τα ορογραφικά χαρακτηριστικά στην περιοχή προσέγγισης, τα διαθέσιμα βοηθήματα προσέγγισης, καθώς και τις πιθανότητες αποτυχημένης προσέγγισης/ματαιωθείσας προσγείωσης.

▼M16

CAT.POL.A.255 Έγκριση πτητικών λειτουργιών με μειωμένη απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροπλάνων μπορεί να εκτελεί πτητικές λειτουργίες προσγείωσης εντός του 80 % της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης (LDA), εφόσον συμμορφώνεται με τους ακόλουθους όρους:

(1) το αεροπλάνο έχει μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση (MOPSC) έως 19 θέσεων επιβατών·

▼M16

(2) το αεροπλάνο έχει δήλωση επιλεξιμότητας για μειωμένη απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους·

(3) το αεροπλάνο χρησιμοποιείται σε έκτακτες κατά παραγγελία λειτουργίες εμπορικής αεροπορικής μεταφοράς·

(4) η μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου καθιστά εφικτή την προσγείωση πλήρους ακινητοποίησης εντός της εν λόγω μειωμένης απόστασης προσγείωσης·

(5) ο φορέας εκμετάλλευσης έχει λάβει προηγουμένως έγκριση από την αρμόδια αρχή.

β) Για την απόκτηση της έγκρισης που αναφέρεται στο στοιχείο α) σημείο (5), ο φορέας εκμετάλλευσης παρέχει αποδεικτικά στοιχεία για οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιστάσεις ότι:

(1) έχει διενεργηθεί αξιολόγηση επικινδυνότητας ώστε να καταδειχθεί ότι έχει επιτευχθεί επίπεδο ασφάλειας ισοδύναμο αυτού που προβλέπεται στην CAT.POL.A.230 στοιχείο α) σημείο (1) ή (2), κατά περίπτωση·

(2) πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

i) απαγορεύονται οι ειδικές διαδικασίες προσέγγισης, όπως η προσέγγιση με μεγάλη γωνία, προγραμματισμένα σχετικά ύψη διέλευσης άνω των 60 ft ή κάτω των 35 ft, πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας, προσεγγίσεις εκτός κριτηρίων σταθεροποιημένης προσέγγισης εγκεκριμένων δυνάμει της CAT.OP.MPA.115 στοιχείο α)·

ii) απαγορεύονται οι λειτουργίες βραχείας προσγείωσης σύμφωνα με την CAT.POL.A.250·

iii) απαγορεύεται η προσγείωση σε διαδρόμους με επικαθίσεις·

iv) καθιερώνεται επαρκής διαδικασία εκπαίδευσης, δοκιμών και παρακολούθησης για το πλήρωμα πτήσης·

v) καθιερώνεται πρόγραμμα ανάλυσης αεροδρομίου προσγείωσης από τον φορέα εκμετάλλευσης για να εξασφαλίζεται ότι πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

(Α) δεν προβλέπεται ούριος άνεμος κατά την αναμενόμενη ώρα άφιξης·

(Β) εάν προβλέπεται υγρός διάδρομος κατά την αναμενόμενη ώρα άφιξης, η απόσταση προσγείωσης κατά την προώθηση είτε καθορίζεται σύμφωνα με την CAT.OP.MPA.303 στοιχείο α) ή β), κατά περίπτωση, είτε ισούται με το 115 % της απόστασης προσγείωσης που προσδιορίζεται για τους ξηρούς διαδρόμους, όποια από τις αποστάσεις είναι μεγαλύτερη·

(Γ) δεν προβλέπονται συνθήκες επικαθίσεων στον διάδρομο κατά την αναμενόμενη ώρα άφιξης·

(Δ) δεν προβλέπονται αντίξοες καιρικές συνθήκες κατά την αναμενόμενη ώρα άφιξης·

vi) πριν την έναρξη της πτήσης λειτουργεί όλος ο εξοπλισμός που επηρεάζει τις επιδόσεις προσγείωσης·

vii) το πλήρωμα πτήσης απαρτίζεται από τουλάχιστον δύο χειριστές που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα, είναι εκπαιδευμένοι και έχουν πρόσφατη πείρα στις πτητικές λειτουργίες μειωμένης διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης·

viii) με βάση τις επικρατούσες συνθήκες για την προβλεπόμενη πτήση, ο κυβερνήτης λαμβάνει την τελική απόφαση για τη διενέργεια πτητικών λειτουργιών μειωμένης απαιτούμενης απόστασης προσγείωσης και μπορεί να αποφασίσει να μην προβεί στις εν λόγω λειτουργίες εφόσον κρίνει ότι αυτό είναι προς το συμφέρον της ασφάλειας·

ix) πρόσθετες συνθήκες αεροδρομίου, αν έχουν καθορισθεί από την αρμόδια αρχή που έχει πιστοποιήσει το αεροδρόμιο, λαμβάνοντας υπόψη τα ορογραφικά χαρακτηριστικά της περιοχής προσέγγισης, τα διαθέσιμα βοηθήματα προσέγγισης, καθώς και τους παράγοντες αποτυχημένης και ματαιωθείσας προσέγγισης.

▼B

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Κατηγορία επιδόσεων Β

CAT.POL.A.300 Γενικά

▼M10

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης δεν λειτουργεί μονοκινητήριο αεροπλάνο, εκτός αν έχει λάβει έγκριση από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος-SpA), ΤΜΗΜΑ ΙΒ — ΝΥΚΤΕΡΙΝΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΟΝΟΚΙΝΗΤΗΡΙΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ ΜΕ ΣΤΡΟΒΙΛΟΚΙΝΗΤΗΡΑ Ή ΥΠΟ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΤΗΣΗΣ ΜΕ ΟΡΓΑΝΑ (SET-IMC):

1) τη νύχτα· ή

2) υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα, εκτός εάν εκτελείται ειδική πτήση με κανόνες εξ όψεως.

▼B

β) Αεροπλάνα με δύο κινητήρες, τα οποία δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις ανόδου της παραγράφου CAT.POL.A.340, χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα ως μονοκινητήρια αεροπλάνα.

CAT.POL.A.305 Απογείωση

α) Η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για το απόλυτο ύψος πίεσης και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο αναχώρησης.

β) Η απόσταση απογείωσης χωρίς συντελεστή, όπως ορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, δεν υπερβαίνει:

1. πολλαπλασιαζόμενη με τον συντελεστή 1,25, το διαθέσιμο μήκος διαδρόμου για απογείωση· ή

2. εφόσον διατίθεται προέκταση διαδρόμου για ματαίωση απογείωσης ή/και προέκταση διαδρόμου για απογείωση, τα ακόλουθα:

i) το διαθέσιμο μήκος διαδρόμου απογείωσης·

ii) πολλαπλασιαζόμενη με τον συντελεστή 1,15, της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης· ή

iii) πολλαπλασιαζόμενη με τον συντελεστή 1,3, της διαθέσιμης απόστασης επιτάχυνσης-ακινητοποίησης.

γ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με το στοιχείο β), λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

1. η μάζα του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης·

2. το απόλυτο ύψος πίεσης στο αεροδρόμιο·

3. η θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο·

4. η κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου και ο τύπος της επιφάνειας του διαδρόμου·

5. η κλίση του διαδρόμου στη διεύθυνση της απογείωσης· και

6. το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή τουλάχιστον το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί.

▼B

CAT.POL.A.310 Αποφυγή εμποδίων απογείωσης — πολυκινητήρια αεροπλάνα

α) Το ίχνος πτήσης απογείωσης αεροπλάνων που διαθέτουν δύο ή περισσότερους κινητήρες ορίζεται κατά τρόπο ώστε το αεροπλάνο να είναι ελεύθερο από κάθε εμπόδιο σε κατακόρυφο απόσταση 50 ft τουλάχιστον, ή σε οριζόντια απόσταση τουλάχιστον 90 m συν 0,125 × D, όπου D η οριζόντια απόσταση που διανύει ένα αεροπλάνο από το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης ή το τέλος της απόστασης απογείωσης, εφόσον προβλέπεται στροφή πριν το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης, με την επιφύλαξη των στοιχείων β) και γ), κατωτέρω. Για αεροπλάνα με εκπέτασμα πτέρυγας μικρότερο από 60 m μπορεί να χρησιμοποιείται οριζόντια απόσταση ελεύθερη από εμπόδια, η οποία είναι ίση με το ήμισυ του εκπετάσματος των πτερύγων του αεροπλάνου συν 60 m, συν 0,125 × D. Λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

1. το ίχνος πτήσης απογείωσης ξεκινά σε σχετικό ύψος 50 ft πάνω από την επιφάνεια στο τέλος της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης σύμφωνα με την παράγραφο CAT.POL.A.305 στοιχείο β) και τελειώνει σε ύψος 1 500 ft πάνω από την επιφάνεια·

2. το αεροπλάνο δεν παίρνει κλίση πριν φτάσει στο σχετικό ύψος των 50 ft πάνω από την επιφάνεια και, στη συνέχεια, η γωνία κλίσης δεν υπερβαίνει τις 15°·

3. η βλάβη του κρίσιμου κινητήρα εμφανίζεται στο ίχνος πτήσης απογείωσης με συνθήκες πλήρους ισχύος, τη στιγμή κατά την οποία αναμένεται απώλεια αναφοράς οπτικής επαφής σε σχέση με την αποφυγή εμποδίων·

4. η βαθμίδα του ίχνους πτήσης απογείωσης από τα 50 ft έως το καθ' υπόθεση σχετικό ύψος βλάβης του κινητήρα ισούται με τη μέση βαθμίδα με πλήρη ισχύ κατά την άνοδο και τη μετάβαση στη διαμόρφωση κατά τη διαδρομή, πολλαπλασιαζόμενη με τον συντελεστή 0,77· και

5. η βαθμίδα του ίχνους πτήσης απογείωσης από το σχετικό ύψος που έχει επιτευχθεί σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο 4, ανωτέρω, έως το τέλος του ίχνους πτήσης απογείωσης ισούται με τη βαθμίδα ανόδου σε κανονική πορεία αεροπλάνου με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, όπως παρουσιάζεται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροσκάφους.

β) Στις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης δεν απαιτεί αλλαγές ίχνους πλέον των 15°, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη τα εμπόδια με πλευρική απόσταση μεγαλύτερη των:

1. 300 m, εφόσον η πτήση εκτελείται υπό συνθήκες που επιτρέπουν πλοήγηση εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας, ή εφόσον διατίθενται βοηθήματα πλοήγησης τα οποία παρέχουν τη δυνατότητα στο χειριστή να διατηρεί το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης με την ίδια ακρίβεια· ή

2. 600 m για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

γ) Στις περιπτώσεις όπου το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης απαιτεί αλλαγές ίχνους πλέον των 15°, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη τα εμπόδια με πλευρική απόσταση μεγαλύτερη των:

1. 600 m εφόσον η πτήση εκτελείται υπό συνθήκες που επιτρέπουν πλοήγηση εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας· ή

2. 900 m για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

δ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τα στοιχεία α) έως γ), λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

1. η μάζα του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης·

2. το απόλυτο ύψος πίεσης στο αεροδρόμιο·

3. η θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο και

▼B

4. το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή τουλάχιστον το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί.

▼M4

ε) Οι απαιτήσεις του στοιχείου α) σημεία 3, 4 και 5, του στοιχείου β) σημείο 2 και του στοιχείου γ) σημείο 2 δεν εφαρμόζονται σε πτητικές λειτουργίες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας.

▼B

CAT.POL.A.315 Κατά τη διαδρομή — πολυκινητήρια αεροπλάνα

α) Το αεροπλάνο, στις αναμενόμενες για την πτήση καιρικές συνθήκες και σε περίπτωση βλάβης ενός κινητήρα, και με τους υπόλοιπους κινητήρες να λειτουργούν εντός των προβλεπομένων συνθηκών μέγιστης συνεχούς ισχύος, μπορεί να συνεχίζει την πτήση στο σχετικό ή πάνω από το απόλυτο ελάχιστο ύψος για την επίτευξη ασφαλούς πτήσης, όπως σημειώνεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, έως σημείου 1 000 ft πάνω από αεροδρόμιο όπου μπορούν να επιτευχθούν οι απαιτήσεις επίδοσης.

β) Στο σημείο βλάβης κινητήρα θεωρείται ότι:

1. το αεροπλάνο δεν πετά σε απόλυτο ύψος το οποίο υπερβαίνει εκείνο του οποίου ο ρυθμός ανόδου ισούται με 300 ft ανά λεπτό, με όλους τους κινητήρες να λειτουργούν εντός των καθορισμένων συνθηκών μέγιστης συνεχούς ισχύος και

2. η βαθμίδα κατά τη διαδρομή με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας είναι η μέγιστη βαθμίδα ανόδου ή καθόδου, ανάλογα με την περίπτωση, αντίστοιχα αυξημένη κατά 0,5 % ή μειωμένη κατά 0,5 %.

▼M10

CAT.POL.A.320 Κατά τη διαδρομή — μονοκινητήρια αεροπλάνα

α) Στις αναμενόμενες για την πτήση μετεωρολογικές συνθήκες και σε περίπτωση βλάβης του κινητήρα, το αεροπλάνο μπορεί να φθάσει σε τόπο όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση, εκτός εάν ο φορέας εκμετάλλευσης έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος-SpA) τμήμα ΙΒ — ΝΥΚΤΕΡΙΝΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΟΝΟΚΙΝΗΤΗΡΙΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ ΜΕ ΣΤΡΟΒΙΛΟΚΙΝΗΤΗΡΑ Ή ΥΠΟ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΤΗΣΗΣ ΜΕ ΟΡΓΑΝΑ (SET-IMC) και χρησιμοποιεί περίοδο διακινδύνευσης.

β) Για τους σκοπούς του στοιχείου α), θεωρείται ότι στο σημείο βλάβης κινητήρα:

1) το αεροπλάνο δεν ίπταται σε απόλυτο ύψος το οποίο υπερβαίνει εκείνο στο οποίο ο ρυθμός ανόδου ισούται με 300 ft ανά λεπτό, με τον κινητήρα να λειτουργεί εντός των προδιαγεγραμμένων συνθηκών μέγιστης συνεχούς ισχύος· και

2) η κλίση κατά τη διαδρομή είναι η μέγιστη κλίση καθόδου αυξημένη κατά 0,5 %.

▼B

CAT.POL.A.325 Προσγείωση — αεροδρόμιο προορισμού και εναλλακτικά αεροδρόμια

Η μάζα προσγείωσης του αεροσκάφους, που ορίζεται με βάση την παράγραφο CAT.POL.A.105 στοιχείο α) δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται για το απόλυτο ύψος και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος που αναμένεται κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και στο εναλλακτικό αεροδρόμιο.

▼M16

CAT.POL.A.330 Προσγείωση — ξηροί διάδρομοι

α) Η μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου, που προσδιορίζεται σύμφωνα με την CAT.POL.A.105 στοιχείο α) για τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και σε οποιοδήποτε εναλλακτικό αεροδρόμιο, καθιστά εφικτή την προσγείωση πλήρους ακινητοποίησης σε απόσταση 50 ft επάνω από το κατώφλι εντός του 70 % της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης.

β) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α) και εφόσον τηρείται η CAT.POL.A.355, η μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου που προσδιορίζεται σύμφωνα με την CAT.POL.A.105 στοιχείο α) για τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού καθιστά εφικτή την προσγείωση πλήρους ακινητοποίησης σε απόσταση 50 ft επάνω από το κατώφλι εντός του 80 % της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης.

γ) Κατά τον προσδιορισμό της μάζας προσγείωσης, ο αερομεταφορέας λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

(1) το απόλυτο ύψος στο αεροδρόμιο·

(2) το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας μετωπικού ανέμου ή τουλάχιστον το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου·

(3) τον τύπο της επιφάνειας του διαδρόμου·

(4) την κλίση του διαδρόμου προς την κατεύθυνση της προσγείωσης.

δ) Για λειτουργίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία, ο φορέας εκμετάλλευσης κάνει χρήση των δεδομένων απόστασης προσγείωσης με συντελεστή σύμφωνα με το στοιχείο α), με βάση περιοριστικό ύψος διέλευσης κάτω των 60 ft, αλλά όχι μικρότερο των 35 ft και είναι σύμφωνα με την CAT.POL.A.345.

ε) Για λειτουργίες βραχείας προσγείωσης, ο φορέας εκμετάλλευσης χρησιμοποιεί τα δεδομένα απόστασης προσγείωσης με συντελεστή σύμφωνα με το στοιχείο α) και συμμορφώνεται με την CAT.POL.A.350. στ) Για την προώθηση αεροπλάνου, το αεροπλάνο είτε: προσγειώνεται με νηνεμία στον πλέον ευνοϊκό διάδρομο είτε προσγειώνεται στον διάδρομο που είναι πιθανότερο να χρησιμοποιηθεί με βάση την πιθανή ταχύτητα και κατεύθυνση του ανέμου, τα χαρακτηριστικά επίγειας εξυπηρέτησης του αεροπλάνου και άλλες συνθήκες όπως βοηθήματα προσγείωσης και το έδαφος.

στ) Για την προώθηση αεροπλάνου, το αεροπλάνο είτε:

(1) προσγειώνεται με νηνεμία στον πλέον ευνοϊκό διάδρομο είτε

(2) προσγειώνεται στον διάδρομο που είναι πιθανότερο να χρησιμοποιηθεί, με βάση την πιθανή ταχύτητα και κατεύθυνση του ανέμου, τα χαρακτηριστικά επίγειας εξυπηρέτησης του αεροπλάνου και άλλες συνθήκες όπως βοηθήματα προσγείωσης και το έδαφος.

ζ) Εάν ο φορέας εκμετάλλευσης αδυνατεί να συμμορφωθεί προς τις διατάξεις του στοιχείου στ) σημείο (2) για το αεροδρόμιο προορισμού, το αεροπλάνο μπορεί να προωθηθεί μόνον εφόσον υποδειχθεί εναλλακτικό αεροδρόμιο που καθιστά δυνατή την πλήρη τήρηση των στοιχείων α) έως στ).

CAT.POL.A.335 Προσγείωση — διάδρομοι υγροί και με επικαθίσεις

α) Όταν τα σχετικά δελτία ή οι προγνώσεις καιρού δείχνουν ότι στην υπολογιζόμενη ώρα άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι υγρός, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης (LDA) είναι μια από τις ακόλουθες αποστάσεις:

(1) απόσταση προσγείωσης που προβλέπεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για χρήση σε υγρό διάδρομο κατά τον χρόνο προώθησης, αλλά όχι μικρότερη από αυτή που απαιτείται στην CAT.POL.A.330·

▼M16

(2) αν η απόσταση προσγείωσης δεν προβλέπεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για χρήση σε υγρό διάδρομο κατά τον χρόνο προώθησης, απόσταση που ισούται τουλάχιστον με το 115 % της απαιτούμενης απόστασης προσγείωσης, η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με την CAT.POL.A.330 στοιχείο α)·

(3) απόσταση προσγείωσης μικρότερη από αυτή που απαιτείται στο στοιχείο α) σημείο (2), αλλά όχι μικρότερη από αυτή που απαιτείται στην CAT.POL.A.330 στοιχείο α), κατά περίπτωση, εάν ο διάδρομος έχει ειδικά χαρακτηριστικά βελτίωσης της τριβής και το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους περιλαμβάνει ειδικές πρόσθετες πληροφορίες για την απόσταση προσγείωσης στον εν λόγω τύπο διαδρόμου·

(4) κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α) σημεία (1), (2) και (3), για αεροπλάνα που εγκρίνονται για πτητικές λειτουργίες μειωμένης απόστασης προσγείωσης δυνάμει της CAT.POL.A.355, η απόσταση προσγείωσης προσδιορίζεται σύμφωνα με την CAT.POL.A.355 στοιχείο β) σημείο (7) περίπτωση iii).

β) Όταν τα σχετικά δελτία ή οι προγνώσεις καιρού δείχνουν ότι στην υπολογιζόμενη ώρα άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να έχει επικαθίσεις, η απόσταση προσγείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης (LDA). Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τα δεδομένα απόστασης προσγείωσης που πρέπει να εφαρμόζονται.

▼B

CAT.POL.A.340 Απαιτήσεις ανόδου απογείωσης και προσγείωσης

Ο αερομεταφορέας που εκμεταλλεύεται δικινητήριο αεροπλάνο πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις ανόδου απογείωσης και προσγείωσης.

α) *Άνοδος απογείωσης*

1. Όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία

i) Η σταθερή βαθμίδα ανόδου μετά την απογείωση είναι τουλάχιστον 4 % με:

Α. ισχύ απογείωσης σε κάθε κινητήρα·

Β. το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης εκτός εάν το σύστημα προσγείωσης μπορεί να ανασυρθεί σε χρόνο μικρότερο των 7 δευτερολέπτων, οπότε θεωρείται ως ανασυρμένο·

Γ. τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης σε θέση(-εις) απογείωσης και

Δ. ταχύτητα ανόδου όχι μικρότερη από τη μέγιστη τιμή των 1,1 V_{MC} (ελάχιστη ταχύτητα ελέγχου πάνω ή κοντά έδαφος) και 1,2 V_{S1} (ταχύτητα απώλειας στήριξης ή κατώτατη ταχύτητα σταθερής πτήσης σε διαμόρφωση προσγείωσης).

2. Ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας

i) Η σταθερή βαθμίδα ανόδου σε απόλυτο ύψος 400 ft πάνω από την επιφάνεια απογείωσης είναι μετρήσιμα θετική με:

Α. τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας και τον έλικα αυτού στην ελάχιστη θέση οπισθέλκουσας·

Β. τον εναπομείναντα κινητήρα σε ισχύ απογείωσης·

Γ. το σύστημα προσγείωσης ανασυρμένο·

Δ. τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης σε θέση(-εις) απογείωσης και

Ε. ταχύτητα ανόδου ίση με αυτήν που επιτεύχθηκε στα 50 ft.

▼B

ii) Η σταθερή βαθμίδα ανόδου δεν είναι μικρότερη του 0,75 % σε απόλυτο ύψος 1 500 ft πάνω από την επιφάνεια απογείωσης με:

Α. τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας και τον έλικα αυτού στην ελάχιστη θέση οπισθέλκουσας·

Β. τον εναπομείναντα κινητήρα να μην υπερβαίνει τη μέγιστη συνεχή ισχύ·

Γ. το σύστημα προσγείωσης ανασυρμένο·

Δ. τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης ανασυρμένα και

Ε. ταχύτητα ανόδου όχι μικρότερη του 1,2 V_{S1}.

β) *Άνοδος προσγείωσης*

1. Όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία

i) Η σταθερή βαθμίδα ανόδου είναι τουλάχιστον 2,5 % με:

Α. ισχύ ή ώση που δεν υπερβαίνει την αντίστοιχη ισχύ ή ώση που αναπτύσσεται 8 δευτερόλεπτα μετά την εκκίνηση των συστημάτων ελέγχου ισχύος από την ελάχιστη θέση βραδείας πτήσης·

Β. το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης·

Γ. τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης σε θέση προσγείωσης και

Δ. ταχύτητα ανόδου ίση με την ταχύτητα V_{REF} (ταχύτητα προσγείωσης αναφοράς).

2. Ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας

i) Η σταθερή βαθμίδα ανόδου δεν είναι μικρότερη του 0,75 % σε απόλυτο ύψος 1 500 ft πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης με:

Α. τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας και τον έλικα αυτού στην ελάχιστη θέση οπισθέλκουσας·

Β. τον εναπομείναντα κινητήρα να μην υπερβαίνει τη μέγιστη συνεχή ισχύ·

Γ. το σύστημα προσγείωσης ανασυρμένο·

Δ. τα πτερύγια υπεραντωτικής διάταξης ανασυρμένα και

Ε. ταχύτητα ανόδου όχι μικρότερη του 1,2 V_{S1}.

CAT.POL.A.345 Έγκριση διαδικασιών προσέγγισης με μεγάλη γωνία

α) Για τις διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία χρησιμοποιώντας γωνίες ίχνους καθόδου 4,5°, ή μεγαλύτερες, και περιοριστικά ύψη διέλευσης 60 ft κατ' ανώτατο όριο, αλλά όχι κάτω των 35 ft, απαιτείται η προηγούμενη έγκριση της αρμόδιας αρχής:

β) Για την απόκτηση της έγκρισης, ο αερομεταφορέας παρέχει αποδεικτικά στοιχεία ότι πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου μνημονεύει τη μέγιστη επιτρεπτή γωνία ίχνους καθόδου, κάθε άλλο περιορισμό, τις κανονικές ή μη κανονικές διαδικασίες, ή τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης σχετικά με προσέγγιση μεγάλης γωνίας, καθώς και τις τροποποιήσεις στα δεδομένα μήκους διαδρόμου, εφόσον χρησιμοποιούνται κριτήρια προσέγγισης μεγάλης γωνίας και

▼B

2. κάθε αεροδρόμιο στο οποίο πρόκειται να εφαρμοστούν διαδικασίες προσέγγισης με μεγάλη γωνία:

i) διαθέτει κατάλληλο σύστημα αναφοράς ίχνους καθόδου, το οποίο να περιλαμβάνει τουλάχιστον σύστημα οπτικής ένδειξης ίχνους καθόδου·

ii) καθορίζονται μετεωρολογικά ελάχιστα και

iii) λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

Α. η κατάσταση εμποδίων·

Β. ο τύπος της αναφοράς ίχνους καθόδου και καθοδήγησης διαδρόμου·

Γ. η ελάχιστη οπτική αναφορά που απαιτείται στο κρίσιμο σχετικό ύψος και στο ελάχιστο κρίσιμο απόλυτο ύψος·

Δ. ο διαθέσιμος αερομεταφερόμενος εξοπλισμός·

Ε. τα προσόντα χειριστή και η ειδική εξοικείωσή του με το εκάστοτε αεροδρόμιο·

ΣΤ. οι περιορισμοί και οι διαδικασίες που προβλέπει το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου και

Ζ. τα κριτήρια αποτυχημένης προσέγγισης.

CAT.POL.A.350 Έγκριση διαδικασιών βραχείας προσγείωσης

α) Για τις διαδικασίες βραχείας προσγείωσης απαιτείται προηγούμενη έγκριση από την αρμόδια αρχή.

β) Για την απόκτηση της έγκρισης, ο αερομεταφορέας παρέχει αποδεικτικά στοιχεία ότι πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. η απόσταση που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της επιτρεπτής μάζας προσγείωσης δύναται να αποτελείται από το χρήσιμο μήκος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής αθροιζόμενο με τη δηλωθείσα διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης·

2. η χρήση της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής είναι εγκεκριμένη από το κράτος όπου βρίσκεται το αεροδρόμιο·

3. η δηλωθείσα ασφαλής περιοχή είναι απαλλαγμένη από τα εμπόδια ή τις υποπιέσεις που θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο μια βραχεία προσγείωση, ενώ κανένα κινητό αντικείμενο δεν επιτρέπεται εντός της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής όταν ο διάδρομος χρησιμοποιείται για χειρισμούς βραχείας προσγείωσης·

4. η κλίση της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν υπερβαίνει το 5 % στην ανοδική κλίση και το 2 % στην καθοδική κλίση προς την κατεύθυνση της προσγείωσης·

5. το προς χρήση μήκος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 90 m·

6. το πλάτος της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν είναι μικρότερο από το διπλάσιο του πλάτους του διαδρόμου, ενώ το κέντρο της περιοχής αυτής είναι τοποθετημένο στην ίδια ευθεία με την προέκταση της κεντρικής γραμμής του διαδρόμου·

7. το σχετικό ύψος διασταύρωσης πάνω από το σημείο έναρξης του προς χρήση μήκους της δηλωθείσας ασφαλούς περιοχής δεν είναι μικρότερο των 50 ft·

8. τα μετεωρολογικά ελάχιστα προσδιορίζονται για κάθε διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί, ενώ δεν είναι κατώτερα από τη μέγιστη τιμή του VFR ή τα ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας·

▼B

9. καθορίζονται και πληρούνται προϋποθέσεις ως προς την ελάχιστη πείρα του χειριστή, τις απαιτήσεις εκπαίδευσης και την εξοικείωση με το αεροδρόμιο·

10. πρόσθετες απαιτήσεις, αν καθορίζονται από την αρμόδια αρχή, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά του τύπου του αεροπλάνου, τα ορογραφικά χαρακτηριστικά στην περιοχή προσέγγισης, τα διαθέσιμα βοηθήματα προσέγγισης, καθώς και τις πιθανότητες αποτυχημένης προσέγγισης/ματαιωθείσας προσγείωσης.

▼M16

CAT.POL.A.355 Έγκριση πτητικών λειτουργιών με μειωμένη απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης

α) Για πτητικές λειτουργίες με μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου που καθιστά εφικτή την προσγείωση πλήρους ακινητοποίησης εντός του 80 % της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης απαιτείται εκ των προτέρων έγκριση από την αρμόδια αρχή. Η εν λόγω έγκριση λαμβάνεται για κάθε διάδρομο στον οποίο εκτελούνται πτητικές λειτουργίες με μειωμένη απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης.

β) Προκειμένου να λάβει την έγκριση που αναφέρεται στο στοιχείο α), ο φορέας εκμετάλλευσης διενεργεί αξιολόγηση επικινδυνότητας για να αποδείξει ότι επιτυγχάνεται επίπεδο ασφαλείας ισοδύναμο προς το σκοπούμενο από την CAT.POL.A.330 στοιχείο α) και ότι τουλάχιστον πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

(1) το κράτος όπου βρίσκεται το αεροδρόμιο έχει καθορίσει σαφές κοινό συμφέρον και επιχειρησιακή αναγκαιότητα για την εκτέλεση της πτητικής λειτουργίας, είτε λόγω της απομακρυσμένης θέσης του αεροδρομίου είτε λόγω των φυσικών περιορισμών σχετικά με την επέκταση του διαδρόμου·

(2) απαγορεύονται οι λειτουργίες βραχείας προσγείωσης σύμφωνα με την CAT.POL.A.350 και οι προσεγγίσεις εκτός των κριτηρίων σταθεροποιημένης προσέγγισης που εγκρίνονται δυνάμει της CAT.OP.MPA.115 στοιχείο α)·

(3) απαγορεύεται η προσγείωση σε διαδρόμους με επικαθίσεις·

(4) ειδική διαδικασία ελέγχου της περιοχής επαφής ορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και εφαρμόζεται· αυτή η διαδικασία περιλαμβάνει επαρκείς οδηγίες επανακύκλωσης και ματαίωσης προσγείωσης όταν δεν μπορεί να επιτευχθεί επαφή στην καθορισμένη περιοχή·

(5) καθιερώνεται πρόγραμμα επαρκούς εκπαίδευσης και δοκιμών στο αεροδρόμιο για το πλήρωμα πτήσης·

(6) το πλήρωμα πτήσης διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα και πρόσφατη πείρα στις πτητικές λειτουργίες με μειωμένη απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης στο σχετικό αεροδρόμιο·

(7) καθιερώνεται πρόγραμμα ανάλυσης αεροδρομίου προσγείωσης από τον φορέα εκμετάλλευσης για να εξασφαλίζεται ότι πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

i) δεν προβλέπεται ούριος άνεμος κατά την αναμενόμενη ώρα άφιξης·

ii) εάν προβλέπεται υγρός διάδρομος κατά την αναμενόμενη ώρα άφιξης, η απόσταση προσγείωσης κατά την προώθηση είτε καθορίζεται σύμφωνα με την CAT.OP.MPA.303 στοιχείο γ), είτε ισούται με το 115 % της απόστασης προσγείωσης που καθορίζεται για τους ξηρούς διαδρόμους, όποια από τις αποστάσεις είναι μεγαλύτερη·

iii) δεν προβλέπονται συνθήκες επικαθίσεων στον διάδρομο κατά την αναμενόμενη ώρα άφιξης·

iv) δεν προβλέπονται αντίξοες καιρικές συνθήκες κατά την αναμενόμενη ώρα άφιξης·

▼M16

(8) καθιερώνονται πτητικές λειτουργίες ώστε να διασφαλιστεί ότι:

i) πριν την έναρξη της πτήσης λειτουργεί όλος ο εξοπλισμός που επηρεάζει τις επιδόσεις προσγείωσης και την απόσταση προσγείωσης·

ii) οι συσκευές επιβράδυνσης χρησιμοποιούνται σωστά από το πλήρωμα πτήσης·

(9) καθιερώνονται ειδικές οδηγίες συντήρησης και επιχειρησιακές διαδικασίες για τις συσκευές επιβράδυνσης του αεροπλάνου για να ενισχυθεί η αξιοπιστία των εν λόγω συστημάτων·

(10) η τελική προσέγγιση και προσγείωση εκτελούνται μόνο υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC)·

(11) πρόσθετες συνθήκες αεροδρομίου, αν έχουν καθορισθεί από την αρμόδια αρχή που έχει πιστοποιήσει το αεροδρόμιο, λαμβάνοντας υπόψη τα ορογραφικά χαρακτηριστικά της περιοχής προσέγγισης, τα διαθέσιμα βοηθήματα προσέγγισης, καθώς και τους παράγοντες αποτυχημένης και ματαιωθείσας προσέγγισης.

▼B

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Κατηγορία επιδόσεων Γ

CAT.POL.A.400 Απογείωση

α) Η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για το απόλυτο ύψος πίεσης και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο αναχώρησης.

β) Για αεροπλάνα, για τα οποία τα στοιχεία σχετικά με το μήκος του πεδίου απογείωσης που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους δεν περιλαμβάνουν τη βλάβη (κράτηση) κινητήρα, η απόσταση που απαιτείται για να ανέλθει το αεροπλάνο, από την έναρξη της τροχοδρόμησης απογείωσης, σε σχετικό ύψος 50 ft πάνω από την επιφάνεια, με όλους τους κινητήρες να λειτουργούν στις καθορισμένες συνθήκες μέγιστης ισχύος απογείωσης, όταν πολλαπλασιάζεται με έναν από τους ακόλουθους συντελεστές:

1. 1,33 για αεροπλάνα με δύο κινητήρες·

2. 1,25 για αεροπλάνα με τρεις κινητήρες· ή

3. 1,18 για αεροπλάνα με τέσσερις κινητήρες,

δεν υπερβαίνει τον διαθέσιμο διάδρομο απογείωσης του αεροδρομίου στο οποίο πρόκειται να πραγματοποιηθεί η απογείωση.

γ) Για αεροπλάνα, για τα οποία τα στοιχεία σχετικά με το μήκος του πεδίου απογείωσης που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους περιλαμβάνουν τη βλάβη (κράτηση) κινητήρα, πληρούνται, σύμφωνα με τις προδιαγραφές στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, οι ακόλουθες απαιτήσεις:

1. η απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης-ακινητοποίησης·

2. η απόσταση απογείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης, με απόσταση επέκτασης του διαδρόμου για απογείωση η οποία δεν υπερβαίνει το ήμισυ της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης·

3. η διαδρομή απογείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης·

4. χρησιμοποιείται απλή τιμή της ταχύτητας V_1 για τη ματαιωθείσα και τη συνεχιζόμενη απογείωση και

5. σε υγρό ή επικαλυμμένο διάδρομο, η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει την επιτρεπόμενη μάζα για απογείωση σε ξηρό διάδρομο κάτω από τις ίδιες συνθήκες.

δ) Λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

1. το απόλυτο ύψος πίεσης στο αεροδρόμιο·

2. η θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο·

▼B

3. η κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου και ο τύπος της επιφάνειας του διαδρόμου·

4. η κλίση του διαδρόμου στη κατεύθυνση της απογείωσης·

5. το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή τουλάχιστον το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί και

6. την ενδεχόμενη απώλεια μήκους διαδρόμου που οφείλεται στην ευθυγράμμιση του αεροπλάνου πριν από την απογείωση.

CAT.POL.A.405 Αποφυγή εμποδίων κατά την απογείωση

α) Το ίχνος πτήσης κατά την απογείωση με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας προσδιορίζεται κατά τρόπο ώστε το αεροπλάνο να αποφεύγει όλα τα εμπόδια σε κάθετη απόσταση τουλάχιστον 50 ft + 0,01 × D, ή σε οριζόντια απόσταση τουλάχιστον 90 m + 0,125 × D, όπου D είναι η οριζόντια απόσταση που το αεροπλάνο έχει διανύσει από το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης. Για αεροπλάνα με εκπέτασμα πτερύγων μικρότερο από 60 m μπορεί να χρησιμοποιείται οριζόντια απόσταση ελεύθερη από εμπόδια, η οποία είναι ίση με το ήμισυ του εκπετάσματος πτερύγων του αεροπλάνου συν 60 m, συν 0,125 × D.

β) Το ίχνος πτήσης απογείωσης αρχίζει σε σχετικό ύψος 50 ft πάνω από την επιφάνεια στο τέλος της απόστασης απογείωσης που απαιτείται σύμφωνα με την παράγραφο ►M4 CAT.POL.A.400 στοιχείο β) ή γ) ◄, κατά περίπτωση, και να τερματίζει σε σχετικό ύψος 1 500 ποδών πάνω από την επιφάνεια.

γ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με το στοιχείο α), λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

1. η μάζα του αεροπλάνου στην αρχή της διαδρομής απογείωσης·

2. το απόλυτο ύψος πίεσης στο αεροδρόμιο·

3. η θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο και

4. το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί ή τουλάχιστον το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου που έχει αναφερθεί.

δ) Δεν επιτρέπονται αλλαγές του ίχνους μέχρι το σημείο του ίχνους πτήσης απογείωσης που βρίσκεται σε σχετικό ύψος 50 ft πάνω από την επιφάνεια. Από το σημείο αυτό και μέχρι το σχετικό ύψος των 400 ft, υποτίθεται ότι η κλίση του αεροπλάνου δεν υπερβαίνει τις 15°. Πάνω από το σχετικό ύψος των 400 ft μπορούν να σχεδιαστούν γωνίες κλίσης μεγαλύτερες από τις 15°, χωρίς, όμως, να υπερβαίνουν τις 25°. Συνυπολογίζεται επαρκής ανοχή για την επίδραση της γωνίας κλίσης στις επιχειρησιακές ταχύτητες και στο ίχνος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων των αυξήσεων της απόστασης που προκύπτουν από τις αυξανόμενες επιχειρησιακές ταχύτητες.

ε) Στις περιπτώσεις που δεν απαιτούνται αλλαγές ίχνους πλέον των 15°, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη τα εμπόδια με πλευρική απόσταση μεγαλύτερη των:

1. 300 m εφόσον ο χειριστής δύναται να διατηρήσει την απαιτούμενη ακρίβεια πλοήγησης εντός της περιοχής συνυπολογισμού του εμποδίου· ή

2. 600 m για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

▼B

στ) Στις περιπτώσεις που απαιτούνται αλλαγές ίχνους πλέον των 15°, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη τα εμπόδια με πλευρική απόσταση μεγαλύτερη των:

1. 600 m εφόσον ο χειριστής δύναται να διατηρήσει την απαιτούμενη ακρίβεια πλοήγησης εντός της περιοχής συνυπολογισμού του εμποδίου· ή

2. 900 m για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

ζ) Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ανταποκρίνονται στις διατάξεις των στοιχείων α) έως στ) και οι οποίες εξασφαλίζουν ασφαλή πορεία, με παράκαμψη των εμποδίων, ώστε το αεροσκάφος είτε να πληροί τις προϋποθέσεις πορείας της παραγράφου CAT.POL.A.410, είτε να μπορεί να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο αναχώρησης ή σε άλλο αεροδρόμιο εναλλακτικής απογείωσης.

CAT.POL.A.410 Κατά τη διαδρομή — όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία

α) Το αεροπλάνο μπορεί, κάτω από τις αναμενόμενες στην πτήση καιρικές συνθήκες, σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής του ή σε κάθε προγραμματισμένη παρέκκλιση από αυτή, να ανέρχεται με ελάχιστο ρυθμό ανόδου 300 ποδών ανά λεπτό με όλους του κινητήρες να λειτουργούν σε συνθήκες μέγιστης συνεχούς ισχύος που καθορίζονται για:

1. τα ελάχιστα απόλυτα ύψη για ασφαλή πτήση σε οποιοδήποτε στάδιο της διαδρομής ή σε κάθε σχεδιασμένη παρέκκλιση από αυτήν, τα οποία καθορίζονται στο σχετικό με το αεροπλάνο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας ή υπολογίζονται με βάση τις πληροφορίες που αυτό περιέχει και

2. τα απαραίτητα ελάχιστα απόλυτα ύψη για τη συμμόρφωση με τους όρους που προβλέπονται, κατά περίπτωση, στις παραγράφους CAT.POL.A.415 και 420.

CAT.POL.A.415 Κατά τη διαδρομή — ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας

α) Το αεροπλάνο μπορεί, κάτω από τις αναμενόμενες στην πτήση καιρικές συνθήκες, σε περίπτωση που οποιοσδήποτε κινητήρας τεθεί εκτός λειτουργίας σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής του ή σε κάθε σχεδιασμένη παρέκκλιση από αυτήν και με τον άλλο κινητήρα ή τους κινητήρες να λειτουργούν στις καθορισμένες συνθήκες μέγιστης συνεχούς ισχύος, να συνεχίσει την πτήση από το ύψος ταξιδίου μέχρι αεροδρόμιο όπου η προσγείωση μπορεί να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με την παράγραφο CAT.POL.A.430 ή την παράγραφο CAT.POL.A.435, κατά περίπτωση. Το αεροπλάνο είναι ελεύθερο από εμπόδια εντός 9,3 km (5 ναυτικών μιλίων) εκατέρωθεν του σχεδιασμένου ίχνους σε απόσταση, κατακόρυφα, τουλάχιστον:

1. 1 000 ft όταν ο ρυθμός ανόδου είναι μηδέν ή μεγαλύτερος· ή

2. 2 000 ft όταν ο ρυθμός ανόδου είναι μικρότερος από μηδέν.

β) Το ίχνος πτήσης πρέπει να έχει θετική κλίση σε απόλυτο ύψος 450 m (1 500 ft) πάνω από το αεροδρόμιο στο οποίο υποτίθεται ότι θα γίνει η προσγείωση μετά τη βλάβη (κράτηση) ενός κινητήρα.

γ) Ο διαθέσιμος ρυθμός ανόδου του αεροπλάνου θεωρείται ότι είναι 150 ft ανά λεπτό μικρότερος από τον καθορισμένο ολικό ρυθμό ανόδου.

▼M16

δ) Τα περιθώρια εύρους που προβλέπονται στο στοιχείο α) αυξάνονται στα 18,5 km (10 ναυτικά μίλια), εφόσον η ακρίβεια πλοήγησης δεν συμμορφώνεται τουλάχιστον με την προδιαγραφή πλοήγησης RNAV 5.

ε) Η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η εναπομείνασα ποσότητα επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο, στο οποίο θεωρείται ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση μετά από βλάβη κινητήρα, με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα σύμφωνα με την CAT.OP.MPA.150, κατάλληλη για εναλλακτικό αεροδρόμιο, σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας.

▼M16

CAT.POL.A.420 Κατά τη διαδρομή — αεροπλάνα με τρεις ή περισσότερους κινητήρες, δύο εκ των οποίων εκτός λειτουργίας

α) Αεροπλάνο που έχει τρεις ή περισσότερους κινητήρες δεν απέχει από αεροδρόμιο στο οποίο πληρούνται οι απαιτήσεις της CAT.POL.A.430 για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης, σε οποιοδήποτε σημείο του προβλεπόμενου ίχνους περισσότερο από 90 λεπτά, με όλους τους κινητήρες να λειτουργούν με ισχύ ή ώση πλεύσης, κατά περίπτωση, υπό συνθήκες σταθερής θερμοκρασίας και νηνεμίας, εκτός εάν πληρούνται τα στοιχεία β) έως ε).

β) Το ίχνος πτήσης με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας επιτρέπει στο αεροπλάνο να συνεχίσει την πτήση, υπό τις αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες, αποφεύγοντας όλα τα εμπόδια εντός 9,3 km (5 ναυτικών μιλίων) εκατέρωθεν του προβλεπόμενου ίχνους σε απόσταση, κατακόρυφα, τουλάχιστον 2 000 ft, προς αεροδρόμιο στο οποίο πληρούνται οι εφαρμοστέες απαιτήσεις επιδόσεων για την αναμενόμενη μάζα προσγείωσης.

γ) Οι δύο κινητήρες θεωρούνται ότι παρουσιάζουν βλάβη στο πλέον κρίσιμο σημείο του τμήματος της διαδρομής στο οποίο το αεροσκάφος λειτουργεί επί περισσότερο από 90 λεπτά με όλους τους κινητήρες να λειτουργούν με ισχύ ή ώση πλεύσης, κατά περίπτωση, υπό συνθήκες σταθερής θερμοκρασίας και νηνεμίας, μακριά από το αεροδρόμιο που αναφέρεται στο σημείο α).

▼M20

δ) Η αναμενόμενη μάζα του αεροπλάνου, στο σημείο όπου θεωρείται ότι υπέστησαν βλάβη οι δύο κινητήρες, δεν είναι μικρότερη από εκείνη που θα περιλάμβανε επαρκή καύσιμα/ενέργεια για την προσέγγιση προς αεροδρόμιο στο οποίο θεωρείται ότι θα πραγματοποιηθεί η προσγείωση, και να αφιχθεί εκεί σε απόλυτο ύψος τουλάχιστον 1 500 ft (450 m) επάνω ακριβώς από την περιοχή προσγείωσης και, στη συνέχεια, να εκτελέσει οριζόντια πτήση 15 λεπτών, με ισχύ ή ώση πλεύσης, κατά περίπτωση.

▼M16

ε) Ο διαθέσιμος ρυθμός ανόδου του αεροπλάνου θεωρείται ότι είναι 150 ft ανά λεπτό μικρότερος από τον καθορισμένο.

στ) Τα περιθώρια εύρους που προβλέπονται στο στοιχείο β) αυξάνονται σε 18,5 km (10 ναυτικά μίλια) εάν η ακρίβεια πλοήγησης δεν πληροί τουλάχιστον την προδιαγραφή πλοήγησης RNAV 5.

ζ) Η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η εναπομένουσα ποσότητα επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα, σύμφωνα με το στοιχείο δ), σε περίπτωση εφαρμογής ασφαλούς διαδικασίας.

▼B

CAT.POL.A.425 Προσγείωση — αεροδρόμιο προορισμού και εναλλακτικά αεροδρόμια

Η μάζα προσγείωσης του αεροσκάφους, που ορίζεται με βάση την παράγραφο CAT.POL.A.105 στοιχείο α) δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για το απόλυτο ύψος και, εάν συνυπολογίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, τη θερμοκρασία περιβάλλοντος που αναμένεται κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και στο εναλλακτικό αεροδρόμιο.

CAT.POL.A.430 Προσγείωση — ξηρός διάδρομος

α) Η μάζα προσγείωσης του αεροπλάνου, που καθορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο CAT.POL.A.105 στοιχείο α), όσον αφορά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο προορισμού και σε οποιοδήποτε εναλλακτικό αεροδρόμιο, καθιστά εφικτή την προσγείωση πλήρους ακινητοποίησης σε απόσταση 50 ft πάνω από το κατώφλι εντός του 70 % της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης, λαμβάνοντας υπόψη:

1. το απόλυτο ύψος στο αεροδρόμιο·

2. το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου ή τουλάχιστον το 150 % της συνιστώσας ούριου ανέμου·

3. το είδος της επιφάνειας του διαδρόμου· και

▼M16

4. την κλίση του διαδρόμου προς την κατεύθυνση της προσγείωσης.

▼B

β) Για την αποστολή αεροπλάνου λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

1. το αεροπλάνο προσγειώνεται με νηνεμία στον πλέον ευνοϊκό διάδρομο και

2. το αεροπλάνο προσγειώνεται στον διάδρομο που είναι πιθανότερο να χρησιμοποιηθεί, αφού υπολογισθεί η πιθανή ταχύτητα και κατεύθυνση του ανέμου και ληφθούν υπόψη τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροπλάνου στο έδαφος, καθώς και άλλες συνθήκες όπως βοηθήματα προσγείωσης και έδαφος.

γ) Εάν ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να συμμορφωθεί προς τις διατάξεις του στοιχείου β) σημείο 2, όσον αφορά το αεροδρόμιο προορισμού, το αεροπλάνο μπορεί να συνεχίσει την πορεία του εφόσον υποδεικνύεται εναλλακτικό αεροδρόμιο που καθιστά δυνατή την τήρηση των διατάξεων των στοιχείων α) και β).

CAT.POL.A.435 Προσγείωση — υγροί και επικαλυμμένοι διάδρομοι

▼M16

α) Όταν τα σχετικά δελτία ή οι προγνώσεις καιρού δείχνουν ότι στην υπολογιζόμενη ώρα άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι υγρός, η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης (LDA) είναι μια από τις ακόλουθες αποστάσεις:

(1) απόσταση προσγείωσης που προβλέπεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για χρήση σε υγρό διάδρομο κατά τον χρόνο προώθησης, αλλά όχι μικρότερη από αυτή που απαιτείται στην CAT.POL.A.430·

(2) αν η απόσταση προσγείωσης δεν προβλέπεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για χρήση σε υγρό διάδρομο κατά τον χρόνο προώθησης, απόσταση που ισούται τουλάχιστον με το 115 % της απαιτούμενης απόστασης προσγείωσης, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με την CAT.POL.A.430.

▼B

β) Όταν τα σχετικά δελτία ή/και οι προγνώσεις καιρού δείχνουν ότι στον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης ο διάδρομος ενδέχεται να είναι επικαλυμμένος, η απόσταση προσγείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης. Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τα δεδομένα απόστασης προσγείωσης που εφαρμόζονται.

ΕΝΟΤΗΤΑ 2

Ελικόπτερα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Γενικές απαιτήσεις

CAT.POL.H.100 Εφαρμογή

α) Η πτητική λειτουργία των ελικοπτέρων γίνεται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις της κατηγορίας επιδόσεων.

β) Η πτητική λειτουργία των ελικοπτέρων στην κατηγορία επιδόσεων 1 πραγματοποιείται:

1. εφόσον η πτήση εκτελείται από/προς αεροδρόμια ή χώρους λειτουργίας που βρίσκονται σε πυκνοκατοικημένο εχθρικό περιβάλλον, εκτός από τις περιπτώσεις που η πτήση εκτελείται προς/από χώρο δημόσιου ενδιαφέροντος σύμφωνα με την παράγραφο CAT.POL.H.225· ή

2. όταν έχουν μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των 19 θέσεων επιβατών, εκτός από τις περιπτώσεις που η πτήση εκτελείται προς/από κατάστρωμα για ελικόπτερα σε κατηγορία επιδόσεων 2 με έγκριση, σύμφωνα με την παράγραφο CAT.POL.H.305.

γ) Εκτός αν άλλως προβλέπεται στο στοιχείο β), τα ελικόπτερα που έχουν μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως 19 αλλά άνω των 9 θέσεων επιβατών επιχειρούν σε κατηγορία επιδόσεων 1 ή 2.

δ) Εκτός αν άλλως προβλέπεται στο στοιχείο β), τα ελικόπτερα που έχουν μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως 9 θέσεις επιβατών επιχειρούν σε κατηγορία επιδόσεων 1, 2 ή 3.

CAT.POL.H.105 Γενικά

α) Η μάζα του ελικοπτέρου:

1. στην αρχή της απογείωσης· ή

▼B

2. σε περίπτωση επανασχεδιασμού κατά τη διάρκεια της πτήσης, στο σημείο από το οποίο ξεκινά η εφαρμογή του αναθεωρημένου επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης,

δεν υπερβαίνει τη μάζα η οποία καθιστά εφικτή τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου τμήματος σε σχέση με την πτήση που πρόκειται να εκτελεστεί, επιτρέποντας αναμενόμενες μειώσεις της μάζας καθώς εξελίσσεται η πτήση, και την απόρριψη των καυσίμων που προβλέπεται στη συγκεκριμένη απαίτηση.

β) Τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης αεροσκάφους, χρησιμοποιούνται προκειμένου να προσδιοριστεί η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της παρούσας ενότητας και συμπληρώνονται, όπως απαιτείται, από άλλα δεδομένα σύμφωνα με τα οριζόμενα στην αντίστοιχη απαίτηση. Ο αερομεταφορέας καθορίζει τα άλλα δεδομένα στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Κατά την εφαρμογή συντελεστών που καθορίζονται στην παρούσα ενότητα, μπορούν να ληφθούν υπόψη λειτουργικοί συντελεστές που έχουν ήδη περιληφθεί στα δεδομένα επιδόσεων του εγχειριδίου πτήσης αεροσκάφους ώστε να αποφευχθεί η διπλή εφαρμογή συντελεστών.

γ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της παρούσας ενότητας, λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθες παράμετροι:

1. η μάζα του ελικοπτέρου·

2. η διαμόρφωση του ελικοπτέρου·

3. οι περιβαλλοντικές συνθήκες και ιδίως:

i) το ύψος πίεσης και θερμοκρασία·

ii) ο άνεμος:

A. εκτός των όσων προβλέπονται στην περίπτωση Γ, για τις απαιτήσεις απογείωσης, ίχνους πτήσης απογείωσης και προσγείωσης, ο συνυπολογισμός του ανέμου είναι το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, της συνιστώσας αντίθετου ανέμου που έχει αναφερθεί 5 kt ή άνω·

B. στην περίπτωση όπου η απογείωση και η προσγείωση με συνιστώσα ούριου ανέμου επιτρέπεται σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, και σε κάθε περίπτωση για το ίχνος πτήσης απογείωσης, έως ΕΠΑ, και σε όλες τις περιπτώσεις για την απογείωση ίχνος πτήσης, λαμβάνεται υπόψη ποσοστό όχι μικρότερο του 150 % κάθε συνιστώσας ούριου ανέμου και

Γ. στις περιπτώσεις όπου όργανα ακριβείας μέτρησης του ανέμου επιτρέπουν την ακριβή μέτρηση της ταχύτητας του ανέμου πάνω από το σημείο απογείωσης και προσγείωσης, ο αερομεταφορέας μπορεί να θεσπίσει συνιστώσες ανέμου άνω του 50 %, εφόσον ο αερομεταφορέας αποδεικνύει στην αρμόδια αρχή ότι η προσέγγιση στην περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης και οι βελτιώσεις της ακρίβειας των οργάνων μέτρησης του ανέμου παρέχουν ισοδύναμο επίπεδο ασφαλείας·

4. οι επιχειρησιακές τεχνικές και

5. η λειτουργία τυχόν συστημάτων που έχουν δυσμενή αντίκτυπο στις επιδόσεις.

CAT.POL.H.110 Συνυπολογισμός εμποδίων

α) Για τους σκοπούς των απαιτήσεων αποφυγής εμποδίων, ένα εμπόδιο που βρίσκεται πέρα από την περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης, στο ίχνος πτήσης απογείωσης ή στο ίχνος πτήσης αποτυχημένης προσέγγισης, λαμβάνεται υπόψη εφόσον η πλευρική απόστασή του από το πλησιέστερο σημείο στην επιφάνεια κάτω από το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης δεν βρίσκεται μακρύτερα από τα ακόλουθα:

1. Για πτητικές λειτουργίες VFR:

▼B

i) το ήμισυ του ελάχιστου πλάτους που προσδιορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή, όταν δεν ορίζεται το πλάτος, «0,75 × D», όπου D είναι η μεγαλύτερη διάσταση του ελικοπτέρου όταν γυρίζουν τα στροφεία·

ii) συν «0,25 × D» ή «3 m», όποια από τις δύο αποστάσεις είναι μεγαλύτερη·

iii) συν:

A. 0,10 × απόσταση DR, για πτητικές λειτουργίες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας· ή

B. 0,15 × απόσταση DR, για πτητικές λειτουργίες VFR τη νύχτα.

2. Για πτητικές λειτουργίες IFR:

i) «1,5 × D» ή 30 m, όποια από τις δύο αποστάσεις είναι μεγαλύτερη, συν:

A. 0,10 × απόσταση DR, για πτητικές λειτουργίες IFR με καθοδήγηση πορείας ακριβείας·

B. 0,15 × απόσταση DR, για πτητικές λειτουργίες IFR με καθοδήγηση πορείας ακριβείας· ή

Γ. 0,30 × απόσταση DR, για πτητικές λειτουργίες IFR χωρίς καθοδήγηση πορείας.

ii) Όσον αφορά το ίχνος πτήσης αποτυχημένης προσέγγισης, η απόκλιση της περιοχής συνυπολογισμού του εμποδίου εφαρμόζεται μόνο μετά το τέλος της διαθέσιμης απόστασης διαδρόμου απογείωσης.

3. Για πτητικές λειτουργίες όπου η αρχική απογείωση εκτελείται οπτικά και μετατρέπεται σε IFR/IMC σε σημείο μετάβασης, τα κριτήρια που απαιτούνται στο σημείο 1 εφαρμόζονται έως το σημείο μετάβασης και τα κριτήρια που απαιτούνται στο σημείο 2 εφαρμόζονται έπειτα από το σημείο μετάβασης. Το σημείο μετάβασης δεν μπορεί να βρίσκεται πριν το τέλος της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης για ελικόπτερα (TODRH) που επιχειρούν στην κατηγορία επιδόσεων 1 ή πριν το καθορισμένο σημείο μετά την απογείωση (DPATO) για τα ελικόπτερα που επιχειρούν στην κατηγορία επιδόσεων 2.

β) Στην περίπτωση απογείωσης με διαδικασία εφεδρικής ή πλευρικής μετάβασης, για τους σκοπούς των απαιτήσεων αποφυγής εμποδίων, ένα εμπόδιο που βρίσκεται στην εφεδρική ή πλευρική περιοχή μετάβασης λαμβάνεται υπόψη εφόσον η πλευρική απόσταση του από το πλησιέστερο σημείο στην επιφάνεια κάτω από το σχεδιαζόμενο ίχνος πτήσης δεν βρίσκεται μακρύτερα από:

1. το ήμισυ του ελάχιστου πλάτους που προσδιορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή, όταν δεν ορίζεται το πλάτος, «0,75 × D»·

2. συν «0,25 × D» ή «3 m», όποια από τις δύο αποστάσεις είναι μεγαλύτερη·

3. συν:

i) για πτητικές λειτουργίες VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας, 0,10 × την απόσταση που διανύεται από το πίσω μέρος της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης· ή

ii) για πτητικές λειτουργίες VFR τη νύχτα, 0,15 × την απόσταση που διανύεται από το πίσω μέρος της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης.

γ) Μπορεί να αγνοούνται τα εμπόδια όταν βρίσκονται πέρα από:

1. 7 × την ακτίνα του στροφείου (R) για πτητικές λειτουργίες κατά τη διάρκεια της ημέρας, εάν διασφαλίζεται ότι είναι δυνατή η επίτευξη ακρίβειας πλοήγησης μέσω αναφοράς σε κατάλληλες οπτικές υποδείξεις κατά τη διάρκεια της ανόδου·

▼B

2. 10 × την ακτίνα του στροφείου για πτητικές λειτουργίες τη νύχτα, εάν διασφαλίζεται ότι είναι δυνατή η επίτευξη ακρίβειας πλοήγησης μέσω αναφοράς σε κατάλληλες οπτικές υποδείξεις κατά τη διάρκεια της ανόδου·

3. 300 m, εάν είναι δυνατή η επίτευξη ακρίβειας πλοήγησης μέσω κατάλληλων βοηθημάτων αεροναυτιλίας· ή

4. 900 m, σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Κατηγορία επιδόσεων 1

CAT.POL.H.200 Γενικά

Τα ελικόπτερα που επιχειρούν σε κατηγορία επιδόσεων 1 πιστοποιούνται στην κατηγορία Α ή ισοδύναμη κατηγορία, όπως ορίζει ο Οργανισμός.

CAT.POL.H.205 Απογείωση

α) Η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για το σκοπό για τον οποίο θα χρησιμοποιηθεί.

β) Η μάζα απογείωσης είναι τέτοια ώστε:

1. να είναι δυνατή η ματαίωση της απογείωσης από και της προσγείωσης στην περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης σε περίπτωση που αναγνωριστεί βλάβη του κρίσιμου κινητήρα κατά ή πριν το σημείο απόφασης απογείωσης·

2. η απαιτούμενη απόσταση ματαιωθείσας απογείωσης να μην υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση ματαιωθείσας απογείωσης και

3. η απαιτούμενη απόσταση απογείωσης για ελικόπτερα δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης για ελικόπτερα·

4. Κατά παρέκκλιση του στοιχείου β) σημείο 3, η απαιτούμενη απόσταση απογείωσης για ελικόπτερα μπορεί να υπερβεί τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης για ελικόπτερα αν το ελικόπτερο, με αναγνωρισμένη βλάβη του κρίσιμου κινητήρα στο σημείο απόφασης απογείωσης, μπορεί, όταν συνεχίζει την απογείωση, να είναι ελεύθερο από όλα τα εμπόδια στο τέλος της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης για ελικόπτερα με κατακόρυφο περιθώριο όχι κατώτερο των 10,7 m (35 ft).

γ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τα στοιχεία α) και β), λαμβάνονται υπόψη οι κατάλληλες παράμετροι της παραγράφου CAT.POL.H.105 στοιχείο γ) στο αεροδρόμιο ή το χώρο λειτουργίας αναχώρησης.

δ) Το τμήμα της απογείωσης μέχρι και το σημείο απόφασης απογείωσης διεξάγεται με ορατή την επιφάνεια του εδάφους ώστε να μπορεί να πραγματοποιηθεί η ματαιωθείσα απογείωση.

ε) Για απογείωση με τη χρήση διαδικασίας εφεδρικής ή πλευρικής μετάβασης, με αναγνώριση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα στο ή πριν το σημείο απόφασης απογείωσης, όλα τα εμπόδια στην περιοχή εφεδρικής ή πλευρικής μετάβασης θα απέχουν κατά επαρκές περιθώριο.

CAT.POL.H.210 Ίχνος πτήσης απογείωσης

α) Από το τέλος της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης για ελικόπτερα με αναγνώριση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα στο σημείο απόφασης απογείωσης:

1. Η μάζα απογείωσης είναι τέτοια ώστε το ίχνος πτήσης απογείωσης να παρέχει κατακόρυφη απόσταση, πάνω από όλα τα εμπόδια που βρίσκονται στο ίχνος ανόδου, όχι κατώτερη των 10,7 m (35 ft) για πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με τους κανόνες VFR και των 10,7 m (35 ft) + 0,01 × απόσταση DR για πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με τους κανόνες IFR. Μόνο τα εμπόδια που καθορίζονται στην παράγραφο CAT.POL.H.110 πρέπει να λαμβάνονται υπόψη.

▼B

2. Όταν πραγματοποιείται αλλαγή κατεύθυνσης άνω των 15°, συνυπολογίζεται επαρκής ανοχή για την επίδραση της γωνίας κλίσης στην ικανότητα συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις αποφυγής εμποδίων. Αυτή η στροφή δεν ξεκινά πριν την επίτευξη σχετικού ύψους 61 m (200 ft) πάνω από την επιφάνεια απογείωσης εκτός εάν είναι μέρος εγκεκριμένης διαδικασίας που προβλέπεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.

β) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με το στοιχείο α), λαμβάνονται υπόψη οι κατάλληλες παράμετροι της παραγράφου CAT.POL.H.105 στοιχείο γ) στο αεροδρόμιο ή τον χώρο λειτουργίας αναχώρησης.

CAT.POL.H.215 Κατά τη διαδρομή — κρίσιμος κινητήρας εκτός λειτουργίας

α) Η μάζα του ελικοπτέρου και το ίχνος διαδρομής σε όλα τα σημεία κατά τη διαδρομή με τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας και τις αναμενόμενες για την πτήση καιρικές συνθήκες, επιτρέπει συμμόρφωση προς τα σημεία 1, 2 ή 3:

1. Όταν προβλέπεται ότι ανά πάσα στιγμή η πτήση θα πραγματοποιηθεί χωρίς να είναι ορατή η επιφάνεια του εδάφους, η μάζα του ελικοπτέρου επιτρέπει ρυθμό ανόδου τουλάχιστον 50 ft/λεπτό με τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας σε απόλυτο ύψος τουλάχιστον 300 m (1 000 ft), ή 600 μέτρων (2 000 ft) πάνω από βουνά και εμπόδια καθ' όλη την πορεία, εντός απόστασης 9,3 km (5 ναυτικών μιλίων) σε αμφότερες τις πλευρές της σχεδιαζόμενης πορείας.

2. Όταν προβλέπεται ότι η πτήση θα πραγματοποιηθεί χωρίς να είναι ορατή η επιφάνεια του εδάφους, το ίχνος πτήσης επιτρέπει στο ελικόπτερο να συνεχίσει την πτήση από το ύψος ταξιδίου σε σχετικό ύψος 300 m (1 000 ft) πάνω από χώρο προσγείωσης όπου η προσγείωση μπορεί να γίνει σύμφωνα με την παράγραφο CAT.POL.H.220. Το ίχνος πτήσης είναι ελεύθερο εμποδίων κατακόρυφα, σε ύψος τουλάχιστον 600 m (2 000 ft) πάνω από βουνά, πάνω από έδαφος οποιασδήποτε μορφολογίας και από τυχόν εμπόδια, καθ' όλη την πορεία, εντός απόστασης 9,3 km (5 ναυτικών μιλίων) σε αμφότερες τις πλευρές της σχεδιαζόμενης πορείας. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν τεχνικές έκπτωσης.

3. Όταν προβλέπεται ότι η πτήση θα πραγματοποιηθεί υπό καιρικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως με ορατή την επιφάνεια του εδάφους, το ίχνος πτήσης επιτρέπει στο ελικόπτερο να συνεχίσει την πτήση από το ύψος ταξιδίου σε σχετικό ύψος 300 m (1 000 ft) πάνω από χώρο προσγείωσης όπου η προσγείωση μπορεί να γίνει σύμφωνα με την παράγραφο CAT.POL.H.220 χωρίς ποτέ να πετά κάτω από το κατάλληλο ελάχιστο απόλυτο ύψος πτήσης. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη εμπόδια εντός 900 m εκατέρωθεν της πορείας.

β) Προκειμένου να αποδειχθεί συμμόρφωση με το στοιχείο α) σημεία 2 ή 3:

1. ο κρίσιμος κινητήρας θεωρείται ότι θα υποστεί βλάβη στο πλέον κρίσιμο σημείο της πορείας·

2. συνυπολογίζεται η επίδραση των ανέμων στο ίχνος πτήσης·

3. η απόρριψη καυσίμων επιτρέπεται εφόσον η εναπομείνασα ποσότητα επαρκεί για την προσέγγιση στο αεροδρόμιο ή τον χώρο λειτουργίας με τα απαιτούμενα εφεδρικά καύσιμα και εφαρμόζοντας ασφαλή διαδικασία· και

4. η απόρριψη καυσίμων δεν σχεδιάζεται σε ύψος κάτω των 1 000 ft πάνω από το έδαφος.

γ) Τα περιθώρια εύρους που περιέχονται στο στοιχείο α) σημεία 1 και 2 αυξάνονται στα 18,5 km (10 ναυτικά μίλια), εφόσον δεν είναι δυνατή η επίτευξη ακρίβειας πλοήγησης για το 95 % του συνολικού χρόνου πτήσης.

CAT.POL.H.220 Προσγείωση

α) Η μάζα προσγείωσης του ελικοπτέρου κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.

▼B

β) Σε περίπτωση αναγνώρισης βλάβης του κρίσιμου κινητήρα σε οποιοδήποτε σημείο στο ή πριν το σημείο λήψης απόφασης προσγείωσης, είναι δυνατή είτε η προσγείωση και η ακινητοποίηση εντός της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης είτε η ματαίωση προσγείωσης και η απομάκρυνση από όλα τα εμπόδια στο ίχνος πτήσης κατά κατακόρυφο περιθώριο 10,7 m (35 ft). Μόνο τα εμπόδια που καθορίζονται στην παράγραφο CAT.POL.H.110 πρέπει να λαμβάνονται υπόψη.

γ) Σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα που αναγνωρίζεται σε οποιοδήποτε σημείο κατά ή μετά το σημείο λήψης απόφασης προσγείωσης, είναι δυνατή:

1. η αποφυγή όλων των εμποδίων στο ίχνος προσέγγισης και

2. η προσγείωση και η ακινητοποίηση εντός της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης.

δ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τα στοιχεία α) έως γ), λαμβάνονται υπόψη οι κατάλληλες παράμετροι της παραγράφου CAT.POL.H.105 στοιχείο γ) για τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο ή το χώρο λειτουργίας προορισμού ή στο εναλλακτικό αεροδρόμιο, εφόσον απαιτείται.

ε) Το τμήμα της προσγείωσης από το σημείο λήψης απόφασης προσγείωσης έως το σημείο επαφής εκτελείται με ορατή την επιφάνεια του εδάφους.

CAT.POL.H.225 Έγκριση πτητικής λειτουργίας ελικοπτέρου προς ή από χώρο δημόσιου ενδιαφέροντος

α) Οι πτητικές λειτουργίες από ή προς χώρο δημόσιου ενδιαφέροντος μπορούν να εκτελούνται στην κατηγορία επιδόσεων 2, χωρίς συμμόρφωση προς την παράγραφο CAT.POL.H.310 στοιχείο β) ή την παράγραφο CAT.POL.H.325 στοιχείο β), υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται όλα τα ακόλουθα:

1. ο χώρος δημόσιου ενδιαφέροντος ήταν σε χρήση πριν την 1η Ιουλίου 2002·

2. το μέγεθος του χώρου δημόσιου ενδιαφέροντος ή το περιβάλλον του εμποδίου δεν επιτρέπει τη συμμόρφωση με την κατηγορία επιδόσεων 1·

3. η πτητική λειτουργία εκτελείται με ελικόπτερο με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως έξι θέσεων·

4. ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με την παράγραφο CAT.POL.H.305 στοιχείο β) σημεία 2 και 3·

5. η μάζα του ελικοπτέρου δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για βαθμίδα ανόδου 8 % σε συνθήκες νηνεμίας στην κατάλληλη ταχύτητα ασφαλείας απογείωσης (V_{TOSS}) με τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας και τους υπόλοιπους κινητήρες σε λειτουργία σε κατάλληλη ονομαστική ισχύ και

6. ο αερομεταφορέας έχει λάβει από την αρμόδια αρχή προηγούμενη έγκριση για την πτητική λειτουργία. Πριν την εκτέλεση τέτοιων πτητικών λειτουργιών σε άλλο κράτος μέλος, ο αερομεταφορέας λαμβάνει την έγκριση από την αρμόδια αρχή του κράτους αυτού.

β) Το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας καθιερώνει διαδικασίες ειδικές για χώρους λειτουργίας για την ελαχιστοποίηση της περιόδου κατά την οποία θα υπήρχε κίνδυνος για τους επιβαίνοντες στο ελικόπτερο και τα άτομα στην επιφάνεια σε περίπτωση βλάβης σε κάποιον κινητήρα κατά την απογείωση και την προσγείωση.

γ) Το εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών περιέχει για κάθε χώρο δημόσιου ενδιαφέροντος: ένα διάγραμμα, ή φωτογραφία με σχολιασμό, που δείχνει τις κύριες πτυχές, τις διαστάσεις, τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης προς την κατηγορία επιδόσεων 1, τους κύριους κινδύνους και το σχέδιο έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση περιστατικού.

▼B

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Κατηγορία επιδόσεων 2

CAT.POL.H.300 Γενικά

Τα ελικόπτερα που επιχειρούν σε κατηγορία επιδόσεων 2 πιστοποιούνται στην κατηγορία Α ή ισοδύναμη κατηγορία, όπως ορίζει ο Οργανισμός.

CAT.POL.H.305 Πτητική λειτουργία χωρίς διασφαλισμένη δυνατότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης

α) Οι πτητικές λειτουργίες χωρίς διασφαλισμένη δυνατότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης κατά τις φάσεις απογείωσης και προσγείωσης εκτελούνται μόνο εάν η αρμόδια αρχή έχει χορηγήσει έγκριση στον αερομεταφορέα.

β) Προκειμένου να λάβει και να διατηρήσει την εν λόγω έγκριση, ο αερομεταφορέας:

1. διενεργεί αξιολόγηση των κινδύνων, καθορίζοντας:

i) τον τύπο του ελικοπτέρου και

ii) τον τύπο της πτητικής λειτουργίας·

2. συμμορφώνεται με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) επιτυγχάνει και διατηρεί συμμόρφωση προς το πρότυπο τροποποίησης ελικοπτέρου/κινητήρα που ορίζει ο κατασκευαστής·

ii) προβαίνει στις ενέργειες προληπτικής συντήρησης που συνιστά ο κατασκευαστής του ελικοπτέρου ή του κινητήρα·

iii) περιλαμβάνει διαδικασίες απογείωσης και προσγείωσης στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, όπου δεν υπάρχουν ήδη στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους·

iv) καθορίζει εκπαίδευση για το πλήρωμα πτήσης και

v) παρέχει σύστημα αναφοράς στους κατασκευαστές των συμβάντων απώλειας ισχύος, κράτησης ή βλάβης του κινητήρα·

και

3. εφαρμογή συστήματος παρακολούθησης της χρήσης.

CAT.POL.H.310 Απογείωση

α) Η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για ρυθμό ανόδου 150 ft/λεπτό σε ύψος 300 μέτρων (1 000 ft) πάνω από το επίπεδο του αεροδρομίου ή του χώρου λειτουργίας με τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας και τους υπόλοιπους κινητήρες σε λειτουργία σε κατάλληλη ονομαστική ισχύ.

β) Για πτητικές λειτουργίες εκτός εκείνων που καθορίζονται στην παράγραφο CAT.POL.H.305, η απογείωση εκτελείται κατά τρόπο ώστε να είναι δυνατή η εκτέλεση ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης έως το σημείο όπου είναι δυνατή η ασφαλής συνέχιση της πτήσης.

γ) Για πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με την παράγραφο CAT.POL.H.305, εκτός από τις απαιτήσεις του στοιχείου α):

1. η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για ΕΠΑ για αιώρηση εκτός επίδρασης εδάφους με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία σε συνθήκες νηνεμίας με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία σε κατάλληλη ονομαστική ισχύ· ή

2. για πτητικές λειτουργίες από κατάστρωμα για ελικόπτερα:

i) με ελικόπτερο με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των 19 θέσεων επιβατών· ή

▼B

ii) με κάθε ελικόπτερο που επιχειρεί από κατάστρωμα για ελικόπτερα που βρίσκεται σε εχθρικό περιβάλλον,

στη μάζα απογείωσης λαμβάνονται υπόψη: η διαδικασία, αποτυχία στο άκρο του καταστρώματος και κατάπτωση κατάλληλη για το ύψος του καταστρώματος για ελικόπτερα με τον κρίσιμο κινητήρα ή τους κινητήρες εκτός λειτουργίας και τους υπόλοιπους κινητήρες σε λειτουργία σε κατάλληλη ονομαστική ισχύ.

δ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τα στοιχεία α) έως γ), λαμβάνονται υπόψη οι κατάλληλες παράμετροι της παραγράφου CAT.POL.H.105 στοιχείο γ) στο σημείο αναχώρησης.

ε) Το τμήμα της απογείωσης πριν την εκπλήρωση της απαίτησης της παραγράφου CAT.POL.H.315 εκτελείται με ορατή την επιφάνεια του εδάφους.

CAT.POL.H.315 Ίχνος πτήσης απογείωσης

Από το καθορισμένο σημείο μετά την απογείωση ή, ως εναλλακτική λύση, όχι σε ύψος ανώτερο των 200 ft πάνω από την επιφάνεια απογείωσης, με τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας, πληρούνται οι απαιτήσεις της παραγράφου CAT.POL.H.210 στοιχείο α) σημεία 1 και 2 και στοιχείο β).

CAT.POL.H.320 Κατά τη διαδρομή — κρίσιμος κινητήρας εκτός λειτουργίας

Ικανοποιείται η απαίτηση της παραγράφου CAT.POL.H.215.

CAT.POL.H.325 Προσγείωση

α) Η μάζα προσγείωσης κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για ρυθμό ανόδου 150 ft/λεπτό σε ύψος 300 μέτρων (1 000 ft) πάνω από το επίπεδο του αεροδρομίου ή του χώρου λειτουργίας με τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας και τους υπόλοιπους κινητήρες σε λειτουργία σε κατάλληλη ονομαστική ισχύ.

β) Σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα σε οποιοδήποτε σημείο του ίχνους προσέγγισης:

1. μπορεί να ματαιωθεί η προσγείωση σύμφωνα με την απαίτηση της παραγράφου CAT.POL.H.315· ή

2. για πτητικές λειτουργίες εκτός εκείνων που καθορίζονται στην παράγραφο CAT.POL.H.305, το ελικόπτερο μπορεί να εκτελέσει ασφαλή αναγκαστική προσγείωση.

γ) Για πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με την παράγραφο CAT.POL.H.305, εκτός από τις απαιτήσεις του στοιχείου α):

1. η μάζα προσγείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για ΕΠΑ για αιώρηση εκτός επίδρασης εδάφους με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία σε συνθήκες νηνεμίας με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία σε κατάλληλη ονομαστική ισχύ· ή

2. για πτητικές λειτουργίες προς κατάστρωμα για ελικόπτερα:

i) με ελικόπτερο με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των 19 θέσεων επιβατών· ή

ii) με κάθε ελικόπτερο που επιχειρεί προς κατάστρωμα για ελικόπτερα που βρίσκεται σε εχθρικό περιβάλλον,

στη μάζα προσγείωσης λαμβάνονται υπόψη η διαδικασία και η κατάπτωση που είναι κατάλληλη για το ύψος του καταστρώματος για ελικόπτερα με τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας και τους υπόλοιπους κινητήρες σε λειτουργία σε κατάλληλη ονομαστική ισχύ.

δ) Προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τα στοιχεία α) έως γ), λαμβάνονται υπόψη οι κατάλληλες παράμετροι της παραγράφου CAT.POL.H.105 στοιχείο γ) στο αεροδρόμιο προορισμού ή σε τυχόν εναλλακτικό αεροδρόμιο, εφόσον απαιτείται.

▼B

ε) Το τμήμα της προσγείωσης μετά από το οποίο δεν είναι εφικτή η εκπλήρωση της απαίτησης του στοιχείου β) σημείο 1, εκτελείται με ορατή την επιφάνεια του εδάφους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Κατηγορία επιδόσεων 3

CAT.POL.H.400 Γενικά

α) Τα ελικόπτερα που επιχειρούν σε κατηγορία επιδόσεων 3 πιστοποιούνται στην κατηγορία Α ή ισοδύναμη κατηγορία όπως ορίζει ο Οργανισμός, ή στην κατηγορία Β.

β) Οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται μόνο σε μη εχθρικό περιβάλλον, εκτός των περιπτώσεων:

1. πτητικής λειτουργίας σύμφωνα με την παράγραφο CAT.POL.H.420· ή

2. πτητικής λειτουργίας σύμφωνα με το στοιχείο γ), για τη φάση απογείωσης και προσγείωσης.

γ) Αν ο αερομεταφορέας έχει λάβει έγκριση σύμφωνα με την παράγραφο CAT.POL.H.305, οι πτητικές λειτουργίες μπορούν να εκτελούνται από ή προς αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας που βρίσκεται εκτός πυκνοκατοικημένου εχθρικού περιβάλλοντος χωρίς διασφαλισμένη δυνατότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης:

1. κατά τη διάρκεια της απογείωσης, πριν την επίτευξη της ταχύτητας V_y (ταχύτητα για τον καλύτερο ρυθμό ανόδου) ή ύψους 200 ft πάνω από την επιφάνεια απογείωσης· ή

2. κατά τη διάρκεια απογείωσης σε ύψος κατώτερο των 200 ft πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης.

δ) Δεν εκτελούνται πτητικές λειτουργίες:

1. χωρίς να είναι ορατή η επιφάνεια του εδάφους·

2. τη νύχτα·

3. όταν η οροφή είναι κάτω των 600 ft· ή

4. όταν η ορατότητα είναι κάτω των 800 m.

CAT.POL.H.405 Απογείωση

α) Η μάζα απογείωσης είναι η μικρότερη από τις ακόλουθες δύο:

1. τη μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης· ή

2. τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται για αιώρηση υπό την επίδραση του εδάφους με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία σε ισχύ απογείωσης, ή αν λόγω των επικρατουσών συνθηκών δεν είναι πιθανή η επίτευξη αιώρησης υπό την επίδραση του εδάφους, τη μάζα απογείωσης που καθορίζεται για αιώρηση εκτός επίδρασης του εδάφους με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία σε ισχύ απογείωσης.

β) Με εξαίρεση τα προβλεπόμενα στην παράγραφο CAT.POL.H.400 στοιχείο β), στην περίπτωση βλάβης ενός κινητήρα, το ελικόπτερο είναι σε θέση να εκτελέσει ασφαλή αναγκαστική προσγείωση.

CAT.POL.H.410 Κατά τη διαδρομή

α) Το ελικόπτερο μπορεί να συνεχίζει στη σχεδιασμένη διαδρομή του ή σε σχεδιασμένη απόκλιση, με όλους τους κινητήρες να λειτουργούν στις συνθήκες μέγιστης διαρκούς ισχύος, χωρίς να πετάξει κάποια στιγμή κάτω από το κατάλληλο ελάχιστο απόλυτο ύψος πτήσης.

▼B

β) Με εξαίρεση τα προβλεπόμενα στην παράγραφο CAT.POL.H.420, στην περίπτωση βλάβης ενός κινητήρα, το ελικόπτερο είναι σε θέση να εκτελέσει ασφαλή αναγκαστική προσγείωση.

CAT.POL.H.415 Προσγείωση

α) Η μάζα προσγείωσης του ελικοπτέρου στον υπολογιζόμενο χρόνο προσγείωσης θα είναι η μικρότερη από τις ακόλουθες:

1. τη μέγιστη πιστοποιημένη μάζα προσγείωσης· ή

2. τη μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται για αιώρηση υπό την επίδραση του εδάφους με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία σε ισχύ απογείωσης, ή αν λόγω των επικρατουσών συνθηκών δεν είναι πιθανή η επίτευξη αιώρησης υπό την επίδραση του εδάφους, τη μάζα προσγείωσης για αιώρηση εκτός επίδρασης του εδάφους με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία σε ισχύ απογείωσης.

β) Εξαιρουμένων όσων προβλέπονται στην παράγραφο CAT.POL.H.400 στοιχείο β), στην περίπτωση βλάβης ενός κινητήρα, το ελικόπτερο είναι σε θέση να εκτελέσει ασφαλή αναγκαστική προσγείωση.

CAT.POL.H.420 Πτητική λειτουργία ελικοπτέρου πάνω από εχθρικά περιβάλλοντα ευρισκόμενα εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής

α) Πτητικές λειτουργίες πάνω από εχθρικό περιβάλλον ευρισκόμενο εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής χωρίς διασφαλισμένη δυνατότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης με ελικόπτερα με στροβιλοκινητήρες με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως έξι θέσεων επιβατών, εκτελούνται μόνο εάν ο αερομεταφορέας έχει λάβει έγκριση από την αρμόδια αρχή, μετά από εκτίμηση του κινδύνου ασφαλείας από τον αερομεταφορέα. Πριν την εκτέλεση τέτοιων πτητικών λειτουργιών σε άλλο κράτος μέλος, ο αερομεταφορέας λαμβάνει την έγκριση από την αρμόδια αρχή του κράτους αυτού.

β) Προκειμένου να λάβει και να διατηρήσει την εν λόγω έγκριση, ο αερομεταφορέας:

1. εκτελεί αυτές τις πτητικές λειτουργίες μόνον στις περιοχές και με τους όρους που προδιαγράφονται στην έγκριση·

2. δεν εκτελεί τις εν λόγω πτητικές λειτουργίες υπό έγκριση HEMS·

3. τεκμηριώνει ότι αποκλείεται η χρήση των κατάλληλων κριτηρίων επίδοσης λόγω περιορισμών του ελικοπτέρου ή άλλων αιτιολογημένων ζητημάτων και

4. λαμβάνει έγκριση σύμφωνα με την παράγραφο CAT.POL.H.305 στοιχείο β).

γ) Με την επιφύλαξη της παραγράφου CAT.IDE.H.240, επιτρέπεται η εκτέλεση των εν λόγω πτητικών λειτουργιών χωρίς εξοπλισμό συμπληρωματικού οξυγόνου, υπό την προϋπόθεση ότι το ύψος του θαλάμου δεν υπερβαίνει τα 10 000 ft για χρονική περίοδο άνω των 30 πρώτων λεπτών και δεν υπερβαίνει ποτέ απόλυτο ύψος πίεσης 13 000 ft.

ΕΝΟΤΗΤΑ 3

Μάζα και ζυγοστάθμιση

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Μηχανοκίνητα αεροσκάφη

CAT.POL.MAB.100 Μάζα και ζυγοστάθμιση, φόρτωση

α) Η φόρτωση, η μάζα και το κέντρο βάρους κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους, συμμορφώνονται προς τους περιορισμούς που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, ή στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, εφόσον αυτό θέτει αυστηρότερους περιορισμούς.

▼B

β) Ο αερομεταφορέας καθορίζει τη μάζα και το κέντρο βάρους οποιουδήποτε αεροσκάφους μετά από πραγματική ζύγιση του αεροπλάνου πριν από την αρχική πτητική εκμετάλλευσή του, καθώς και μετά από αυτήν, ανά 4 έτη όταν χρησιμοποιούνται μάζες μεμονωμένων αεροσκαφών ή ανά 9 έτη όταν χρησιμοποιούνται μάζες στόλου αεροπλάνων. Τα συσσωρευμένα αποτελέσματα των τροποποιήσεων και των επισκευών πάνω στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση λαμβάνονται υπόψη και τεκμηριώνονται κατάλληλα. Τα αεροσκάφη ζυγίζονται εκ νέου, εφόσον τα αποτελέσματα των τροποποιήσεων πάνω στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση δεν είναι επακριβώς γνωστά.

γ) Η ζύγιση πραγματοποιείται είτε από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους είτε από εγκεκριμένο φορέα συντήρησης.

δ) Ο αερομεταφορέας καθορίζει τη μάζα όλων των εξαρτημάτων πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους καθώς και των μελών του πληρώματος που περιλαμβάνονται στη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας, με ζύγιση ή τη χρήση σταθερών μαζών. Καθορίζεται η επίδραση της θέσης τους πάνω στο κέντρο βάρους του αεροσκάφους.

ε) Ο αερομεταφορέας καθορίζει τη μάζα του ωφέλιμου φορτίου, συμπεριλαμβανομένου του έρματος, με πραγματική ζύγιση ή καθορίζοντας τη μάζα του ωφέλιμου φορτίου σύμφωνα με τις σταθερές μάζες επιβατών και αποσκευών.

στ) Επιπροσθέτως των σταθερών μαζών για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές, ο αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιεί σταθερές μάζες για άλλα στοιχεία του φορτίου, εάν αποδείξει στην αρμόδια αρχή ότι αυτά τα στοιχεία έχουν την ίδια μάζα ή ότι οι μάζες τους εμπίπτουν σε καθορισμένα όρια ανοχής.

ζ) Ο αερομεταφορέας καθορίζει τη μάζα του φορτίου καυσίμου, χρησιμοποιώντας την πραγματική πυκνότητα, ή, αν αυτή δεν είναι γνωστή, την πυκνότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο που προδιαγράφεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

η) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η φόρτωση:

1. των αεροσκαφών του διεξάγεται υπό την επίβλεψη προσωπικού το οποίο έχει τα κατάλληλα προσόντα και

2. του φορτίου πραγματοποιείται σύμφωνα με τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό της μάζας και της ζυγοστάθμισης του αεροσκάφους.

θ) Ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με τα πρόσθετα δομικά όρια, όπως οι περιορισμοί αντοχής δαπέδου, το μέγιστο φορτίο ανά τρέχον μέτρο, τη μέγιστη μάζα ανά διαμέρισμα εμπορευμάτων και το μέγιστο όριο καθισμάτων. Για τα ελικόπτερα, επιπροσθέτως, ο αερομεταφορέας λαμβάνει υπόψη τις αλλαγές στη φόρτωση κατά την πτήση.

ι) Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τις αρχές και τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται στη φόρτωση και στο σύστημα μάζας και ζυγοστάθμισης, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις των στοιχείων α) έως θ). Το σύστημα αυτό καλύπτει όλους τους τύπους των πτητικών λειτουργιών.

CAT.POL.MAB.105 Στοιχεία και τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης

α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει στοιχεία και δημιουργεί έγγραφη τεκμηρίωση για τη μάζα και τη ζυγοστάθμιση, πριν από κάθε πτήση, καθορίζοντας το φορτίο και την κατανομή του. Τα έγγραφα τεκμηρίωσης της μάζας και της ζυγοστάθμισης παρέχουν στον κυβερνήτη τη δυνατότητα να μπορεί να αποφασίσει κατά πόσο το φορτίο και η κατανομή του είναι τέτοια ώστε δεν γίνεται υπέρβαση των ορίων μάζας και ζυγοστάθμισης του αεροσκάφους. Τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης περιλαμβάνουν τις ακόλουθες πληροφορίες:

1. νηολόγηση και τύπος αεροσκάφους·

2. διακριτικός αριθμός πτήσης και ημερομηνία·

▼B

3. ονοματεπώνυμο του κυβερνήτη·

4. ονοματεπώνυμο του ατόμου που συνέταξε το έγγραφο·

5. συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας και αντίστοιχο κέντρο βάρους του αεροσκάφους·

   i) για αεροπλάνα κατηγορίας επιδόσεων Β και για ελικόπτερα, η θέση του κέντρου βάρους πρέπει να περιλαμβάνεται στην τεκμηρίωση της μάζας και ζυγοστάθμισης αν, παραδείγματος χάρη, η κατανομή του φορτίου είναι σύμφωνη με πίνακα προκαταρκτικά υπολογισμένης ζυγοστάθμισης ή αν μπορεί να αποδειχθεί ότι για τις σχεδιαζόμενες πτητικές λειτουργίες μπορεί να διασφαλιστεί ορθή ζυγοστάθμιση, ανεξαρτήτως του πραγματικού φορτίου·

6. μάζα καυσίμου κατά την απογείωση και μάζα του καυσίμου ταξιδιού·

7. μάζα των αναλώσιμων, εκτός από το καύσιμο, κατά περίπτωση·

8. συνιστώσες φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των επιβατών, των αποσκευών, του φορτίου ναύλου και του έρματος·

9. μάζα απογείωσης, μάζα προσγείωσης και μάζα χωρίς καύσιμο·

10. εφαρμοζόμενες θέσεις κέντρου βάρους του αεροσκάφους και

11. οριακές τιμές μάζας και κέντρου βάρους.

Τα παραπάνω στοιχεία περιλαμβάνονται στα έγγραφα σχεδιασμού πτήσης ή στα συστήματα μάζας και ζυγοστάθμισης. Ορισμένα από αυτά τα στοιχεία μπορεί να περιλαμβάνονται σε άλλα έγγραφα άμεσα διαθέσιμα προς χρήση.

▼M14

β) Εφόσον τα δεδομένα και η τεκμηρίωση της μάζας και της ζυγοστάθμισης εξάγονται με μηχανογραφικό σύστημα υπολογισμού της μάζας και της ζυγοστάθμισης, ο φορέας εκμετάλλευσης:

(1) επαληθεύει την ορθότητα των παραγόμενων δεδομένων ώστε να διασφαλίζεται ότι τα δεδομένα είναι εντός των περιορισμών εντός του AFM· και

(2) προσδιορίζει τις οδηγίες και τις διαδικασίες για τη χρήση του στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

▼B

γ) Το άτομο που επιβλέπει τη φόρτωση του αεροσκάφους βεβαιώνει ενυπόγραφα ή με ισοδύναμο τρόπο ότι το φορτίο και η κατανομή του συμφωνούν με την έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης που δίνεται στον κυβερνήτη. Ο κυβερνήτης αναφέρει την αποδοχή του ενυπόγραφα ή με ισοδύναμο τρόπο.

δ) Ο αερομεταφορέας καθορίζει διαδικασίες για τις αλλαγές της τελευταίας στιγμής στο φορτίο ώστε να εξασφαλίσει ότι:

1. οποιαδήποτε αλλαγή τελευταίας στιγμής μετά από τη συμπλήρωση της γραπτής τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης ανακοινώνεται στον κυβερνήτη και καταγράφεται στα έγγραφα σχεδιασμού πτήσης που περιλαμβάνουν την τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης·

2. καθορίζονται η μέγιστη επιτρεπόμενη αλλαγή του αριθμού των επιβατών ή του φορτίου χειρός, που είναι αποδεκτές ως αλλαγές τελευταίας στιγμής και

3. αν γίνει υπέρβαση αυτού του μέγιστου αριθμού, συντάσσονται νέα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης.

▼M14

_____

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

ΤΜΗΜΑ Δ

ΟΡΓΑΝΑ, ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

ΕΝΟΤΗΤΑ 1

Αεροπλάνα

CAT.IDE.A.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά

▼M7

α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται σύμφωνα με το παρόν τμήμα εγκρίνονται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοΐας, με εξαίρεση τα ακόλουθα:

1. εφεδρικές ασφάλειες·
2. ανεξάρτητους φορητούς φανούς·
3. ακριβές ρολόι·
4. υποδοχή χάρτη·
5. κυτία πρώτων βοηθειών·
6. ιατρικό κυτίο έκτακτης ανάγκης·
7. μεγάφωνα·
8. εξοπλισμό επιβίωσης και εξοπλισμό σηματοδότησης·
9. άγκυρες θαλάσσης και εξοπλισμό πρόσδεσης· και
10. μηχανισμούς πρόσδεσης για παιδιά.

▼M15

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 αξιοπλοΐα του αεροπλάνου, ακόμη και σε περίπτωση βλάβης ή δυσλειτουργίας.

▼B

γ) Εάν μέλος του πληρώματος πτήσης πρέπει, κατά τη διάρκεια της πτήσης και από τη θέση του, να ►M4 χρησιμοποιεί ◄ τον εξοπλισμό, ο χειρισμός του από αυτή τη θέση ►M4 ———— ◄ είναι εύκολος. Όταν περισσότερα από ένα μέλη του πληρώματος πτήσης ►M4 ———— ◄ χειρίζονται μονάδα του εξοπλισμού, η μονάδα αυτή πρέπει να είναι εγκατεστημένη έτσι ώστε να είναι εύκολη η λειτουργία του εξοπλισμού από κάθε θέση από την οποία απαιτείται ο χειρισμός του.

δ) Τα όργανα που χρησιμοποιούνται από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος πτήσης είναι τοποθετημένα κατά τρόπο ώστε να επιτρέπουν στο μέλος του πληρώματος πτήσης να βλέπει με ευκολία τις ενδείξεις από τη θέση του, με την ελάχιστη δυνατή απόκλιση από τη θέση και την οπτική γραμμή που κανονικά έχει, όταν κοιτά προς τα εμπρός, κατά μήκος του ίχνους πτήσης.

ε) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσπελάσιμος για άμεση χρήση.

▼B

CAT.IDE.A.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση

Δεν αρχίζει πτήση όταν οποιοδήποτε από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του αεροπλάνου που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση βρίσκεται εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν:

α) το αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον ΠΕΕ του αερομεταφορέα· ή

▼M15

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.

▼B

CAT.IDE.A.110 Εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες

α) Τα αεροπλάνα διαθέτουν εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες της απαραίτητης ονομαστικής ισχύος για την πλήρη προστασία του κυκλώματος, για την αντικατάσταση των ασφαλειών που επιτρέπεται να αντικαθίστανται κατά την πτήση.

β) Ο αριθμός των εφεδρικών ασφαλειών που απαιτείται να μεταφέρονται είναι ο υψηλότερος αριθμός από τα ακόλουθα:

1. 10 % του αριθμού των ασφαλειών κάθε τιμής ονομαστικής ισχύος· ή

2. τρεις ασφάλειες για κάθε τιμή ονομαστικής ισχύος.

CAT.IDE.A.115 Φώτα πτητικής λειτουργίας

α) Τα αεροπλάνα που πετούν κατά τη διάρκεια της ημέρας διαθέτουν:

1. σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης·

2. φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου, που παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό, που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου·

3. φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου, που παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα επιβατών και

4. ανεξάρτητο φορητό φανό για κάθε απαιτούμενο μέλος πληρώματος, ο οποίος είναι εύκολα προσπελάσιμος από τα μέλη του πληρώματος, όταν αυτά βρίσκονται στις καθορισμένες θέσεις τους.

β) Τα αεροπλάνα που πετούν τη νύχτα διαθέτουν επιπλέον:

1. φώτα πλοήγησης/θέσης·

2. δύο φώτα προσγείωσης ή ένα μόνο φως με δύο χωριστά ενεργοποιούμενα νημάτια και

3. φώτα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εάν το αεροπλάνο πετά ως υδροπλάνο.

CAT.IDE.A.120 Εξοπλισμός για τον καθαρισμό του αλεξήνεμου

Τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη των 5 700 kg είναι εφοδιασμένα σε κάθε θέση χειριστή με κατάλληλο μέσο ώστε να διατηρείται καθαρό από υετό μέρος του αλεξήνεμου.

CAT.IDE.A.125 Πτήσεις με κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR) κατά τη διάρκεια της ημέρας — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

α) Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις εξ όψεως κατά τη διάρκεια της ημέρας διαθέτουν τον ακόλουθο εξοπλισμό ο οποίος είναι διαθέσιμος στη θέση του χειριστή:

1. Μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:

i) μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας·

ii) του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα·

▼M15

iii) του βαρομετρικού απόλυτου ύψους·

▼B

iv) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα·

v) της κατακόρυφης ταχύτητας·

vi) των στροφών και κλίσεων·

vii) της στάσης·

viii) της κατεύθυνσης πορείας·

ix) της εξωτερικής θερμοκρασίας του αέρα και

x) του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach.

2. Μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα απαιτούμενα όργανα πτήσης.

β) Όταν απαιτούνται δύο χειριστές για την πτήση, υπάρχει διαθέσιμο για το δεύτερο χειριστή ένα πρόσθετο χωριστό μέσο οπτικής παρουσίασης των ακολούθων:

▼M15

1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους·

▼B

2. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα·

3. της κατακόρυφης ταχύτητας·

4. των στροφών και κλίσεων·

5. της στάσης και

6. της κατεύθυνσης πορείας.

γ) Πρέπει να υπάρχει μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης ταχύτητας αέρα λόγω συμπύκνωσης ή παγοποίησης για:

1. αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg ή με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των εννέα θέσεων επιβατών και

2. αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την 1η Απριλίου 1999 ή αργότερα·

δ) Τα μονοκινητήρια αεροπλάνα, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας πριν από τις 22 Μαΐου 1995, απαλλάσσονται από τις απαιτήσεις του στοιχείου α) σημείο 1 περιπτώσεις vi), vii), viii) και ix) εάν η εκπλήρωσή τους απαιτεί μεταγενέστερο εξοπλισμό.

CAT.IDE.A.130 Πτήσεις με όργανα ή κατά τη νύχτα — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις εξ όψεως τη νύχτα ή πτήσεις με όργανα διαθέτουν τον ακόλουθο εξοπλισμό ο οποίος είναι διαθέσιμος στη θέση του χειριστή:

α) Μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:

1. μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας·

2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα·

3. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα·

4. της κατακόρυφης ταχύτητας·

5. των στροφών και κλίσεων, ή στην περίπτωση αεροπλάνων που διαθέτουν εφεδρικό μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης, των κλίσεων·

6. της στάσης·

7. της σταθεροποιημένης πορείας·

8. της εξωτερικής θερμοκρασίας του αέρα και

9. του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach.

▼M15

β) Δύο μέσα μέτρησης και απεικόνισης του βαρομετρικού απόλυτου ύψους.

▼B

γ) Μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα απαιτούμενα όργανα πτήσης.

δ) Μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 3 και στο στοιχείο η) σημείο 2, λόγω συμπύκνωσης ή πάγου.

ε) Μέσο ανακοίνωσης στο πλήρωμα πτήσης της βλάβης του μέσου που απαιτείται στο στοιχείο δ) για αεροπλάνα:

1. για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την 1η Απριλίου 1998 ή αργότερα· ή

2. για τα οποία εκδόθηκε ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας πριν την 1η Απριλίου 1998 και διαθέτουν μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg και μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των εννέα θέσεων επιβατών.

στ) Με εξαίρεση τα ελικοφόρα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg, δύο ανεξάρτητα συστήματα στατικής πίεσης.

ζ) Ένα σύστημα στατικής πίεσης και μια εναλλακτική πηγή στατικής πίεσης για ελικοφόρα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg.

η) Όταν απαιτούνται δύο χειριστές για την πτήση, υπάρχει διαθέσιμο για τον δεύτερο χειριστή ένα χωριστό μέσο οπτικής παρουσίασης:

▼M15

1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους·

▼B

2. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα·

3. της κατακόρυφης ταχύτητας·

4. των στροφών και κλίσεων·

5. της στάσης και

6. της σταθεροποιημένης πορείας.

θ) Εφεδρικά μέσα μέτρησης και οπτικής παρουσίασης της στάσης τα οποία μπορούν να χρησιμοποιούνται από τη θέση του κάθε χειριστή, για αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg ή μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των εννέα θέσεων επιβατών τα οποία:

1. τροφοδοτούνται συνεχώς με ηλεκτρικό ρεύμα κατά τη διάρκεια της κανονικής λειτουργίας και, μετά από ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, τροφοδοτούνται από πηγή που είναι ανεξάρτητη από το κανονικό σύστημα παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος·

2. λειτουργούν με αξιοπιστία για τουλάχιστον 30 πρώτα λεπτά μετά από την ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, λαμβάνοντας υπόψη και άλλα φορτία στην παροχή ισχύος ανάγκης, καθώς και τις επιχειρησιακές διαδικασίες·

3. λειτουργούν ανεξάρτητα από τυχόν άλλα μέσα μέτρησης και οπτικής παρουσίασης της στάσης·

4. τίθενται αυτόματα σε λειτουργία, αμέσως μετά την ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος·

5. διαθέτουν κατάλληλο φωτισμό κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων λειτουργίας, με εξαίρεση τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg που κατά την 1η Απριλίου 1995 είναι ήδη νηολογημένα σε κάποιο κράτος μέλος και διαθέτουν εφεδρικό ενδείκτη στάσης στον αριστερό πίνακα οργάνων·

6. καθιστούν σαφώς στο πλήρωμα πτήσης πότε ο εφεδρικός ενδείκτης στάσης λειτουργεί τροφοδοτούμενος από την ισχύ ανάγκης και

7. όπου ο εφεδρικός ενδείκτης στάσης έχει τη δική του ιδιαίτερη παροχή, υπάρχει σχετική ένδειξη, είτε στο ίδιο το όργανο είτε στον πίνακα οργάνων, για το πότε χρησιμοποιείται η παροχή αυτή.

▼B

ι) Υποδοχή χάρτη, σε θέση που επιτρέπει την εύκολη ανάγνωσή του και η οποία μπορεί να φωτιστεί κατά τη διάρκεια νυκτερινών επιχειρήσεων.

CAT.IDE.A.135 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα

Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα είναι εφοδιασμένα με αυτόματο πιλότο ο οποίος διαθέτει τουλάχιστον τρόπο κράτησης του απόλυτου ύψους και της πορείας.

CAT.IDE.A.140 Σύστημα συναγερμού απόλυτου ύψους

α) Τα ακόλουθα αεροπλάνα διαθέτουν σύστημα συναγερμού απόλυτου ύψους:

1. στροβιλοελικοφόρα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg ή με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των εννέα θέσεων επιβατών και

2. αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες.

β) Το σύστημα συναγερμού απόλυτου ύψους μπορεί:

1. να προειδοποιεί το πλήρωμα πτήσης για την προσέγγιση σε προεπιλεγμένο απόλυτο ύψος και

2. να προειδοποιεί το πλήρωμα πτήσης, τουλάχιστον με ένα ακουστικό σήμα, για την παρέκκλιση από προεπιλεγμένο απόλυτο ύψος.

γ) Με την επιφύλαξη του στοιχείου α), τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg και μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των εννέα θέσεων επιβατών για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας πριν την 1η Απριλίου 1972 και κατά την 1η Απριλίου 1995 ήταν ήδη νηολογημένα σε κάποιο κράτος μέλος, απαλλάσσονται από την απαίτηση της ύπαρξης συστήματος συναγερμού ύψους.

CAT.IDE.A.150 Σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους (TAWS)

α) Τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα που διαθέτουν μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg ή μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των εννέα θέσεων επιβατών, διαθέτουν σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους που πληροί τις απαιτήσεις για εξοπλισμό κατηγορίας Α, όπως καθορίζεται σε αποδεκτό πρότυπο.

β) Τα αεροπλάνα με παλινδρομικό κινητήρα που διαθέτουν μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg ή μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των εννέα θέσεων επιβατών, διαθέτουν σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους που πληροί την απαίτηση για εξοπλισμό κατηγορίας Β, όπως καθορίζεται σε αποδεκτό πρότυπο.

▼M12

γ) Τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA) εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2019, μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης έως 5 700 kg και μέγιστης επιχειρησιακής διαμόρφωσης έξι έως εννέα θέσεων, είναι εξοπλισμένα με σύστημα προειδοποίησης γειτνίασης εδάφους (TAWS) το οποίο πληροί τις απαιτήσεις για εξοπλισμό κατηγορίας Β, όπως καθορίζεται σε αποδεκτό πρότυπο.

▼B

CAT.IDE.A.155 Σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS)

Αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 κιλών ή με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των 19 θέσεων διαθέτουν σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης ACAS II, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011.

CAT.IDE.A.160 Εναέριος εξοπλισμός ανίχνευσης καιρού

Τα ακόλουθα είναι εφοδιασμένα με εναέριο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού οποτεδήποτε εκτελούν πτητική λειτουργία τη νύχτα ή υπό συνθήκες πτήσης με όργανα σε περιοχές όπου μπορούν να αναμένονται κατά την πορεία καταιγίδες ή άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ανιχνεύσιμες από τον εναέριο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού:

α) αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης·

▼B

β) αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg και

γ) αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των εννέα θέσεων επιβατών.

CAT.IDE.A.165 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις σε συνθήκες παγοποίησης τη νύχτα

α) Τα αεροπλάνα που πετούν σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης τη νύχτα, είναι εφοδιασμένα με κατάλληλο μέσο φωτισμού ή ανίχνευσης του σχηματισμού πάγου.

β) Το μέσο φωτισμού σχηματισμού πάγου δεν προκαλεί λάμψη ή αντανάκλαση που θα μπορούσε να δυσχεραίνει τα μέλη του πληρώματος κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

CAT.IDE.A.170 Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης

Τα αεροπλάνα που πετούν με πλήρωμα πτήσης με περισσότερα από ένα μέλη, είναι εφοδιασμένα με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων ακουστικών και μικροφώνων, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

CAT.IDE.A.175 Σύστημα ενδοεπικοινωνίας μελών πληρώματος

Τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 15 000 kg ή μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των 19 θέσεων επιβατών, διαθέτουν σύστημα ενδοεπικοινωνίας μελών πληρώματος, πλην των αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας πριν την 1η Απριλίου 1965 και κατά την 1η Απριλίου 1995 ήταν ήδη νηολογημένα σε κάποιο κράτος μέλος.

CAT.IDE.A.180 Σύστημα αναγγελιών κοινού

Τα αεροπλάνα με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των 19 θέσεων επιβατών διαθέτουν σύστημα αναγγελιών κοινού.

CAT.IDE.A.185 Καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης

α) Τα ακόλουθα αεροπλάνα διαθέτουν καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης:

1. αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg και

2. πολυκινητήρια αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg και μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των εννέα θέσεων επιβατών για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1990.

▼M8

β) Μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2018, ο CVR έχει την ικανότητα να διατηρεί τα δεδομένα που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον:

1. των προηγούμενων 2 ωρών στην περίπτωση των αεροπλάνων που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 1, όταν το ατομικό τους πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε την 1η Απριλίου 1998 ή αργότερα·

2. των προηγούμενων 30 λεπτών στην περίπτωση των αεροπλάνων που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 1, όταν το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε πριν την 1η Απριλίου 1998· ή

3. των προηγούμενων 30 λεπτών, στην περίπτωση των αεροπλάνων που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 2.

γ) Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2019, ο CVR έχει την ικανότητα να διατηρεί τα δεδομένα που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον:

▼M18

1. των προηγούμενων 25 ωρών για αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης (MCTOM) άνω των 27 000 kg, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA) εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2022 ή αργότερα· ή

▼M8

2. των προηγούμενων 2 ωρών σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.

▼M8

δ) Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2019, ο CVR καταγράφει σε μέσα άλλα εκτός από μαγνητική ταινία ή μαγνητικό καλώδιο.

ε) Ο CVR καταγράφει με αναφορά σε κλίμακα χρόνου:

1. φωνητικές επικοινωνίες που εκπέμπονται από τον θάλαμο πληρώματος πτήσης ή λαμβάνονται στον θάλαμο μέσω ασυρμάτου·

2. φωνητικές επικοινωνίες των μελών του πληρώματος πτήσης με τη χρήση του συστήματος ενδοεπικοινωνίας και του συστήματος αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο·

3. το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς διακοπή:

i) για τα αεροπλάνα των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Απριλίου 1998 ή αργότερα, τα ηχητικά σήματα που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο μικρόφωνο τύπου προβόλου και μικρόφωνο εφαρμοσμένο σε προσωπίδα·

ii) για τα αεροπλάνα που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 2 των οποίων το ατομικό CofA εκδόθηκε πριν την 1η Απριλίου 1998, τα ηχητικά σήματα που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο μικρόφωνο τύπου προβόλου και μικρόφωνο εφαρμοσμένο σε προσωπίδα, εφόσον είναι πρακτικά δυνατό·

4. ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο.

στ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης αρχίζει να καταγράφει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και συνεχίζει να καταγράφει έως τον τερματισμό της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί πλέον να κινείται με τη δική του ισχύ. Επιπλέον, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την 1η Απριλίου 1998 ή αργότερα, ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης αρχίζει αυτόματα να καταγράφει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και συνεχίζει να καταγράφει έως τον τερματισμό της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί πλέον να κινείται με τη δική του ισχύ.

ζ) Επιπλέον του στοιχείου στ), ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ηλεκτρικής ισχύος, ο CVR αρχίζει να καταγράφει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στον θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την εκκίνηση των κινητήρων κατά την έναρξη της πτήσης έως τους ελέγχους στον θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά την κράτηση των κινητήρων στο τέλος της πτήσης, στην περίπτωση:

1. των αεροπλάνων που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 1 των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε την 1η Απριλίου 1998 ή αργότερα· ή

2. των αεροπλάνων που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 2.

η) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι τις 16 Ιουνίου 2018 η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.

▼M16

θ) Τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη των 27 000 kg για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 5η Σεπτεμβρίου 2022 εξοπλίζονται με εναλλακτική πηγή ισχύος με την οποία ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (CVR) και το τοποθετημένο στον θάλαμο διακυβέρνησης μικρόφωνο ανάβουν αυτόματα σε περίπτωση διακοπής της παροχής ρεύματος που τροφοδοτεί τον CVR.

▼B

CAT.IDE.A.190 Καταγραφέας δεδομένων πτήσης

α) Τα ακόλουθα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα δεδομένων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης:

1. αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Απριλίου 1990·

▼B

2. αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας πριν την 1η Ιουνίου 1990 και

3. πολυκινητήρια αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg και μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των εννέα θέσεων επιβατών για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Απριλίου 1998.

β) Ο καταγραφέας δεδομένων πτήσης καταγράφει:

1. τον χρόνο, το απόλυτο ύψος, την ταχύτητα του αέρα, την κανονική επιτάχυνση και την πορεία και έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 25 ωρών, για τα αεροπλάνα που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 2 με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 27 000 kg·

2. τις παραμέτρους που απαιτούνται για τον καθορισμό με ακρίβεια του ίχνους πτήσης, της ταχύτητας, της στάσης, της ισχύος του κινητήρα και της διαμόρφωσης των μηχανισμών άντωσης και οπισθέλκουσας του αεροπλάνου και έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 25 ωρών, για τα αεροπλάνα που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 1 με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 27 000 kg και για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας πριν την 1η Ιανουαρίου 2016·

3. τις παραμέτρους που απαιτούνται για τον καθορισμό με ακρίβεια του ίχνους πτήσης, της ταχύτητας, της στάσης, της ισχύος του κινητήρα και της διαμόρφωσης και λειτουργίας του αεροπλάνου και έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 25 ωρών, για τα αεροπλάνα που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημεία 1 και 2 με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 27 000 kg και για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας πριν την 1η Ιανουαρίου 2016·

4. τις παραμέτρους που απαιτούνται για τον καθορισμό με ακρίβεια του ίχνους πτήσης, της ταχύτητας, της στάσης, της ισχύος του κινητήρα και της διαμόρφωσης των μηχανισμών άντωσης και οπισθέλκουσας του αεροπλάνου και έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 10 ωρών, για τα αεροπλάνα που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 3 και για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας πριν την 1η Ιανουαρίου 2016· ή

5. τις παραμέτρους που απαιτούνται για τον καθορισμό με ακρίβεια του ίχνους πτήσης, της ταχύτητας, της στάσης, της ισχύος του κινητήρα και της διαμόρφωσης και λειτουργίας του αεροπλάνου και έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 25 ωρών, για τα αεροπλάνα που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημεία 1 και 3 και για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016.

γ) Τα στοιχεία προέρχονται από τα σημεία του αεροπλάνου που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης.

δ) Ο καταγραφέας δεδομένων πτήσης αρχίζει να καταγράφει τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και σταματά όταν το αεροπλάνο δεν κινείται με τη δική του ισχύ. Επιπλέον, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Απριλίου 1998, ο καταγραφέας δεδομένων πτήσης αρχίζει αυτόματα να καταγράφει τα στοιχεία προτού το αεροπλάνο μπορεί να κινηθεί με δική του ισχύ και παύει να καταγράφει αυτόματα όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί πλέον να κινείται με τη δική του ισχύ.

▼M8

ε) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι τις 16 Ιουνίου 2018 η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.

▼M16

CAT.IDE.A.191 Ελαφρύς καταγραφέας πτήσης

α) Τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) άνω των 2 250 kg και τα αεροπλάνα μέγιστης εγκεκριμένης διαμόρφωσης (MOPSC) άνω των 9 θέσεων εξοπλίζονται με καταγραφέα πτήσης εφόσον πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:

(1) δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της CAT.IDE.A.190 στοιχείο α)·

(2) είναι αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 5η Σεπτεμβρίου 2022.

β) Ο καταγραφέας πτήσης καταγράφει, μέσω δεδομένων πτήσης ή εικόνων, επαρκείς πληροφορίες προκειμένου να προσδιορίζεται το ίχνος πτήσης και η ταχύτητα του αεροσκάφους.

γ) Ο καταγραφέας πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τα δεδομένα πτήσης και τις εικόνες που καταγράφηκαν τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων 5 ωρών.

δ) Ο καταγραφέας πτήσης αρχίζει αυτόματα να καταγράφει δεδομένα προτού το αεροπλάνο μπορεί να κινηθεί με δική του ισχύ και παύει να καταγράφει αυτόματα όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί πλέον να κινείται με τη δική του ισχύ.

ε) Εάν ο καταγραφέας πτήσης καταγράφει εικόνες ή ήχους από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης, προβλέπεται λειτουργία με δυνατότητα χειρισμού από τον κυβερνήτη, η οποία τροποποιεί τις καταχωρίσεις εικόνων και ήχου που πραγματοποιήθηκαν πριν από την ενεργοποίηση αυτής της λειτουργίας, ώστε οι εν λόγω καταχωρίσεις να μην μπορούν να ανακτηθούν με τη χρήση συνήθων τεχνικών αναπαραγωγής ή αντιγραφής.

▼B

CAT.IDE.A.195 Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων

α) Τα αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 8η Απριλίου 2014 τα οποία διαθέτουν ικανότητα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων και απαιτείται να είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης, καταγράφουν με τη χρήση του καταγραφέα, κατά περίπτωση:

1. μηνύματα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων που σχετίζονται με επικοινωνίες της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας προς και από το αεροπλάνο, συμπεριλαμβανομένων των μηνυμάτων που ισχύουν για τις ακόλουθες εφαρμογές:

i) έναρξη ζεύξης δεδομένων·

ii) επικοινωνία ελεγκτή-χειριστή·

iii) διευθυνσιοδοτημένη εποπτεία·

iv) πληροφορίες πτήσης·

v) στον βαθμό που είναι πρακτικά δυνατό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, εποπτεία εκπομπών αεροσκάφους·

vi) στον βαθμό που είναι πρακτικά δυνατό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, δεδομένα επιχειρησιακού ελέγχου αεροσκάφους και

vii) στον βαθμό που είναι πρακτικά δυνατό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, γραφικά·

2. πληροφορίες που επιτρέπουν το συσχετισμό με κάθε σχετικό αρχείο που συνδέεται με επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων και είναι αποθηκευμένο εκτός του αεροπλάνου και

3. πληροφορίες σχετικά με τον χρόνο και την προτεραιότητα των μηνυμάτων επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων, λαμβάνοντας υπόψη την αρχιτεκτονική του συστήματος.

β) Ο καταγραφέας χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης δεδομένων και πληροφοριών καθώς και μια μέθοδο για την ανάκτηση των εν λόγω δεδομένων. Η μέθοδος καταγραφής επιτρέπει την αντιστοίχιση των δεδομένων με τα δεδομένα που καταγράφονται στο έδαφος.

▼B

γ) Ο καταγραφέας είναι σε θέση να διατηρεί τα δεδομένα που καταγράφονται για τουλάχιστον την ίδια διάρκεια που ορίζεται στην παράγραφο CAT.IDE.A.185 για τους καταγραφείς συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης.

▼M8

δ) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι τις 16 Ιουνίου 2018 η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.

▼M20

ε) Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τη λογική έναρξης και παύσης της καταγραφής από τον καταγραφέα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων είναι ίδιες με εκείνες που ισχύουν για την έναρξη και παύση της καταγραφής από τον καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης (CVR) και περιλαμβάνονται στην παράγραφο CAT.IDE.A.185.

▼B

CAT.IDE.A.200 Συνδυαστικός καταγραφέας

Η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που ισχύουν για τους καταγραφείς συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης και δεδομένων πτήσης μπορούν να πληρούνται από:

α) συνδυαστικό καταγραφέα δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης, στην περίπτωση αεροπλάνων που απαιτείται να είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης ή καταγραφέα δεδομένων πτήσης·

β) συνδυαστικό καταγραφέα δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης, στην περίπτωση αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5 700 kg, τα οποία απαιτείται να είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης και καταγραφέα δεδομένων πτήσης· ή

γ) δύο συνδυαστικούς καταγραφείς δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης, στην περίπτωση αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg, τα οποία απαιτείται να είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης και καταγραφέα δεδομένων πτήσης.

CAT.IDE.A.205 Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, συστήματα πρόσδεσης και μηχανισμοί πρόσδεσης για παιδιά

α) Τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με:

1. κάθισμα ή θέση-κρεβάτι για κάθε επιβαίνοντα ηλικίας 24 μηνών και άνω·

2. μία ζώνη ασφαλείας σε κάθε κάθισμα επιβατών και ζώνες πρόσδεσης για κάθε θέση-κρεβάτι, πλην της περίπτωσης που ορίζεται στο σημείο 3·

▼M15

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·

▼B

4. μηχανισμό πρόσδεσης για παιδιά για κάθε άτομο που βρίσκεται στο αεροσκάφος και είναι ηλικίας κάτω των 24 μηνών·

5. ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού με ενσωματωμένο μηχανισμό που συγκρατεί αυτόματα τον κορμό του καθήμενου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης:

   i) σε κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος πτήσης και για κάθε κάθισμα δίπλα στο κάθισμα του χειριστή·

   ii) σε κάθε κάθισμα παρατηρητή που βρίσκεται στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης·

6. ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού σε κάθε κάθισμα για το ελάχιστο απαιτούμενο πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

▼M9

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

(1) αποσυνδέεται από ένα μόνο σημείο·

▼M9

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

▼M15

(3) στις θέσεις των μελών του πληρώματος πτήσης 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:

(A) 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·

(B) 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.

▼B

CAT.IDE.A.210 Ενδείξεις: Προσδεθείτε και μην καπνίζετε

Τα αεροπλάνα των οποίων όλα τα καθίσματα επιβατών δεν είναι ορατά από την (τις) θέση(-εις) του πληρώματος πτήσης, είναι εφοδιασμένα με μέσο που υποδεικνύει σε όλους τους επιβάτες και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πότε πρέπει να προσδεθούν οι ζώνες ασφαλείας και πότε δεν επιτρέπεται το κάπνισμα.

CAT.IDE.A.215 Εσωτερικές θύρες και κουρτίνες

Τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα:

α) στην περίπτωση μέγιστης επιχειρησιακής διαμόρφωσης άνω των 19 θέσεων επιβατών, μια θύρα μεταξύ του θαλάμου επιβατών και του θαλάμου του πληρώματος πτήσης, με την επιγραφή "Μόνο πλήρωμα" και έναν μηχανισμό κλειδώματος για να εμποδίζεται το άνοιγμά της από τους επιβάτες χωρίς την άδεια ενός μέλους του πληρώματος πτήσης·

β) άμεσα προσπελάσιμο μηχανισμό ανοίγματος κάθε θύρας που χωρίζει έναν θάλαμο επιβατών από άλλο θάλαμο στον οποίο υπάρχουν έξοδοι κινδύνου·

γ) μέσο ασφάλισης στην ανοικτή θέση κάθε θύρας κουρτίνας που χωρίζει το θάλαμο επιβατών από κάποιον άλλο χώρο που πρέπει είναι προσπελάσιμος για πρόσβαση σε κάθε απαιτούμενη έξοδο κινδύνου από κάθε κάθισμα επιβάτη·

δ) επιγραφή σε κάθε εσωτερική θύρα ή δίπλα σε μια κουρτίνα, που παρεμβάλλεται προς μια έξοδο κινδύνου επιβατών, προκειμένου να υποδεικνύεται ότι ►M4 ——————— ◄ ασφαλίζεται σε ανοικτή θέση κατά τη διάρκεια της απογείωσης και προσγείωσης και

ε) για κάθε μέλος του πληρώματος, έναν μηχανισμό απασφάλισης κάθε θύρας η οποία είναι φυσιολογικά προσβάσιμη από τους επιβάτες και μπορεί να κλειδωθεί από τους επιβάτες.

CAT.IDE.A.220 Κυτίο πρώτων βοηθειών

α) Τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με κυτία πρώτων βοηθειών σύμφωνα με τον πίνακα 1.

Πίνακας 1

Απαιτούμενος αριθμός κυτίων πρώτων βοηθειών

Αριθμός εγκατεστημένων καθισμάτων επιβατών	Απαιτούμενος αριθμός κυτίων πρώτων βοηθειών
0 — 100	1
101 — 200	2

▼B

Αριθμός εγκατεστημένων καθισμάτων επιβατών	Απαιτούμενος αριθμός κυτίων πρώτων βοηθειών
201 — 300	3
301 — 400	4
401 — 500	5
άνω των 501	6

β) Τα κυτία πρώτων βοηθειών:

1. είναι άμεσα προσπελάσιμα για χρήση και

2. επικαιροποιούνται κατάλληλα.

CAT.IDE.A.225 Ιατρικό κυτίο έκτακτης ανάγκης

α) Τα αεροπλάνα με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των 30 θέσεων επιβατών είναι εφοδιασμένα με ιατρικό κυτίο έκτακτης ανάγκης, εφόσον οποιοδήποτε σημείο της προγραμματισμένης πτήσης απέχει πάνω από 60 πρώτα λεπτά χρόνου πτήσης, με κανονική ταχύτητα πλεύσης, από κάποιο αεροδρόμιο, στο οποίο αναμένεται να υπάρχει επαγγελματική ιατρική βοήθεια.

β) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι δεν χορηγούνται φάρμακα παρά μόνο από άτομα με κατάλληλα προσόντα.

γ) Το ιατρικό κυτίο έκτακτης ανάγκης που αναφέρεται στο στοιχείο α):

1. αντέχει σε σκόνη και υγρασία·

2. μεταφέρεται κατά τέτοιον τρόπο ώστε να αποτρέπεται η πρόσβαση άνευ αδείας και

3. επικαιροποιείται κατάλληλα.

CAT.IDE.A.230 Οξυγόνο πρώτων βοηθειών

α) Τα αεροπλάνα που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και πετούν σε απόλυτα ύψη άνω των 25 000 ft, όταν απαιτείται η παρουσία ενός μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών, είναι εφοδιασμένα με τροφοδοσία αδιάλυτου οξυγόνου για επιβάτες, οι οποίοι μπορεί να χρειαστούν οξυγόνο, για φυσιολογικούς λόγους, μετά από αποσυμπίεση του θαλάμου.

▼M16

β) Η τροφοδοσία οξυγόνου που αναφέρεται στο στοιχείο α) επαρκεί για την υπόλοιπη πτήση μετά την αποσυμπίεση του θαλάμου σε απόλυτα ύψη πίεσης θαλάμου μεγαλύτερα των 8 000 ft αλλά μικρότερα των 15 000 ft, τουλάχιστον για το 2 % των μεταφερομένων επιβατών, αλλά σε καμία περίπτωση για λιγότερο από ένα άτομο.

▼B

γ) Πρέπει να υπάρχει επαρκής αριθμός μονάδων διανομής οξυγόνου, αλλά σε καμία περίπτωση λιγότερες από δύο, και να είναι δυνατή η πρόσβαση του πληρώματος θαλάμου επιβατών στο οξυγόνο.

▼M16

δ) Ο εξοπλισμός οξυγόνου πρώτων βοηθειών είναι σε θέση να δημιουργεί ροή μάζας για κάθε άτομο.

▼B

CAT.IDE.A.235 Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης

α) Τα αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης που πετούν σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10 000 ft, είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό συμπληρωματικού οξυγόνου, που μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει την ποσότητα οξυγόνου σύμφωνα με τον πίνακα 1.

▼B

β) Τα αεροπλάνα που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και πετούν σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 25 000 ft είναι εφοδιασμένα με:

1. μάσκες τύπου ταχείας χρήσης και παροχής για τα μέλη του πληρώματος πτήσης·

2. επαρκείς επιπρόσθετες εξόδους και μάσκες ή φορητές μονάδες οξυγόνου με μάσκες, κατανεμημένες ομοιόμορφα σε όλον τον θάλαμο επιβατών, για να εξασφαλίζεται άμεση διαθεσιμότητα του οξυγόνου για χρήση από κάθε απαιτούμενο μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών·

3. μονάδα διανομής οξυγόνου, η οποία είναι συνδεδεμένη με τους σταθμούς τροφοδότησης οξυγόνου και οι οποίοι καθίστανται άμεσα διαθέσιμοι σε κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, επιπρόσθετο μέλος πληρώματος και σε κάθε επιβαίνοντα στα καθίσματα επιβατών, σε όποια θέση και αν κάθεται και

4. συσκευή που παρέχει ένδειξη προειδοποίησης στο πλήρωμα πτήσης σε κάθε περίπτωση απώλειας πίεσης.

γ) Στην περίπτωση αεροπλάνων με θάλαμο συμπίεσης για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας μετά την 8η Νοεμβρίου 1998 και τα οποία πετούν σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 25 000 ft, ή σε απόλυτα ύψη πίεσης έως και 25 000 ποδών υπό συνθήκες που δεν θα επέτρεπαν ασφαλή κάθοδο στα 13 000 ft εντός 4 λεπτών, οι ατομικές μονάδες διανομής οξυγόνου που αναφέρονται στο στοιχείο β) σημείο 3, αναπτύσσονται αυτόματα.

δ) Ο συνολικός αριθμός των μονάδων διανομής και των εξόδων οξυγόνου που αναφέρονται στο στοιχείο β) σημείο 3 και στο στοιχείο γ) υπερβαίνει τον αριθμό των καθισμάτων κατά 10 % τουλάχιστον. Οι επιπλέον μονάδες κατανέμονται ομοιόμορφα σε όλον τον θάλαμο επιβατών.

ε) Με την επιφύλαξη του στοιχείου α), οι απαιτήσεις τροφοδότησης οξυγόνου για το μέλος ή τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, το επιπρόσθετο ή τα επιπρόσθετα μέλη πληρώματος και τον επιβάτη ή τους επιβάτες, στην περίπτωση αεροπλάνων που δεν έχουν πιστοποιηθεί για πτήση σε απόλυτα ύψη άνω των 25 000 ft, μπορούν να μειωθούν στον συνολικό χρόνο πτήσης για απόλυτα ύψη πίεσης θαλάμου επιβατών μεταξύ των 10 000 ft και των 13 000 ft για όλα τα απαιτούμενα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών και για το 10 % τουλάχιστον των επιβατών, εάν, για όλα τα σημεία κατά μήκος της διαδρομής που πρόκειται να εκτελεστεί, το αεροπλάνο μπορεί να κατέβει με ασφάλεια εντός τεσσάρων λεπτών σε απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών 13 000 ft.

στ) Η απαιτούμενη ελάχιστη τροφοδοσία στον πίνακα 1, γραμμή 1 στοιχείο β) σημείο 1 και γραμμή 2, καλύπτει την ποσότητα του οξυγόνου που είναι αναγκαία για σταθερό ρυθμό καθόδου από το μέγιστο πιστοποιημένο επιχειρησιακό απόλυτο ύψος του αεροπλάνου στα 10 000 ft σε 10 λεπτά, που ακολουθούνται από 20 λεπτά στα 10 000 ft.

ζ) Η απαιτούμενη ελάχιστη τροφοδοσία στον πίνακα 1, γραμμή 1 στοιχείο β) σημείο 2, καλύπτει την ποσότητα του οξυγόνου που είναι αναγκαία για σταθερό ρυθμό καθόδου από το μέγιστο πιστοποιημένο επιχειρησιακό απόλυτο ύψος του αεροπλάνου στα 10 000 ft σε 10 λεπτά, που ακολουθούνται από 110 λεπτά στα 10 000 ft.

η) Η απαιτούμενη ελάχιστη τροφοδοσία στον πίνακα 1, γραμμή 3, καλύπτει την ποσότητα του οξυγόνου που είναι αναγκαία για σταθερό ρυθμό καθόδου από το μέγιστο πιστοποιημένο επιχειρησιακό απόλυτο ύψος του αεροπλάνου στα 15 000 ft σε 10 λεπτά.

▼B

Πίνακας 1

Ελάχιστες απαιτήσεις οξυγόνου για αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης

Τροφοδοσία για	Διάρκεια πτήσης και απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου
1) Επιβαίνοντες στις θέσεις θαλάμου πληρώματος πτήσης σε υπηρεσία πληρώματος πτήσης	α) Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 13 000 ft. β) Το υπόλοιπο του χρόνου πτήσης όταν το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 10 000 ft, αλλά δεν υπερβαίνει τα 13 000 ft, μετά τα πρώτα 30 λεπτά σε αυτά τα απόλυτα ύψη, αλλά σε καμία περίπτωση λιγότερο από: 1. 30 λεπτά για αεροπλάνα που είναι πιστοποιημένα να πετούν σε ύψη που δεν υπερβαίνουν τα 25 000 ft (σημείωση 2) και 2. 2 ώρες για αεροπλάνα πιστοποιημένα να πετούν σε ύψη που υπερβαίνουν τα 25 000 ft.
2) Απαιτούμενα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών	α) Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 13 000 ft, αλλά όχι λιγότερο από τροφοδοσία 30 λεπτών. β) Το υπόλοιπο του χρόνου πτήσης όταν το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 10 000 ft, αλλά δεν υπερβαίνει τα 10 000 ft, μετά τα πρώτα 30 λεπτά σε αυτά τα απόλυτα ύψη.
3) 100 % των επιβατών (*)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 15 000 ft, αλλά σε καμία περίπτωση λιγότερο από τροφοδοσία 10 λεπτών.
4) 30 % των επιβατών (*)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης όταν το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 14 000 ft αλλά δεν υπερβαίνει τα 15 000 ft.
5) 10 % των επιβατών (*)	Το υπόλοιπο του χρόνου πτήσης όταν το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 10 000 ft, αλλά δεν υπερβαίνει τα 14 000 ft, μετά τα πρώτα 30 λεπτά σε αυτά τα απόλυτα ύψη.

(*) Ο αριθμός των επιβατών στον πίνακα 1 αναφέρεται στους επιβάτες που πραγματικά μεταφέρονται στο αεροσκάφος, συμπεριλαμβανομένων ατόμων ηλικίας κάτω των δύο ετών.

CAT.IDE.A.240 Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης

Τα αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης που πετούν σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10 000 ft, είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό συμπληρωματικού οξυγόνου, που μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει την ποσότητα οξυγόνου σύμφωνα με τον πίνακα 1.

▼B

Πίνακας 1

Ελάχιστες απαιτήσεις οξυγόνου για αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης

Τροφοδοσία για	Διάρκεια πτήσης και απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου
1. Επιβαίνοντες σε καθίσματα του θαλάμου πληρώματος πτήσης σε υπηρεσία στον θάλαμο πληρώματος πτήσης και μέλη του πληρώματος που συνδράμουν το πλήρωμα πτήσης στην εκτέλεση των καθηκόντων τους.	Το σύνολο του χρόνου πτήσης σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10 000 ft.
2. Απαιτούμενα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών	Το σύνολο του χρόνου πτήσης σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 13 000 ft και για οιαδήποτε περίοδο άνω των 30 λεπτών σε ύψη πίεσης άνω των 10 000 ft αλλά όχι άνω των 13 000 ft.
3. Πρόσθετα μέλη πληρώματος και 100 % των επιβατών (*)	Το σύνολο του χρόνου πτήσης σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 13 000 ft.
4. 10 % των επιβατών (*)	Το σύνολο του χρόνου πτήσης έπειτα από 30 λεπτά σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10 000 ft, αλλά όχι άνω των 13 000 ft.

(*) Ο αριθμός των επιβατών στον πίνακα 1 αναφέρεται στους επιβάτες που πραγματικά μεταφέρονται στο αεροσκάφος, συμπεριλαμβανομένων ατόμων ηλικίας κάτω των δύο ετών.

CAT.IDE.A.245 Εξοπλισμός προστασίας της αναπνοής για το πλήρωμα

α) Όλα τα αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης και τα αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg ή με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των 19 θέσεων επιβατών είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό προστασίας της αναπνοής για την προστασία των οφθαλμών, της μύτης και του στόματος και την παροχή για περίοδο που δεν είναι μικρότερη από 15 λεπτά:

1. οξυγόνου για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης σε υπηρεσία στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης·

2. αερίου αναπνοής για κάθε απαιτούμενο μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών δίπλα στην καθορισμένη θέση του και

3. αερίου αναπνοής από φορητό εξοπλισμό προστασίας της αναπνοής για ένα μέλος του πληρώματος πτήσης δίπλα στη θέση του, στην περίπτωση αεροπλάνων που πετούν με πλήρωμα πτήσης με περισσότερα του ενός μέλη και κανένα μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.

β) Ο εξοπλισμός προστασίας της αναπνοής που προορίζεται για χρήση από το πλήρωμα πτήσης είναι τοποθετημένος στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης και εύκολα προσπελάσιμος για άμεση χρήση από κάθε απαιτούμενο μέλος του πληρώματος πτήσης από την καθορισμένη θέση του.

γ) Ο εξοπλισμός προστασίας της αναπνοής που προορίζεται για χρήση από το πλήρωμα θαλάμου επιβατών είναι τοποθετημένος δίπλα σε κάθε θέση του απαιτούμενου μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

▼M15

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.

▼B

ε) Όταν ο εξοπλισμός προστασίας της αναπνοής βρίσκεται σε χρήση δεν εμποδίζει τη χρήση των μέσων επικοινωνίας που αναφέρονται στις παραγράφους CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 και CAT.IDE.A.330.

▼B

CAT.IDE.A.250 Πυροσβεστήρες χειρός

α) Τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον έναν πυροσβεστήρα χειρός στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης.

β) Τουλάχιστον ένας πυροσβεστήρας χειρός είναι τοποθετημένος, ή είναι εύκολα προσπελάσιμος για χρήση, σε κάθε κουζίνα που δεν βρίσκεται στον κύριο θάλαμο επιβατών.

γ) Τουλάχιστον ένας πυροσβεστήρας χειρός είναι διαθέσιμος για χρήση σε κάθε χώρο εμπορευμάτων ή αποσκευών κατηγορίας Α ή κατηγορίας Β, καθώς και σε κάθε χώρο εμπορευμάτων κατηγορίας Ε που είναι προσπελάσιμος από τα μέλη του πληρώματος κατά την πτήση.

δ) Ο τύπος και η ποσότητα του παράγοντα κατάσβεσης για τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες είναι κατάλληλα για τον τύπο φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθεί στον χώρο όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας και ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων σε χώρους όπου βρίσκονται άτομα.

ε) Τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον έναν αριθμό πυροσβεστήρων σύμφωνα με τον πίνακα 1, κατάλληλα τοποθετημένων ώστε να είναι επαρκώς προσπελάσιμοι για χρήση σε κάθε θάλαμο επιβατών.

Πίνακας 1

Αριθμός πυροσβεστήρων χειρός

MOPSC	Αριθμός πυροσβεστήρων
7 — 30	1
31 — 60	2
61 — 200	3
201 — 300	4
301 — 400	5
401 — 500	6
501 — 600	7
άνω των 601	8

CAT.IDE.A.255 Πελέκεις καταστροφής και λοστοί

α) Αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg ή με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των εννέα θέσεων επιβατών είναι εφοδιασμένα με έναν τουλάχιστον πέλεκυ καταστροφής ή λοστό, που βρίσκεται στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης.

β) Στην περίπτωση των αεροπλάνων με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των 200 θέσεων επιβατών, ένας πρόσθετος πέλεκυς καταστροφής ή λοστός είναι εγκατεστημένος μέσα ή κοντά στον πίσω χώρο των μαγειρείων.

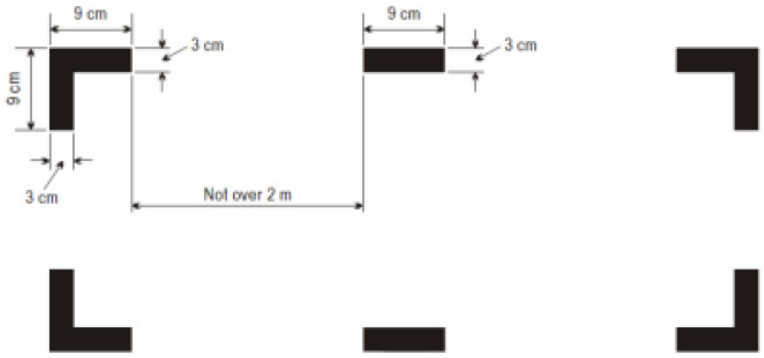
γ) Οι πέλεκες καταστροφής και οι λοστοί που βρίσκονται στον θάλαμο των επιβατών δεν είναι ορατοί από τους επιβάτες.

CAT.IDE.A.260 Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο

Εάν επισημαίνονται στο αεροπλάνο περιοχές της ατράκτου κατάλληλες για θραύση από τα συνεργεία διάσωσης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, αυτές οι περιοχές φέρουν σήμανση, όπως φαίνεται στην εικόνα 1.

▼**M4**

Διάγραμμα 1



▼**B**

CAT.IDE.A.265 Μέσα εκκένωσης λόγω έκτακτης ανάγκης

α) Τα αεροπλάνα με ύψη περβαζιού εξόδου κινδύνου επιβατών άνω των 1,83 m (6 ft) από το έδαφος είναι εφοδιασμένα σε κάθε μία από αυτές τις εξόδους με ένα μέσο ούτως ώστε οι επιβάτες και το πλήρωμα να φθάσουν στο έδαφος με ασφάλεια σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

β) Τέτοιου είδους μέσα δεν απαιτούνται για τα παράθυρα κινδύνου, εάν το καθορισμένο μέρος της δομής του αεροπλάνου, στο οποίο καταλήγει η πορεία διαφυγής, απέχει λιγότερο από 1,83 m (6 ft) από το έδαφος, όταν το αεροπλάνο βρίσκεται στο έδαφος, με το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης και τα πτερύγια καμπυλότητας σε θέση απογείωσης ή προσγείωσης, ανάλογα με ποια θέση των πτερυγίων καμπυλότητας βρίσκεται υψηλότερα από το έδαφος.

γ) Τα αεροπλάνα για τα οποία απαιτείται ξεχωριστή έξοδος κινδύνου για το πλήρωμα πτήσης για τα οποία το κατώτερο σημείο εξόδου κινδύνου απέχει περισσότερο από 1,83 m (6 ft) από το έδαφος, διαθέτουν μέσο το οποίο βοηθά όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης να φθάσουν στο έδαφος με ασφάλεια σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

δ) Τα σχετικά ύψη που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως γ) μετρώνται:

1. με το σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης και

2. μετά την καταστροφή ή την αστοχία ανάπτυξης ενός ή περισσοτέρων σκελών του συστήματος προσγείωσης, στην περίπτωση αεροπλάνων με πιστοποιητικό τύπου που εκδόθηκε μετά τις 31 Μαρτίου 2000.

CAT.IDE.A.270 Μεγάφωνα

Τα αεροπλάνα με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των 60 θέσεων επιβατών που μεταφέρουν τουλάχιστον ένα επιβάτη είναι εφοδιασμένα με τις ακόλουθες ποσότητες φορητών μεγάφωνων με μπαταρίες, τα οποία είναι εύκολα προσβάσιμα για χρήση από τα μέλη του πληρώματος κατά τη διάρκεια εκκένωσης λόγω έκτακτης ανάγκης.

α) Για κάθε θάλαμο επιβατών:

Πίνακας 1

Αριθμός μεγαφώνων

Διαμόρφωση θέσεων επιβατών	Αριθμός μεγαφώνων
61 έως 99	1
άνω των 100	2

▼B

β) Για αεροπλάνα με περισσότερους από έναν θαλάμους επιβατών, σε όλες τις περιπτώσεις όπου η συνολική διαμόρφωση θέσεων επιβατών είναι για περισσότερες από 60 θέσεις, απαιτείται τουλάχιστον ένα μεγάφωνο.

CAT.IDE.A.275 Φωτισμός και σήμανση κινδύνου

α) Τα αεροπλάνα με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των εννέα θέσεων επιβατών είναι εφοδιασμένα με σύστημα φωτισμού κινδύνου, το οποίο διαθέτει ανεξάρτητη πηγή τροφοδοσίας για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του αεροπλάνου.

β) Στην περίπτωση αεροπλάνων με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των 19 θέσεων επιβατών, το σύστημα φωτισμού κινδύνου που αναφέρεται στο στοιχείο α) περιλαμβάνει:

1. πηγές γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών·

2. εσωτερικό φωτισμό στο επίπεδο δαπέδου για τις περιοχές εξόδων κινδύνου·

3. φωτισμένες σημάνσεις και σήματα εντοπισμού των εξόδων κινδύνου·

4. εξωτερικό φωτισμό κινδύνου σε όλα τα παράθυρα εξόδου και στις εξόδους όπου απαιτούνται μέσα για την υποβοήθηση της καθόδου, για αεροπλάνα για τα οποία η αίτηση για πιστοποιητικό τύπου ή για ισοδύναμο έγγραφο υπεβλήθη πριν από την 1η Μαΐου 1972, και όταν αυτά εκτελούν νυκτερινή πτήση·

5. εξωτερικό φωτισμό κινδύνου σε όλες τις εξόδους κινδύνου επιβατών, για αεροπλάνα για τα οποία η αίτηση για πιστοποιητικό τύπου ή για ισοδύναμο έγγραφο υπεβλήθη μετά τις 30 Απριλίου1972, και όταν εκτελούν νυκτερινή πτήση· και

6. σύστημα ή συστήματα σήμανσης διαδρόμου διαφυγής σε περίπτωση ανάγκης, στους θαλάμους των επιβατών, για αεροπλάνα για τα οποία πιστοποιητικό τύπου εκδόθηκε για πρώτη φορά την ή μετά τις 31 Δεκεμβρίου 1957.

▼M15

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.

▼B

ε) Τα αεροπλάνα που διαθέτουν μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως εννέα θέσεις επιβατών και εκτελούν πτήσεις τη νύχτα, είναι εφοδιασμένα με μια πηγή γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του αεροπλάνου.

CAT.IDE.A.280 Πομπός εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT)

▼M8

α) Τα αεροπλάνα με MOPSC άνω των 19 θέσεων επιβατών είναι εφοδιασμένα τουλάχιστον με:

1. δύο πομπούς εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT), ένας από τους οποίους αυτόματος, ή ένα πομπός εντοπισμού επείγουσας ανάγκης και ένα μέσον εντοπισμού του αεροσκάφους που πληροί την απαίτηση της CAT.GEN.MPA.210, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό CofA μετά την 1η Ιουλίου 2008· ή

2. έναν αυτόματο πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης ή δύο πομπούς εντοπισμού επείγουσας ανάγκης οποιουδήποτε τύπου, ή ένα μέσον εντοπισμού του αεροσκάφους που πληροί την απαίτηση της CAT.GEN.MPA.210, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την 1η Ιουλίου 2008 ή πριν από την ημερομηνία αυτή.

▼M8

β) Τα αεροπλάνα με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως 19 θέσεις επιβατών είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον:

1. έναν αυτόματο πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης ή ένα μέσον εντοπισμού του αεροσκάφους που πληροί την απαίτηση της CAT.GEN.MPA.210, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας μετά την 1η Ιουλίου 2008· ή

2. έναν πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης οποιουδήποτε τύπου, ή ένα μέσον εντοπισμού του αεροσκάφους που πληροί την απαίτηση της CAT.GEN.MPA.210, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την 1η Ιουλίου 2008 ή πριν από την ημερομηνία αυτή.

▼B

γ) Ο πομπός εντοπισμού επείγουσας ανάγκης οποιουδήποτε τύπου έχει τη δυνατότητα εκπομπής παράλληλα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Πτήση πάνω από τη θάλασσα

α) Τα ακόλουθα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με σωσίβιο γιλέκο για κάθε άτομο που μεταφέρουν ή ισοδύναμο μέσο επίπλευσης για κάθε άτομο που μεταφέρουν ηλικίας κάτω των 24 μηνών, αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσπελάσιμο από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του ατόμου για τη χρήση του οποίου προορίζεται:

1. χερσαία αεροπλάνα που πετούν πάνω από τη θάλασσα και σε απόσταση άνω των 50 ναυτικών μιλίων από την ακτή ή που απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο όπου το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης είναι έτσι διευθετημένο πάνω από τη θάλασσα, ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να υπάρχει πιθανότητα προσθαλάσσωσης και

2. υδροπλάνα που πετούν πάνω από τη θάλασσα.

β) Κάθε σωσίβιο γιλέκο ή ισοδύναμο μέσο επίπλευσης είναι εφοδιασμένο με μέσο ηλεκτρικού φωτισμού για διευκόλυνση του εντοπισμού των ατόμων που τα φορούν.

▼M15

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.

▼B

δ) Τα αεροπλάνα σε πτήσεις πάνω από τη θάλασσα μακριά από ξηρά, που είναι κατάλληλα για αναγκαστική προσγείωση, σε απόσταση μεγαλύτερη από αυτή που αντιστοιχεί σε:

1. 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης ή 400 ναυτικά μίλια, όποια είναι μικρότερη, για αεροπλάνα που μπορούν να συνεχίσουν την πτήση σε ένα αεροδρόμιο με τον κρίσιμο κινητήρα ή τους κρίσιμους κινητήρες να παύουν να λειτουργούν σε οποιοδήποτε σημείο της πορείας ή των προγραμματισμένων παρεκκλίσεων από αυτήν· ή

2. 30 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης ή 100 ναυτικά μίλια, όποια είναι μικρότερη, για όλα τα άλλα αεροπλάνα,

είναι εφοδιασμένα με τον εξοπλισμό που αναφέρεται στο στοιχείο ε).

ε) Τα αεροπλάνα που συμμορφώνονται με τις διατάξεις του στοιχείου δ) μεταφέρουν τον εξής εξοπλισμό:

▼B

1. σωσίβιες λέμβους σε επαρκή αριθμό για τη μεταφορά όλων των ατόμων που βρίσκονται στο αεροσκάφος, αποθηκευμένες κατά τρόπο που διευκολύνει την άμεση χρήση τους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, και κατάλληλων διαστάσεων για τη μεταφορά όλων των επιζώντων σε περίπτωση απώλειας μιας λέμβου με τη μεγαλύτερη χωρητικότητα σε θέσεις·

2. φως εντοπισμού επιζώντος σε κάθε σωσίβια λέμβο·

3. σωσίβιο εξοπλισμό για την παροχή των μέσων για τη διατήρηση της ζωής, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί και

4. τουλάχιστον δύο σωστικούς πομπούς εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT(S)).

▼M8

στ) Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2019, τα αεροπλάνα MCTOM άνω των 27 000 kg και με MOPSC άνω των 19 θέσεων και όλα τα αεροπλάνα με MCTOM άνω των 45 500 kg είναι εξοπλισμένα με ασφαλώς στερεωμένη υποβρύχια συσκευή εντοπισμού που λειτουργεί στη συχνότητα 8,8 kHz ± 1 kHz, εκτός εάν:

1. το αεροπλάνο ίπταται σε διαδρομές στις οποίες σε κανένα σημείο δεν βρίσκεται σε απόσταση άνω των 180 ναυτικών μιλίων από την ακτή· ή

2. το αεροπλάνο είναι εξοπλισμένο 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.

▼B

CAT.IDE.A.305 Εξοπλισμός επιβίωσης

α) Τα αεροπλάνα που πετούν πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση θα ήταν εξαιρετικά δυσχερείς, είναι εφοδιασμένα με:

1. εξοπλισμό σηματοδότησης για τα σήματα κινδύνου·

2. τουλάχιστον έναν πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης και

3. πρόσθετο εξοπλισμό επιβίωσης για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των ατόμων που βρίσκονται στο αεροπλάνο.

β) Ο πρόσθετος εξοπλισμός επιβίωσης του στοιχείου α) σημείο 3 δεν είναι απαραίτητο να μεταφέρεται όταν το αεροπλάνο:

1. παραμένει εντός μιας απόστασης από μια περιοχή, όπου η έρευνα και η διάσωση δεν είναι εξαιρετικά δυσχερείς, η οποία αντιστοιχεί σε:

   i) 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας για αεροπλάνα που μπορούν να συνεχίσουν την πτήση σε ένα αεροδρόμιο με τον κρίσιμο κινητήρα ή τους κινητήρες να παύουν να λειτουργούν σε οποιοδήποτε σημείο της πορείας ή των προγραμματισμένων παρεκκλίσεων από αυτήν· ή

   ii) 30 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης για όλα τα άλλα αεροπλάνα·

2. παραμένει σε απόσταση που δεν είναι μεγαλύτερη από αυτή που αντιστοιχεί σε 90 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης από μια περιοχή που είναι κατάλληλη για την πραγματοποίηση αναγκαστικής προσγείωσης, για αεροπλάνα που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με το ισχύον πρότυπο αξιοπλοΐας.

CAT.IDE.A.325 Ακουστικά

α) Τα αεροπλάνα διαθέτουν ακουστικά με μικρόφωνο τύπου προβόλου ή μικρόφωνο λάρυγγα ή ισοδύναμη διάταξη για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης στην καθορισμένη θέση του στον θάλαμο πληρώματος πτήσης.

β) Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις με όργανα ή τη νύχτα είναι εξοπλισμένα με διακόπτη μετάδοσης στο χειριστήριο χειρωνακτικής πρόνευσης και διατοιχισμού για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που απαιτείται να τα χρησιμοποιήσει.

▼B

CAT.IDE.A.330 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας

α) Τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με τον εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας που απαιτείται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.

β) Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας έχει τη δυνατότητα επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.

CAT.IDE.A.335 Πίνακας ακουστικού επιλογέα

Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις με όργανα είναι εφοδιασμένα με πίνακα ακουστικού επιλογέα που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από κάθε απαιτούμενη θέση μέλους πληρώματος πτήσης.

CAT.IDE.A.340 Εξοπλισμός ασυρμάτου για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR) σε διαδρομές όπου η πλοήγηση διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους

Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις με όργανα σε διαδρομές όπου η πλοήγηση διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους, είναι εφοδιασμένα με τον απαιτούμενο εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας ώστε, υπό φυσιολογικές συνθήκες διάδοσης, να διεκπεραιώνονται οι ακόλουθες λειτουργίες:

α) επικοινωνία με τους ενδεδειγμένους επίγειους σταθμούς·

β) επικοινωνία με τους ενδεδειγμένους σταθμούς ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας από οποιοδήποτε σημείο ελεγχόμενου εναέριου χώρου εντός του οποίου πρόκειται να εκτελούνται πτήσεις και

γ) λήψη μετεωρολογικών πληροφοριών.

▼M16

CAT.IDE.A.345 Εξοπλισμός επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης για πτητικές λειτουργίες IFR ή VFR σε διαδρομές στις οποίες η πλοήγηση δεν πραγματοποιείται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους

α) Αεροπλάνα που εκτελούν πτήση IFR ή VFR σε διαδρομές στις οποίες η πλοήγηση δεν είναι δυνατή με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις εναέριου χώρου.

▼B

β) Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας περιλαμβάνει δύο ανεξάρτητα συστήματα ραδιοεπικοινωνίας, τα οποία είναι απαραίτητα, υπό κανονικές συνθήκες, για την επικοινωνία με τον κατάλληλο επίγειο σταθμό από οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής, συμπεριλαμβανομένων των παρεκκλίσεων από αυτήν.

▼M15

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.

▼B

δ) Τα αεροπλάνα διαθέτουν επαρκή εξοπλισμό πλοήγησης για να διασφαλίζεται ότι, σε περίπτωση βλάβης ενός στοιχείου του εξοπλισμού σε οποιοδήποτε στάδιο της πτήσης, ο υπόλοιπος εξοπλισμός επιτρέπει την ασφαλή πλοήγηση, σύμφωνα με το σχέδιο πτήσης.

ε) Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις για τις οποίες σχεδιάζεται προσγείωση υπό καιρικές συνθήκες με όργανα, είναι εφοδιασμένα με κατάλληλο εξοπλισμό με δυνατότητα παροχής καθοδήγησης προς σημείο από το οποίο μπορεί να εκτελεστεί προσγείωση εξ όψεως για κάθε αεροδρόμιο στο οποίο σχεδιάζεται η προσγείωση υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα και για κάθε καθορισμένο εναλλακτικό αεροδρόμιο.

▼M9

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

▼B

CAT.IDE.A.350 Αναμεταδότης

Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με πομπό SSR αναφοράς ύψους πίεσης και κάθε άλλο είδος πομπού SSR που απαιτείται για τη διαδρομή που ακολουθείται.

▼M9

CAT.IDE.A.355 Διαχείριση βάσεων αεροναυτικών δεδομένων

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

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

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

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

▼B

ΕΝΟΤΗΤΑ 2

Ελικόπτερα

CAT.IDE.H.100 Όργανα και εξοπλισμός — Γενικά

▼M15

α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται σύμφωνα με το παρόν τμήμα εγκρίνονται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοΐας, 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.

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 αξιοπλοΐα του ελικοπτέρου, ακόμη και σε περίπτωση βλάβης ή δυσλειτουργίας.

▼B

γ) Εάν μέλος του πληρώματος πτήσης πρέπει, κατά τη διάρκεια της πτήσης και από τη θέση του, να ►M4 χρησιμοποιεί◄ τον εξοπλισμό, ►M4 ————— ◄ είναι εύκολος ο χειρισμός του από αυτή τη θέση. Όταν περισσότερα από ένα μέλη του πληρώματος πτήσης ►M4 ————— ◄ χειρίζονται μονάδα του εξοπλισμού, η μονάδα αυτή ►M4 ————— ◄ είναι εγκατεστημένη έτσι ώστε να είναι εύκολη η λειτουργία του εξοπλισμού από κάθε θέση από την οποία απαιτείται ο χειρισμός του.

δ) Τα όργανα που χρησιμοποιούνται από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος πτήσης είναι τοποθετημένα κατά τρόπο ώστε να επιτρέπουν στο μέλος του πληρώματος πτήσης να βλέπει με ευκολία τις ενδείξεις από τη θέση του, με την ελάχιστη δυνατή απόκλιση από τη θέση και την οπτική γραμμή που κανονικά έχει, όταν κοιτά προς τα εμπρός, κατά μήκος του ίχνους πτήσης.

ε) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσπελάσιμος για άμεση χρήση.

CAT.IDE.H.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση

Δεν ξεκινά η εκτέλεση πτήσης στην περίπτωση που κάποιο από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του ελικοπτέρου που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση βρίσκεται εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν:

α) το ελικόπτερο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού (ΠΕΕ) του αερομεταφορέα· ή

▼M15

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.

▼B

CAT.IDE.H.115 Φώτα πτητικής λειτουργίας

α) Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις εξ όψεως κατά τη διάρκεια της ημέρας, είναι εφοδιασμένα με σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης.

β) Τα ελικόπτερα που πετούν τη νύχτα ή με όργανα, επιπλέον του συστήματος του στοιχείου α), είναι εξοπλισμένα με:

1. φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικοπτέρου, που παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό, που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του ελικοπτέρου·

2. φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικοπτέρου, που παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα επιβατών·

3. ανεξάρτητο φορητό φανό για κάθε απαιτούμενο μέλος πληρώματος, ο οποίος είναι εύκολα προσπελάσιμος από τα μέλη του πληρώματος, όταν αυτά βρίσκονται στις καθορισμένες θέσεις τους·

4. φώτα πλοήγησης/θέσης·

5. δύο φώτα προσγείωσης, από τα οποία τουλάχιστον ένα ρυθμιζόμενο κατά την πτήση ώστε να φωτίζει το έδαφος εμπρός και κάτω από το ελικόπτερο και το έδαφος σε κάθε πλευρά του ελικοπτέρου και

6. φώτα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εάν το ελικόπτερο είναι αμφίβιο.

CAT.IDE.H.125 Πτήσεις εξ όψεως (VFR) κατά τη διάρκεια της ημέρας — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

α) Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις εξ όψεως κατά τη διάρκεια της ημέρας διαθέτουν τον ακόλουθο εξοπλισμό ο οποίος είναι διαθέσιμος στη θέση του χειριστή:

1. Μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:

▼B

i) μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας·

ii) του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα·

▼M15

iii) του βαρομετρικού απόλυτου ύψους·

▼B

iv) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα·

v) της κατακόρυφης ταχύτητας·

vi) των κλίσεων και

vii) της εξωτερικής θερμοκρασίας του αέρα.

2. Μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα απαιτούμενα όργανα πτήσης.

β) Όταν απαιτούνται δύο χειριστές για την πτήση, υπάρχει διαθέσιμο για το δεύτερο χειριστή ένα πρόσθετο χωριστό μέσο οπτικής παρουσίασης των ακολούθων:

▼M15

1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους·

▼B

2. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα·

3. της κατακόρυφης ταχύτητας και

4. των κλίσεων.

γ) Τα ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 3 175 kg ή κάθε ελικόπτερο που πετά πάνω από τη θάλασσα χωρίς οπτική επαφή με την ξηρά ή όταν η ορατότητα είναι κάτω των 1 500 m, είναι εφοδιασμένα με μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:

1. της στάσης και

2. της κατεύθυνσης πορείας.

δ) Μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης ταχύτητας αέρα λόγω συμπύκνωσης ή πάγου, για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 3 175 kg ή μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των εννέα θέσεων επιβατών.

CAT.IDE.H.130 Πτήσεις με όργανα ή κατά τη νύχτα — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις εξ όψεως τη νύχτα ή πτήσεις με όργανα διαθέτουν τον ακόλουθο εξοπλισμό ο οποίος είναι διαθέσιμος στη θέση του χειριστή:

α) μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:

1. μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας·

2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα·

3. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα·

4. της κατακόρυφης ταχύτητας·

5. των κλίσεων·

6. της στάσης·

7. της σταθεροποιημένης πορείας και

8. της εξωτερικής θερμοκρασίας του αέρα.

▼M15

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

▼B

γ) Μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα απαιτούμενα όργανα πτήσης.

δ) Μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 3 και στο στοιχείο η) σημείο 2, λόγω συμπύκνωσης ή πάγου.

ε) Μέσο ανακοίνωσης στο πλήρωμα πτήσης της βλάβης του μέσου που απαιτείται στο στοιχείο δ) για ελικόπτερα:

1. για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας μετά την 1η Αυγούστου 1999· ή

2. για τα οποία εκδόθηκε ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας πριν την 1η Αυγούστου 1999 και διαθέτουν μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 3 175 kg και μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των εννέα θέσεων επιβατών.

στ) Εφεδρικό μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης της στάσης που:

1. τροφοδοτείται συνεχώς με ηλεκτρικό ρεύμα κατά τη διάρκεια της κανονικής λειτουργίας και, σε περίπτωση ολικής βλάβης του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, τροφοδοτείται από πηγή που είναι ανεξάρτητη από το κανονικό σύστημα παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος·

2. λειτουργεί ανεξάρτητα από τυχόν άλλα μέσα μέτρησης και οπτικής παρουσίασης της στάσης·

3. μπορεί να χρησιμοποιείται από τη θέση του κάθε χειριστή·

4. τίθεται αυτόματα σε λειτουργία, αμέσως μετά την ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος·

5. προσφέρει αξιόπιστη λειτουργία για τουλάχιστον 30 λεπτά ή για το χρόνο που απαιτείται για πτήση προς κατάλληλο χώρο εναλλακτικής προσγείωσης σε περίπτωση πτήσης πάνω από εχθρικό έδαφος ή σε απόσταση από την ακτή, όποιος από τους δύο χρόνους είναι μεγαλύτερος, μετά την ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, λαμβάνοντας υπόψη και άλλα φορτία στην παροχή ισχύος ανάγκης, καθώς και τις επιχειρησιακές διαδικασίες·

6. φωτίζεται κατάλληλα κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων της πτητικής λειτουργίας και

7. συνδέεται με μέσο για την προειδοποίηση του πληρώματος πτήσης, όταν λειτουργεί με τη δική του ιδιαίτερη παροχή, ακόμη και όταν λειτουργεί τροφοδοτούμενο από την ισχύ ανάγκης.

ζ) Εναλλακτική πηγή στατικής πίεσης για τα μέσα μέτρησης του απόλυτου ύψους, της ταχύτητας του αέρα και της κατακόρυφης ταχύτητας.

η) Όταν απαιτούνται δύο χειριστές για την πτήση, υπάρχει διαθέσιμο για το δεύτερο χειριστή ένα χωριστό μέσο οπτικής παρουσίασης:

▼M15

1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους·

▼B

2. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα·

3. της κατακόρυφης ταχύτητας·

4. των κλίσεων·

5. της στάσης και

6. της σταθεροποιημένης πορείας.

▼B

θ) Για πτήσεις με όργανα, υποδοχή χάρτη, σε θέση που επιτρέπει την εύκολη ανάγνωσή του και η οποία μπορεί να φωτίζεται κατά τη διάρκεια νυκτερινών πτήσεων.

CAT.IDE.H.135 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα

Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα είναι εξοπλισμένα με αυτόματο πιλότο, ο οποίος διαθέτει τουλάχιστον τρόπο διατήρησης του απόλυτου ύψους και της πορείας (κατεύθυνση).

CAT.IDE.H.145 Ραδιοϋψόμετρα

α) Τα ελικόπτερα που πετούν πάνω από τη θάλασσα είναι εφοδιασμένα με ραδιοϋψόμετρο με δυνατότητα εκπομπής ηχητικής προειδοποίησης κάτω από προκαθορισμένο σχετικό ύψος και οπτική προειδοποίηση σε σχετικό ύψος που μπορεί να επιλέξει ο χειριστής όταν πετά:

1. χωρίς οπτική επαφή με την ξηρά·
2. με ορατότητα κάτω των 1 500 m·
3. τη νύχτα· ή
4. σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρονική διάρκεια άνω των 3 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης.

CAT.IDE.H.160 Εναέριος εξοπλισμός ανίχνευσης καιρού

Τα ελικόπτερα που διαθέτουν μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των εννέα θέσεων επιβατών και πετούν με όργανα ή τη νύχτα, είναι εφοδιασμένα με εναέριο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού όταν τα τρέχοντα δελτία καιρού δείχνουν ότι μπορούν να αναμένονται κατά την πορεία καταιγίδες ή άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ανιχνεύσιμες από τον εναέριο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού.

CAT.IDE.H.165 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις σε συνθήκες παγοποίησης τη νύχτα

α) Τα ελικόπτερα που πετούν σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης τη νύχτα, είναι εφοδιασμένα με κατάλληλο μέσο φωτισμού ή ανίχνευσης του σχηματισμού πάγου.

β) Το μέσο φωτισμού σχηματισμού πάγου δεν προκαλεί λάμψη ή αντανάκλαση που θα μπορούσε να δυσχεραίνει τα μέλη του πληρώματος κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

CAT.IDE.H.170 Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης

Τα ελικόπτερα που πετούν με πλήρωμα πτήσης άνω του ενός μέλους, είναι εξοπλισμένα με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων ακουστικών και μικροφώνων, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

CAT.IDE.H.175 Σύστημα ενδοεπικοινωνίας μελών πληρώματος

Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με σύστημα ενδοεπικοινωνίας μέλους πληρώματος, όταν μεταφέρουν μέλος του πληρώματος εκτός των μελών του πληρώματος πτήσης.

CAT.IDE.H.180 Σύστημα αναγγελιών κοινού

α) Τα ελικόπτερα με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των εννέα θέσεων επιβατών διαθέτουν σύστημα αναγγελιών κοινού, με την εξαίρεση των ακόλουθων:

β) Κατά παρέκκλιση του στοιχείου α), ελικόπτερα με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των εννέα και κάτω των είκοσι θέσεων επιβατών εξαιρούνται από την απαίτηση να έχουν σύστημα αναγγελιών κοινού, εάν:

▼B

1. το ελικόπτερο έχει σχεδιαστεί χωρίς διαχωριστικό μεταξύ χειριστή και επιβατών και

2. ο αερομεταφορέας μπορεί να αποδείξει ότι κατά την πτήση η φωνή του χειριστή ακούγεται και είναι κατανοητή από όλες τις θέσεις επιβατών.

CAT.IDE.H.185 Καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης

α) Οι ακόλουθοι τύποι ελικοπτέρων διαθέτουν καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης:

1. όλα τα ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 7 000 kg και

2. ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 3 175 kg, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1987.

β) Ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον:

1. των προηγούμενων 2 ωρών για τα ελικόπτερα που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημεία 1 και 2, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016·

2. της προηγούμενης 1 ώρας για τα ελικόπτερα που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 1, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Αυγούστου 1999 και πριν την 1η Ιανουαρίου 2016·

3. των προηγούμενων 30 λεπτών για τα ελικόπτερα που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 1, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας πριν την 1η Αυγούστου 1999· ή

4. των προηγούμενων 30 λεπτών για τα ελικόπτερα που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 2, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας πριν την 1η Ιανουαρίου 2016.

▼M8

γ) Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2019, ο CVR καταγράφει σε μέσα άλλα εκτός από μαγνητική ταινία ή μαγνητικό καλώδιο.

δ) Ο CVR καταγράφει με αναφορά σε κλίμακα χρόνου:

1. φωνητικές επικοινωνίες που εκπέμπονται από τον θάλαμο πληρώματος πτήσης ή λαμβάνονται στον θάλαμο μέσω ασυρμάτου·

2. φωνητικές επικοινωνίες των μελών του πληρώματος πτήσης με τη χρήση του συστήματος ενδοεπικοινωνίας και του συστήματος αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο·

3. το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων χωρίς διακοπή:

i) για ελικόπτερα των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Αυγούστου 1999 ή αργότερα, των ηχητικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε μικρόφωνο του πληρώματος·

ii) για ελικόπτερα των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν την 1η Αυγούστου 1999 ή αργότερα, των ηχητικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε μικρόφωνο του πληρώματος, εφόσον είναι εφικτό·

4. ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο.

▼M8

ε) Ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης αρχίζει να καταγράφει πριν το ελικόπτερο κινηθεί με δική του ισχύ και συνεχίζει να καταγράφει έως τη διακοπή της πτήσης, όταν το ελικόπτερο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.

στ) Επιπροσθέτως του στοιχείου ε), για τα ελικόπτερα που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 2, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε την 1η Αυγούστου 1999 ή μετά:

1. ο CVR αρχίζει αυτόματα να καταγράφει πριν το ελικόπτερο κινηθεί με δική του ισχύ και συνεχίζει να καταγράφει έως τη λήξη της πτήσης, όταν το ελικόπτερο δεν μπορεί να κινείται πλέον με δική του ισχύ· και

2. ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ηλεκτρικής ισχύος, ο CVR αρχίζει να καταγράφει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στον θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την έναρξη της πτήσης έως τους ελέγχους στον θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά την κράτηση των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.

ζ) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.

▼B

CAT.IDE.H.190 Καταγραφέας δεδομένων πτήσης

α) Τα ακόλουθα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα δεδομένων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης:

1. ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 3 175 kg, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Αυγούστου 1999·

2. ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 7 000 kg ή μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των εννέα θέσεων επιβατών για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1989 αλλά πριν την 1η Αυγούστου 1999.

β) Ο καταγραφέας δεδομένων πτήσης καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται για τον καθορισμό με ακρίβεια:

1. του ίχνους πτήσης, της ταχύτητας, της στάσης, της ισχύος του κινητήρα και της λειτουργίας και διαμόρφωσης του ελικοπτέρου και έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 10 ωρών, για τα ελικόπτερα που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 1 και για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016·

2. του ίχνους πτήσης, της ταχύτητας, της στάσης, της ισχύος του κινητήρα και της λειτουργίας του ελικοπτέρου και έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 8 ωρών, για τα ελικόπτερα που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 1 και για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας πριν την 1η Ιανουαρίου 2016·

3. του ίχνους πτήσης, της ταχύτητας, της στάσης, της ισχύος του κινητήρα και της λειτουργίας του ελικοπτέρου και έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 5 ωρών, για τα ελικόπτερα που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 2.

γ) Τα στοιχεία προέρχονται από τα σημεία του ελικοπτέρου που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης.

▼B

δ) Ο καταγραφέας δεδομένων πτήσης αρχίζει να καταγράφει αυτόματα τα στοιχεία πριν το ελικόπτερο κινηθεί με δική του ισχύ και σταματά αυτόματα όταν το ελικόπτερο δεν κινείται με τη δική του ισχύ.

▼M8

ε) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.

▼M16

CAT.IDE.H.191 Ελαφρύς καταγραφέας πτήσης

α) Τα ελικόπτερα με στροβιλοκινητήρα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) άνω των 2 250 kg εξοπλίζονται με ελαφρύ καταγραφέα πτήσης, εφόσον πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:

(1) δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της CAT.IDE.H.190 στοιχείο α)·

(2) είναι ελικόπτερα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 5η Σεπτεμβρίου 2022.

β) Ο καταγραφέας πτήσης καταγράφει, μέσω δεδομένων πτήσης ή εικόνων, επαρκείς πληροφορίες προκειμένου να προσδιορίζεται το ίχνος πτήσης και η ταχύτητα του αεροσκάφους.

γ) Ο καταγραφέας πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τα δεδομένα πτήσης και τις εικόνες που καταγράφηκαν τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων 5 ωρών.

δ) Ο καταγραφέας πτήσης αρχίζει αυτόματα να καταγράφει τα δεδομένα προτού το ελικόπτερο μπορεί να κινηθεί με δική του ισχύ και παύει να καταγράφει αυτόματα όταν το ελικόπτερο δεν μπορεί πλέον να κινείται με τη δική του ισχύ.

ε) Εάν ο καταγραφέας πτήσης καταγράφει εικόνες ή ήχους από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης, προβλέπεται λειτουργία με δυνατότητα χειρισμού από τον κυβερνήτη, η οποία τροποποιεί τις καταχωρίσεις εικόνων και ήχου που πραγματοποιήθηκαν πριν από την ενεργοποίηση αυτής της λειτουργίας, ώστε οι εν λόγω καταχωρίσεις να μην μπορούν να ανακτηθούν με τη χρήση συνήθων τεχνικών αναπαραγωγής ή αντιγραφής.

▼B

CAT.IDE.H.195 Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων

α) Τα ελικόπτερα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 8η Απριλίου 2014 τα οποία διαθέτουν ικανότητα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων και απαιτείται να είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης, καταγράφουν με τη χρήση του καταγραφέα, κατά περίπτωση:

1. μηνύματα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων που σχετίζονται με επικοινωνίες της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας προς και από το ελικόπτερο, συμπεριλαμβανομένων των μηνυμάτων που ισχύουν για τις ακόλουθες εφαρμογές:

i) έναρξη ζεύξης δεδομένων·

ii) επικοινωνία ελεγκτή-χειριστή·

iii) διευθυνσιοδοτημένη εποπτεία·

iv) πληροφορίες πτήσης·

▼B

v) στον βαθμό που είναι πρακτικά δυνατό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, εποπτεία εκπομπών αεροσκάφους·

vi) στον βαθμό που είναι πρακτικά δυνατό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, δεδομένα επιχειρησιακού ελέγχου αεροσκάφους·

vii) στον βαθμό που είναι πρακτικά δυνατό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, γραφικά·

2. πληροφορίες που επιτρέπουν τον συσχετισμό με κάθε σχετικό αρχείο που συνδέεται με επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων και είναι αποθηκευμένο εκτός του ελικοπτέρου και

3. πληροφορίες σχετικά με τον χρόνο και την προτεραιότητα των μηνυμάτων επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων, λαμβάνοντας υπόψη την αρχιτεκτονική του συστήματος.

β) Ο καταγραφέας χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης δεδομένων και πληροφοριών, και πρέπει να υπάρχει άμεσα διαθέσιμη μέθοδος για την ανάκτηση των εν λόγω δεδομένων. Η μέθοδος καταγραφής επιτρέπει την αντιστοίχιση των δεδομένων με τα δεδομένα που καταγράφονται στο έδαφος.

γ) Ο καταγραφέας είναι σε θέση να διατηρεί τα δεδομένα που καταγράφονται για τουλάχιστον την ίδια διάρκεια που ορίζεται στην παράγραφο CAT.IDE.H.185 για τους καταγραφείς συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης.

▼M8

δ) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.

▼B

ε) Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τη λογική έναρξης και παύσης της καταγραφής του καταγραφέα είναι ίδιες με εκείνες που ισχύουν για την έναρξη και παύση της καταγραφής του καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης και οι οποίες περιλαμβάνονται στην παράγραφο CAT.IDE.H.185 στοιχεία δ) και ε).

CAT.IDE.H.200 Συνδυαστικός καταγραφέας δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης

Η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις για τον καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης και τον καταγραφέα δεδομένων πτήσης μπορεί να επιτευχθεί με τη μεταφορά συνδυαστικού καταγραφέα.

CAT.IDE.H.205 Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, συστήματα πρόσδεσης και μηχανισμοί πρόσδεσης για παιδιά

α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με:

1. ένα κάθισμα ή μια θέση-κρεβάτι για κάθε επιβαίνοντα ηλικίας 24 μηνών και άνω·

2. μία ζώνη ασφαλείας σε κάθε κάθισμα επιβατών και ζώνες πρόσδεσης για κάθε θέση-κρεβάτι·

▼B

3. για ελικόπτερα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Αυγούστου 1999, μία ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού για χρήση σε κάθε κάθισμα επιβάτη για κάθε επιβάτη ηλικίας 24 μηνών και άνω·

4. μηχανισμό πρόσδεσης για παιδιά για κάθε άτομο που βρίσκεται στο αεροσκάφος και είναι ηλικίας κάτω των 24 μηνών·

5. ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού με ενσωματωμένο μηχανισμό που συγκρατεί αυτόματα τον κορμό του καθήμενου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης σε κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος πτήσης·

6. ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού σε κάθε κάθισμα για το ελάχιστο απαιτούμενο πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

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

1. αποσυνδέεται από ένα μόνο σημείο και

2. στα καθίσματα του πληρώματος πτήσης και στα καθίσματα για το ελάχιστο απαιτούμενο πλήρωμα θαλάμου επιβατών, περιλαμβάνει δύο ιμάντες ώμου και ζώνη ασφαλείας που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ανεξάρτητα.

CAT.IDE.H.210 Ενδείξεις: Προσδεθείτε και μην καπνίζετε

Τα ελικόπτερα των οποίων όλα τα καθίσματα επιβατών δεν είναι ορατά από τη θέση ή τις θέσεις του πληρώματος πτήσης, είναι εφοδιασμένα με μέσο που υποδεικνύει σε όλους τους επιβάτες και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πότε πρέπει να προσδένονται οι ζώνες ασφαλείας και πότε δεν επιτρέπεται το κάπνισμα.

CAT.IDE.H.220 Κυτίο πρώτων βοηθειών

α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον ένα κυτίο πρώτων βοηθειών.

β) Τα κυτία πρώτων βοηθειών:

1. είναι άμεσα προσπελάσιμα για χρήση·

2. επικαιροποιούνται κατάλληλα.

CAT.IDE.H.240 Συμπληρωματικό οξυγόνο — ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης

Τα ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης που πετούν σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10 000 ft, είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό συμπληρωματικού οξυγόνου, που μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει την ποσότητα οξυγόνου σύμφωνα με τους ακόλουθους πίνακες.

▼B

Πίνακας 1

Ελάχιστες απαιτήσεις οξυγόνου για σύνθετα ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης

Τροφοδοσία για	Διάρκεια πτήσης και απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου
1. Επιβαίνοντες σε καθίσματα του θαλάμου πληρώματος πτήσης σε υπηρεσία στον θάλαμο πληρώματος πτήσης και μέλη του πληρώματος που συνδράμουν το πλήρωμα πτήσης στην εκτέλεση των καθηκόντων τους.	Το σύνολο του χρόνου πτήσης σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 13 000 ft.
2. Απαιτούμενα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών	Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 13 000 ft και για κάθε χρονική περίοδο που υπερβαίνει τα 30 λεπτά σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10 000 ft, αλλά όχι άνω των 13 000 ft.
3. Πρόσθετα μέλη πληρώματος και 100 % των επιβατών (*)	Το σύνολο του χρόνου πτήσης σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 13 000 ft.
4. 10 % των επιβατών (*)	Το σύνολο του χρόνου πτήσης έπειτα από 30 λεπτά σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10 000 ft, αλλά όχι άνω των 13 000 ft.

(*) Ο αριθμός των επιβατών στον πίνακα 1 αναφέρεται στους επιβάτες που πραγματικά μεταφέρονται στο αεροσκάφος, συμπεριλαμβανομένων ατόμων ηλικίας κάτω των 24 μηνών.

Πίνακας 2

Ελάχιστες απαιτήσεις οξυγόνου για μη σύνθετα ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης

Τροφοδοσία για	Διάρκεια πτήσης και απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου
1. Επιβαίνοντες σε καθίσματα των θαλάμων πληρώματος πτήσης σε υπηρεσία στον θάλαμο πληρώματος πτήσης, μέλη του πληρώματος που συνδράμουν το πλήρωμα πτήσης στην εκτέλεση των καθηκόντων τους και απαιτούμενα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών.	Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 13 000 ft και για κάθε χρονική περίοδο που υπερβαίνει τα 30 λεπτά σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10 000 ft, αλλά όχι άνω των 13 000 ft.
2. Πρόσθετα μέλη πληρώματος και 100 % των επιβατών (*)	Το σύνολο του χρόνου πτήσης σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 13 000 ft.
3. 10 % των επιβατών (*)	Το σύνολο του χρόνου πτήσης έπειτα από 30 λεπτά σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10 000 ft, αλλά όχι άνω των 13 000 ft.

(*) Ο αριθμός των επιβατών στον πίνακα 2 αναφέρεται στους επιβάτες που πραγματικά μεταφέρονται στο αεροσκάφος, συμπεριλαμβανομένων ατόμων ηλικίας κάτω των 24 μηνών.

CAT.IDE.H.250 Πυροσβεστήρες χειρός

α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον έναν πυροσβεστήρα χειρός στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης.

▼B

β) Τουλάχιστον ένας πυροσβεστήρας χειρός είναι τοποθετημένος, ή είναι εύκολα προσπελάσιμος για χρήση, σε κάθε κουζίνα που δεν βρίσκεται στον κύριο θάλαμο επιβατών.

γ) Τουλάχιστον ένας πυροσβεστήρας χειρός είναι διαθέσιμος για χρήση σε κάθε χώρο εμπορευμάτων που είναι προσπελάσιμος από τα μέλη του πληρώματος κατά την πτήση.

δ) Ο τύπος και η ποσότητα του παράγοντα κατάσβεσης για τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες είναι κατάλληλα για τον τύπο φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθεί στον χώρο όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας και ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων σε χώρους όπου βρίσκονται άτομα.

ε) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον έναν αριθμό πυροσβεστήρων σύμφωνα με τον πίνακα 1, κατάλληλα τοποθετημένων ώστε να είναι επαρκώς προσπελάσιμοι για χρήση σε κάθε θάλαμο επιβατών.

Πίνακας 1

Αριθμός πυροσβεστήρων χειρός

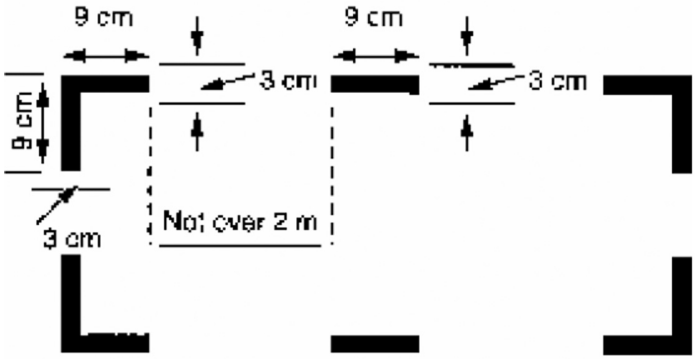
MOPSC	Αριθμός πυροσβεστήρων
7 — 30	1
31 — 60	2
61 — 200	3

CAT.IDE.H.260 Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο

Εάν επισημαίνονται στο ελικόπτερο περιοχές της ατράκτου κατάλληλες για θραύση από τα συνεργεία διάσωσης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, αυτές οι περιοχές φέρουν σήμανση, όπως φαίνεται στην εικόνα 1.

Διάγραμμα 1

Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο



CAT.IDE.H.270 Μεγάφωνα

Τα ελικόπτερα με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των 19 θέσεων επιβατών είναι εφοδιασμένα με ένα φορητό μεγάφωνο με μπαταρίες, το οποίο είναι εύκολα προσπελάσιμο για χρήση από τα μέλη του πληρώματος κατά τη διάρκεια εκκένωσης λόγω έκτακτης ανάγκης.

CAT.IDE.H.275 Φωτισμός και σήμανση κινδύνου

α) Τα ελικόπτερα με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των 19 θέσεων επιβατών είναι εφοδιασμένα με:

▼B

1. σύστημα φωτισμού κινδύνου, το οποίο έχει ανεξάρτητη πηγή τροφοδοσίας ώστε να προσφέρει πηγή γενικού φωτισμού του θαλάμου επιβατών για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του ελικοπτέρου και

2. σημάνσεις και σήματα εντοπισμού των εξόδων κινδύνου που είναι ορατά τόσο στο φως της ημέρας όσο και στο σκοτάδι.

β) Τα ελικόπτερα διαθέτουν σημάνσεις των εξόδων κινδύνου ορατές στο φως της ημέρας και στο σκοτάδι, όταν πετούν:

1. σε κατηγορία επιδόσεων 1 ή 2 πάνω από τη θάλασσα σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών σε κανονική ταχύτητα πλεύσης·

2. σε κατηγορία επιδόσεων 3 πάνω από τη θάλασσα σε απόσταση που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 3 λεπτών σε κανονική ταχύτητα πλεύσης.

CAT.IDE.H.280 Πομπός εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT)

α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον έναν πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης.

▼M9

_____

▼B

γ) Ένας πομπός εντοπισμού επείγουσας ανάγκης οποιουδήποτε τύπου έχει τη δυνατότητα εκπομπής παράλληλα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Σωσίβια γιλέκα

α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με σωσίβιο γιλέκο για κάθε άτομο που μεταφέρουν ή αντίστοιχο μέσο επίπλευσης για κάθε άτομο που μεταφέρουν ηλικίας κάτω των 24 μηνών, αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσπελάσιμο από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του ατόμου για τη χρήση του οποίου προορίζεται, όταν πετούν:

1. σε κατηγορία επιδόσεων 1 ή 2 πάνω από τη θάλασσα σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών σε κανονική ταχύτητα πλεύσης·

2. σε κατηγορία επιδόσεων 3 πάνω από τη θάλασσα πέρα από απόσταση αυτοπεριστροφής από την ξηρά·

3. σε κατηγορία επιδόσεων 2 ή 3 όταν απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας όπου το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης βρίσκεται πάνω από τη θάλασσα.

β) Κάθε σωσίβιο γιλέκο ή ισοδύναμο μέσο επίπλευσης είναι εφοδιασμένο με μέσο ηλεκτρικού φωτισμού για διευκόλυνση του εντοπισμού των ατόμων που τα φορούν.

▼M9

CAT.IDE.H.295 Στολές επιβίωσης πληρώματος

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

▼B

CAT.IDE.H.300 Σωσίβιες λέμβοι, σωστικοί πομποί εντοπισμού επείγουσας ανάγκης και εξοπλισμός επιβίωσης για παρατεταμένες πτήσεις πάνω από τη θάλασσα

Τα ελικόπτερα που πετούν:

α) σε κατηγορία επιδόσεων 1 ή 2 πάνω από τη θάλασσα σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών σε κανονική ταχύτητα πλεύσης·

▼B

β) σε κατηγορία επιδόσεων 3 πάνω από τη θάλασσα σε απόσταση που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 3 λεπτών σε κανονική ταχύτητα πλεύσης, είναι εφοδιασμένα:

1. στην περίπτωση ελικοπτέρων που μεταφέρουν έως 12 άτομα, με τουλάχιστον μία σωσίβια λέμβο χωρητικότητας που τουλάχιστον στο μέγιστο αριθμό ατόμων επί του ελικοπτέρου, αποθηκευμένη κατά τρόπο που διευκολύνει την άμεση χρήση της σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης·

2. στην περίπτωση ελικοπτέρων που μεταφέρουν άνω των 11 ατόμων, με τουλάχιστον δύο σωσίβιες λέμβους, οι οποίες είναι τοποθετημένες κατά τρόπο που διευκολύνει την άμεση χρήση τους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, επαρκούν συνολικά για τον αριθμό των ατόμων που είναι ικανά να επιβιβασθούν και, εάν απολεσθεί η μία, η άλλη έχει επαρκή επιπλέον χωρητικότητα για όλα τα άτομα που μεταφέρει το ελικόπτερο·

3. με τουλάχιστον ένα σωστικό πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης για κάθε απαιτούμενη σωσίβια λέμβο και

4. με σωσίβιο εξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένων και μέσων για τη διατήρηση της ζωής, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί.

CAT.IDE.H.305 Εξοπλισμός επιβίωσης

Τα ελικόπτερα που πετούν πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση θα ήταν εξαιρετικά δυσχερείς, είναι εφοδιασμένα με:

α) εξοπλισμό σηματοδότησης για τα σήματα κινδύνου·

β) τουλάχιστον έναν πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης και

γ) πρόσθετο εξοπλισμό επιβίωσης για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των ατόμων που βρίσκονται στο ελικόπτερο.

▼M9

_____

▼B

CAT.IDE.H.315 Ελικόπτερα πιστοποιημένα για αμφίβια λειτουργία — διάφορα στοιχεία εξοπλισμού

Τα ελικόπτερα που έχουν πιστοποιηθεί για αμφίβια λειτουργία είναι εφοδιασμένα με:

▼M15

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

▼B

β) εξοπλισμό για την εκπομπή των ηχητικών σημάτων που καθορίζονται στους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα, κατά περίπτωση.

▼M15

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

α) Τα ελικόπτερα είναι σχεδιασμένα για προσγείωση σε ύδατα ή πιστοποιημένα για αναγκαστική προσθαλάσσωση 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 προσθαλάσσωση, 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·

▼M15

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 προσθαλάσσωση 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.

▼B

CAT.IDE.H.325 Ακουστικά

Όποτε απαιτείται σύστημα ραδιοεπικοινωνίας ή/και ραδιοπλοήγησης, τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με ακουστικά με μικρόφωνο τύπου προβόλου ή ισοδύναμο και διακόπτη μετάδοσης στα χειριστήρια πτήσης για κάθε απαιτούμενο χειριστή ή/και μέλος πληρώματος που βρίσκεται στην καθορισμένη θέση του.

CAT.IDE.H.330 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας

α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με τον εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας που απαιτείται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.

β) Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας έχει τη δυνατότητα επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.

CAT.IDE.H.335 Πίνακας ακουστικού επιλογέα

Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις με όργανα είναι εφοδιασμένα με πίνακα ακουστικού επιλογέα που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από κάθε απαιτούμενη θέση μέλους πληρώματος πτήσης.

CAT.IDE.H.340 Εξοπλισμός ασυρμάτου για την εκτέλεση πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR) σε διαδρομές όπου η αεροναυτιλία διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους

Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις με όργανα σε διαδρομές όπου η αεροναυτιλία μπορεί να διεξαχθεί με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους, είναι εφοδιασμένα με τον απαιτούμενο εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας ώστε, υπό φυσιολογικές συνθήκες διάδοσης, να διεκπεραιώνονται οι ακόλουθες λειτουργίες:

α) επικοινωνία με τους ενδεδειγμένους επίγειους σταθμούς·

β) επικοινωνία με τους ενδεδειγμένους σταθμούς ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας από οποιοδήποτε σημείο ελεγχόμενου εναέριου χώρου εντός του οποίου πρόκειται να εκτελούνται πτήσεις και

γ) λήψη μετεωρολογικών πληροφοριών.

▼M16

CAT.IDE.H.345 Εξοπλισμός επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης για πτητικές λειτουργίες IFR ή VFR σε διαδρομές στις οποίες η πλοήγηση δεν πραγματοποιείται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους

α) Ελικόπτερα που εκτελούν πτήση IFR ή VFR σε διαδρομές στις οποίες η πλοήγηση δεν είναι δυνατή με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις εναέριου χώρου.

▼B

β) Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας περιλαμβάνει δύο ανεξάρτητα συστήματα ραδιοεπικοινωνίας, τα οποία είναι απαραίτητα, υπό κανονικές συνθήκες, για την επικοινωνία με τον κατάλληλο επίγειο σταθμό από οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής, συμπεριλαμβανομένων των παρεκκλίσεων από αυτήν.

γ) Τα ελικόπτερα διαθέτουν επαρκή εξοπλισμό πλοήγησης προκειμένου να διασφαλίζεται ότι, σε περίπτωση βλάβης ενός στοιχείου του εξοπλισμού σε οποιοδήποτε στάδιο της πτήσης, ο υπόλοιπος εξοπλισμός επιτρέπει την ασφαλή πλοήγηση, σύμφωνα με το σχέδιο πτήσης.

▼B

δ) Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις για τις οποίες σχεδιάζεται προσγείωση υπό μετεωρολογικές συνθήκες με όργανα, είναι εφοδιασμένα με κατάλληλο εξοπλισμό με δυνατότητα παροχής καθοδήγησης προς σημείο από το οποίο μπορεί να εκτελεστεί προσγείωση εξ όψεως για κάθε αεροδρόμιο στο οποίο σχεδιάζεται η προσγείωση υπό καιρικές συνθήκες πτήσης με όργανα και για κάθε καθορισμένο εναλλακτικό αεροδρόμιο.

▼M9

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

▼B

CAT.IDE.H.350 Αναμεταδότης

Τα ελικόπτερα διαθέτουν αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) και κάθε άλλη δυνατότητα αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης που απαιτείται για τη διαδρομή που ακολουθείται.

▼M9

CAT.IDE.H.355 Διαχείριση βάσεων αεροναυτικών δεδομένων

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

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

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

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

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

[ΜΕΡΟΣ-SpA]

ΤΜΗΜΑ Α

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

▼M15

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).

▼B

SpA.GEN.105 Αίτηση για τη χορήγηση ειδικής έγκρισης

α) Ο αερομεταφορέας που αιτείται την αρχική έκδοση ειδικής άδειας, υποβάλει στην αρμόδια αρχή την τεκμηρίωση που απαιτείται από το σχετικό τμήμα, συνοδευόμενη από τα ακόλουθα στοιχεία:

1. το ονοματεπώνυμο, τη διεύθυνση και τη διεύθυνση αλληλογραφίας του αιτούντος·

2. περιγραφή της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας.

β) Ο αερομεταφορέας παρέχει τα ακόλουθα δικαιολογητικά στην αρμόδια αρχή:

1. δικαιολογητικά συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του σχετικού τμήματος·

▼M2

2. δικαιολογητικά από τα οποία προκύπτει ότι λαμβάνονται υπόψη τα σχετικά στοιχεία που ορίζονται στο υποχρεωτικό μέρος των δεδομένων καταλληλότητας λειτουργίας τα οποία καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012.

▼B

γ) Ο αερομεταφορέας τηρεί αρχεία των δικαιολογητικών των στοιχείων α) και β) τουλάχιστον για τη διάρκεια της δραστηριότητας που απαιτεί ειδική έγκριση ή σύμφωνα με το παράρτημα III (μέρος-ORO), ανάλογα με την περίπτωση.

SpA.GEN.110 Προνόμια αερομεταφορέα κατόχου ειδικής έγκρισης

▼M1

Το πεδίο εφαρμογής της δραστηριότητας φορέα εκμετάλλευσης για την άσκηση της οποίας χορηγείται έγκριση τεκμηριώνεται και προσδιορίζεται:

α) για φορείς εκμετάλλευσης κατόχους πιστοποιητικού αερομεταφορέα στις προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών που αναγράφονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα·

β) για όλους τους λοιπούς φορείς εκμετάλλευσης, στον κατάλογο ειδικών εγκρίσεων.

▼B

SpA.GEN.115 Μεταβολές ειδικής έγκρισης

Όταν οι όροι ειδικής έγκρισης επηρεάζονται από μεταβολές, ο αερομεταφορέας υποβάλει στην αρμόδια αρχή τη σχετική τεκμηρίωση και λαμβάνει προηγούμενη έγκριση για τη δραστηριότητα.

▼M2

SPA.GEN.120 Συνεχής ισχύς ειδικής έγκρισης

Οι ειδικές εγκρίσεις εκδίδονται με διάρκεια αορίστου χρόνου και παραμένουν σε ισχύ εφόσον ο φορέας εκμετάλλευσης εξακολουθεί να συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις που συνδέονται με την ειδική έγκριση και λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά στοιχεία που ορίζονται στο υποχρεωτικό μέρος των δεδομένων καταλληλότητας λειτουργίας που καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012.

▼B

ΤΜΗΜΑ Β

ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ ΒΑΣΕΙ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ (PBN)

▼M9

SPA.PBN.100 Λειτουργίες PBN

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

(1) RNP AR APCH· και

(2) RNP 0.3 για πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου.

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

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

SPA.PBN.105 Επιχειρησιακή έγκριση PBN

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

α) η σχετική έγκριση της αξιοπλοΐας, η οποία είναι κατάλληλη για τη σκοπούμενη λειτουργία PBN, αναφέρεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή σε άλλο έγγραφο που έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή πιστοποίησης στο πλαίσιο αξιολόγησης της αξιοπλοΐας ή που βασίζεται σε σχετική έγκριση·

β) έχει καταρτιστεί εκπαιδευτικό πρόγραμμα για τα μέλη του πληρώματος πτήσης και του προσωπικού που συμμετέχει στην προετοιμασία της πτήσης·

γ) έχει πραγματοποιηθεί εκτίμηση επιπτώσεων·

δ) έχουν θεσπιστεί επιχειρησιακές διαδικασίες όπου καθορίζονται τα ακόλουθα:

(1) ο εξοπλισμός που μεταφέρεται, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργικών περιορισμών του και των κατάλληλων καταχωρήσεων στον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού (ΠΕΕ)·

(2) η σύνθεση, τα προσόντα και η πείρα του πληρώματος πτήσης·

▼M9

(3) κανονικές, μη κανονικές διαδικασίες και διαδικασίες έκτακτης ανάγκης·

(4) η διαχείριση ηλεκτρονικών δεδομένων αεροναυτιλίας·

ε) έχει καταρτιστεί κατάλογος ανακοινώσιμων περιστατικών· και

στ) έχει θεσπιστεί πρόγραμμα εποπτείας διαχείρισης των απαιτούμενων επιδόσεων πλοήγησης για λειτουργίες RNP AR APCH, εφόσον κρίνεται σκόπιμο.

▼B

ΤΜΗΜΑ Γ

ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΕ ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ (MNPS)

SpA.MNPS.100 Πτητικές λειτουργίες με ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας

Τα αεροσκάφη πετούν σε εναέριο χώρο ελάχιστων προδιαγραφών επιδόσεων ναυτιλίας (MNPS), σύμφωνα με συμπληρωματικές διαδικασίες περιοχής όπου ορίζονται ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας, μόνο εάν η αρμόδια αρχή έχει χορηγήσει στον αερομεταφορέα έγκριση για την άσκηση των εν λόγω πτητικών λειτουργιών.

SpA.MNPS.105 Επιχειρησιακή έγκριση πτητικών λειτουργιών ελάχιστων προδιαγραφών επιδόσεων ναυτιλίας

Για τη λήψη επιχειρησιακής έγκρισης πτητικών λειτουργιών ελάχιστων προδιαγραφών επιδόσεων ναυτιλίας από την αρμόδια αρχή, ο αερομεταφορέας υποβάλλει δικαιολογητικά από τα οποία προκύπτει ότι:

α) ο εξοπλισμός ναυτιλίας πληροί τις απαιτήσεις επιδόσεων·

β) κάθε χειριστής έχει οπτική επαφή με τις οθόνες, τους δείκτες και τα χειριστήρια πλοήγησης και μπορεί να τα χειριστεί από την καθορισμένη θέση που καταλαμβάνει όταν εκτελεί υπηρεσία·

γ) έχει καταρτιστεί εκπαιδευτικό πρόγραμμα για τα μέλη του πληρώματος πτήσης που ενέχονται στις εν λόγω πτητικές λειτουργίες·

δ) έχουν θεσπιστεί επιχειρησιακές διαδικασίες όπου καθορίζονται τα ακόλουθα:

1. ο εξοπλισμός που μεταφέρεται, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργικών περιορισμών του και των κατάλληλων καταχωρήσεων στον ΠΕΕ·

2. οι απαιτήσεις σχετικά με τη σύνθεση και την πείρα του πληρώματος πτήσης·

3. οι κανονικές διαδικασίες·

4. οι διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που ορίζει η αρχή που είναι υπεύθυνη για τον εν λόγω εναέριο χώρο·

5. η παρακολούθηση και αναφορά συμβάντων.

ΤΜΗΜΑ Δ

ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΕ ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΜΕΙΩΜΕΝΟΥ ΚΑΘΕΤΟΥ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ (RVSM)

SpA.RVSM.100 Πτητικές λειτουργίες σε εναέριο χώρο με ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού

Τα αεροσκάφη πετούν σε καθορισμένο εναέριο χώρο με ελάχιστο μειωμένου κάθετου διαχωρισμού 300 m (1 000 ft) από το επίπεδο πτήσης 290 έως και το επίπεδο πτήσης 410, μόνο εάν η αρμόδια αρχή έχει χορηγήσει έγκριση στον αερομεταφορέα για την άσκηση των εν λόγω πτητικών λειτουργιών.

▼B

SpA.RVSM.105 Επιχειρησιακή έγκριση πτητικών λειτουργιών σε εναέριο χώρο με ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού

Για τη λήψη από την αρμόδια αρχή επιχειρησιακής έγκρισης πτητικών λειτουργιών σε εναέριο χώρο με ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού, ο αερομεταφορέας υποβάλλει δικαιολογητικά από τα οποία προκύπτει ότι:

α) έχει ληφθεί η έγκριση αξιοπλοΐας για πτητικές λειτουργίες σε εναέριο χώρο με ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού·

β) έχουν θεσπιστεί διαδικασίες για την παρακολούθηση και αναφορά σφαλμάτων διατήρησης σχετικού ύψους·

γ) έχει καταρτιστεί εκπαιδευτικό πρόγραμμα για τα μέλη του πληρώματος πτήσης που ενέχονται στις εν λόγω πτητικές λειτουργίες·

δ) έχουν θεσπιστεί επιχειρησιακές διαδικασίες όπου καθορίζονται τα ακόλουθα:

1. ο εξοπλισμός που μεταφέρεται, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργικών περιορισμών του και των κατάλληλων καταχωρήσεων στον ΠΕΕ·

2. οι απαιτήσεις σχετικά με τη σύνθεση και την πείρα του πληρώματος πτήσης·

3. ο σχεδιασμός πτήσης·

4. οι διαδικασίες προ της πτήσης·

5. οι διαδικασίες προ της εισόδου στον εναέριο χώρο με ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού·

6. οι διαδικασίες κατά την πτήση·

7. οι διαδικασίες μετά την πτήση·

8. η αναφορά συμβάντων·

9. οι ειδικές επιχειρησιακές διαδικασίες περιοχής.

SpA.RVSM.110 Απαιτήσεις εξοπλισμού πτητικών λειτουργιών σε εναέριο χώρο με ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού

Τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται σε πτητικές λειτουργίες σε εναέριο χώρο με ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού είναι εφοδιασμένα με:

α) δύο ανεξάρτητα συστήματα μέτρησης απόλυτου ύψους·

β) σύστημα συναγερμού απόλυτου ύψους·

γ) αυτόματο σύστημα ελέγχου ύψους·

δ) πομπό δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) με σύστημα αναφοράς απόλυτου ύψους που μπορεί να συνδεθεί με το σύστημα μέτρησης απόλυτου ύψους το οποίο χρησιμοποιείται για τον έλεγχο του απόλυτου ύψους πτήσης.

SpA.RVSM.115 Σφάλματα διατήρησης σχετικού ύψους σε πτητικές λειτουργίες σε εναέριο χώρο με ελάχιστα μειωμένου κάθετου διαχωρισμού

α) Ο αερομεταφορέας αναφέρει καταγεγραμμένα ή ανακοινωθέντα περιστατικά σφαλμάτων διατήρησης σχετικού ύψους που οφείλονται σε δυσλειτουργία του εξοπλισμού του αεροσκάφους ή από δυσλειτουργία επιχειρησιακής φύσης, τα οποία είναι ίσα ή μεγαλύτερα από:

1. συνολικό κατακόρυφο σφάλμα (TVE) ± 90 m (± 300 ft)·

2. σφάλμα του συστήματος υψομέτρησης (ASE) ± 75 m (± 245 ft) και

3. απόκλιση από καθορισμένο απόλυτο ύψος (AAD) ± 90 m (± 300 ft).

▼B

β) Οι αναφορές των εν λόγω περιστατικών αποστέλλονται στην αρμόδια αρχή εντός 72 ωρών. Οι αναφορές περιλαμβάνουν αρχική ανάλυση των αιτιατών παραγόντων και μετρήσεις που λαμβάνονται για την αποφυγή της επανάληψης των περιστατικών.

γ) Όταν καταγράφονται ή λαμβάνονται σφάλματα διατήρησης σχετικού ύψους, ο αερομεταφορέας λαμβάνει άμεσα μέτρα για τη διόρθωση των συνθηκών που προκάλεσαν τα σφάλματα και παρέχει αναφορές παρακολούθησης, εφόσον ζητηθούν από την αρμόδια αρχή.

ΤΜΗΜΑ Ε

▼M21

ΠΤΗΤΙΚΈς ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕς ΧΑΜΗΛΉς ΟΡΑΤΟΤΗΤΑς (LVO) ΚΑΙ ΠΤΗΤΙΚΈς ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕς ΜΕ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΈς ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙς

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

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

α) πτητικές λειτουργίες απογείωσης με συνθήκες ορατότητας μικρότερης των 400 m όσον αφορά την ορατή εμβέλεια διαδρόμου (RVR)·

β) πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης σε συνθήκες χαμηλής ορατότητας· και

γ) πτητικές λειτουργίες με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις, με εξαίρεση τις πτητικές λειτουργίες EFVS 200, οι οποίες δεν υπόκεινται σε ειδική έγκριση.

SPA.LVO.105 Κριτήρια ειδικής έγκρισης

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

α) για πτητικές λειτουργίες προσέγγισης χαμηλής ορατότητας, πτητικές λειτουργίες LVTO με ορατότητα διαδρόμου μικρότερη από 125 m και πτητικές λειτουργίες με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις, το αεροσκάφος έχει πιστοποιηθεί για τις σκοπούμενες πτητικές λειτουργίες·

β) τα μέλη του πληρώματος πτήσης είναι ικανά να εκτελούν την προβλεπόμενη πτητική λειτουργία, και έχει καταρτιστεί πρόγραμμα εκπαίδευσης και ελέγχου για τα μέλη του πληρώματος πτήσης και το σχετικό προσωπικό που συμμετέχει στην προετοιμασία της πτήσης, σύμφωνα με την SPA.LVO.120·

γ) έχουν καθοριστεί διαδικασίες λειτουργίας για τις σκοπούμενες πτητικές λειτουργίες·

δ) έχουν πραγματοποιηθεί σχετικές αλλαγές στον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL)·

ε) έχουν πραγματοποιηθεί σχετικές αλλαγές στο πρόγραμμα συντήρησης·

στ) έχουν καθοριστεί διαδικασίες για τη διασφάλιση της καταλληλότητας των αεροδρομίων, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών πτήσης με όργανα, για τις σκοπούμενες πτητικές λειτουργίες, σύμφωνα με την SPA.LVO.110· και

ζ) για τις σκοπούμενες πτητικές λειτουργίες, έχει διενεργηθεί αξιολόγηση της ασφάλειας και έχουν καθοριστεί δείκτες επιδόσεων για την παρακολούθηση του επιπέδου ασφάλειας.

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

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

———————

▼M21

SPA.LVO.120 Επάρκεια του πληρώματος πτήσης

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι το πλήρωμα πτήσης είναι ικανό να εκτελεί τις σκοπούμενες λειτουργίες.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει επιτυχώς την εκπαίδευση και υποβάλλεται σε έλεγχο για όλους τους τύπους LVO και πτητικών λειτουργιών με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις για τις οποίες έχει χορηγηθεί έγκριση. Η εν λόγω εκπαίδευση και ο έλεγχος:

1. περιλαμβάνουν αρχική και περιοδική εκπαίδευση και έλεγχο·

2. περιλαμβάνουν τις συνήθεις και ασυνήθεις διαδικασίες και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης·

3. προσαρμόζονται στο είδος των τεχνολογιών που χρησιμοποιούνται στις σκοπούμενες πτητικές λειτουργίες· και

4. λαμβάνουν υπόψη τους σχετικούς με τον ανθρώπινο παράγοντα κινδύνους που συνδέονται με τις σκοπούμενες πτητικές λειτουργίες.

γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης τηρεί αρχεία της εκπαίδευσης και των προσόντων των μελών του πληρώματος πτήσης.

δ) Η εκπαίδευση και ο έλεγχος διενεργούνται από κατάλληλα ειδικευμένο προσωπικό. Στην περίπτωση πτητικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης προσομοίωσης πτήσης, και ελέγχου, το προσωπικό που παρέχει την εκπαίδευση και διεξάγει τους ελέγχους διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα σύμφωνα με το παράρτημα I (μέρος-FCL) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011.

▼B

SpA.LVO.125 Επιχειρησιακές διαδικασίες

α) Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες και καταρτίζει οδηγίες που χρησιμοποιούνται σε πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας. Αυτές οι διαδικασίες και οι οδηγίες περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας ή στο εγχειρίδιο διαδικασιών και περιέχουν τα καθήκοντα των μελών πληρώματος πτήσης στη διάρκεια τροχοδρόμησης, απογείωσης, προσέγγισης, οριζοντίωσης, προσγείωσης, τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση και αποτυχημένης προσέγγισης, ανάλογα με την περίπτωση.

β) Πριν από την έναρξη πτητικής λειτουργίας χαμηλής ορατότητας, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:

1. είναι ικανοποιητική η κατάσταση των διευκολύνσεων οπτικής και μη οπτικής επαφής·

2. εφαρμόζονται οι κατάλληλες διαδικασίες χαμηλής ορατότητας, σύμφωνα με τις πληροφορίες που λαμβάνονται από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας·

3. τα μέλη του πληρώματος πτήσης διαθέτουν κατάλληλα προσόντα.

SpA.LVO.130 Ελάχιστος εξοπλισμός

α) Ο αερομεταφορέας συμπεριλαμβάνει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τον ελάχιστο εξοπλισμό που πρέπει να βρίσκεται σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας κατά την έναρξη πτητικής λειτουργίας χαμηλής ορατότητας, σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή άλλο εγκεκριμένο έγγραφο που περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας ή το εγχειρίδιο διαδικασιών, ανάλογα με την περίπτωση.

β) Ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι η κατάσταση του αεροσκάφους και των σχετικών εναέριων συστημάτων ενδείκνυται για τη συγκεκριμένη πτητική λειτουργία που πρόκειται να εκτελεστεί.

ΤΜΗΜΑ ΣΤ

ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΔΙΚΙΝΗΤΗΡΙΩΝ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ (ETOPS)

SpA.ETOPS.100 Πτητικές λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων

Στις πτητικές λειτουργίες εμπορικών αερομεταφορών τα δικινητήρια αεροπλάνα χρησιμοποιούνται πέρα από την απόσταση κατωφλίου που καθορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο CAT.OP.MPA.140, μόνο εάν η αρμόδια αρχή έχει χορηγήσει στον αερομεταφορέα επιχειρησιακή έγκριση για πτητικές λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων.

▼B

SpA.ETOPS.105 Επιχειρησιακή έγκριση πτητικών λειτουργιών μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων

Για τη λήψη από την αρμόδια αρχή επιχειρησιακής έγκρισης πτητικών λειτουργιών μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων, ο αερομεταφορέας υποβάλλει δικαιολογητικά από τα οποία προκύπτει ότι:

α) ο συνδυασμός αεροπλάνου/κινητήρα διαθέτει έγκριση σχεδιασμού τύπου πτήσεων μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS) και έγκριση της αξιοπιστίας για τη σκοπούμενη πτητική λειτουργία·

β) έχει καταρτιστεί εκπαιδευτικό πρόγραμμα για τα μέλη του προσωπικού πτήσης και το λοιπό επιχειρησιακό προσωπικό που ενέχεται στις εν λόγω πτητικές λειτουργίες, και ότι τα μέλη του πληρώματος πτήσης και το λοιπό επιχειρησιακό προσωπικό που εμπλέκεται διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για την εκτέλεση της σκοπούμενης πτητικής λειτουργίας·

γ) η οργάνωση και η πείρα του αερομεταφορέα ενδείκνυνται για την υποστήριξη της σκοπούμενης πτητικής λειτουργίας·

δ) έχουν θεσπιστεί επιχειρησιακές διαδικασίες.

SpA.ETOPS.110 Αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων

α) Ένα αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων θεωρείται κατάλληλο εφόσον, κατά την αναμενόμενη χρονική στιγμή χρήσης, το αεροδρόμιο είναι διαθέσιμο και διαθέτει τις αναγκαίες βοηθητικές υπηρεσίες, όπως υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας (ATS), επαρκή φωτισμό, επικοινωνίες, προγνώσεις καιρού, βοηθήματα αεροναυτιλίας και υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης, καθώς και διαθέσιμη τουλάχιστον μία διαδικασία ενόργανης προσέγγισης.

β) Πριν από την εκτέλεση πτήσης μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κατά τη διαδρομή υπάρχει διαθέσιμο κατάλληλο αεροδρόμιο εναλλαγής, είτε εντός του εγκεκριμένου χρόνου διαφοροποίησης του αερομεταφορέα είτε εντός του χρόνου διαφοροποίησης που έχει ως βάση τη λειτουργική κατάσταση του αεροπλάνου, όπως προκύπτει από τον ΠΕΕ, ανάλογα με το ποιος από τους δύο είναι μικρότερος.

γ) Ο αερομεταφορέας καθορίζει κάθε απαιτούμενο(-α) εναλλακτικό(-ά) αεροδρόμιο(-α) κατά τη διαδρομή για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.

SpA.ETOPS.115 Ελάχιστα σχεδιασμού αεροδρομίου εναλλαγής κατά τη διαδρομή για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων

α) Ο αερομεταφορέας επιλέγει ένα αεροδρόμιο ως εναλλακτικό αεροδρόμιο κατά τη διαδρομή για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων, όταν τα σχετικά δελτία ή οι προβλέψεις καιρού, ή συνδυασμός αυτών, υποδεικνύουν ότι από την υπολογιζόμενη ώρα προσγείωσης έως και μία ώρα έπειτα από τον απώτερο δυνατό χρόνο προσγείωσης, θα επικρατούν συνθήκες ίδιες ή καλύτερες από τα ελάχιστα σχεδιασμού που υπολογίζονται προσθέτοντας τις πρόσθετες οριακές τιμές του πίνακα 1.

β) Ο αερομεταφορέας συμπεριλαμβάνει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τη μέθοδο προσδιορισμού των επιχειρησιακών ελάχιστων στο εναλλακτικό αεροδρόμιο κατά τη διαδρομή των σχεδιαζόμενων πτήσεων μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων.

Πίνακας 1

Ελάχιστα σχεδιασμού για εναλλακτικό αεροδρόμιο για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων

Τύπος προσέγγισης	Ελάχιστα σχεδιασμού
Προσέγγιση ακριβείας	DA/H + 200 ft Ορατότητα διαδρόμου/VIS + 800 m (*)
Προσέγγιση μη ακριβείας ή Κυκλική προσέγγιση	MDA/H + 400 ft (*) Ορατότητα διαδρόμου/VIS + 1 500 m (*):

(*) VIS: ορατότητα· MDA/H: ελάχιστο απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου

▼B

ΤΜΗΜΑ Z

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

▼M4

SPA.DG.100 Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

Με εξαίρεση τα προβλεπόμενα στο παράρτημα IV (μέρος-CAT), στο παράρτημα VI (μέρος-NCC), στο παράρτημα VII (μέρος-NCO) και στο παράρτημα VIII (μέρος-SPO), ο αερομεταφορέας μεταφέρει αεροπορικώς επικίνδυνα εμπορεύματα μόνον εφόσον είναι εγκεκριμένος από την αρμόδια αρχή.

▼B

SpA.DG.110 Έγκριση μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων

Προκειμένου να λάβει έγκριση μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, ο αερομεταφορέας, ενεργώντας σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες:

α) καταρτίζει και διατηρεί εκπαιδευτικό πρόγραμμα για όλο το εμπλεκόμενο προσωπικό και αποδεικνύει στην αρμόδια αρχή ότι όλο το προσωπικό έχει λάβει κατάλληλη εκπαίδευση·

β) θεσπίζει επιχειρησιακές διαδικασίες για την εξασφάλιση του ασφαλούς χειρισμού επικίνδυνων εμπορευμάτων σε κάθε στάδιο της αερομεταφοράς, οι οποίες συμπεριλαμβάνουν πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με:

1. την πολιτική του αερομεταφορέα για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων·

2. τις απαιτήσεις για την αποδοχή, τον χειρισμό, τη φόρτωση, την αποθήκευση και τον διαχωρισμό των επικινδύνων εμπορευμάτων·

3. τα μέτρα που λαμβάνονται σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος αεροσκάφους, εφόσον μεταφέρονται επικίνδυνα εμπορεύματα·

4. την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, που αφορούν επικίνδυνα εμπορεύματα·

5. την αφαίρεση κάθε πιθανής μόλυνσης·

6. τα καθήκοντα όλου του εμπλεκόμενου προσωπικού, ιδίως σε σχέση με την επίγεια εξυπηρέτηση και τον χειρισμό των αεροσκαφών·

7. την επιθεώρηση για τη διαπίστωση ζημιάς, διαρροής ή μόλυνσης·

8. την αναφορά ατυχημάτων και συμβάντων με επικίνδυνα εμπορεύματα.

SpA.DG.110 Πληροφορίες και έγγραφα για επικίνδυνα εμπορεύματα

Ο αερομεταφορέας, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες:

α) παρέχει έγγραφες πληροφορίες στον κυβερνήτη:

1. για τα επικίνδυνα εμπορεύματα που θα φορτωθούν στο αεροσκάφος·

2. για χρήση σε περίπτωση επείγουσας κατάστασης κατά την πτήση·

β) χρησιμοποιεί κατάλογο ελέγχου αποδοχής·

γ) εξασφαλίζει ότι τα επικίνδυνα εμπορεύματα συνοδεύονται από το (τα) απαιτούμενο(-α) έγγραφο(-α) μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων, συμπληρωμένο(-α) από το πρόσωπο που παρέχει επικίνδυνα εμπορεύματα για τις αερομεταφορά, με εξαίρεση την περίπτωση όπου τα στοιχεία που αφορούν τα επικίνδυνα εμπορεύματα παρέχονται σε ηλεκτρονική μορφή·

δ) εξασφαλίζει ότι, όταν ένα έγγραφο μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων παρέχεται σε γραπτή μορφή, αντίγραφό του τηρείται στο έδαφος, στο οποίο θα είναι δυνατή η πρόσβαση εντός εύλογου χρονικού διαστήματος έως ότου τα εμπορεύματα φθάσουν στον τελικό προορισμό τους·

▼M15

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·

▼B

στ) διατηρεί τον κατάλογο ελέγχου αποδοχής, τα έγγραφα μεταφοράς και τα στοιχεία που παρέχονται στον κυβερνήτη για τουλάχιστον 3 μήνες μετά την ολοκλήρωση της πτήσης·

ζ) τηρεί τα αρχεία εκπαίδευσης όλου του προσωπικού για τουλάχιστον 3 έτη.

ΤΜΗΜΑ Η

ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΩΝ ΜΕ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΝΥΚΤΕΡΙΝΗΣ ΟΡΑΣΗΣ

SpA.NVIS.100 Πτητικές λειτουργίες με συστήματα νυχτερινής όρασης (NVIS)

α) Τα ελικόπτερα εκτελούν πτήσεις εξ όψεως τη νύχτα με τη βοήθεια συστημάτων νυχτερινής όρασης μόνο εφόσον ο αερομεταφορέας έχει λάβει έγκριση από την αρμόδια αρχή.

β) Προκειμένου να λάβει την εν λόγω έγκριση από την αρμόδια αρχή, ο αερομεταφορέας:

1. ασκεί δραστηριότητες εμπορικών αερομεταφορών (CAT) και κατέχει πιστοποιητικό αερομεταφορέα εμπορικών αερομεταφορών, σύμφωνα με το παράρτημα III (μέρος-ORO)·

2. αποδεικνύει στην αρμόδια αρχή:

i) συμμόρφωση προς τις ισχύουσες απαιτήσεις του παρόντος τμήματος·

ii) την επιτυχή ενοποίηση όλων των στοιχείων του συστήματος νυχτερινής όρασης.

SpA.NVIS.110 Απαιτήσεις που αφορούν τον εξοπλισμό για πτητικές λειτουργίες με συστήματα νυχτερινής όρασης

α) Πριν την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών με συστήματα νυχτερινής όρασης θα έχει προηγουμένως εκδοθεί για κάθε ελικόπτερο και για τον συναφή εξοπλισμό των συστημάτων νυχτερινής όρασης σχετική έγκριση αξιοπλοΐας σύμφωνα με τον ►M4 κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 ◄.

▼M15

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).

▼B

γ) *Φωτισμός αεροσκάφους συμβατός με συστήματα νυχτερινής όρασης*. Για τον μετριασμό των υποδείξεων μειωμένης περιφερειακής όρασης και της ανάγκης για ενίσχυση της αντίληψης καταστάσεων, παρέχονται τα ακόλουθα:

1. φωτισμός του πίνακα οργάνων με προβολείς συμβατούς με συστήματα νυχτερινής όρασης, οι οποίοι έχουν τη δυνατότητα να φωτίζουν όλα τα βασικά όργανα πτήσης·

2. βοηθητικά φώτα συμβατά με συστήματα νυχτερινής όρασης·

3. φορητό φανό συμβατό με συστήματα νυχτερινής όρασης και

4. μέσο αφαίρεσης ή σβησίματος των εσωτερικών φώτων που δεν είναι συμβατά με συστήματα νυχτερινής όρασης.

δ) *Πρόσθετος εξοπλισμός συστημάτων νυχτερινής όρασης*. Παρέχεται ο ακόλουθος εξοπλισμός συστημάτων νυχτερινής όρασης:

▼B

1. εφεδρική ή δευτερεύουσα πηγή ισχύος για τα κιάλια νυχτερινής όρασης (NVG)·

2. κράνος με το κατάλληλο εξάρτημα για κιάλια νυχτερινής όρασης.

ε) Όλα τα απαιτούμενα κιάλια νυχτερινής όρασης σε πτήση με συστήματα νυχτερινής όρασης είναι ίδιου τύπου, γενιάς και μοντέλου.

στ) *Διαρκής αξιοπλοΐα*

1. Οι διαδικασίες για διαρκή αξιοπλοΐα περιέχουν τις πληροφορίες που είναι αναγκαίες για την εκτέλεση συνεχούς συντήρησης και επιθεωρήσεων του εξοπλισμού συστημάτων νυχτερινής όρασης που είναι εγκατεστημένος στο ελικόπτερο και καλύπτουν τουλάχιστον:

i) τους υαλοπίνακες και τα υαλοστάσια του ελικοπτέρου·

ii) τον φωτισμό των συστημάτων νυχτερινής όρασης·

iii) τα κιάλια νυχτερινής όρασης και

iv) τυχόν πρόσθετο εξοπλισμό που υποστηρίζει τις πτητικές λειτουργίες με συστήματα νυχτερινής όρασης.

2. Κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση ή συντήρηση του αεροσκάφους πραγματοποιείται σύμφωνα με την έγκριση αξιοπλοΐας συστήματος νυχτερινής όρασης.

SpA.NVIS.120 Επιχειρησιακά ελάχιστα συστημάτων νυχτερινής όρασης

▼M21

α) Δεν εκτελούνται πτητικές λειτουργίες κάτω από τα καιρικά ελάχιστα πτήσεων εξ όψεως για τον τύπο των νυχτερινών πτητικών λειτουργιών που εκτελούνται.

▼B

β) Ο αερομεταφορέας καθορίζει το ελάχιστο σχετικό ύψος μετάβασης από όπου μπορεί να συνεχιστεί μια αλλαγή προς/από υποβοηθούμενη πτήση.

SpA.NVIS.130 Απαιτήσεις που αφορούν το πλήρωμα για πτητικές λειτουργίες με συστήματα νυχτερινής όρασης

α) *Επιλογή*. Ο αερομεταφορέας θεσπίζει κριτήρια για την επιλογή των μελών του πληρώματος που εργάζονται με συστήματα νυχτερινής όρασης.

β) *Πείρα*. Η ελάχιστη πείρα για τον κυβερνήτη είναι τουλάχιστον 20 ώρες χρόνου πτήσης εξ όψεως τη νύχτα ως κυβερνήτης ελικοπτέρου πριν την έναρξη της εκπαίδευσης.

γ) *Επιχειρησιακή εκπαίδευση*. Όλοι οι χειριστές έχουν ολοκληρώσει την επιχειρησιακή εκπαίδευση που προβλέπεται στις διαδικασίες για τα συστήματα νυχτερινής όρασης που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

δ) *Πρόσφατη πείρα*. Όλοι οι χειριστές και τα μέλη τεχνικού πληρώματος συστημάτων νυχτερινής όρασης που εκτελούν πτητικές λειτουργίες με συστήματα νυχτερινής όρασης έχουν ολοκληρώσει τρεις πτήσεις με συστήματα νυχτερινής όρασης τις τελευταίες 90 ημέρες. Η πρόσφατη πείρα προσδιορίζεται εκ νέου σε εκπαιδευτική πτήση στο ελικόπτερο ή σε εγκεκριμένο πλήρη προσομοιωτή πτήσης (FFS) που περιλαμβάνει τα στοιχεία του στοιχείου στ) σημείο 1.

ε) *Σύνθεση πληρώματος*. Ο ελάχιστος αριθμός μελών του πληρώματος θα είναι ο μεγαλύτερος από εκείνον που καθορίζεται:

1. στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους·

2. για την υποκείμενη δραστηριότητα· ή

3. στην επιχειρησιακή έγκριση για τις πτητικές λειτουργίες με συστήματα νυχτερινής όρασης.

▼B

στ) *Εκπαίδευση και έλεγχοι πληρώματος*

1. Η εκπαίδευση και οι έλεγχοι διεξάγονται σύμφωνα με αναλυτικό πρόγραμμα που έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή και περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

2. Μέλη πληρώματος

i) Τα προγράμματα εκπαίδευσης του πληρώματος: βελτιώνουν τις γνώσεις σχετικά με το περιβάλλον εργασίας και τον εξοπλισμό των συστημάτων νυχτερινής όρασης· βελτιώνουν τον συντονισμό του πληρώματος και περιλαμβάνουν μέτρα για την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που σχετίζονται με την είσοδο σε συνθήκες χαμηλής ορατότητας και τις κανονικές και έκτακτης ανάγκης διαδικασίες των συστημάτων νυχτερινής όρασης.

ii) Τα μέτρα που αναφέρονται στο στοιχείο στ) σημείο 2 περίπτωση i) αξιολογούνται κατά τη διάρκεια:

Α. περιοδικών ελέγχων ικανοτήτων τη νύχτα και

Β. ελέγχων γραμμής.

SpA.NVIS.140 Πληροφορίες και έγγραφα

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει, στο πλαίσιο της ανάλυσης κινδύνων και της διαδικασίας διαχείρισης που εφαρμόζει, ότι οι κίνδυνοι που συνδέονται με το περιβάλλον συστημάτων νυχτερινής όρασης ελαχιστοποιούνται με τον καθορισμό, στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, των εξής στοιχείων: την επιλογή, σύνθεση και εκπαίδευση των πληρωμάτων· τα επίπεδα εξοπλισμού και τα κριτήρια συνέχισης της πορείας και τις επιχειρησιακές διαδικασίες και τα ελάχιστα, ώστε οι κανονικές και πιθανώς μη κανονικές πτητικές λειτουργίες να περιγράφονται και να μετριάζονται καταλλήλως.

ΤΜΗΜΑ Θ

ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΜΕ ΧΕΙΡΙΣΜΟ ΑΝΥΨΩΣΗΣ

SpA.HHO.100 Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης (HHO)

α) Τα ελικόπτερα εκτελούν επιχειρήσεις ανύψωσης εμπορικών αερομεταφορών μόνο εφόσον ο αερομεταφορέας έχει λάβει έγκριση από την αρμόδια αρχή.

β) Προκειμένου να λάβει την εν λόγω έγκριση από την αρμόδια αρχή, ο αερομεταφορέας:

1. ασκεί δραστηριότητες εμπορικών αερομεταφορών και κατέχει πιστοποιητικό αερομεταφορέα εμπορικών αερομεταφορών, σύμφωνα με το παράρτημα III (μέρος-ORO)·

2. επιδεικνύει στην αρμόδια αρχή συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος.

▼M15

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.

▼B

SpA.HHO.115 Επικοινωνίες πτητικών λειτουργιών ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης

Υπάρχει αμφίδρομη ραδιοεπικοινωνία με τον φορέα για τον οποίο διεξάγονται οι πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης και, ει δυνατόν, ένα μέσο επικοινωνίας με το προσωπικό εδάφους στον χώρο της εκτέλεσης των εν λόγω επιχειρήσεων για:

α) επιχειρήσεις σε απόσταση από την ακτή κατά τη διάρκεια της ημέρας και της νύχτας·

β) επάκτιες επιχειρήσεις τη νύχτα, πλην των πτητικών λειτουργιών ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης τη νύχτα σε τοποθεσία λειτουργίας ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων (HEMS).

SpA.HHO.125 Απαιτήσεις που αφορούν τις επιδόσεις για πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης

Πλην των πτητικών λειτουργιών ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης σε τοποθεσία λειτουργίας ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων (HEMS), κατά τη διάρκεια των πτητικών λειτουργιών ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης είναι δυνατή η αντιμετώπιση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα με τους υπόλοιπους κινητήρες να λειτουργούν στην κατάλληλη ρύθμιση ισχύος χωρίς να υφίσταται κίνδυνος για το (τα) ανηρτημένο(-α) πρόσωπο(-α)/τα εμπορεύματα, τρίτα μέρη ή περιουσιακά στοιχεία.

SpA.HHO.130 Απαιτήσεις που αφορούν το πλήρωμα για πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης

α) *Επιλογή*. Ο αερομεταφορέας θεσπίζει κριτήρια για την επιλογή των μελών του πληρώματος πτήσης που ενέχονται σε πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης, λαμβάνοντας υπόψη την προϋπηρεσία τους.

β) *Πείρα*. Η ελάχιστη πείρα που απαιτείται για τον κυβερνήτη που εκτελεί πτήσεις ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης είναι τουλάχιστον:

1. Για επιχειρήσεις σε απόσταση από την ακτή:

i) 1 000 ώρες ως κυβερνήτης ελικοπτέρων, ή 1 000 ώρες ως συγκυβερνήτης σε πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης, 200 εκ των οποίων ως κυβερνήτης υπό επίβλεψη και

ii) 50 κύκλων ανύψωσης σε απόσταση από την ακτή, εκ των οποίων 20 κύκλοι έχουν διεξαχθεί τη νύχτα, στην περίπτωση που εκτελούνται επιχειρήσεις τη νύχτα, όπου κύκλος ανύψωσης είναι ένας κύκλος προς τα κάτω και προς τα πάνω του γάντζου ανύψωσης.

2. Για επάκτιες επιχειρήσεις:

i) 500 ώρες ως κυβερνήτης ελικοπτέρων, ή 500 ώρες ως συγκυβερνήτης σε πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης, 100 εκ των οποίων ως κυβερνήτης υπό επίβλεψη·

ii) 200 ώρες επιχειρησιακής πείρας σε ελικόπτερα, η οποία αποκτήθηκε σε επιχειρησιακό περιβάλλον παρόμοιο με το περιβάλλον της σκοπούμενης πτητικής λειτουργίας και

iii) 50 κύκλοι ανύψωσης, εκ των οποίων 20 κύκλοι έχουν διεξαχθεί τη νύχτα, στην περίπτωση που εκτελούνται επιχειρήσεις τη νύχτα.

γ) *Επιχειρησιακή εκπαίδευση και πείρα*. Επιτυχής ολοκλήρωση εκπαίδευσης σύμφωνα με τις διαδικασίες των επιχειρήσεων ελικοπτέρων ανύψωσης που περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και σχετική πείρα σε καθήκοντα και σε περιβάλλον όπου εκτελούνται πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων με χειρισμό ανύψωσης.

▼B

δ) *Πρόσφατη πείρα*. Όλοι οι χειριστές και τα μέλη πληρώματος πτητικών λειτουργιών ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης που εκτελούν τις εν λόγω πτητικές λειτουργίες έχουν ολοκληρώσει τις τελευταίες 90 ημέρες.

1. εκτελώντας υπηρεσία κατά τη διάρκεια της ημέρας: κάθε συνδυασμό τριών κύκλων ανύψωσης κατά τη διάρκεια της ημέρας ή της νύχτας, ο κάθε ένας από τους οποίους περιλαμβάνει μετάβαση σε και από αιώρηση·

2. εκτελώντας υπηρεσία τη νύχτα: τρεις κύκλους ανύψωσης τη νύχτα, ο κάθε ένας από τους οποίους περιλαμβάνει μετάβαση σε και από αιώρηση.

ε) *Σύνθεση πληρώματος*. Το ελάχιστο πλήρωμα για πτητικές λειτουργίες κατά τη διάρκεια της ημέρας και τη νύχτα είναι εκείνο που ορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Το ελάχιστο πλήρωμα εξαρτάται από τον τύπο του ελικοπτέρου, τις καιρικές συνθήκες, τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, και, επιπλέον για τις πτητικές λειτουργίες σε απόσταση από την ακτή, το περιβάλλον του χώρου λειτουργίας των πτητικών λειτουργιών ελικοπτέρων με χειρισμό ανύψωσης, τις συνθήκες θαλάσσης και την κίνηση του πλοίου. Το ελάχιστο πλήρωμα σε καμία περίπτωση δεν είναι μικρότερο από έναν χειριστή και ένα μέλος πληρώματος πτητικών λειτουργιών ελικοπτέρων με χειρισμό ανύψωσης.

στ) *Εκπαίδευση και έλεγχοι*

1. Η εκπαίδευση και οι έλεγχοι διεξάγονται σύμφωνα με αναλυτικό πρόγραμμα που έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή και περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

2. Μέλη πληρώματος

i) Τα προγράμματα εκπαίδευσης του πληρώματος: βελτιώνουν τις γνώσεις σχετικά με το περιβάλλον εργασίας και τον εξοπλισμό των πτητικών λειτουργιών ελικοπτέρων με χειρισμό ανύψωσης· βελτιώνουν τον συντονισμό του πληρώματος και περιλαμβάνουν μέτρα για την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που συνδέονται με τις κανονικές και έκτακτης ανάγκης διαδικασίες των πτητικών λειτουργιών ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης και την ηλεκτροστατική εκκένωση.

ii) Τα μέτρα που αναφέρονται στο στοιχείο στ) σημείο 2 περίπτωση i) αξιολογούνται με περιοδικούς ελέγχους ικανοτήτων υπό καιρικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC) κατά τη διάρκεια της ημέρας, ή τη νύχτα όταν ο αερομεταφορέας εκτελεί πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης τη νύχτα.

SpA.HHO.135 Ενημέρωση των επιβατών πτητικών λειτουργιών ελικοπτέρων με χειρισμό ανύψωσης

Πριν από πτήση ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης, οι επιβάτες της πτήσης έχουν ενημερωθεί σχετικά με τους κινδύνους ηλεκτροστατικής εκκένωσης καθώς και άλλα σχετικά θέματα που αφορούν τις πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων με χειρισμό ανύψωσης.

SpA.HHO.140 Πληροφορίες και έγγραφα

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει, ως τμήμα της ανάλυσης κινδύνων και της διαδικασίας διαχείρισης που εφαρμόζει, ότι οι κίνδυνοι που συνδέονται με το περιβάλλον πτητικών λειτουργιών ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης ελαχιστοποιούνται, καθορίζοντας στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας: την επιλογή, σύνθεση και εκπαίδευση των πληρωμάτων· τα επίπεδα εξοπλισμού και τα κριτήρια συνέχισης της πορείας και τις επιχειρησιακές διαδικασίες και τα ελάχιστα, ώστε οι κανονικές και πιθανώς μη κανονικές πτητικές λειτουργίες να περιγράφονται και να μετριάζονται καταλλήλως.

β) Σχετικά αποσπάσματα του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας διατίθενται στον φορέα για τον οποίον εκτελούνται οι πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χειρισμό ανύψωσης.

▼B

ΤΜΗΜΑ I

ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΙΑΤΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΩΝ (HEMS)

SpA.HEMS.100 Πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων (HEMS)

α) Τα ελικόπτερα εκτελούν πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων μόνο εάν ο αερομεταφορέας έχει λάβει έγκριση από την αρμόδια αρχή.

β) Προκειμένου να λάβει την εν λόγω έγκριση από την αρμόδια αρχή, ο αερομεταφορέας:

1. ασκεί δραστηριότητες εμπορικών αερομεταφορών και κατέχει πιστοποιητικό αερομεταφορέα εμπορικών αερομεταφορών, σύμφωνα με το παράρτημα III (μέρος-ORO)·

2. επιδεικνύει στην αρμόδια αρχή συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος.

SpA.HEMS.110 Απαιτήσεις που αφορούν τον εξοπλισμό για πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων (HEMS)

Η εγκατάσταση όλου του ειδικού ιατρικού εξοπλισμού για ελικόπτερα και μεταγενέστερες τροποποιήσεις καθώς και, κατά περίπτωση, η λειτουργία του εγκρίνονται σύμφωνα με τον ►**M4** κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 ◄.

SpA.HEMS.115 Επικοινωνία

Επιπλέον του εξοπλισμού επικοινωνίας που απαιτείται από το τμήμα CAT.IDE.H, τα ελικόπτερα που εκτελούν πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης διαθέτουν εξοπλισμό επικοινωνίας που παρέχει τη δυνατότητα αμφίδρομης επικοινωνίας με τον φορέα για τον οποίον εκτελούνται οι εν λόγω πτητικές λειτουργίες και, ει δυνατόν, για επικοινωνία με το προσωπικό υπηρεσίας έκτακτης ανάγκης εδάφους.

SpA.HEMS.120 Επιχειρησιακά ελάχιστα ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων

α) Οι πτήσεις ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων που εκτελούνται στις κατηγορίες επιδόσεων 1 και 2, συμμορφώνονται με τα μετεωρολογικά ελάχιστα του πίνακα 1 για την αποστολή και τη φάση κατά τη διαδρομή των εν λόγω πτήσεων. Σε περίπτωση που κατά τη φάση κατά τη διαδρομή οι καιρικές συνθήκες πέσουν κάτω από τα ελάχιστα βάσης νεφών ή ορατότητας που παρατίθενται, τα ελικόπτερα που είναι πιστοποιημένα μόνο υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως εγκαταλείπουν την πτήση και επιστρέφουν στη βάση. Τα ελικόπτερα που είναι εφοδιασμένα με και πιστοποιημένα να εκτελούν πτήσεις υπό καιρικές συνθήκες με όργανα (IMC) μπορούν να εγκαταλείψουν την πτήση, να επιστρέψουν στη βάση ή να μετατρέψουν, από κάθε άποψη, την πτήση σε πτήση με όργανα, υπό την προϋπόθεση ότι το πλήρωμα πτήσης διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα.

Πίνακας 1

Επιχειρησιακά ελάχιστα ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων

2 ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ		1 ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ	
ΗΜΕΡΑ			
Οροφή	Ορατότητα	Οροφή	Ορατότητα
500 ft και άνω	Όπως ορίζεται στα ισχύοντα ελάχιστα πτήσεων εξ όψεως του εναέριου χώρου	500 ft και άνω	Όπως ορίζεται στα ισχύοντα ελάχιστα πτήσεων εξ όψεως του εναέριου χώρου
499 - 400 ft	1 000 m (*)	499 – 400 ft	2 000 m
399 - 300 ft	2 000 m	399 – 300 ft	3 000 m

▼B

2 ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ		1 ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ	
ΝΥΧΤΑ			
Βάση νεφών	Ορατότητα	Βάση νεφών	Ορατότητα
1 200 ft (**)	2 500 m	1 200 ft (**)	3 000 m

(*) Στη φάση κατά τη διαδρομή, η ορατότητα μπορεί να είναι μειωμένη στα 800 μέτρα για σύντομα χρονικά διαστήματα όταν υπάρχει οπτική επαφή με την ξηρά, εάν το ελικόπτερο πραγματοποιεί ελιγμούς σε ταχύτητα που παρέχει κατάλληλη δυνατότητα παρατήρησης εγκαίρως τυχόν εμποδίων για την αποφυγή σύγκρουσης.

(**) Στη φάση κατά τη διαδρομή, η βάση νεφών μπορεί να είναι μειωμένη στα 1 000 ft για σύντομα χρονικά διαστήματα.

β) Τα ελάχιστα καιρού για την αποστολή και τη φάση κατά τη διαδρομή πτήσης ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων που εκτελείται σε κατηγορία επιδόσεων 3 είναι οροφή νεφών 600 ft και ορατότητα 1 500 m. Η ορατότητα μπορεί να είναι μειωμένη στα 800 m για σύντομα χρονικά διαστήματα όταν υπάρχει οπτική επαφή με την ξηρά, εάν το ελικόπτερο πραγματοποιεί ελιγμούς σε ταχύτητα που παρέχει κατάλληλη δυνατότητα παρατήρησης εγκαίρως τυχόν εμποδίων για την αποφυγή σύγκρουσης.

SpA.HEMS.125 Απαιτήσεις που αφορούν τις επιδόσεις για πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων

α) Οι πτητικές λειτουργίες σε κατηγορία επιδόσεων 3 δεν εκτελούνται πάνω από εχθρικό περιβάλλον.

β) Απογείωση και προσγείωση

1. Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτητικές λειτουργίες από/προς περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO) σε νοσοκομείο που βρίσκεται σε πυκνοκατοικημένο εχθρικό περιβάλλον και χρησιμοποιείται ως βάση λειτουργίας για ιατρικές υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων, επιχειρούν σύμφωνα με την κατηγορία επιδόσεων 1.

2. Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτητικές λειτουργίες από/προς περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης σε νοσοκομείο που βρίσκεται σε πυκνοκατοικημένο εχθρικό περιβάλλον και δεν αποτελεί βάση λειτουργίας για ιατρικές υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων, επιχειρούν σύμφωνα με την κατηγορία επιδόσεων 1, εκτός των περιπτώσεων όπου ο αερομεταφορέας κατέχει έγκριση σύμφωνα με την παράγραφο CAT.POL.H.225.

3. Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτητικές λειτουργίες από/προς τοποθεσία λειτουργίας ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων που βρίσκεται σε εχθρικό περιβάλλον, επιχειρούν σύμφωνα με την κατηγορία επιδόσεων 2 και απαλλάσσονται από την απαίτηση της έγκρισης που προβλέπεται στην παράγραφο CAT.POL.H.305 στοιχείο α), εάν αποδεικνύεται συμμόρφωση προς την παράγραφο CAT.POL.H.305 στοιχείο β) σημεία 2 και 3.

4. Ο χώρος λειτουργίας ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων είναι επαρκώς μεγάλος ώστε να επιτρέπει την αποφυγή κάθε εμποδίου. Για πτητικές λειτουργίες τη νύχτα, ο χώρος φωτίζεται ώστε να επιτρέπεται ο εντοπισμός τόσο του χώρου όσο και τυχόν εμποδίων.

SpA.HEMS.130 Απαιτήσεις που αφορούν το πλήρωμα

α) *Επιλογή*. Ο αερομεταφορέας θεσπίζει κριτήρια για την επιλογή των μελών του πληρώματος πτήσης που ενέχονται σε πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων, λαμβάνοντας υπόψη την προϋπηρεσία τους.

β) *Πείρα*. Η ελάχιστη πείρα που απαιτείται για τον κυβερνήτη που εκτελεί πτήσεις ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων είναι τουλάχιστον:

1. εναλλακτικά:

i) 1 000 ώρες ως κυβερνήτης αεροσκάφους, εκ των οποίων 500 ώρες ως κυβερνήτης ελικοπτέρων· ή

▼B

ii) 1 000 ώρες ως συγκυβερνήτης σε πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων, εκ των οποίων 500 ως κυβερνήτης υπό επίβλεψη και 100 ώρες ως κυβερνήτης ελικοπτέρων·

2. 500 ώρες επιχειρησιακής πείρας σε ελικόπτερα, η οποία αποκτήθηκε σε επιχειρησιακό περιβάλλον παρόμοιο με το περιβάλλον της σκοπούμενης πτητικής λειτουργίας και

3. για χειριστές που εκτελούν πτητικές λειτουργίες τη νύχτα, 20 ώρες υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσεις εξ όψεως τη νύχτα ως κυβερνήτης.

γ) *Επιχειρησιακή εκπαίδευση*. Επιτυχής ολοκλήρωση επιχειρησιακής εκπαίδευσης σύμφωνα με τις διαδικασίες για τις ιατρικές υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

δ) *Πρόσφατη πείρα*. Όλοι οι χειριστές που εκτελούν πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον πτήση 30 λεπτών με μόνη αναφορά σε όργανα σε ελικόπτερο ή σε προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης εντός του τελευταίου εξαμήνου.

ε) *Σύνθεση πληρώματος*

1. *Πτήση κατά τη διάρκεια της ημέρας*. Το ελάχιστο πλήρωμα κατά τη διάρκεια της ημέρας είναι ένας χειριστής και ένα μέλος τεχνικού πληρώματος ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων.

i) Το εν λόγω πλήρωμα μπορεί να μειωθεί σε έναν χειριστή μόνο όταν:

A. σε τοποθεσία λειτουργίας ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων απαιτείται από τον κυβερνήτη να παραλάβει πρόσθετα ιατρικά εφόδια. Σε αυτήν την περίπτωση, το μέλος τεχνικού πληρώματος ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων μπορεί να ασχοληθεί με την παροχή βοήθειας σε ασθενείς ή τραυματίες ενώ ο κυβερνήτης εκτελεί την πτήση·

B. μετά την άφιξη σε τοποθεσία λειτουργίας ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων, η εγκατάσταση του φορείου δεν επιτρέπει στο μέλος του τεχνικού πληρώματος να καταλάβει τη μπροστινή θέση· ή

Γ. ο ιατρικός επιβάτης χρειάζεται τη βοήθεια του μέλους τεχνικού πληρώματος ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων κατά την πτήση.

ii) Στις περιπτώσεις που περιγράφονται στην περίπτωση (i), τα επιχειρησιακά ελάχιστα είναι αυτά που ορίζονται στις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου· δεν χρησιμοποιούνται τα επιχειρησιακά ελάχιστα των πτητικών λειτουργιών ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων που περιλαμβάνονται στον πίνακα 1 της παραγράφου SpA.HEMS.120.

iii) Μόνο στην περίπτωση που περιγράφεται στην περίπτωση i) υποπερίπτωση Α μπορεί ο κυβερνήτης να προσγειωθεί σε τοποθεσία λειτουργίας ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων χωρίς τη συνδρομή του μέλους τεχνικού πληρώματος από το μπροστινό κάθισμα.

2. *Πτήση τη νύχτα*. Το ελάχιστο πλήρωμα τη νύχτα είναι:

i) δύο χειριστές· ή

ii) ένας χειριστής και ένα μέλος τεχνικού πληρώματος ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές που ορίζει ο αερομεταφορέας στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:

A. επαρκή αναφορά στο έδαφος·

▼B

Β. πτήση που ακολουθεί σύστημα για τη διάρκεια της αποστολής ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων·

Γ. αξιοπιστία των εγκαταστάσεων πρόγνωσης καιρού·

Δ. κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων·

Ε. συνέχεια έννοιας πληρώματος·

ΣΤ. ελάχιστα προσόντα πληρώματος, αρχική και περιοδική εκπαίδευση·

Ζ. επιχειρησιακές διαδικασίες, συμπεριλαμβανομένου του συντονισμού πληρώματος·

Η. ελάχιστα καιρού και

Θ. πρόσθετα ζητήματα λόγω ειδικών τοπικών συνθηκών.

στ) *Εκπαίδευση και έλεγχοι πληρώματος*

1. Η εκπαίδευση και οι έλεγχοι διεξάγονται σύμφωνα με αναλυτικό πρόγραμμα που έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή και περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

2. Μέλη πληρώματος

i) Τα προγράμματα εκπαίδευσης του πληρώματος: βελτιώνουν τις γνώσεις σχετικά με το περιβάλλον εργασίας και τον εξοπλισμό των ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων· βελτιώνουν τον συντονισμό του πληρώματος και περιλαμβάνουν μέτρα για την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που συνδέονται με τη διέλευση κατά τη διαδρομή υπό συνθήκες χαμηλής ορατότητας, την επιλογή των τοποθεσιών λειτουργίας ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων και τα προφίλ προσέγγισης και αναχώρησης.

ii) Τα μέτρα που αναφέρονται στο στοιχείο στ) σημείο 2 περίπτωση i) αξιολογούνται κατά τη διάρκεια:

Α. περιοδικών ελέγχων ικανοτήτων υπό καιρικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως κατά τη διάρκεια της ημέρας, ή τη νύχτα εάν ο αερομεταφορέας εκτελεί πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων τη νύχτα και

Β. ελέγχων γραμμής.

SpA.HEMS.135 Ενημέρωση ιατρικών επιβατών και λοιπού προσωπικού των πτητικών λειτουργιών ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων

α) *Ιατρικοί επιβάτες*. Πριν από οποιαδήποτε πτήση ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων, οι ιατρικοί επιβάτες ενημερώνονται προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι είναι εξοικειωμένοι με το περιβάλλον εργασίας και τον εξοπλισμό ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων, μπορούν να χειριστούν τον ιατρικό εξοπλισμό και τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης που βρίσκεται στο ελικόπτερο και να λάβουν μέρος στις κανονικές και έκτακτης ανάγκης διαδικασίες εισόδου και εξόδου.

β) *Προσωπικό υπηρεσίας έκτακτης ανάγκης εδάφους*. Ο αερομεταφορέας λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο ώστε να διασφαλίσει ότι το προσωπικό υπηρεσίας έκτακτης ανάγκης εδάφους είναι εξοικειωμένο με το περιβάλλον εργασίας και τον εξοπλισμό ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων και τους κινδύνους που συνδέονται με τις λειτουργίες εδάφους σε τοποθεσία λειτουργίας ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων.

▼B

γ) *Ασθενείς*. Με την επιφύλαξη της παραγράφου CAT.OP.MPA.170, παρέχεται ενημέρωση μόνο εάν αυτό είναι πρακτικά εφικτό δεδομένης της κατάστασης του ασθενούς.

SpA.HEMS.140 Πληροφορίες και έγγραφα

α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει, ως τμήμα της ανάλυσης κινδύνων και της διαδικασίας διαχείρισης που εφαρμόζει, ότι οι κίνδυνοι που συνδέονται με το περιβάλλον ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων ελαχιστοποιούνται καθορίζοντας στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας: την επιλογή, σύνθεση και εκπαίδευση των πληρωμάτων· τα επίπεδα εξοπλισμού και τα κριτήρια συνέχισης της πορείας και τις επιχειρησιακές διαδικασίες και τα ελάχιστα, ώστε οι κανονικές και πιθανώς μη κανονικές πτητικές λειτουργίες να περιγράφονται και να μετριάζονται καταλλήλως.

β) Σχετικά αποσπάσματα του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας διατίθενται στον φορέα για τον οποίον εκτελούνται οι πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων.

SpA.HEMS.145 Εγκαταστάσεις βάσης λειτουργίας ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων

α) Εάν τα μέλη του πληρώματος πρέπει να βρίσκονται σε κατάσταση επιφυλακής με χρόνο αντίδρασης κατώτερο των 45 λεπτών, παρέχεται ειδική κατάλληλη εγκατάσταση κοντά σε κάθε βάση λειτουργίας.

β) Σε κάθε βάση λειτουργίας διατίθενται στους χειριστές εγκαταστάσεις για τη λήψη πληροφοριών σχετικά με τις προβλεπόμενες και τις τρέχουσες καιρικές συνθήκες καθώς και ικανοποιητική επικοινωνία με την ενδεδειγμένη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (ATS). Διατίθενται κατάλληλες εγκαταστάσεις για τον σχεδιασμό του συνόλου των εργασιών.

▼M20

SpA.HEMS.150 Εφοδιασμός με καύσιμα/ενέργεια — ελάφρυνση

Εναλλακτικά προς την παράγραφο CAT.OP.MPA.191 στοιχεία β), γ) και δ), όταν η αποστολή ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων (HEMS) διεξάγεται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR) σε τοπική και καθορισμένη γεωγραφική περιοχή, η πολιτική για τα καύσιμα/την ενέργεια διασφαλίζει ότι κατά την ολοκλήρωση της αποστολής, τα τελικά εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια επαρκούν για:

α) χρόνο πτήσης 30 λεπτών με ταχύτητα μέγιστης εμβέλειας· ή

β) χρόνο πτήσης 20 λεπτών με ταχύτητα μέγιστης εμβέλειας την ημέρα, σε περίπτωση πτητικής λειτουργίας εντός περιοχής που παρέχει συνεχείς και κατάλληλες επιχειρησιακές τοποθεσίες.

SpA.HEMS.155 Ανεφοδιασμός ενώ οι επιβάτες είναι επιβιβασμένοι

Προβλέπεται διαδικασία ανεφοδιασμού με στροφείς είτε σταματημένους είτε σε λειτουργία, σύμφωνα με την παράγραφο CAT.OP.MPA.200 “Ειδικός ανεφοδιασμός ή αφαίρεση καυσίμων του αεροσκάφους”.

▼M9

ΤΜΗΜΑ ΙΑ

ΥΠΕΡΑΚΤΙΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ

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

Οι απαιτήσεις του παρόντος τμήματος ισχύουν για:

α) εμπορικούς αερομεταφορείς οι οποίοι είναι κάτοχοι έγκυρου πιστοποιητικού αερομεταφορέα, σύμφωνα με το Μέρος-ORO·

β) φορείς εκμετάλλευσης ειδικευμένων λειτουργιών οι οποίοι έχουν κοινοποιήσει τη δραστηριότητά τους σύμφωνα με το Μέρος-ORO· ή

γ) μη εμπορικούς φορείς εκμετάλλευσης οι οποίοι έχουν κοινοποιήσει τη δραστηριότητά τους σύμφωνα με το Μέρος-ORO.

SpA.HOFO.105 Έγκριση για υπεράκτιες πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου

α) Πριν την έναρξη πτητικών λειτουργιών που καλύπτονται στο παρόν τμήμα, απαιτείται χορήγηση ειδικής έγκρισης στον φορέα εκμετάλλευσης από την αρμόδια αρχή.

β) Για την εν λόγω έγκριση, ο φορέας εκμετάλλευσης υποβάλλει αίτηση στην αρμόδια αρχή, όπως καθορίζεται στην παράγραφο SpA.GEN.105, και αποδεικνύει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος.

γ) Πριν την πραγματοποίηση πτητικών λειτουργιών από κράτος μέλος εκτός του κράτους μέλους το οποίο χορήγησε την έγκριση σύμφωνα με το στοιχείο α), ο φορέας εκμετάλλευσης ενημερώνει τις αρμόδιες αρχές και των δυο κρατών μελών σχετικά με τη σκοπούμενη λειτουργία.

SpA.HOFO.110 Επιχειρησιακές διαδικασίες

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

(1) την επιλογή, τη σύνθεση και την εκπαίδευση των πληρωμάτων·

(2) τα καθήκοντα και τις ευθύνες των μελών του πληρώματος και του λοιπού αρμόδιου προσωπικού·

(3) τον απαιτούμενο εξοπλισμό και τα κριτήρια συνέχισης της πορείας· και

(4) τις επιχειρησιακές διαδικασίες και τα ελάχιστα, ώστε οι κανονικές και πιθανώς μη κανονικές λειτουργίες να περιγράφονται και να μετριάζονται καταλλήλως.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει ότι:

(1) πριν από κάθε πτήση καταρτίζεται επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης·

(2) η ενημέρωση σχετικά με την ασφάλεια των επιβατών καλύπτει επίσης τυχόν ειδικές πληροφορίες για θέματα σχετικά με υπεράκτιες πτητικές λειτουργίες και πραγματοποιείται πριν την επιβίβαση στο ελικόπτερο·

(3) κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης φορά εγκεκριμένη στολή επιβίωσης όταν:

i) το δελτίο ή οι προβλέψεις καιρού που έχει στη διάθεσή του ο κυβερνήτης/συγκυβερνήτης δείχνουν ότι η θερμοκρασία θαλάσσης θα είναι μικρότερη από 10 °C κατά τη διάρκεια της πτήσης· ή

▼M9

ii) ο εκτιμώμενος χρόνος διάσωσης υπερβαίνει τον υπολογιζόμενο χρόνο επιβίωσης· ή

iii) η πτήση είναι προγραμματισμένη να πραγματοποιηθεί τη νύχτα σε εχθρικό περιβάλλον·

(4) εφόσον υπάρχει, ακολουθείται η δομή υπεράκτιας διαδρομής που παρέχει η αρμόδια υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας·

(5) οι χειριστές κάνουν βέλτιστη χρήση του αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης (AFCS) καθ' όλη τη διάρκεια της πτήσης·

(6) καθορίζονται ειδικές διαδικασίες για υπεράκτια προσέγγιση, συμπεριλαμβανομένων παραμέτρων σταθερής προσέγγισης και διορθωτικών δράσεων σε περίπτωση που η προσέγγιση αποδειχθεί ασταθής·

(7) στην περίπτωση πτητικών λειτουργιών πολλαπλών χειριστών, προβλέπονται διαδικασίες κατά τις οποίες ένα μέλος του πληρώματος πτήσης παρακολουθεί τα όργανα πτήσης κατά τη διάρκεια υπεράκτιας πτήσης, ιδίως κατά την προσέγγιση ή την αναχώρηση, με στόχο να διασφαλισθεί ότι διατηρείται ασφαλής τροχιά πτήσης·

(8) το πλήρωμα πτήσης προβαίνει άμεσα σε κατάλληλες ενέργειες, όταν ενεργοποιείται ύψος επιφυλακής·

(9) προβλέπονται διαδικασίες, ώστε τα συστήματα επίπλευσης έκτακτης ανάγκης να είναι κατάλληλα εξοπλισμένα, όποτε κρίνεται ασφαλές, για όλες τις αφίξεις και αναχωρήσεις πάνω από ύδατα· και

(10) οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται σύμφωνα με τους περιορισμούς σχετικά με τις διαδρομές ή τις περιοχές λειτουργίας, οι οποίοι προβλέπονται από την αρμόδια αρχή ή την οικεία υπεύθυνη αρχή για τον εναέριο χώρο.

SpA.HOFO.115 Χρήση υπεράκτιων εγκαταστάσεων

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

SpA.HOFO.120 Επιλογή αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας

▼M21

α) *Εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού στην ξηρά.* Παρά τις παραγράφους CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 και SPO.OP.151, ο κυβερνήτης/πιλότος δεν υποχρεούται να καθορίσει εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης στην περίπτωση πτήσεων που πραγματοποιούνται από υπεράκτια εγκατάσταση προς χερσαίο αεροδρόμιο προορισμού, υπό τον όρο ότι υπάρχει επαρκές σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτης κατάστασης για τη διασφάλιση της ασφαλούς επιστροφής από την υπεράκτια εγκατάσταση.

▼M9

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

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

▼M9

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

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

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

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

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

▼M21

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

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει διαδικασίες με τις οποίες διασφαλίζεται ότι τηρούνται οι τυποποιημένες διαδικασίες υπεράκτιας προσέγγισης (OSAP) μόνον εφόσον:

1. το ελικόπτερο είναι ικανό να παρέχει πληροφορίες πλοήγησης και περιβάλλοντος σε πραγματικό χρόνο για την αποφυγή εμποδίων· και

2. είτε:

i) το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH) καθορίζεται από ραδιοϋψόμετρο ή συσκευή ισοδύναμων επιδόσεων· ή

ii) εφαρμόζεται το ελάχιστο απόλυτο ύψος καθόδου (MDA), το οποίο περιλαμβάνει επαρκές περιθώριο.

β) Εάν ο φορέας εκμετάλλευσης τηρεί τις OSAP σε διερχόμενες εξέδρες ή σκάφη, η πτήση εκτελείται σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών.

γ) Η κρίσιμη απόσταση παρέχει επαρκή απόσταση ελεύθερη από εμπόδια στην αποτυχημένη προσέγγιση από οιονδήποτε προορισμό για τον οποίο έχει προγραμματιστεί OSAP.

δ) Η προσέγγιση συνεχίζεται πέρα από την κρίσιμη απόσταση ή κάτω από το ελάχιστο απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου (MDA/H) μόνο όταν έχει επιτευχθεί αναφορά οπτικής επαφής με τον προορισμό.

ε) Για πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή, προστίθενται κατάλληλες προσθήκες στο MDA/H και στην κρίσιμη απόσταση.

στ) Όταν πραγματοποιείται OSAP σε υπεράκτια εγκατάσταση η οποία δεν βρίσκεται σε κίνηση (δηλαδή σε σταθερή εγκατάσταση ή σε πρυμνοδετημένο πλοίο) και εφόσον το σύστημα πλοήγησης παρέχει αξιόπιστη θέση GNSS της εγκατάστασης, χρησιμοποιείται το σύστημα GNSS/σύστημα πλοήγησης περιοχής, προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια της OSAP.

ζ) Ο φορέας εκμετάλλευσης περιλαμβάνει τις OSAP στα προγράμματα αρχικής και περιοδικής εκπαίδευσης και ελέγχου.

▼M9

SpA.HOFO.130 Μετεωρολογικές συνθήκες

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

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

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

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

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

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

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

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

SpA.HOFO.140 Απαιτήσεις επιδόσεων σε υπεράκτιες εγκαταστάσεις

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

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

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

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

SpA.HOFO.150 Σύστημα ιχνηλάτησης αεροσκάφους

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

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

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

(1) σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2016·

▼M9

(2) όλα τα ελικόπτερα με μέγιστη εγκεκριμένη διάταξη θέσεων επιβατών (MOPSC) άνω των 9 και για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας πριν την 1η Ιανουαρίου 2017·

(3) όλα τα ελικόπτερα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2018.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης διαθέτει σύστημα για:

(1) τη συλλογή δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων προειδοποιητικών μηνυμάτων παραγομένων από το σύστημα·

(2) την ανάλυση και τον καθορισμό της λειτουργικής ετοιμότητας των εξαρτημάτων του ελικοπτέρου· και

(3) την αντιμετώπιση βλαβών που εντοπίζονται σε αρχικό στάδιο.

SpA.HOFO.160 Απαιτήσεις εξοπλισμού

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

(1) Σύστημα αναγγελιών κοινού (PA) σε ελικόπτερα που πραγματοποιούν εμπορικές και μη εμπορικές λειτουργίες σύνθετων μηχανοκίνητων ελικοπτέρων (NCC):

i) Ελικόπτερα με μέγιστη εγκεκριμένη διάταξη θέσεων επιβατών (MOPSC) άνω των 9 διαθέτουν σύστημα PA.

ii) Ελικόπτερα με μέγιστη εγκεκριμένη διάταξη θέσεων έως εννέα επιβατών δεν είναι απαραίτητο να διαθέτουν σύστημα PA, εάν ο φορέας εκμετάλλευσης είναι σε θέση να αποδείξει ότι η φωνή του χειριστή γίνεται αντιληπτή από όλες τις θέσεις επιβατών κατά τη διάρκεια της πτήσης.

(2) *Ραδιοϋψόμετρο*

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

β) *Έξοδοι κινδύνου*

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

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

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

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

α) *Σωσίβια γιλέκα*

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

▼**M9**

β) *Στολές επιβίωσης*

Όλοι οι επιβαίνοντες φορούν εγκεκριμένη στολή επιβίωσης όταν:

(1) το δελτίο ή οι προβλέψεις καιρού που έχει στη διάθεσή του ο κυβερνήτης/συγκυβερνήτης δείχνουν ότι η θερμοκρασία θαλάσσης θα είναι μικρότερη από 10 °C κατά τη διάρκεια της πτήσης· ή

(2) ο εκτιμώμενος χρόνος διάσωσης υπερβαίνει τον υπολογιζόμενο χρόνο επιβίωσης· ή

(3) η πτήση είναι προγραμματισμένη να διεξαχθεί τη νύχτα.

γ) *Σύστημα έκτακτης ανάγκης για την προστασία της αναπνοής*

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

δ) *Σωσίβιες λέμβοι*

(1) Όλες οι σωσίβιες λέμβοι που μεταφέρονται είναι τοποθετημένες κατά τρόπο ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν στις συνθήκες θαλάσσης στις οποίες αξιολογήθηκαν τα χαρακτηριστικά προσθαλάσσωσης, επίπλευσης και αντιστάθμισης του ελικοπτέρου για την πιστοποίηση.

(2) Όλες οι σωσίβιες λέμβοι που μεταφέρονται είναι τοποθετημένες κατά τρόπο που διευκολύνει την άμεση χρήση τους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

(3) Ο αριθμός των σωσίβιων λέμβων που τοποθετούνται είναι:

i) στην περίπτωση ελικοπτέρων που μεταφέρουν έως 12 άτομα, τουλάχιστον μία σωσίβια λέμβος χωρητικότητας τουλάχιστον στο μέγιστο αριθμό ατόμων επί του ελικοπτέρου· ή

ii) στην περίπτωση ελικοπτέρων που μεταφέρουν άνω των 11 ατόμων, τουλάχιστον δύο σωσίβιες λέμβοι, οι οποίες επαρκούν συνολικά για τον αριθμό των ατόμων που είναι ικανά να επιβιβασθούν και, εάν απολεσθεί η μία, η(οι) άλλη(-ες) έχει(-ουν) επαρκή επιπλέον χωρητικότητα για όλα τα άτομα που μεταφέρει το ελικόπτερο.

(4) Κάθε σωσίβια λέμβος διαθέτει τουλάχιστον ένα σωστικό πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT(S))· και

(5) Κάθε σωσίβια λέμβος διαθέτει σωσίβιο εξοπλισμό επιβίωσης, συμπεριλαμβανομένων και μέσων επιβίωσης, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να εκτελεσθεί.

ε) *Φωτισμός κινδύνου θαλάμου επιβατών*

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

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

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

ζ) *Ασφάλιση μη απορριπτόμενων θυρών*

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

▼M9

η) *Έξοδοι κινδύνου και καταπακτές διαφυγής*

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

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

SpA.HOFO.170 Απαιτήσεις που αφορούν το πλήρωμα

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης θεσπίζει:

(1) κριτήρια για την επιλογή των μελών του πληρώματος πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη την προϋπηρεσία τους·

(2) την ελάχιστη πείρα που απαιτείται για τον κυβερνήτη/συγκυβερνήτη που πρόκειται να εκτελέσει υπεράκτιες λειτουργίες· και

(3) πρόγραμμα εκπαίδευσης και ελέγχου του πληρώματος πτήσης το οποίο κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης ολοκληρώνει επιτυχώς. Το εν λόγω πρόγραμμα είναι κατάλληλα προσαρμοσμένο για την εκτέλεση καθηκόντων σε υπεράκτιο περιβάλλον και περιλαμβάνει κανονικές και μη κανονικές διαδικασίες, διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, καθώς και εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος, εισόδου στο νερό και επιβίωσης στη θάλασσα.

β) *Απαιτήσεις επικαιρότητας*

Χειριστής λειτουργεί ελικόπτερο που μεταφέρει επιβάτες μόνο:

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

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

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

γ) Ειδικές απαιτήσεις για CAT:

(1) Η περίοδος των 90 ημερών που ορίζεται στο στοιχείο β) σημεία (1) και (2) δύναται να παραταθεί έως και 120 ημέρες, εφόσον ο χειριστής εκτελεί πτήση γραμμής υπό την επιτήρηση εκπαιδευτή ή εξεταστή ειδικότητας τύπου.

(2) Εάν ο χειριστής δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του σημείου (1), ολοκληρώνει εκπαιδευτική πτήση με ελικόπτερο ή πλήρη προσομοιωτή πτήσης του τύπου ελικοπτέρου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί, η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον τις απαιτήσεις που περιγράφονται στο στοιχείο β) σημεία (1) και (2) πριν μπορέσει να ασκήσει τα άλλα δικαιώματά του.

▼M10

ΤΜΗΜΑ ΙΒ

ΝΥΚΤΕΡΙΝΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΟΝΟΚΙΝΗΤΗΡΙΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ ΜΕ ΣΤΡΟΒΙΛΟΚΙΝΗΤΗΡΑ Ή ΥΠΟ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΤΗΣΗΣ ΜΕ ΟΡΓΑΝΑ (SET-IMC)

SpA.SET-IMC.100 Πτητικές λειτουργίες SET-IMC

Στις πτητικές λειτουργίες εμπορικών αεροπορικών μεταφορών (CAT), τα μονοκινητήρια αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα λειτουργούν τη νύχτα ή υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης (IMC) εφόσον ο φορέας εκμετάλλευσης έχει λάβει έγκριση SET-IMC από την αρμόδια αρχή.

SpA.SET-IMC.105 Έγκριση πτητικών λειτουργιών SET-IMC

Για να λάβει έγκριση SET-IMC από την αρμόδια αρχή, ο φορέας εκμετάλλευσης υποβάλλει αποδεικτικά στοιχεία ότι έχουν τηρηθεί όλοι οι κάτωθι όροι:

α) ο στροβιλοκινητήρας σε λειτουργία επιτυγχάνει αποδεκτό επίπεδο αξιοπιστίας στον παγκόσμιο στόλο με τον συγκεκριμένο συνδυασμό αεροσκάφους/κινητήρα·

▼M16

β) έχουν καθιερωθεί ειδικές οδηγίες και διαδικασίες συντήρησης ώστε να εξασφαλίζονται τα επιδιωκόμενα επίπεδα διαρκούς αξιοπλοΐας και αξιοπιστίας του αεροπλάνου και του συστήματος πρόωσης, οι οποίες περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα συντήρησης του αεροσκάφους του φορέα εκμετάλλευσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1321/2014, καθώς και όλα τα ακόλουθα:

(1) πρόγραμμα παρακολούθησης των τάσεων του κινητήρα, εξαιρουμένων των αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας για πρώτη φορά μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2004, τα οποία διαθέτουν αυτόματο σύστημα παρακολούθησης τάσεων·

(2) πρόγραμμα αξιοπιστίας του συστήματος πρόωσης και συναφών συστημάτων·

▼M10

γ) έχουν καθιερωθεί η σύνθεση του πληρώματος πτήσης και το πρόγραμμα εκπαίδευσης/ελέγχου των μελών του πληρώματος πτήσης που λαμβάνουν μέρος στις εν λόγω πτητικές λειτουργίες·

δ) έχουν καθιερωθεί διαδικασίες λειτουργίας στις οποίες καθορίζονται όλα τα ακόλουθα:

1) ο εξοπλισμός που πρόκειται να μεταφέρεται, καθώς και οι περιορισμοί λειτουργίας και οι κατάλληλες καταχωρίσεις στον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού (MEL)·

2) το σχέδιο πτήσης·

3) οι κανονικές διαδικασίες·

4) οι διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, καθώς και οι διαδικασίες μετά από βλάβη του συστήματος πρόωσης, και οι διαδικασίες αναγκαστικής προσγείωσης υπό όλες τις καιρικές συνθήκες·

5) η παρακολούθηση και αναφορά συμβάντων·

ε) έχει διενεργηθεί αξιολόγηση της διακινδύνευσης ασφάλειας, καθώς και προσδιορισμός αποδεκτής περιόδου διακινδύνευσης σε περίπτωση που φορέας εκμετάλλευσης προτίθεται να τη χρησιμοποιήσει.

SpA.SET-IMC.110 Απαιτήσεις για τον εξοπλισμό για πτητικές λειτουργίες SET-IMC

Τα αεροπλάνα που χρησιμοποιούνται σε πτητικές λειτουργίες SET-IMC διαθέτουν όλο τον ακόλουθο εξοπλισμό:

α) δύο χωριστά συστήματα ηλεκτροπαραγωγής, το καθένα ικανό να παρέχει την απαιτούμενη ισχύ για όλα τα βασικά όργανα πτήσης, συστήματα πλοήγησης και τα συστήματα του αεροπλάνου που είναι απαραίτητα για τη συνέχιση της πτήσης έως τον προορισμό ή εναλλακτικό αεροδρόμιο·

▼M10

β) δύο ενδείκτες στάσης τροφοδοτούμενους από ανεξάρτητες πηγές·

γ) για τις πτητικές λειτουργίες μεταφοράς επιβατών, έναν ιμάντα πρόσδεσης ή μια ζώνη ασφαλείας με διαγώνιο ιμάντα ώμου για κάθε κάθισμα επιβάτη·

δ) αερομεταφερόμενο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού·

ε) σε αεροπλάνο με θάλαμο συμπίεσης, επαρκές συμπληρωματικό οξυγόνο για όλους τους επιβαίνοντες για να επιτραπεί η κάθοδος μετά από βλάβη του κινητήρα στο μέγιστο πιστοποιημένο ύψος πλεύσης, στο βέλτιστο εύρος ταχύτητας κατολίσθησης και στη βέλτιστη διαμόρφωση κατολίσθησης, με παραδοχή του μέγιστου ρυθμού διαρροής του θαλάμου επιβατών, έως ότου επιτευχθούν συνεχή απόλυτα ύψη θαλάμου κάτω των 13 000 ft·

στ) σύστημα περιοχικής ναυτιλίας ικανό να προγραμματίζεται με τις θέσεις των τόπων προσγείωσης και να παρέχει πλευρική καθοδήγηση στο πλήρωμα πτήσης για την άφιξη στους τόπους αυτούς·

ζ) ραδιοϋψόμετρο·

η) φως προσγείωσης ικανό να φωτίζει το σημείο της επαφής στο ίχνος κατολίσθησης χωρίς ισχύ από τα 200 ft και πέρα·

θ) επαρκούς ισχύος και αντοχής σύστημα τροφοδοσίας με ηλεκτρικό ρεύμα για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης ικανό να παρέχει ισχύ, μετά από αστοχία όλης της παραγόμενης ισχύος, για πρόσθετα φορτία που είναι αναγκαία για όλα τα κάτωθι:

1) τα βασικά όργανα πτήσης και περιοχικής ναυτιλίας κατά την κάθοδο από μέγιστο ύψος πτητικής λειτουργίας μετά από βλάβη του κινητήρα·

2) τα μέσα που παρέχουν μία απόπειρα επανεκκίνησης του κινητήρα·

3) κατά περίπτωση, την επέκταση του συστήματος προσγείωσης και των πτερυγίων καμπυλότητας·

4) τη χρήση του ραδιοϋψομέτρου καθ' όλη την προσέγγιση προσγείωσης·

5) το φως προσγείωσης·

6) έναν θερμαντήρα ταχυμέτρου·

7) εάν υπάρχουν, τα ηλεκτρικά μέσα που παρέχουν επαρκή προστασία από τη μειωμένη ορατότητα του χειριστή για την προσγείωση·

ι) σύστημα ανάφλεξης που ενεργοποιείται αυτόματα ή μπορεί να είναι χειροκίνητο, για την απογείωση, την προσγείωση και κατά τη διάρκεια της πτήσης, με ορατή υγρασία·

ια) μέσο συνεχούς παρακολούθησης του συστήματος λίπανσης του συστήματος παραγωγής ισχύος για την ανίχνευση της ύπαρξης καταλοίπων σχετιζόμενων με την επικείμενη βλάβη συστατικού στοιχείου του συστήματος μετάδοσης της κίνησης, καθώς και ένδειξη προειδοποίησης του θαλάμου του πληρώματος πτήσης·

▼M20

ιβ) συσκευή ελέγχου της ισχύος βοηθητικού κινητήρα που επιτρέπει τη συνέχιση της λειτουργίας του κινητήρα σε επαρκή περιοχή ισχύος για την ασφαλή ολοκλήρωση της πτήσης σε περίπτωση εύλογα πιθανής βλάβης της μονάδας ελέγχου καυσίμου/ενέργειας.

▼M14

ΤΜΗΜΑ ΙΓ

ΣΥΣΤΗΜΑ EFB (ELECTRONIC FLIGHT BAGS/ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΤΣΑΝΤΕΣ ΠΤΗΣΗΣ)

SPA.EFB.100 Χρήση του συστήματος EFB — έγκριση λειτουργίας

α) Ο φορέας εμπορικής εκμετάλλευσης αεροπορικών μεταφορών χρησιμοποιεί μόνον EFB τύπου Β, εφόσον ο φορέας εκμετάλλευσης έχει λάβει έγκριση από την αρμόδια αρχή για τη χρήση της.

▼M14

β) Για να χορηγηθεί έγκριση λειτουργίας από την αρμόδια αρχή για τη χρήση εφαρμογής EFB τύπου Β, ο αερομεταφορέας υποβάλλει αποδεικτικά στοιχεία ότι:

(1) διενεργήθηκε αξιολόγηση διακινδύνευσης της χρήσης της EFB που περιέχει την εφαρμογή και της εφαρμογής EFB και της/των συναφούς/-ών λειτουργίας/-ών της, με την οποία εντοπίσθηκε η σχετική διακινδύνευση και διασφαλίσθηκαν η κατάλληλη διαχείριση και ο μετριασμός της·

(2) οι διεπαφές ανθρώπου-μηχανής της συσκευής EFB και της εφαρμογής EFB αξιολογήθηκαν με βάση τις αρχές ανθρώπινων παραγόντων·

(3) έχει καταρτίσει σύστημα διαχείρισης για την EFB και έχει προσδιορίσει και θέσει σε εφαρμογή διαδικασίες και απαιτήσεις εκπαίδευσης για τη διαχείριση και τη χρήση της συσκευής EFB και της εφαρμογής EFB· τα ανωτέρω περιλαμβάνουν διαδικασίες για:

i) τη λειτουργία της EFB,

ii) τη διαχείριση των αλλαγών στην EFB,

iii) τη διαχείριση των δεδομένων της EFB,

iv) τη συντήρηση της EFB, και

v) την ασφάλεια της EFB·

(4) η πλατφόρμα υποδοχής EFB αρμόζει στην προβλεπόμενη χρήση της εφαρμογής EFB.

Η επίδειξη αυτή αφορά ειδικά την εφαρμογή EFB και την πλατφόρμα υποδοχής EFB στην οποία έχει εγκατασταθεί η εφαρμογή.

▼M21

ΤΜΗΜΑ ΙΔ

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

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

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

β) Τα μειωμένα επιχειρησιακά ελάχιστα VFR εφαρμόζονται μόνο σε πτήση ελικοπτέρου που περιλαμβάνει τμήμα που εκτελείται υπό συνθήκες IFR και μόνο σε μία από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

1. το τμήμα της πτήσης που εκτελείται υπό συνθήκες VFR πραγματοποιείται αμέσως μετά την προσέγγιση PinS ελικοπτέρου με πρόθεση προσγείωσης σε κοντινό ελικοδρόμιο ή τοποθεσία λειτουργίας·

2. το τμήμα της πτήσης που εκτελείται υπό συνθήκες VFR πραγματοποιείται αμέσως μετά την προσέγγιση PinS ελικοπτέρου με πρόθεση εκτέλεσης πτητικών λειτουργιών ανύψωσης σε κοντινή τοποθεσία HEC ή HHO·

3. το τμήμα της πτήσης που εκτελείται υπό συνθήκες VFR αποτελεί αναχώρηση με σκοπό τη μετάβαση σε πτήση IFR σε κοντινό σταθερό σημείο αρχικής αναχώρησης.

γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει διαδικασίες λειτουργίας που εφαρμόζονται κατά την πτήση με μειωμένα επιχειρησιακά ελάχιστα VFR.

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι τα μέλη του πληρώματος πτήσης διαθέτουν πείρα και εκπαίδευση ώστε να εκτελούν πτητική λειτουργία με μειωμένα επιχειρησιακά ελάχιστα VFR.

▼M1

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΕ ΣΥΝΘΕΤΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

[ΜΕΡΟΣ-NCC]

ΤΜΗΜΑ Α

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

▼M15

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.

▼M1

NCC.GEN.105 Ευθύνες πληρώματος

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

1. σχετίζονται με την ασφάλεια του αεροσκάφους και των επιβαινόντων του· και
2. καθορίζονται στις οδηγίες και τις διαδικασίες του εγχειριδίου πτητικών λειτουργιών.

β) Κατά τη διάρκεια κρίσιμων σταδίων της πτήσης ή όποτε κρίνεται αναγκαίο προς όφελος της ασφάλειας από τον κυβερνήτη, κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών βρίσκεται στην καθορισμένη θέση του και δεν εκτελεί άλλες εργασίες από εκείνες που απαιτούνται για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους.

γ) Κατά τη διάρκεια της πτήσης, τα μέλη του πληρώματος πτήσης παραμένουν προσδεμένα με τη ζώνη ασφαλείας τους στην καθορισμένη θέση τους.

δ) Κατά τη διάρκεια της πτήσης, τουλάχιστον ένα μέλος του πληρώματος πτήσης με τα κατάλληλα προσόντα παραμένει πάντοτε στη θέση των χειριστηρίων του αεροσκάφους.

ε) Το μέλος πληρώματος δεν εκτελεί καθήκοντα σε αεροσκάφος:

1. εάν γνωρίζει ή υποπτεύεται ότι υποφέρει από κόπωση, όπως αναφέρεται στο 7.στ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ή άλλως αισθάνεται ανίκανο προς εργασία, σε βαθμό που ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την πτήση· ή

▼M12

2. όταν βρίσκεται υπό την επήρεια ψυχοτρόπων ουσιών ή για άλλους λόγους αναφερόμενους στο 7.ζ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

▼M1

στ) Το μέλος πληρώματος που αναλαμβάνει καθήκοντα για περισσότερους του ενός φορείς εκμετάλλευσης:

1. τηρεί τα ατομικά του αρχεία όσον αφορά τους χρόνους πτήσης και υπηρεσίας και τις περιόδους ανάπαυσης, όπως αναφέρεται στο παράρτημα III (μέρος-ORO), τμήμα FTL του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012· και
2. υποβάλλει σε κάθε φορέα εκμετάλλευσης τα στοιχεία που απαιτούνται για τον προγραμματισμό των δραστηριοτήτων σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις FTL.

ζ) Το μέλος πληρώματος αναφέρει στον κυβερνήτη:

1. κάθε έλλειψη, βλάβη, δυσλειτουργία ή ελάττωμα που πιστεύει ότι μπορεί να επηρεάσει την αξιοπλοΐα ή την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους και των συστημάτων έκτακτης ανάγκης· και
2. κάθε επικίνδυνο ή ενδεχομένως επικίνδυνο συμβάν για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους.

▼M15

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

▼M16

Οι εγκεκριμένοι εκπαιδευτικοί φορείς που είναι υποχρεωμένοι να συμμορφώνονται με το παρόν παράρτημα συμμορφώνονται επίσης με:

α) την ORO.GEN.310, αναλόγως· και

β) την ORO.MLR.105.

▼M1

NCC.GEN.106 Ευθύνες και αρμοδιότητα κυβερνήτη

α) Ο κυβερνήτης είναι υπεύθυνος:

1. για την ασφάλεια όλων των μελών του πληρώματος, των επιβατών και του φορτίου του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια των πτητικών λειτουργιών του αεροσκάφους, όπως ορίζεται στο 1.γ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008·

2. για την έναρξη, τη συνέχιση, τον τερματισμό ή την εκτροπή μιας πτήσης για λόγους ασφάλειας·

3. να εξασφαλίζει ότι όλες οι οδηγίες, οι επιχειρησιακές διαδικασίες και οι κατάλογοι ελέγχου τηρούνται σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών και όπως ορίζεται στο 1.β του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008·

4. να αρχίζει την πτήση μόνον εφόσον βεβαιωθεί ότι πληρούνται όλοι οι κάτωθι επιχειρησιακοί περιορισμοί που αναφέρονται στο 2.α.3 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ως εξής:

   i) το αεροσκάφος είναι αξιόπλοο·

   ii) το αεροσκάφος είναι δεόντως νηολογημένο·

   iii) τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται για την εκτέλεση της πτήσης έχουν εγκατασταθεί στο αεροσκάφος και λειτουργούν, εκτός εάν ο πίνακας ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) ή ισοδύναμο έγγραφο επιτρέπει πτητική λειτουργία με εξοπλισμό εκτός λειτουργίας, όπως απαιτείται στο NCC.IDE.A.105 ή NCC.IDE.H.105·

   iv) η μάζα του αεροσκάφους και η θέση του κέντρου βάρους είναι τέτοιες ώστε η πτήση να είναι δυνατόν να εκτελεστεί εντός των ορίων που προδιαγράφονται στα έγγραφα αξιοπλοΐας·

   v) όλες οι αποσκευές του θαλάμου επιβατών, οι παραδιδόμενες αποσκευές και το φορτίο έχουν φορτωθεί ορθώς και στοιβαχθεί ασφαλώς·

   vi) σε καμία στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης δεν σημειώνεται υπέρβαση των περιορισμών πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους, όπως ορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM)·

   vii) κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης είναι κάτοχος έγκυρης αδείας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011· ►M9 ——————— ◄

   viii) τα μέλη του πληρώματος πτήσης είναι κατάλληλου βαθμού και πληρούν τις απαιτήσεις επαγγελματικής επάρκειας και πείρας· ►M9 και ◄

▼M9

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

▼M1

5. να μην αρχίσει πτήση εφόσον μέλος του πληρώματος πτήσης δεν είναι σε θέση να εκτελέσει καθήκοντα για οποιοδήποτε λόγο όπως τραυματισμό, ασθένεια, κόπωση ή εξαιτίας της επήρειας ψυχοτρόπων ουσιών·

6. να μη συνεχίσει πτήση πέραν του πλησιέστερου αποδεκτού αεροδρομίου λόγω καιρού ή χώρου λειτουργίας, όταν μειωθεί η ικανότητα μέλους του πληρώματος πτήσης να εκτελέσει τα καθήκοντά του εξαιτίας π.χ. κόπωσης, ασθένειας ή έλλειψης οξυγόνου·

7. να αποφασίζει για την αποδοχή του αεροσκάφους με επιχειρησιακής φύσεως δυσλειτουργίες, σύμφωνα με τον κατάλογο παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση (CDL) ή τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), αναλόγως·

▼M1

8. κατά τον τερματισμό της πτήσης, ή σειράς πτήσεων, να καταγράψει τα δεδομένα χρήσης και όλα τα γνωστά ή ύποπτα ελαττώματα του αεροσκάφους στο τεχνικό ημερολόγιο του αεροσκάφους ή στο ημερολόγιο καταγραφής πτήσης του αεροσκάφους· και

▼M8

9. μεριμνά ώστε:

i) οι συσκευές καταγραφής στοιχείων πτήσης να μην ανενεργές ούτε τίθενται εκτός λειτουργίας κατά τη διάρκεια της πτήσης·

ii) σε περίπτωση περιστατικού πλην ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος που αναφέρεται σύμφωνα με την ORO.GEN.160(α), οι καταχωρίσεις καταγραφέα στοιχείων πτήσης να μην διαγράφονται σκοπίμως· και

iii) σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος, ή εάν η αρχή διερεύνησης επιβάλλει τη διατήρηση των καταχωρίσεων των συσκευών καταγραφής δεδομένων πτήσης:

A) οι καταχωρίσεις καταγραφέα στοιχείων πτήσης να μην διαγράφονται σκοπίμως·

B) οι καταγραφείς στοιχείων πτήσης να απενεργοποιούνται αμέσως μετά την ολοκλήρωση της πτήσης· και

Γ) να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα για τη διατήρηση των καταχωρίσεων των συσκευών καταγραφής δεδομένων πτήσης πριν από την αναχώρηση από τον θάλαμο πληρώματος πτήσης.

▼M1

β) Ο κυβερνήτης έχει την αρμοδιότητα να αρνηθεί την επιβίβαση ή την αποβίβαση οποιουδήποτε προσώπου, τη φόρτωση ή την εκφόρτωση αποσκευής ή φορτίου που συνιστά ενδεχόμενο κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροσκάφους ή των επιβαινόντων του.

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

δ) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α) σημείο 6, σε πτητική λειτουργία πολλαπλών πληρωμάτων επιτρέπεται ο κυβερνήτης να συνεχίσει πτήση πέραν του πλησιέστερου αποδεκτού αεροδρομίου λόγω καιρού εφόσον εφαρμόζονται κατάλληλες διαδικασίες μετριασμού των επιπτώσεων των κινδύνων.

ε) Ο κυβερνήτης, σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης που απαιτεί άμεση λήψη απόφασης και δράσης, προβαίνει σε κάθε ενέργεια που κρίνει αναγκαία υπό τις περιστάσεις σύμφωνα με το 7.δ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Στις περιπτώσεις αυτές επιτρέπεται να παρεκκλίνει από κανόνες, επιχειρησιακές διαδικασίες και μεθόδους για λόγους ασφάλειας.

στ) Ο κυβερνήτης υποβάλλει χωρίς καθυστέρηση αναφορά στην αρμόδια αρχή για έκνομη ενέργεια και ενημερώνει την ορισμένη τοπική αρχή.

ζ) Ο κυβερνήτης κοινοποιεί στην πλησιέστερη αρμόδια αρχή με τα ταχύτερα δυνατά μέσα κάθε ατύχημα στο οποίο ενεπλάκη το αεροσκάφος, το οποίο είχε ως αποτέλεσμα τον σοβαρό τραυματισμό ή τον θάνατο προσώπου ή σοβαρή ζημία στο αεροσκάφος ή σε ιδιοκτησία.

NCC.GEN.110 Συμμόρφωση προς νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες

α) Ο κυβερνήτης συμμορφώνεται προς τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες των κρατών στα οποία διεξάγονται οι πτητικές λειτουργίες.

β) Ο κυβερνήτης είναι εξοικειωμένος με τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες που άπτονται των καθηκόντων του, διέπουν τις περιοχές από τις οποίες πρόκειται να διέλθει το αεροσκάφος, τα αεροδρόμια ή χώρους πτητικής λειτουργίας που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν, και με τις αεροναυτιλιακές διευκολύνσεις, όπως ορίζεται στο 1.α του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

▼M1

NCC.GEN.115 Κοινή γλώσσα

Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη πληρώματος μπορούν να επικοινωνούν μεταξύ τους σε κοινή γλώσσα.

▼M5

NCC.GEN.119 Τροχοδρόμηση αεροσκαφών

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

▼M1

NCC.GEN.120 Τροχοδρόμηση αεροπλάνων

Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι αεροπλάνο τροχοδρομεί μόνο στην επιφάνεια κίνησης αεροδρομίου, εάν το πρόσωπο που χειρίζεται τα χειριστήρια πτήσης:

α) είναι χειριστής που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα· ή

β) έχει οριστεί από τον φορέα εκμετάλλευσης και:

1. έχει εκπαιδευτεί στην τροχοδρόμηση του αεροσκάφους·

2. έχει εκπαιδευτεί στη χρήση ραδιοτηλεφώνου, εφόσον απαιτούνται ραδιοεπικοινωνίες·

3. έχει εκπαιδευτεί στα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά, τις διαδρομές, τα σήματα, τη σήμανση, τα φώτα, τα σήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC) και τις οδηγίες, τη φρασεολογία και τις διαδικασίες· και

4. είναι σε θέση να ανταποκρίνεται στα πρότυπα λειτουργίας που απαιτούνται για την ασφαλή κίνηση του αεροπλάνου στο αεροδρόμιο.

NCC.GEN.125 Ενεργοποίηση στροφείου — ελικόπτερα

Το στροφείο ελικοπτέρου στρέφεται μόνο όταν είναι σε λειτουργία ο κινητήρας για τον σκοπό της πτήσης με τον πτυχιούχο χειριστή στα χειριστήρια.

NCC.GEN.130 Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές

Ο φορέας εκμετάλλευσης δεν επιτρέπει σε κανένα άτομο μέσα σε αεροσκάφος να χρησιμοποιεί φορητή ηλεκτρονική συσκευή (PED) η οποία θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροσκάφους.

▼M14

NCC.GEN.131 Χρήση του συστήματος EFB (electronic flight bags/ηλεκτρονικές τσάντες πτήσης)

α) Όταν χρησιμοποιείται EFB στο αεροσκάφος, ο φορέας εκμετάλλευσης μεριμνά ώστε η EFB να μην επηρεάζει δυσμενώς τις επιδόσεις των συστημάτων ή του εξοπλισμού του αεροσκάφους ή την ικανότητα χειρισμού του αεροσκάφους από το μέλος του πληρώματος πτήσης.

β) Πριν από τη χρήση εφαρμογής EFB τύπου Β, ο φορέας εκμετάλλευσης:

(1) διενεργεί αξιολόγηση διακινδύνευσης της χρήσης της συσκευής EFB που περιέχει την εφαρμογή και της αντίστοιχης εφαρμογής EFB και της/των συναφούς/-ών λειτουργίας/-ών της, με την οποία εντοπίζεται η σχετική διακινδύνευση και διασφαλίζονται η κατάλληλη διαχείριση και ο μετριασμός της· με την αξιολόγηση διακινδύνευσης αντιμετωπίζονται οι διακινδυνεύσεις που σχετίζονται με τη διεπαφή ανθρώπου-μηχανής της συσκευής EFB και της αντίστοιχης εφαρμογής EFB· και

(2) καταρτίζει σύστημα διαχείρισης για την EFB που περιλαμβάνει διαδικασίες και απαιτήσεις εκπαίδευσης για τη διαχείριση και τη χρήση της συσκευής EFB και της εφαρμογής EFB.

▼M1

NCC.GEN.135 Πληροφορίες για τον φερόμενο εξοπλισμό επείγουσας ανάγκης και επιβίωσης

Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει την ανά πάσα στιγμή ύπαρξη διαθέσιμων προς άμεση διαβίβαση στα κέντρα συντονισμού έρευνας και διάσωσης (RCC) καταλόγων που περιέχουν πληροφορίες για τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης εντός του αεροσκάφους.

NCC.GEN.140 Μεταφερόμενα έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες

α) Τα ακόλουθα έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες μεταφέρονται σε κάθε πτήση, ως πρωτότυπα ή αντίγραφα, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά:

1. το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM) ή ισοδύναμο(-α) έγγραφο(-α)·
2. το πρωτότυπο πιστοποιητικό νηολόγησης·
3. το πρωτότυπο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA)·
4. το πιστοποιητικό θορύβου·
5. η δήλωση που προβλέπεται στο παράρτημα III (μέρος-ORO) παράγραφος ORO.DEC.100 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012·
6. ο κατάλογος τυχόν ειδικών εγκρίσεων·
7. η άδεια ασυρμάτου αεροσκάφους, ανάλογα με την περίπτωση·
8. το (τα) πιστοποιητικό(-ά) ασφάλισης για αστική ευθύνη·
9. το ημερολόγιο καταγραφής πτήσης ή ισοδύναμο έγγραφο του αεροσκάφους·
10. λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας (ATS)·
11. επικαιροποιημένοι και κατάλληλοι αεροναυτικοί χάρτες για τη διαδρομή της προτεινόμενης πτήσης και όλες τις διαδρομές προς τις οποίες είναι εύλογο να αναμένεται ότι ενδεχομένως η πτήση θα αποκλίνει·
12. διαδικασίες και πληροφορίες οπτικών σημάτων για χρήση από αναχαιτίζοντα ή αναχαιτιζόμενα αεροσκάφη·
13. πληροφορίες για υπηρεσίες έρευνας και επιβίωσης στην περιοχή της σχεδιαζόμενης πτήσης·
14. τα ισχύοντα μέρη του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας που αφορούν τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος, τα οποία είναι εύκολα προσπελάσιμα από τα μέλη του πληρώματος·
15. ο MEL ή ο CDL·
16. κατάλληλα έγγραφα ενημέρωσης αγγελιών (NOTAM) και υπηρεσίας αεροναυτικών πληροφοριών (AIS)·
17. κατάλληλες μετεωρολογικές πληροφορίες·
18. καταστάσεις φορτίου και/ή επιβατών, ανάλογα με την περίπτωση· και
19. κάθε άλλο έγγραφο ενδεχομένως σχετικό με την πτήση ή απαιτούμενο από τα κράτη τα οποία αφορά η πτήση.

β) Σε περίπτωση απώλειας ή κλοπής των εγγράφων που ορίζονται στο στοιχείο α) σημεία 2 έως 8, η πτητική λειτουργία επιτρέπεται να συνεχισθεί μέχρι να φθάσει η πτήση στον προορισμό της ή σε τόπο όπου να μπορεί να εφοδιασθεί με έγγραφα αντικατάστασης.

▼**M16**

NCC.GEN.145 Χειρισμός των καταχωρίσεων καταγραφέα πτήσης: διατήρηση, προσκόμιση, προστασία και χρήση

α) Μετά από ατύχημα, σοβαρό συμβάν ή περιστατικό που διαπίστωσε η αρχή διερεύνησης, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους διατηρεί τα αρχικά καταγεγραμμένα δεδομένα των καταγραφέων πτήσης για διάστημα 60 ημερών ή άλλο διάστημα που επιβάλλεται από την αρχή διερεύνησης.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης διενεργεί επιχειρησιακούς ελέγχους και αξιολογήσεις των καταχωρίσεων, ώστε να εξασφαλιστεί η διαρκής λειτουργική ετοιμότητα των καταγραφέων πτήσης που πρέπει να φέρει το αεροπλάνο.

γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει τη διατήρηση των καταχωρίσεων των παραμέτρων πτήσης και των μηνυμάτων επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων που πρέπει να καταγράφονται στους καταγραφείς πτήσης. Ωστόσο, για σκοπούς δοκιμής και συντήρησης των εν λόγω καταγραφέων πτήσης, επιτρέπεται η διαγραφή έως 1 ώρας των παλαιότερων καταγεγραμμένων δεδομένων κατά τη στιγμή της δοκιμής.

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης τηρεί και διατηρεί επικαιροποιημένη τεκμηρίωση που περιέχει τις απαραίτητες πληροφορίες για τη μετατροπή των ανεπεξέργαστων δεδομένων πτήσης σε παραμέτρους πτήσης εκφραζόμενες σε τεχνικές μονάδες.

ε) Ο φορέας εκμετάλλευσης θέτει στη διάθεση κάθε καταχώριση του καταγραφέα πτήσης που έχει διατηρηθεί, αν έτσι ορίζει η αρμόδια αρχή.

στ) Με την επιφύλαξη των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 996/2010 και (ΕΕ) 2016/679:

(1) Εξαιρουμένης της διασφάλισης της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης, οι καταχωρίσεις ήχου καταγραφέα πτήσης δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται, εκτός εάν πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:

i) διενεργείται διαδικασία χειρισμού των εν λόγω καταχωρίσεων ήχου και της μεταγραφής τους·

ii) έχουν συναινέσει προηγουμένως όλα τα μέλη του πληρώματος και του προσωπικού συντήρησης·

iii) οι εν λόγω καταχωρίσεις ήχου χρησιμοποιούνται μόνο για τη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας.

(1α) Όταν οι καταχωρίσεις ήχου του καταγραφέα πτήσης επιθεωρούνται για τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης, ο φορέας εκμετάλλευσης μεριμνά για την προστασία των προσωπικών δεδομένων των εν λόγω καταχωρίσεων ήχου και βεβαιώνεται ότι δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης.

(2) Οι παράμετροι πτήσης ή τα μηνύματα της ζεύξης δεδομένων ενός καταγραφέα πτήσης δεν χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τη διερεύνηση ατυχήματος ή περιστατικού για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς, εκτός εάν οι εν λόγω καταχωρίσεις πληρούν κάποια από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) χρησιμοποιούνται από τον φορέα εκμετάλλευσης μόνο για σκοπούς αξιοπλοΐας ή συντήρησης·

▼**M16**

ii) είναι αποχαρακτηρισμένες·

iii) δημοσιοποιούνται με ασφαλείς διαδικασίες.

(3) Εξαιρουμένης της διασφάλισης της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης, οι εικόνες του θαλάμου πληρώματος πτήσης δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται εκτός εάν πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:

i) διενεργείται διαδικασία χειρισμού των εν λόγω καταχωρίσεων εικόνων·

ii) έχουν συναινέσει προηγουμένως όλα τα μέλη του πληρώματος και του προσωπικού συντήρησης·

iii) οι εν λόγω καταχωρίσεις εικόνων χρησιμοποιούνται μόνο για τη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας.

(3α) Όταν οι εικόνες από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης που καταγράφονται από καταγραφέα πτήσης επιθεωρούνται για τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης:

i) οι εν λόγω εικόνες δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης·

ii) εάν στις εικόνες υπάρχει πιθανότητα να καταστούν ορατά μέρη του σώματος των μελών του πληρώματος, ο φορέας εκμετάλλευσης μεριμνά για την προστασία προσωπικών δεδομένων των εν λόγω εικόνων.

▼**M1**

NCC.GEN.150 Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

α) Η αεροπορική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων διεξάγεται σύμφωνα με το παράρτημα 18 της σύμβασης του Σικάγου, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από τις *Τεχνικές οδηγίες για την ασφαλή αεροπορική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων* (έγγραφο αριθ. 9284-AN/905 του ΔΟΠΑ), συμπεριλαμβανομένων των συμπληρωμάτων και τυχών προσθηκών ή διορθωτικών.

β) Επικίνδυνα εμπορεύματα μεταφέρονται μόνο από φορέα εκμετάλλευσης εγκεκριμένο σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος-SpA) τμήμα Z του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, εκτός εάν:

1. δεν υπόκεινται στις τεχνικές οδηγίες σύμφωνα με το μέρος 1 των εν λόγω οδηγιών· ή

2. μεταφέρονται από επιβάτες ή μέλη του πληρώματος, ή βρίσκονται μέσα σε αποσκευές, σύμφωνα με το μέρος 8 των τεχνικών οδηγιών.

γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι λαμβάνονται όλα τα εύλογα μέτρα για την αποτροπή ακούσιας μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων με το αεροσκάφος.

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης παρέχει στα μέλη του προσωπικού τις απαραίτητες πληροφορίες που επιτρέπουν την εκτέλεση των καθηκόντων τους, όπως απαιτείται από τις τεχνικές οδηγίες.

▼M1

ε) Ο φορέας εκμετάλλευσης αναφέρει, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες, χωρίς καθυστέρηση στην αρμόδια αρχή και την κατάλληλη αρχή του κράτους όπου σημειώνεται ατύχημα ή συμβάν με επικίνδυνα εμπορεύματα.

στ) Ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει ότι παρέχονται στους επιβάτες πληροφορίες σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες.

ζ) Ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει την παροχή πληροφοριών σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων υπό τη μορφή ανακοινώσεων στα σημεία αποδοχής φορτίου, όπως απαιτείται από τις τεχνικές οδηγίες.

ΤΜΗΜΑ Β

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

NCC.OP.100 Χρήση αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας

Ο φορέας εκμετάλλευσης κάνει χρήση μόνο αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας που είναι κατάλληλοι για τον τύπο του αεροσκάφους και της σχετικής πτητικής λειτουργίας.

▼M21

NCC.OP.101 Έλεγχος και ρυθμίσεις υψομέτρου

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

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

▼M20

NCC.OP.105 Προσδιορισμός απομονωμένων αεροδρομίων — αεροπλάνα

Για την επιλογή εναλλακτικών αεροδρομίων και την πολιτική σχεδιασμού καυσίμων/ενέργειας και ανασχεδιασμού κατά την πτήση, ο αερομεταφορέας δεν θεωρεί ένα αεροδρόμιο απομονωμένο εκτός εάν ο χρόνος πτήσης έως το πλησιέστερο αποδεκτό λόγω καιρού εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού υπερβαίνει:

α) για αεροπλάνα με παλινδρομικούς κινητήρες, τα 60 λεπτά· ή

β) για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες, τα 90 λεπτά.

▼M21

NCC.OP.110 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — γενικά

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου για κάθε αεροδρόμιο αναχώρησης, προορισμού ή εναλλακτικό αεροδρόμιο που προβλέπεται να χρησιμοποιηθεί, προκειμένου να διασφαλίζεται ο διαχωρισμός του αεροσκάφους από το έδαφος και τα εμπόδια και να μετριάζεται ο κίνδυνος απώλειας αναφορών οπτικής επαφής κατά τη διάρκεια του τμήματος πτήσης εξ όψεως των πτητικών λειτουργιών ενόργανης προσέγγισης.

β) Η μέθοδος που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου λαμβάνει υπόψη όλα τα ακόλουθα στοιχεία:

1. τον τύπο, τις επιδόσεις και τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροσκάφους·

2. τον εξοπλισμό που φέρει το αεροσκάφος για σκοπούς πλοήγησης, απόκτησης αναφορών οπτικής επαφής, και/ή ελέγχου του ίχνους πτήσης κατά τη διάρκεια της απογείωσης, της προσέγγισης, της προσγείωσης και της αποτυχημένης προσέγγισης·

3. όρους ή περιορισμούς που αναφέρονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM)·

4. τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά των διαδρόμων/περιοχών τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO) που μπορεί να επιλεγούν για χρήση·

5. την επάρκεια και τις επιδόσεις των διαθέσιμων οπτικών και μη οπτικών βοηθημάτων και υποδομών·

▼**M21**

6. το απόλυτο/σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCA/H) για τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης (IAP)·

7. τα εμπόδια στις περιοχές ανόδου και τα αναγκαία περιθώρια ασφάλειας·

8. μη τυποποιημένα χαρακτηριστικά του αεροδρομίου, της IAP ή του περιβάλλοντος·

9. τη σύνθεση του πληρώματος πτήσης, την επάρκεια και την πείρα του·

10. την IAP·

11. τα χαρακτηριστικά του αεροδρομίου και τις διαθέσιμες υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ANS)·

12. τα ελάχιστα που μπορεί να καθορίσει το κράτος όπου βρίσκεται το αεροδρόμιο·

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

14. τη σχετική επιχειρησιακή πείρα του φορέα εκμετάλλευσης.

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

———————

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

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

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

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

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

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

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

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

Πίνακας 1

MDH και ελάχιστη ορατότητα για κυκλική προσέγγιση ανά κατηγορία αεροπλάνου

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

▼M1

NCC.OP.113 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — επάκτιες κυκλικές προσεγγίσεις με ελικόπτερα

Το MDH για επάκτιες κυκλικές προσεγγίσεις με ελικόπτερα είναι τουλάχιστον 250 ft και η μετεωρολογική ορατότητα τουλάχιστον 800 m.

NCC.OP.115 Διαδικασίες ενόργανης αναχώρησης και προσέγγισης

α) Ο κυβερνήτης χρησιμοποιεί τις διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης που καθορίζει το κράτος του αεροδρομίου, εφόσον οι διαδικασίες αυτές έχουν δημοσιευθεί για τον διάδρομο ή τη FATO που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.

β) Κατά παρέκκλιση του στοιχείου α), ο κυβερνήτης αποδέχεται να παρεκκλίνει από δημοσιευμένη διαδικασία μόνον κατόπιν αδείας της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC):

1. με την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα κριτήρια αποφυγής εμποδίων και λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι συνθήκες πτητικής λειτουργίας· ή

2. εφόσον καθοδηγείται με ραντάρ από μονάδα ATC.

γ) Σε κάθε περίπτωση, το τμήμα της τελικής προσέγγισης εκτελείται εξ όψεως ή σύμφωνα με τις δημοσιευμένες διαδικασίες προσέγγισης.

▼M9

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

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

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

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

▼M1

NCC.OP.120 Διαδικασίες μείωσης του θορύβου

Ο φορέας εκμετάλλευσης αναπτύσσει επιχειρησιακές διαδικασίες λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να ελαχιστοποιούνται οι επιπτώσεις από τον θόρυβο των αεροσκαφών και εξασφαλίζοντας παράλληλα ότι η ασφάλεια έχει προτεραιότητα ως προς τη μείωση του θορύβου.

NCC.OP.125 Ελάχιστα απόλυτα ύψη αποφυγής εμποδίων — πτήσεις IFR

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης προσδιορίζει μέθοδο καθορισμού των ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης που παρέχουν την απαιτούμενη απόσταση εμποδίων για όλα τα τμήματα διαδρομής που εκτελούνται με IFR.

β) Ο κυβερνήτης καθορίζει τα ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης με βάση την εν λόγω μέθοδο. Τα ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης είναι τουλάχιστον εκείνα που έχει δημοσιεύσει το κράτος από τον εναέριο χώρο του οποίου διέρχεται το αεροσκάφος.

▼M20

NCC.OP.130 Σύστημα καυσίμων/ενέργειας — αεροπλάνα και ελικόπτερα

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει, εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα καυσίμων/ενέργειας, το οποίο περιλαμβάνει:

1) πολιτική σχεδιασμού καυσίμων/ενέργειας και ανασχεδιασμού κατά την πτήση· και

▼**M20**

2) πολιτική διαχείρισης καυσίμων/ενέργειας κατά την πτήση.

β) Το σύστημα καυσίμων/ενέργειας:

1) είναι κατάλληλο για τον/τους τύπο/-ους πτητικής λειτουργίας που εκτελείται/-ούνται· και

2) αντιστοιχεί στην ικανότητα του αερομεταφορέα να υποστηρίζει την εφαρμογή του.

NCC.OP.131 Σύστημα καυσίμων/ενέργειας — πολιτική σχεδιασμού καυσίμων/ενέργειας και ανασχεδιασμού κατά την πτήση — αεροπλάνα και ελικόπτερα

α) Ως μέρος του συστήματος καυσίμων/ενέργειας, ο αερομεταφορέας καταρτίζει πολιτική σχεδιασμού καυσίμων/ενέργειας και ανασχεδιασμού κατά την πτήση για να διασφαλίζει ότι το αεροσκάφος διαθέτει επαρκή ποσότητα χρησιμοποιήσιμων καυσίμων/ενέργειας προκειμένου να ολοκληρώσει με ασφάλεια τη σχεδιαζόμενη πτήση και να καλύψει το περιθώριο παρεκκλίσεων από τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο σχεδιασμός καυσίμων/ενέργειας των πτήσεων βασίζεται τουλάχιστον στα ακόλουθα στοιχεία:

1) σε διαδικασίες που περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας καθώς και:

i) σε τρέχοντα συγκεκριμένα δεδομένα αεροσκάφους που προκύπτουν από σύστημα παρακολούθησης κατανάλωσης καυσίμων/ενέργειας ή, εάν δεν διατίθενται,

ii) σε δεδομένα που παρέχει ο κατασκευαστής του αεροσκάφους· και

2) στις επιχειρησιακές συνθήκες υπό τις οποίες πρόκειται να διεξαχθεί η πτήση, συμπεριλαμβανομένων:

i) δεδομένων κατανάλωσης καυσίμων/ενέργειας του αεροσκάφους·

ii) των αναμενόμενων μαζών·

iii) των αναμενόμενων μετεωρολογικών συνθηκών·

iv) των επιπτώσεων των αναβαλλόμενων στοιχείων συντήρησης ή των παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση ή και των δύο· και

v) των αναμενόμενων καθυστερήσεων.

γ) Για αεροπλάνα, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο προ πτήσης υπολογισμός των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων/ενέργειας που απαιτούνται για μια πτήση περιλαμβάνει:

1) καύσιμα/ενέργεια τροχοδρόμησης, τα οποία δεν πρέπει να είναι λιγότερα από την ποσότητα που αναμένεται να χρησιμοποιηθεί πριν από την απογείωση·

2) καύσιμα/ενέργεια ταξιδιού τα οποία αποτελούν την ποσότητα καυσίμων/ενέργειας που απαιτείται για να μπορεί το αεροπλάνο να πετάξει από την απογείωση, ή από το σημείο ανασχεδιασμού κατά την πτήση, έως την προσγείωση στο αεροδρόμιο προορισμού·

3) καύσιμα/ενέργεια έκτακτης κατάστασης τα οποία αποτελούν την ποσότητα καυσίμων/ενέργειας που απαιτείται για την αντιστάθμιση απρόβλεπτων παραγόντων·

4) καύσιμα/ενέργεια εναλλακτικού προορισμού:

i) όταν εκτελείται πτήση με τουλάχιστον ένα εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, πρόκειται για την ποσότητα καυσίμων/ενέργειας που απαιτείται για την πτήση από το αεροδρόμιο προορισμού έως το εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού· ή

▼**M20**

ii) όταν εκτελείται πτήση χωρίς εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, πρόκειται για την ποσότητα καυσίμων/ενέργειας που απαιτείται να διαθέτει το αεροπλάνο στο αεροδρόμιο προορισμού για να αντισταθμίζεται η έλλειψη εναλλακτικού αεροδρομίου προορισμού·

5) τελικά εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια τα οποία αποτελούν την ποσότητα καυσίμων/ενέργειας η οποία υπολογίζεται με ταχύτητα κράτησης στα 1 500 ft (450 m) άνω του υψόμετρου αεροδρομίου υπό κανονικές συνθήκες σύμφωνα με την εκτιμώμενη μάζα του αεροσκάφους κατά την άφιξη στο εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού ή στο αεροδρόμιο προορισμού όταν δεν απαιτείται εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, και δεν πρέπει να είναι μικρότερη από:

i) τα καύσιμα/την ενέργεια που απαιτούνται/-είται για πτήση 45 λεπτών, για αεροπλάνα με περιστρεφόμενους κινητήρες σε πτήσεις που διεξάγονται υπό κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR) τη νύχτα και σε πτήσεις με κανόνες ενόργανης πτήσης (IFR)· ή

ii) τα καύσιμα/την ενέργεια που απαιτούνται/-είται για πτήση 30 λεπτών υπό συνθήκες VFR την ημέρα, για αεροπλάνα με παλινδρομικούς κινητήρες·

iii) τα καύσιμα/την ενέργεια που απαιτούνται/-είται για πτήση 30 λεπτών, για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες·

6) συμπληρωματικά καύσιμα/συμπληρωματική ενέργεια, εάν απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας· πρόκειται για την ποσότητα καυσίμων/ενέργειας που επιτρέπει στο αεροπλάνο να εκτελέσει ασφαλή προσγείωση σε εναλλακτικό αεροδρόμιο κατά τη διαδρομή για καύσιμα/ενέργεια (κρίσιμο σενάριο αεροδρομίου ERA για καύσιμα/ενέργεια) σε περίπτωση βλάβης κινητήρα ή απώλειας πίεσης, όποιο απαιτεί τη μεγαλύτερη ποσότητα καυσίμων/ενέργειας, βάσει της εκτίμησης ότι η βλάβη προκύπτει στο πλέον κρίσιμο σημείο της διαδρομής· τα εν λόγω συμπληρωματικά καύσιμα/η εν λόγω συμπληρωματική ενέργεια απαιτούνται/-είται μόνο εάν η ελάχιστη ποσότητα καυσίμων/ενέργειας που υπολογίζεται σύμφωνα με το στοιχείο γ) σημεία 2 έως 5 δεν επαρκεί για μια τέτοια περίπτωση·

7) πρόσθετα καύσιμα/ενέργεια ώστε να λαμβάνονται υπόψη αναμενόμενες καθυστερήσεις ή ειδικοί επιχειρησιακοί περιορισμοί· και

8) προαιρετικά καύσιμα/ενέργεια, εάν απαιτείται από τον κυβερνήτη εμπορικής πτήσης.

δ) Για ελικόπτερα, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο προ πτήσης υπολογισμός των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων/ενέργειας που απαιτούνται για μια πτήση περιλαμβάνει όλα τα ακόλουθα:

1) καύσιμα/ενέργεια που απαιτούνται για πτήση έως το αεροδρόμιο ή την επιχειρησιακή τοποθεσία σκοπούμενης προσγείωσης·

2) εάν απαιτείται εναλλακτικός προορισμός, καύσιμα/ενέργεια εναλλακτικού προορισμού, τα οποία αποτελούν την ποσότητα καυσίμων/ενέργειας που απαιτείται για την εκτέλεση αποτυχημένης προσέγγισης στο αεροδρόμιο ή στην επιχειρησιακή τοποθεσία σκοπούμενης προσγείωσης, και, εν συνεχεία, για την πτήση έως τον συγκεκριμένο εναλλακτικό προορισμό, την προσέγγιση και την προσγείωση· και

3) τελικά εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια, τα οποία δεν πρέπει να είναι λιγότερα από:

i) καύσιμα/ενέργεια για πτήση τουλάχιστον 20 λεπτών με ταχύτητα μέγιστης εμβέλειας, για πτήσεις υπό συνθήκες VFR· ή

▼M20

ii) για πτήσεις IFR, καύσιμα/ενέργεια για πτήση τουλάχιστον 30 λεπτών με ταχύτητα κράτησης στα 450 m (1 500 ft) άνω του αεροδρομίου ή της επιχειρησιακής τοποθεσίας σκοπούμενης προσγείωσης ή του εναλλακτικού προορισμού, υπό κανονικές συνθήκες θερμοκρασίας.

ε) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι, αν μια πτήση πρέπει να μεταβεί σε αεροδρόμιο προορισμού διαφορετικό από αυτό που είχε αρχικά σχεδιαστεί, προβλέπονται διαδικασίες ανασχεδιασμού κατά την πτήση για τον υπολογισμό των απαιτούμενων χρησιμοποιήσιμων καυσίμων/ενέργειας και ότι αυτές συμμορφώνονται με το στοιχείο γ) σημεία 2 έως 7 για αεροπλάνα και με το στοιχείο δ) για ελικόπτερα.

στ) Ο κυβερνήτης μη εμπορικής πτήσης δεν αρχίζει πτήση ούτε συνεχίζει σε περίπτωση ανασχεδιασμού κατά την πτήση, εκτός εάν έχει βεβαιωθεί ότι το αεροσκάφος διαθέτει τουλάχιστον την ποσότητα χρησιμοποιήσιμων καυσίμων/ενέργειας και λιπαντικών που έχει υπολογισθεί ότι απαιτείται για να ολοκληρώσει με ασφάλεια την πτήση.

▼M1

NCC.OP.135 Στοιβασία αποσκευών και φορτίου

Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει διαδικασίες προκειμένου να διασφαλίζει ότι:

α) μεταφέρονται στον θάλαμο επιβατών μόνον οι χειραποσκευές που μπορούν να στοιβαχθούν επαρκώς και ασφαλώς· και

β) κάθε αποσκευή και φορτίο εντός του αεροσκάφους που ενδέχεται να προκαλέσει τραυματισμό ή ζημιά, ή να φράξει διαδρόμους και εξόδους εάν μετακινηθεί, αποθηκεύεται κατά τρόπο ώστε να αποτρέπεται η μετακίνησή του.

NCC.OP.140 Ενημέρωση επιβατών

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι:

α) πριν από την απογείωση, οι επιβάτες έχουν εξοικειωθεί με τη θέση και τη χρήση των κάτωθι:

1. των ζωνών ασφαλείας·

2. των εξόδων κινδύνου· και

3. της κάρτας ενημέρωσης των επιβατών για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης·

και, εάν απαιτείται:

4. των σωσίβιων γιλέκων·

5. του εξοπλισμού παροχής οξυγόνου·

6. των σωσίβιων λέμβων· και

7. άλλου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ατομικής χρήσης των επιβατών·

και

β) σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης κατά τη διάρκεια της πτήσης, οι επιβάτες λαμβάνουν οδηγίες για να προβούν στις κατάλληλες για την περίσταση ενέργειες έκτακτης ανάγκης.

NCC.OP.145 Προετοιμασία πτήσης

▼M9

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

▼M21

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

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

▼M21

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

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

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

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

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

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

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

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

2. ορατότητα τουλάχιστον 3 000 m· ή

γ) για εναλλακτικό αεροδρόμιο χωρίς διαδικασία ενόργανης προσέγγισης:

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

2. ορατότητα τουλάχιστον 5 000 m.

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

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

α) για εναλλακτικό αεροδρόμιο με διαδικασία ενόργανης προσέγγισης (IAP):

1. οροφή τουλάχιστον 200 ft πάνω από το DH ή το MDH που σχετίζεται με την IAP· και

2. ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m την ημέρα ή 3 000 m τη νύχτα· ή

β) για εναλλακτικό αεροδρόμιο χωρίς IAP:

1) οροφή τουλάχιστον 2 000 ft ή το ελάχιστο σχετικό ύψος ασφαλείας υπό συνθήκες IFR — όποια τιμή είναι μεγαλύτερη· και

2. ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m την ημέρα ή 3 000 m τη νύχτα.

▼M1

NCC.OP.150 Εναλλακτικά αεροδρόμια απογείωσης — αεροπλάνα

▼M21

α) Για πτήσεις IFR, ο κυβερνήτης καθορίζει τουλάχιστον ένα αποδεκτό λόγω καιρού εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης στο σχέδιο πτήσης, εάν οι καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο αναχώρησης είναι τουλάχιστον στα εφαρμοστέα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ή κάτω από αυτά ή εφόσον δεν είναι δυνατή η επιστροφή στο αεροδρόμιο αναχώρησης για άλλους λόγους.

▼M1

β) Το εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης βρίσκεται εντός της κάτωθι απόστασης από το αεροδρόμιο αναχώρησης:

1. για δικινητήρια αεροπλάνα, κατ' ανώτατο όριο έως απόσταση που ισοδυναμεί με χρόνο πτήσης 1 ώρας με σταθερή ταχύτητα σε κάθε κινητήρα υπό κανονικές συνθήκες νηνεμίας· και

2. για τρικινητήρια και τετρακινητήρια αεροπλάνα, κατ' ανώτατο όριο έως απόσταση που ισοδυναμεί με χρόνο πτήσης 2 ωρών με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας (OEI) με σταθερή ταχύτητα υπό κανονικές συνθήκες νηνεμίας.

γ) Για αεροδρόμιο που πρόκειται να επιλεγεί ως εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης, οι διαθέσιμες πληροφορίες επισημαίνουν ότι, στον υπολογιζόμενο χρόνο χρήσης, οι συνθήκες είναι στα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ή άνω αυτών για την πτητική λειτουργία.

NCC.OP.151 Εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού — αεροπλάνα

Για πτήσεις IFR, ο κυβερνήτης καθορίζει τουλάχιστον ένα αποδεκτό λόγω καιρού εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού στο σχέδιο πτήσης, εκτός εάν:

α) οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες επισημαίνουν ότι, για το χρονικό διάστημα από 1 ώρα πριν έως 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, ή από την πραγματική ώρα αναχώρησης έως 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, όποιο διάστημα είναι βραχύτερο, η προσέγγιση και η προσγείωση είναι δυνατόν να εκτελεσθούν με μετεωρολογικές συνθήκες για πτήσεις εξ όψεως (VMC)· ή

▼M20

β) ο τόπος σκοπούμενης προσγείωσης ορίζεται ως απομονωμένο αεροδρόμιο και:

1) προβλέπεται διαδικασία ενόργανης προσέγγισης για το αεροδρόμιο της σκοπούμενης προσγείωσης· και

2) οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες επισημαίνουν ότι θα επικρατούν οι κάτωθι μετεωρολογικές συνθήκες από 2 ώρες πριν έως 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης:

i) βάση νεφών σε τουλάχιστον 300 m (1 000 ft) επάνω από την ελάχιστη οριζόμενη για τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης· και

ii) ορατότητα τουλάχιστον 5,5 km ή 4 km μεγαλύτερη από την ελάχιστη οριζόμενη για τη διαδικασία.

▼M1

NCC.OP.152 Εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού — ελικόπτερα

Για πτήσεις IFR, ο κυβερνήτης καθορίζει στο σχέδιο πτήσης τουλάχιστον ένα αποδεκτό λόγω καιρού εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, εκτός εάν:

α) προβλέπεται διαδικασία ενόργανης προσέγγισης για το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι θα επικρατούν οι κάτωθι μετεωρολογικές συνθήκες από 2 ώρες πριν έως 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, ή από την πραγματική ώρα αναχώρησης έως 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, όποιο διάστημα είναι βραχύτερο:

1. βάση νεφών σε τουλάχιστον 120 m (400 ft) επάνω από τα ελάχιστα που αφορούν τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης· και

2. ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m μεγαλύτερη από τα ελάχιστα που αφορούν τη διαδικασία· ή

▼M1

β) ο τόπος σκοπούμενης προσγείωσης είναι απομονωμένος και:

1. προβλέπεται διαδικασία ενόργανης προσέγγισης για το αεροδρόμιο της σκοπούμενης προσγείωσης·

2. οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι θα επικρατούν οι κάτωθι μετεωρολογικές συνθήκες από 2 ώρες πριν έως 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης:

i) η βάση νεφών είναι σε τουλάχιστον 120 m (400 ft) επάνω από τα ελάχιστα που αφορούν τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης·

ii) η ορατότητα είναι τουλάχιστον 1 500 m μεγαλύτερη από τα ελάχιστα που αφορούν τη διαδικασία. ►M9 ——————— ◄

▼M9

_____

NCC.OP.153 Αεροδρόμια προορισμού — λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης

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

▼M1

NCC.OP.155 Ανεφοδιασμός με καύσιμα ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι ή αποβιβάζονται

α) Το αεροσκάφος δεν ανεφοδιάζεται με αεροπορικά καύσιμα (AVGAS) ή αεροπορικά καύσιμα ευρέως κλάσματος ή με μείγμα των ειδών αυτών καυσίμου, όταν επιβιβάζονται, έχουν επιβιβασθεί ή αποβιβάζονται επιβάτες.

▼M20

β) Για όλους τους άλλους τύπους καυσίμου/ενέργειας λαμβάνονται οι απαραίτητες προφυλάξεις και το αεροσκάφος είναι κατάλληλα στελεχωμένο με ειδικευμένο προσωπικό, έτοιμο να αρχίσει και να καθοδηγήσει εκκένωση του αεροσκάφους με τα πιο πρακτικά και πρόσφορα διαθέσιμα μέσα.

NCC.OP.157 Ανεφοδιασμός με κινητήρα/-ες και/ή στροφείς σε λειτουργία — ελικόπτερα

α) Ανεφοδιασμός με κινητήρα/-ες και/ή στροφείς σε λειτουργία πραγματοποιείται μόνο:

1) όταν δεν επιβιβάζονται ούτε αποβιβάζονται επιβάτες·

2) εάν ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου/της επιχειρησιακής τοποθεσίας επιτρέπει τέτοιες πτητικές λειτουργίες·

3) σύμφωνα με τυχόν ειδικές διαδικασίες και περιορισμούς του εγχειριδίου πτήσης του αεροσκάφους (AFM)·

4) με καύσιμα τύπου JET A ή JET A-1· και

5) παρουσία των κατάλληλων εγκαταστάσεων ή εξοπλισμού διάσωσης και πυρόσβεσης (RFF).

β) Ο αερομεταφορέας αξιολογεί τους κινδύνους που συνδέονται με ανεφοδιασμό με κινητήρα/-ες και/ή στροφείς σε λειτουργία.

γ) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει κατάλληλες διαδικασίες οι οποίες πρέπει να τηρούνται από όλο το εμπλεκόμενο προσωπικό, όπως τα μέλη του πληρώματος και το προσωπικό επίγειων λειτουργιών.

▼M20

δ) Ο αερομεταφορέας εκπαιδεύει τα μέλη του πληρώματός του και διασφαλίζει ότι το εμπλεκόμενο προσωπικό επίγειων λειτουργιών λαμβάνει την κατάλληλη εκπαίδευση.

ε) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι η διαδικασία ανεφοδιασμού ελικοπτέρου με κινητήρα/-ες και/ή στροφείς σε λειτουργία καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών. Η εν λόγω διαδικασία και οποιαδήποτε αλλαγή σε αυτήν υπόκειται σε προηγούμενη έγκριση από την αρμόδια αρχή.

▼M1

NCC.OP.160 Χρήση ακουστικών

α) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που απαιτείται να βρίσκεται σε υπηρεσία στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης φορά ακουστικά με μικρόφωνο τύπου προβόλου ή ισοδύναμη διάταξη. Τα ακουστικά πρέπει να χρησιμοποιούνται ως η κύρια συσκευή για τις φωνητικές επικοινωνίες με την υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας:

1. στο έδαφος:

i) όταν λαμβάνεται άδεια αναχώρησης από την υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας μέσω φωνητικής επικοινωνίας· και

ii) όταν λειτουργούν οι κινητήρες·

2. κατά τη διάρκεια της πτήσης:

i) κάτω από το μεταβατικό απόλυτο ύψος· ή

ii) σε ύψος 10 000 ft, όποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο·

και

3. όταν το κρίνει αναγκαίο ο κυβερνήτης.

β) Υπό τις συνθήκες του στοιχείου α), το μικρόφωνο τύπου προβόλου ή η ισοδύναμη διάταξη βρίσκεται σε θέση που επιτρέπει τη χρήση του για αμφίδρομη ραδιοεπικοινωνία.

NCC.OP.165 Μεταφορά επιβατών

Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει διαδικασίες προκειμένου να διασφαλίζει ότι:

α) οι επιβάτες κάθονται εκεί όπου, σε περίπτωση που απαιτηθεί εκκένωση λόγω έκτακτης ανάγκης, είναι δυνατόν να τους παρασχεθεί βοήθεια και δεν εμποδίζουν την εκκένωση του αεροσκάφους·

β) πριν και κατά τη διάρκεια της τροχοδρόμησης, της απογείωσης και της προσγείωσης, καθώς και όποτε κρίνει απαραίτητο για λόγους ασφαλείας ο κυβερνήτης, κάθε επιβιβασμένος επιβάτης είναι καθισμένος σε κάθισμα ή σε θέση-κρεβάτι και έχει προσδεθεί ορθά με τη ζώνη ασφαλείας ή το σύστημα πρόσδεσης· και

γ) η πολλαπλή κατοχή θέσεων επιτρέπεται μόνον σε συγκεκριμένα καθίσματα του αεροσκάφους για έναν ενήλικα και ένα παιδί προσδεδεμένο κατάλληλα με πρόσθετη κυκλική ζώνη ή άλλη διάταξη πρόσδεσης.

▼M1

NCC.OP.170 Ασφάλιση του θαλάμου επιβατών και του χώρου(-ων) μαγειρείου

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι:

α) πριν την τροχοδρόμηση, την απογείωση και την προσγείωση, δεν υπάρχουν εμπόδια στις εξόδους και στους διαδρόμους διαφυγής· και

β) πριν την απογείωση και την προσγείωση, και όποτε κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, όλος ο εξοπλισμός και οι αποσκευές έχουν ασφαλιστεί κατάλληλα.

NCC.OP.175 Κάπνισμα εντός του αεροσκάφους

Ο κυβερνήτης δεν επιτρέπει το κάπνισμα εντός του αεροσκάφους:

α) εφόσον κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας·

β) κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού του αεροσκάφους με καύσιμα·

γ) ενόσω το αεροσκάφος βρίσκεται στο έδαφος, εκτός εάν ο φορέας εκμετάλλευσης έχει ορίσει διαδικασίες για τον μετριασμό των κινδύνων κατά τη διάρκεια των επίγειων λειτουργιών·

δ) έξω από καθορισμένες περιοχές καπνίσματος, στον (στους) διάδρομο (διαδρόμους) και στην (στις) τουαλέτα(-ες)·

ε) σε διαμερίσματα φορτίου και/ή άλλους χώρους όπου μεταφέρονται φορτία τα οποία δεν είναι αποθηκευμένα σε πυρίμαχα δοχεία ούτε καλύπτονται από καραβόπανο ανθεκτικό στις φλόγες· και

στ) στους χώρους του θαλάμου επιβατών όπου παρέχεται οξυγόνο.

NCC.OP.180 Μετεωρολογικές συνθήκες

▼M21

α) Ο κυβερνήτης αρχίζει ή συνεχίζει πτήση VFR μόνον εφόσον οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες υποδεικνύουν ότι κατά τη διαδρομή και στον σκοπούμενο προορισμό την εκτιμώμενη ώρα χρήσης οι μετεωρολογικές συνθήκες θα είναι τουλάχιστον στα εφαρμοστέα ελάχιστα πτήσεων εξ όψεως.

β) Ο κυβερνήτης αρχίζει ή συνεχίζει πτήση IFR μόνον εφόσον οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες υποδεικνύουν ότι, κατά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, οι μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούν στο αεροδρόμιο προορισμού, ή σε ένα τουλάχιστον εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, είναι τουλάχιστον στα εφαρμοστέα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου.

▼M1

γ) Εάν η πτήση έχει τμήμα VFR και τμήμα IFR, οι αναφερόμενες στα στοιχεία α) και β) μετεωρολογικές συνθήκες ισχύουν αναλόγως.

NCC.OP.185 Πάγος και άλλα είδη ρύπων — Διαδικασίες εδάφους

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται όταν είναι απαραίτητες η αποπαγοποίηση και η αντιπαγοποίηση και συναφείς επιθεωρήσεις του αεροσκάφους, ώστε να καταστεί δυνατή η ασφαλής λειτουργία του.

▼M1

β) Ο κυβερνήτης αρχίζει τη διαδικασία απογείωσης μόνον εάν το αεροσκάφος δεν φέρει κανένα κατάλοιπο το οποίο ενδέχεται να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις ή τη δυνατότητα ελέγχου του αεροσκάφους, με εξαίρεση τις διαδικασίες που αναφέρονται στο στοιχείο α) και σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.

NCC.OP.190 Πάγος και άλλα είδη ρύπων — διαδικασίες κατά την πτήση

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει διαδικασίες για τις πτήσεις σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγετού.

β) Ο κυβερνήτης αρχίζει την πτήση ή πραγματοποιεί σκοπίμως πτήση σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγετού μόνον εάν το αεροσκάφος είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να αντιμετωπίζει παρόμοιες συνθήκες, όπως αναφέρεται στο 2.α.5 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

γ) Εάν ο παγετός υπερβαίνει την ένταση παγετού για τον οποίο είναι πιστοποιημένο το αεροσκάφος ή εάν αεροσκάφος μη πιστοποιημένο για πτήση υπό γνωστές συνθήκες παγετού αντιμετωπίσει παγετό, ο κυβερνήτης εξέρχεται από τις συνθήκες παγετού χωρίς καθυστέρηση, αλλάζοντας το επίπεδο και/ή τη διαδρομή δηλώνοντας, αν είναι αναγκαίο, περίπτωση έκτακτης ανάγκης στον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας.

▼M21

NCC.OP.195 Συνθήκες απογείωσης — αεροπλάνα και ελικόπτερα

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

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

β) τα επιλεγμένα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου συνάδουν με όλα τα ακόλουθα:

1. τον λειτουργικό εξοπλισμό εδάφους·

2. τα λειτουργικά συστήματα του αεροσκάφους·

3. τις επιδόσεις του αεροσκάφους·

4. τα προσόντα του πληρώματος πτήσης.

▼M1

NCC.OP.200 Προσομοίωση καταστάσεων εν πτήσει

α) Ο κυβερνήτης, όταν μεταφέρει επιβάτες ή φορτίο, δεν προσομοιώνει:

1. καταστάσεις που απαιτούν την εφαρμογή ασυνήθων ή διαδικασιών έκτακτης ανάγκης· ή

2. πτήση σε καιρικές συνθήκες με όργανα (IMC).

▼M14

β) Με την επιφύλαξη του στοιχείου α), όταν διεξάγονται εκπαιδευτικές πτήσεις από εκπαιδευτικό φορέα κατά το άρθρο 10α του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής, οι εν λόγω καταστάσεις επιτρέπεται να προσομοιώνονται με επιβαίνοντες μαθητευόμενους χειριστές.

▼M20

NCC.OP.205 Σύστημα καυσίμων/ενέργειας — πολιτική διαχείρισης καυσίμων/ενέργειας κατά την πτήση

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι εκτελούνται έλεγχοι και διαχείριση καυσίμων/ενέργειας κατά την πτήση.

▼M20

β) Ο κυβερνήτης μη εμπορικής πτήσης παρακολουθεί την ποσότητα των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων/ενέργειας που παραμένει επί του αεροσκάφους για να εξασφαλίζει ότι είναι προστατευμένη και δεν είναι μικρότερη από τα καύσιμα/την ενέργεια που απαιτούνται για τη μετάβαση σε αεροδρόμιο ή επιχειρησιακή τοποθεσία όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής προσγείωση.

γ) Ο κυβερνήτης μη εμπορικής πτήσης ενημερώνει τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας (ATC) σχετικά με κατάσταση "ελάχιστων καυσίμων/ενέργειας" με τη δήλωση "MINIMUM FUEL" όταν ο κυβερνήτης μη εμπορικής πτήσης:

1) δεσμεύεται να προσγειωθεί σε συγκεκριμένο αεροδρόμιο ή επιχειρησιακή τοποθεσία· και

2) έχει υπολογίσει ότι οποιαδήποτε αλλαγή στην υπάρχουσα εξουσιοδότηση για το συγκεκριμένο αεροδρόμιο ή τη συγκεκριμένη επιχειρησιακή τοποθεσία, ή άλλες καθυστερήσεις λόγω εναέριας κυκλοφορίας μπορούν να οδηγήσουν σε προσγείωση με λιγότερα από τα σχεδιαζόμενα τελικά εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια.

δ) Ο κυβερνήτης μη εμπορικής πτήσης δηλώνει "κατάσταση έκτακτης ανάγκης καυσίμων/ενέργειας" με τη μετάδοση του σήματος "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" όταν τα χρησιμοποιήσιμα καύσιμα/ενέργεια που εκτιμάται ότι είναι θα διαθέσιμα κατά την προσγείωση στο πλησιέστερο αεροδρόμιο ή επιχειρησιακή τοποθεσία όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής προσγείωση είναι λιγότερα από τα σχεδιαζόμενα τελικά εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια.

▼M1

NCC.OP.210 Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι ο ίδιος και τα μέλη του πληρώματος πτήσης στα οποία έχει ανατεθεί η εκτέλεση ουσιωδών καθηκόντων για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους εν πτήσει χρησιμοποιούν συμπληρωματικό οξυγόνο συνεχώς οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου υπερβαίνει τα 10 000 ft για διάστημα άνω των 30 λεπτών και οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου υπερβαίνει τα 13 000 ft.

NCC.OP.215 Ανίχνευση εγγύτητας με το έδαφος

Όταν ανιχνευθεί υπερβολική εγγύτητα με το έδαφος από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος πτήσης ή από σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, ο χειριστής που εκτελεί την πτήση αναλαμβάνει αμέσως διορθωτικές ενέργειες ώστε να αποκατασταθούν ασφαλείς συνθήκες πτήσης.

▼M9

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

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

▼M21

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

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

α) οι μετεωρολογικές συνθήκες στο αεροδρόμιο ή στην τοποθεσία λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου ή της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή επανακύκλωση, λαμβανομένων υπόψη των πληροφοριών επιδόσεων που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας· και

▼M21

β) τα επιλεγμένα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου συνάδουν με όλα τα ακόλουθα:

1. τον λειτουργικό εξοπλισμό εδάφους·

2. τα λειτουργικά συστήματα του αεροσκάφους·

3. τις επιδόσεις του αεροσκάφους· και

4. τα προσόντα του πληρώματος πτήσης.

▼M16

NCC.OP.226 Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης — ελικόπτερα

Πριν αρχίσει την προσέγγιση προς το έδαφος, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο ή τον χώρο λειτουργίας και η κατάσταση της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO) που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση.

▼M21

NCC.OP.230 Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης

α) Για αεροπλάνα, εάν η αναφερόμενη ορατότητα (VIS) ή η πρωταρχική ορατή εμβέλεια διαδρόμου (RVR) για τον διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσγείωση είναι μικρότερη από το εφαρμοστέο ελάχιστο, τότε η πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης δεν συνεχίζεται:

1. μετά από σημείο στο οποίο το αεροπλάνο βρίσκεται στα 1 000 ft πάνω από το υψόμετρο του αεροδρομίου· ή

2. στο τμήμα τελικής προσέγγισης (FAS) εάν το DH ή το MDH είναι άνω των 1 000 ft.

β) Για ελικόπτερα, εάν η αναφερόμενη RVR είναι μικρότερη από 550 m και η καθοριστική RVR για τον διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσγείωση είναι μικρότερη από το εφαρμοστέο ελάχιστο, τότε η πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης δεν συνεχίζεται:

1. μετά από σημείο στο οποίο το ελικόπτερο βρίσκεται στα 1 000 ft πάνω από το υψόμετρο του αεροδρομίου· ή

2. στο τμήμα τελικής προσέγγισης (FAS) εάν το DH ή το MDH είναι άνω των 1 000 ft.

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

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

ε) Παρά το στοιχείο α), σε περίπτωση που δεν αναφέρεται RVR και η αναφερόμενη ορατότητα είναι μικρότερη από το εφαρμοστέο ελάχιστο, αλλά η μετατραπείσα μετεωρολογική ορατότητα (CMV) είναι ίση ή μεγαλύτερη από το εφαρμοστέο ελάχιστο, τότε η ενόργανη προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί έως το DA/H ή το MDA/H.

στ) Παρά τα στοιχεία α) και β), εάν δεν υπάρχει πρόθεση προσγείωσης, η ενόργανη προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί έως το DA/H ή το MDA/H. Αποτυχημένη προσέγγιση εκτελείται στο DA/H ή το MDA/H ή πριν από αυτά.

▼M21

NCC.OP.235 Πτητικές λειτουργίες EFVS 200

α) Φορέας εκμετάλλευσης που προτίθεται να εκτελέσει πτητικές λειτουργίες EFVS 200 με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις και χωρίς ειδική έγκριση βεβαιώνεται ότι:

1. το αεροσκάφος έχει πιστοποιηθεί για τις σκοπούμενες πτητικές λειτουργίες·

2. χρησιμοποιούνται μόνο διάδρομοι, περιοχές τελικής προσέγγισης και απογείωσης και διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης κατάλληλες για λειτουργίες EFVS·

3. τα μέλη του πληρώματος πτήσης είναι ικανά να εκτελούν τη σκοπούμενη πτητική λειτουργία, και καταρτίζεται πρόγραμμα εκπαίδευσης και ελέγχου για τα μέλη του πληρώματος πτήσης και το σχετικό προσωπικό που συμμετέχει στην προετοιμασία της πτήσης·

4. καθορίζονται διαδικασίες λειτουργίας·

5. κάθε σχετική πληροφορία τεκμηριώνεται στον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL)·

6. κάθε σχετική πληροφορία τεκμηριώνεται στο πρόγραμμα συντήρησης·

7. διενεργούνται αξιολογήσεις ασφάλειας και καθορίζονται δείκτες επιδόσεων για την παρακολούθηση του επιπέδου ασφάλειας της πτητικής λειτουργίας· και

8. τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου λαμβάνουν υπόψη την ικανότητα του χρησιμοποιούμενου συστήματος.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης δεν εκτελεί πτητικές λειτουργίες EFVS 200 όταν εκτελεί LVO.

γ) Παρά το στοιχείο α) σημείο 1, ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να χρησιμοποιεί EVS που πληρούν τα ελάχιστα κριτήρια για την εκτέλεση λειτουργιών EFVS 200, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή.

▼M1

ΤΜΗΜΑ Γ

ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

NCC.POL.100 Περιορισμοί πτητικής λειτουργίας — όλα τα αεροσκάφη

α) Κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους, η φόρτωση, η μάζα και το κέντρο βάρους της θέσης του αεροσκάφους ανταποκρίνονται στους περιορισμούς που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, όποιο θέτει αυστηρότερους περιορισμούς.

β) Εντός του αεροσκάφους αναρτώνται πινακίδες, καταστάσεις, επισημάνσεις οργάνων, ή συνδυασμός αυτών, που περιέχουν τους εν λόγω περιορισμούς που προδιαγράφονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για οπτική παρουσίαση.

▼**M1**

NCC.POL.105 Μάζα και ζυγοστάθμιση, φόρτωση

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει τη μάζα και το κέντρο βάρους κάθε αεροσκάφους με τη ζύγιση του αεροσκάφους πριν από την πρώτη θέση του σε λειτουργία. Τα συσσωρευμένα αποτελέσματα των τροποποιήσεων και των επισκευών στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση λαμβάνονται υπόψη και τεκμηριώνονται κατάλληλα. Τα αεροσκάφη ζυγίζονται εκ νέου, εφόσον τα αποτελέσματα των τροποποιήσεων στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση δεν είναι επακριβώς γνωστά.

β) Η ζύγιση πραγματοποιείται είτε από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους είτε από εγκεκριμένο φορέα συντήρησης.

γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει τη μάζα όλων των εξαρτημάτων πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους και των μελών του πληρώματος που περιλαμβάνονται στη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας, με ζύγιση, συμπεριλαμβανομένων τυχόν αποσκευών του πληρώματος, ή τη χρήση σταθερών μαζών. Καθορίζεται η επίδραση της θέσης τους στο κέντρο βάρους του αεροσκάφους. Όταν χρησιμοποιούνται σταθερές μάζες, για τον προσδιορισμό της μάζας πτητικής λειτουργίας χρησιμοποιούνται οι ακόλουθες τιμές μάζας για τα μέλη πληρώματος:

1. 85 kg, συμπεριλαμβανομένων των χειραποσκευών, για τα μέλη του πληρώματος πτήσης/τα μέλη τεχνικού πληρώματος· και

2. 75 kg για τα μέλη του πληρώματος θαλάμου.

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει διαδικασίες ώστε να καθίσταται δυνατό στον κυβερνήτη να προσδιορίζει τη μάζα του ωφέλιμου φορτίου, καθώς και του τυχόν έρματος, με:

1. πραγματική ζύγιση·

2. καθορισμό της μάζας του ωφέλιμου φορτίου σύμφωνα με τις τυπικές μάζες επιβατών και αποσκευών· ή

3. υπολογισμό της μάζας των επιβατών βάσει δήλωσης κάθε επιβάτη, ή για λογαριασμό του, και την πρόσθεσή της σε προκαθορισμένη μάζα για τον υπολογισμό των χειραποσκευών και της ένδυσης, όταν ο αριθμός διαθέσιμων θέσεων επιβατών στο αεροσκάφος είναι:

i) κάτω των 10 για αεροπλάνα, ή

ii) κάτω των έξι για ελικόπτερα.

ε) Όταν χρησιμοποιούνται τυπικές μάζες, χρησιμοποιούνται οι κάτωθι τιμές μάζας:

1. για επιβάτες, οι τιμές των πινάκων 1 και 2, εφόσον συμπεριλαμβάνονται οι χειραποσκευές και η μάζα παιδιού που φέρει επιβάτης σε ένα κάθισμα επιβάτη:

Πίνακας 1

Σταθερές μάζες για επιβάτες — αεροσκάφος με 20 ή περισσότερες συνολικές θέσεις επιβατών

Θέσεις επιβατών	20 και άνω		30 και άνω
	Άρρεν	Θήλυ	Όλοι ενήλικες
Ενήλικες	88 kg	70 kg	84 kg
Παιδιά	35 kg	35 kg	35 kg

▼**M1**

Πίνακας 2

Τυπικές μάζες για επιβάτες — αεροσκάφος με 19 ή λιγότερες συνολικές θέσεις επιβατών

Θέσεις επιβατών	1-5	6-9	10-19
Άρρεν	104 kg	96 kg	92 kg
Θήλυ	86 kg	78 kg	74 kg
Παιδιά	35 kg	35 kg	35 kg

2. για αποσκευές:

i) για αεροπλάνα, όταν είναι 20 ή περισσότερες οι διαθέσιμες θέσεις επιβατών, οι τιμές τυπικών μαζών για ελεγμένες αποσκευές στον πίνακα 3·

Πίνακας 3

Τυπικές μάζες για αποσκευές — αεροπλάνα με 20 ή περισσότερες συνολικές θέσεις επιβατών

Τύπος πτήσης	Σταθερή μάζα αποσκευών
Εσωτερική	11 kg
Εντός της ευρωπαϊκής περιοχής	13 kg
Διηπειρωτική	15 kg
Όλοι οι λοιποί	13 kg

ii) για ελικόπτερα, όταν είναι 20 ή περισσότερες οι διαθέσιμες θέσεις επιβατών, οι τιμές τυπικών μαζών για ελεγμένες αποσκευές είναι 13 kg·

στ) Για αεροπλάνα με 19 ή λιγότερες θέσεις επιβατών, η πραγματική μάζα ελεγμένων αποσκευών προσδιορίζεται με:

1. ζύγιση· ή

2. υπολογισμό βάσει δήλωσης κάθε επιβάτη, ή για λογαριασμό του. Όταν αυτό δεν είναι εφικτό, λαμβάνονται ως ελάχιστη τυπική μάζα 13 kg.

ζ) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθιερώνει διαδικασίες ώστε να καθίσταται δυνατό στον κυβερνήτη να προσδιορίζει τη μάζα του φορτίου καυσίμου, χρησιμοποιώντας την πραγματική πυκνότητα, ή, αν αυτή δεν είναι γνωστή, την πυκνότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο που προδιαγράφεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

η) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι η φόρτωση:

1. του αεροσκάφους διεξάγεται υπό την επίβλεψη προσωπικού το οποίο έχει τα κατάλληλα προσόντα· και

2. του ωφέλιμου φορτίου πραγματοποιείται σύμφωνα με τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό της μάζας και της ζυγοστάθμισης του αεροσκάφους.

θ) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθιερώνει διαδικασίες ώστε να καθίσταται δυνατό στον κυβερνήτη να συμμορφώνεται με τα πρόσθετα δομικά όρια, όπως οι περιορισμοί αντοχής δαπέδου, το μέγιστο φορτίο ανά τρέχον μέτρο, η μέγιστη μάζα ανά διαμέρισμα εμπορευμάτων και το μέγιστο όριο καθισμάτων.

▼M1

ι) Ο φορέας εκμετάλλευσης προσδιορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τις αρχές και τις μεθόδους που αφορούν τη φόρτωση και το σύστημα μάζας και ζυγοστάθμισης, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις των στοιχείων α) έως θ). Το σύστημα αυτό καλύπτει όλους τους τύπους των σκοπούμενων πτητικών λειτουργιών.

NCC.POL.110 Στοιχεία και τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει τα στοιχεία μάζας και ζυγοστάθμισης και εκπονεί τη σχετική τεκμηρίωση πριν από κάθε πτήση προσδιορίζοντας το φορτίο και την κατανομή του κατά τρόπο που να μη σημειώνεται υπέρβαση των ορίων μάζας και ζυγοστάθμισης. Η τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης περιλαμβάνουν τις ακόλουθες πληροφορίες:

1. νηολόγηση και τύπο του αεροσκάφους·

2. διακριτικό αριθμό πτήσης και ημερομηνία, αναλόγως·

3. ονοματεπώνυμο του κυβερνήτη·

4. ονοματεπώνυμο του ατόμου που συνέταξε το έγγραφο·

5. συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας και αντίστοιχο κέντρο βάρους του αεροσκάφους·

▼M20

6. μάζα καυσίμου/ενέργειας κατά την απογείωση και μάζα καυσίμου/ενέργειας του ταξιδιού·

7. μάζα αναλώσιμων, εκτός από το καύσιμο/την ενέργεια, κατά περίπτωση·

8. συνιστώσες φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των επιβατών, των αποσκευών, του φορτίου και του έρματος·

9. μάζα απογείωσης, μάζα προσγείωσης και μάζα χωρίς καύσιμο/ενέργεια·

▼M1

10. εφαρμοζόμενες θέσεις κέντρου βάρους του αεροσκάφους· και

11. οριακές τιμές μάζας και κέντρο βάρους.

β) Εφόσον τα στοιχεία και τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης παράγονται μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστικού συστήματος, ο φορέας εκμετάλλευσης επαληθεύει την ορθότητα των παραγόμενων στοιχείων.

γ) Όταν ο κυβερνήτης δεν επιβλέπει τη φόρτωση του αεροσκάφους, ο επιβλέπων τη φόρτωση του αεροσκάφους βεβαιώνει υπογράφοντας ιδιοχείρως ή με ισοδύναμο τρόπο ότι το φορτίο και η κατανομή του ανταποκρίνονται στην τεκμηρίωση της μάζας και της ζυγοστάθμισης του κυβερνήτη. Ο κυβερνήτης υποδεικνύει την αποδοχή του υπογράφοντας ιδιοχείρως ή με ισοδύναμο τρόπο.

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει διαδικασίες για τις αλλαγές της τελευταίας στιγμής στο φορτίο ώστε να εξασφαλίσει ότι:

1. κάθε αλλαγή της τελευταίας στιγμής μετά από τη συμπλήρωση της τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης καταγράφεται στα έγγραφα σχεδιασμού πτήσης που περιλαμβάνουν την τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης·

2. καθορίζεται η μέγιστη επιτρεπόμενη αλλαγή της τελευταίας στιγμής του αριθμού επιβατών ή χειραποσκευών· και

3. συντάσσεται νέα τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης σε περίπτωση υπέρβασης αυτού του μέγιστου αριθμού.

NCC.POL.111 Στοιχεία και τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης — ελαφρύνσεις

Με την επιφύλαξη του NCC.POL.110 α)5., η θέση του κέντρου βάρους δεν χρειάζεται ενδεχομένως να περιλαμβάνεται στην τεκμηρίωση της μάζας και της ζυγοστάθμισης εάν η κατανομή του φορτίου είναι σύμφωνη με πίνακα προϋπολογισμένης ζυγοστάθμισης ή εάν είναι δυνατόν να αποδειχθεί ότι για τις σχεδιαζόμενες πτητικές λειτουργίες μπορεί να διασφαλιστεί ορθή ζυγοστάθμιση, ανεξαρτήτως του πραγματικού φορτίου.

▼M1

NCC.POL.115 Επιδόσεις — γενικά

Ο κυβερνήτης χειρίζεται αεροσκάφος μόνον εφόσον οι επιδόσεις του είναι οι κατάλληλες για να πληροί τους ισχύοντες κανόνες αέρος και κάθε άλλον περιορισμό που ισχύει για την πτήση, τον εναέριο χώρο ή τα αεροδρόμια ή τους χώρους λειτουργίας που χρησιμοποιούνται, με βάση την ακρίβεια της χαρτογράφησης των χρησιμοποιούμενων γεωγραφικών και αεροναυτικών χαρτών.

NCC.POL.120 Περιορισμοί μάζας απογείωσης — αεροπλάνα

Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι:

α) η μάζα του αεροπλάνου κατά την έναρξη της απογείωσης δεν υπερβαίνει τους περιορισμούς που αφορούν τη μάζα:

1. απογείωσης, όπως απαιτείται στην παράγραφο NCC.POL.125·

2. κατά τη διαδρομή με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας, όπως απαιτείται στην παράγραφο NCC.POL.130· και

3. προσγείωσης, όπως απαιτείται στην παράγραφο NCC.POL.135,

που επιτρέπουν αναμενόμενες μειώσεις της μάζας καθώς εξελίσσεται η πτήση και την απόρριψη καυσίμων·

β) η μάζα κατά την έναρξη της απογείωσης δεν υπερβαίνει ποτέ τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για το απόλυτο ύψος πίεσης που είναι κατάλληλο για την υψομετρική θέση του αεροδρομίου ή του χώρου λειτουργίας, και εφόσον χρησιμοποιείται ως παράμετρος προσδιορισμού της μέγιστης μάζας απογείωσης, για οποιεσδήποτε άλλες τοπικές ατμοσφαιρικές συνθήκες· και

γ) η εκτιμώμενη μάζα για την εκτιμώμενη ώρα προσγείωσης στο αεροδρόμιο ή στον χώρο λειτουργίας σκοπούμενης προσγείωσης και σε οποιοδήποτε εναλλακτικό αεροδρόμιο δεν υπερβαίνει ποτέ τη μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για το απόλυτο ύψος πίεσης που είναι κατάλληλο για την υψομετρική θέση αυτών των αεροδρομίων ή των χώρων λειτουργίας, και εφόσον χρησιμοποιείται ως παράμετρος προσδιορισμού της μέγιστης μάζας απογείωσης, για οποιεσδήποτε άλλες τοπικές ατμοσφαιρικές συνθήκες.

NCC.POL.125 Απογείωση — αεροπλάνα

α) Κατά τον προσδιορισμό της μέγιστης μάζας απογείωσης, ο κυβερνήτης λαμβάνει υπόψη τα κάτωθι:

1. η υπολογισμένη απόσταση απογείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης, με απόσταση προέκτασης διαδρόμου για απογείωση που δεν υπερβαίνει το ήμισυ της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης·

2. η υπολογισμένη διαδρομή απογείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης·

3. χρησιμοποιείται απλή τιμή της ταχύτητας V_1 για τη ματαιωθείσα και τη συνεχιζόμενη απογείωση, όπου V_1 εκείνη που προβλέπεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους· και

4. σε υγρό ή επικαλυμμένο διάδρομο, η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει την επιτρεπόμενη μάζα απογείωσης σε ξηρό διάδρομο υπό τις ίδιες συνθήκες.

▼M4

β) Με εξαίρεση τα αεροπλάνα που είναι εξοπλισμένα με ελικοστροβιλοκινητήρες και διαθέτουν μέγιστη μάζα απογείωσης μικρότερη ή ίση των 5 700 kg, σε περίπτωση βλάβης κινητήρα κατά την απογείωση, ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι το αεροπλάνο είναι ικανό:

1. να διακόψει την απογείωση και να ακινητοποιηθεί εντός της διαθέσιμης απόστασης επιτάχυνσης-ακινητοποίησης ή εντός του διαθέσιμου διαδρόμου· ή

▼M4

2. να συνεχίσει την απογείωση και να αποφύγει όλα τα εμπόδια στο ίχνος πτήσης με επαρκές περιθώριο έως ότου το αεροπλάνο είναι σε θέση να πληροί τα προβλεπόμενα στην παράγραφο NCC.POL.130.

▼M1

NCC.POL.130 Κατά τη διαδρομή — ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας — αεροπλάνα

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι, σε περίπτωση που ένας κινητήρας τεθεί εκτός λειτουργίας σε οποιοδήποτε σημείο κατά τη διαδρομή, πολυκινητήριο αεροπλάνο είναι ικανό να συνεχίσει την πτήση προς κατάλληλο αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας χωρίς να ίπταται σε κανένα σημείο κάτω από τα ελάχιστα απόλυτα ύψη αποφυγής εμποδίων.

NCC.POL.135 Προσγείωση — αεροπλάνα

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι, σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας, αφού αποφύγει όλα τα εμπόδια του ίχνους προσέγγισης με ασφαλές περιθώριο, το αεροπλάνο είναι ικανό να προσγειωθεί και να ακινητοποιηθεί, ή ένα υδροπλάνο να φθάσει με ικανοποιητικά χαμηλή ταχύτητα, εντός της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης. Συνυπολογίζεται ανοχή για αναμενόμενες διακυμάνσεις στις τεχνικές προσέγγισης και προσγείωσης, εφόσον η εν λόγω ανοχή δεν υπολογίσθηκε στον σχεδιασμό των δεδομένων επιδόσεων.

ΤΜΗΜΑ Δ

ΟΡΓΑΝΑ, ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

ΕΝΟΤΗΤΑ 1

Αεροπλάνα

NCC.IDE.A.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά

α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος εγκρίνονται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοΐας, εφόσον αυτές:

1. χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον έλεγχο του ίχνους πτήσης·

2. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο NCC.IDE.A.245·

3. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο NCC.IDE.A.250· ή

4. έχουν εγκατασταθεί στο αεροπλάνο.

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

1. εφεδρικές ασφάλειες·

2. ανεξάρτητοι φορητοί φανοί·

3. ρολόι ακριβείας·

4. υποδοχή χάρτη·

5. κυτίο πρώτων βοηθειών·

6. εξοπλισμός επιβίωσης και σηματοδότησης·

7. άγκυρες θαλάσσης και εξοπλισμός πρόσδεσης· και

8. διατάξεις πρόσδεσης για παιδιά.

▼M15

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.

▼M1

δ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός είναι εύκολα στον χειρισμό τους ή την πρόσβαση από τη θέση από την οποία το μέλος του πληρώματος πτήσης πρέπει να τα χρησιμοποιεί καθήμενος.

ε) Τα όργανα αυτά που χρησιμοποιούνται από μέλος του πληρώματος πτήσης είναι τοποθετημένα κατά τρόπο ώστε να επιτρέπουν στο μέλος του πληρώματος πτήσης να βλέπει με ευκολία από τη θέση του τις ενδείξεις, με την ελάχιστη δυνατή απόκλιση από τη θέση και την οπτική γραμμή που έχει κανονικά, όταν κοιτά προς τα εμπρός κατά μήκος του ίχνους πτήσης.

στ) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσπελάσιμος για άμεση χρήση.

NCC.IDE.A.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση

Δεν αρχίζει πτήση όταν οποιοδήποτε από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του αεροπλάνου που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση βρίσκεται εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν:

α) το αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) του φορέα εκμετάλλευσης·

▼M15

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

▼M1

γ) το αεροπλάνο υπόκειται σε πτητική άδεια η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοΐας.

NCC.IDE.A.110 Εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες

Τα αεροπλάνα διαθέτουν εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες της απαραίτητης ονομαστικής ισχύος για την πλήρη προστασία του κυκλώματος, για την αντικατάσταση των ασφαλειών που επιτρέπεται να αντικαθίστανται κατά την πτήση.

NCC.IDE.A.115 Φώτα πτητικής λειτουργίας

Τα αεροπλάνα που ίπτανται κατά τη διάρκεια της νύχτας είναι εξοπλισμένα με:

α) σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης·

β) φώτα πλοήγησης/θέσης·

γ) φώς προσγείωσης·

δ) φωτισμό τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου, ο οποίος παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό που απαιτούνται για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου·

ε) φωτισμό τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου, ο οποίος παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα επιβατών·

στ) ανεξάρτητο φορητό φανό για κάθε θέση μέλους πληρώματος πτήσης· και

ζ) φώτα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εάν το αεροπλάνο λειτουργεί ως υδροπλάνο.

NCC.IDE.A.120 Πτήσεις με κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR) — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

α) Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις εξ όψεως κατά τη διάρκεια της ημέρας είναι εξοπλισμένα με μέσα μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:

1. της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας·

▼M1

2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα·

▼M15

3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους·

▼M1

4. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα·

5. των κλίσεων· και

6. του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach.

β) Αεροπλάνα που ίπτανται υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC) επάνω από ύδατα και χωρίς οπτική επαφή με την ξηρά, ή υπό VMC τη νύχτα, ή υπό συνθήκες υπό τις οποίες το αεροπλάνο δεν μπορεί διατηρηθεί στο επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς την προσφυγή σε ένα ή περισσότερα πρόσθετα μέσα, είναι εξοπλισμένο, πέραν όσων ορίζει το στοιχείο α), με:

1. μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:

i) των στροφών και κλίσεων,

ii) της στάσης,

iii) της κατακόρυφης ταχύτητας και

iv) της σταθεροποιημένης πορείας·

2. μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα πτήσης· και

3. μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας του συστήματος ένδειξης της ταχύτητας του αέρα που απαιτείται στο στοιχείο α) σημείο 4, λόγω συμπύκνωσης ή πάγου.

γ) Όταν απαιτούνται δύο χειριστές για την πτήση, τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με πρόσθετα χωριστά μέσα οπτικής παρουσίασης των ακολούθων:

▼M15

1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους·

▼M1

2. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα·

3. των κλίσεων, ή των στροφών και των κλίσεων, αναλόγως·

4. της στάσης, εάν ισχύει·

5. της κατακόρυφης ταχύτητας, εάν ισχύει·

6. της σταθεροποιημένης πορείας, εάν ισχύει· και

7. του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach, εάν ισχύει.

NCC.IDE.A.125 Πτήσεις με κανόνες πτήσης εξ όψεως (IFR) — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

Τα αεροπλάνα που ίπτανται με κανόνες πτήσης εξ όψεως (IFR) είναι εξοπλισμένα με:

α) μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:

1. της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας,

2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα,

▼M15

3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους,

▼M1

4. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα,

5. της κατακόρυφης ταχύτητας,

6. των στροφών και κλίσεων,

▼M1

7. της στάσης,

8. της σταθεροποιημένης πορείας,

9. της εξωτερικής θερμοκρασίας του αέρα, και

10. του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach·

β) μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα πτήσης·

γ) όταν απαιτούνται δύο χειριστές για την πτήση, υπάρχει διαθέσιμο για τον δεύτερο χειριστή πρόσθετο χωριστό μέσο οπτικής παρουσίασης:

▼M15

1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους,

▼M1

2. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα,

3. της κατακόρυφης ταχύτητας,

4. των στροφών και κλίσεων,

5. της στάσης,

6. της σταθεροποιημένης πορείας, και

7. του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach, εάν ισχύει·

δ) μέσο αποφυγής δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης της ταχύτητας του αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4 και στο στοιχείο γ) σημείο 2, λόγω συμπύκνωσης ή πάγου·

ε) εναλλακτική πηγή στατικής πίεσης·

στ) υποδοχή χάρτη σε θέση η οποία επιτρέπει την εύκολη ανάγνωσή του και μπορεί να φωτιστεί κατά τη διάρκεια νυκτερινών πτητικών λειτουργιών·

ζ) δεύτερο ανεξάρτητο μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης του απόλυτου ύψους· και

▼M15

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.

▼M1

NCC.IDE.A.130 Πρόσθετος εξοπλισμός για ενόργανες πτήσεις μονομελούς πληρώματος

Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα είναι εξοπλισμένα με αυτόματο πιλότο, ο οποίος διαθέτει τουλάχιστον τρόπο κράτησης του απόλυτου ύψους και της πορείας.

NCC.IDE.A.135 Σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους (TAWS)

Αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης (MCTOM) άνω των 5 700 kg ή μέγιστης επιχειρησιακής διαμόρφωσης θέσεων επιβατών (MOPSC) άνω των εννέα, είναι εξοπλισμένα με TAWS το οποίο πληροί τις απαιτήσεις για:

α) εξοπλισμό κατηγορίας Α, όπως καθορίζεται σε αποδεκτό πρότυπο, για αεροπλάνα των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA) εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2011· ή

β) εξοπλισμό κατηγορίας Β, όπως καθορίζεται σε αποδεκτό πρότυπο, για αεροπλάνα των οποίων το ατομικό CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2011 ή πριν.

▼M1

NCC.IDE.A.140 Σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS)

Αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης άνω των 5 700 kg ή μέγιστης επιχειρησιακής διαμόρφωσης άνω των 19 θέσεων διαθέτουν σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης ACAS II, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011.

NCC.IDE.A.145 Αερομεταφερόμενος εξοπλισμός ανίχνευσης καιρού

Τα ακόλουθα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με εναέριο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού οποτεδήποτε εκτελούν πτητική λειτουργία τη νύχτα ή υπό συνθήκες πτήσης με όργανα σε περιοχές όπου μπορούν να αναμένονται κατά την πορεία καταιγίδες ή άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ανιχνεύσιμες από τον αερομεταφερόμενο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού:

α) αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης·

β) αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης άνω των 5 700 kg· και

γ) αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης μέγιστης επιχειρησιακής διαμόρφωσης άνω των εννέα θέσεων επιβατών.

NCC.IDE.A.150 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις σε συνθήκες παγετού τη νύχτα

α) Τα αεροπλάνα που ίπτανται σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγετού τη νύχτα, είναι εξοπλισμένα με κατάλληλο μέσο φωτισμού ή ανίχνευσης του σχηματισμού πάγου.

β) Το μέσο φωτισμού σχηματισμού πάγου δεν προκαλεί λάμψη ή αντανάκλαση που θα μπορούσε να δυσχεράνει τα μέλη του πληρώματος πτήσης στην άσκηση των καθηκόντων τους.

NCC.IDE.A.155 Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης

Τα αεροπλάνα που ίπτανται με περισσότερα από ένα μέλη πληρώματος πτήσης, είναι εξοπλισμένα με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων ακουστικών και μικροφώνων, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

NCC.IDE.A.160 Καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης

α) Τα ακόλουθα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης (CVR):

1. αεροπλάνα με MCTOM άνω των 27 000 kg, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA) εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2016 ή μετά· και

2. αεροπλάνα με MCTOM άνω των 2 250 kg:

i) πιστοποιημένα για πτητική λειτουργία με ελάχιστο πλήρωμα τουλάχιστον δύο χειριστών·

ii) εξοπλισμένα με στροβιλοκινητήρα(-ες), ή περισσότερους από έναν ελικοστροβιλοκινητήρες· και

iii) των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA) εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2016 ή μετά.

▼M8

β) Ο CVR έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον:

▼M18

1. των προηγούμενων 25 ωρών για αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης (MCTOM) άνω των 27 000 kg, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA) εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2022 ή αργότερα· ή

▼M8

2. των προηγούμενων 2 ωρών σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.

▼M1

γ) Ο CVR καταγράφει με αναφορά σε κλίμακα χρόνου:

1. συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στον θάλαμο πληρώματος πτήσης με τον ασύρματο·

2. φωνητικές επικοινωνίες των μελών του πληρώματος πτήσης όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας και το σύστημα αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο·

3. το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου του πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς διακοπή, των ακουστικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο σταθερό μικρόφωνο με προέκταση και μικρόφωνο εφαρμοσμένο σε προσωπίδα· και

4. ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο.

δ) Ο CVR αρχίζει να καταγράφει αυτόματα πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και συνεχίζει να καταγράφει έως τον τερματισμό της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί πλέον να κινείται με τη δική του ισχύ.

ε) Επιπροσθέτως του στοιχείου δ), ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ηλεκτρικής ισχύος, ο CVR αρχίζει να καταγράφει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στον θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την έναρξη της πτήσης έως τους ελέγχους στον θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά την κράτηση των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.

▼M8

στ) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.

▼M1

NCC.IDE.A.165 Καταγραφέας δεδομένων πτήσης

α) Αεροπλάνα με MCTOM άνω των 5 700 kg και των οποίων το ατομικό CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2016 ή μετά είναι εξοπλισμένα με καταγραφέα δεδομένων πτήσης (FDR), στον οποίο χρησιμοποιείται ψηφιακή μέθοδος καταγραφής και αποθήκευσης δεδομένων και μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης.

β) Ο FDR καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται για τον ακριβή καθορισμό του ίχνους πτήσης, της ταχύτητας, της στάσης, της ισχύος του κινητήρα και της διαμόρφωσης και λειτουργίας του αεροπλάνου και έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 25 ωρών.

γ) Τα στοιχεία προέρχονται από τα σημεία του αεροπλάνου που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης.

δ) Ο FDR αρχίζει αυτόματα να καταγράφει τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και σταματά αυτόματα όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινηθεί με δική του ισχύ.

▼M8

ε) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.

▼M1

NCC.IDE.A.170 Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων

α) Τα αεροπλάνα, των οποίων το ατομικό CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2016 ή μετά, που διαθέτουν ικανότητα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων και απαιτείται να είναι εξοπλισμένα με CVR, καταγράφουν με τη χρήση καταγραφέα, κατά περίπτωση:

1. μηνύματα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων που σχετίζονται με επικοινωνίες της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας προς και από το αεροπλάνο, συμπεριλαμβανομένων των μηνυμάτων που ισχύουν για τις ακόλουθες εφαρμογές:

   i) έναρξη ζεύξης δεδομένων·

   ii) επικοινωνία ελεγκτή-χειριστή·

   iii) διευθυνσιοδοτημένη εποπτεία·

   iv) πληροφορίες πτήσης·

   v) εφόσον είναι εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, εποπτεία εκπομπών αεροσκάφους·

   vi) εφόσον είναι εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, δεδομένα επιχειρησιακού ελέγχου αεροσκάφους· και

   vii) εφόσον είναι εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, γραφικά·

2. πληροφορίες που επιτρέπουν τον συσχετισμό με κάθε σχετικό αρχείο που συνδέεται με επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων και είναι αποθηκευμένο εκτός του αεροπλάνου· και

3. πληροφορίες σχετικά με τον χρόνο και την προτεραιότητα των μηνυμάτων επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων, λαμβάνοντας υπόψη την αρχιτεκτονική του συστήματος.

β) Ο καταγραφέας χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης δεδομένων και πληροφοριών καθώς και μια μέθοδο για την εύκολη ανάκτηση των εν λόγω δεδομένων. Η μέθοδος καταγραφής επιτρέπει την αντιστοίχιση των δεδομένων με τα δεδομένα που καταγράφονται στο έδαφος.

γ) Ο καταγραφέας είναι σε θέση να διατηρεί τα δεδομένα που καταγράφονται για τουλάχιστον την ίδια διάρκεια που ορίζεται στην παράγραφο NCC.IDE.A.160 για τους CVR.

▼M8

δ) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.

▼M1

ε) Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τη λογική έναρξης και παύσης της καταγραφής από τον καταγραφέα είναι ίδιες με εκείνες που ισχύουν για την έναρξη και την παύση της καταγραφής από τον CVR και περιλαμβάνονται στην παράγραφο NCC.IDE.A.160 στοιχεία δ) και ε).

NCC.IDE.A.175 Συνδυαστικός καταγραφέας δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης

Η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που ισχύουν για τους CVR και τους FDR επιτρέπεται να επιτυγχάνεται με:

α) συνδυαστικό καταγραφέα δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης, στην περίπτωση αεροπλάνων που απαιτείται να είναι εφοδιασμένα με CVR ή FDR· ή

β) συνδυαστικό καταγραφέα δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης, εάν το αεροπλάνο απαιτείται να είναι εξοπλισμένο με CVR ή FDR.

▼M1

NCC.IDE.A.180 Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, συστήματα πρόσδεσης και μηχανισμοί πρόσδεσης για παιδιά

α) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με:

1. ένα κάθισμα ή μια θέση-κρεβάτι για κάθε επιβαίνοντα ηλικίας 24 μηνών και άνω·

2. μία ζώνη ασφαλείας σε κάθε κάθισμα επιβατών και ζώνες πρόσδεσης για κάθε θέση-κρεβάτι·

3. μηχανισμό πρόσδεσης για παιδιά για κάθε άτομο εντός του αεροσκάφους ηλικίας κάτω των 24 μηνών·

4. ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού με ενσωματωμένο μηχανισμό που συγκρατεί αυτόματα τον κορμό του καθήμενου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης:

   i) σε κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος πτήσης και για κάθε κάθισμα δίπλα στο κάθισμα χειριστή, και

   ii) σε κάθε κάθισμα παρατηρητή που βρίσκεται στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης·

   και

5. ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού στα καθίσματα για το ελάχιστο απαιτούμενο πλήρωμα θαλάμου επιβατών, για αεροπλάνα των οποίων το ατομικό CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά τις 31 Δεκεμβρίου 1980.

▼M15

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:

      (A) 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·

      (B) 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.

▼M1

NCC.IDE.A.185 Ενδείξεις: Προσδεθείτε και μην καπνίζετε

Τα αεροπλάνα των οποίων όλα τα καθίσματα επιβατών δεν είναι ορατά από τη(τις) θέση(εις) του πληρώματος πτήσης, είναι εξοπλισμένα με μέσο που υποδεικνύει σε όλους τους επιβάτες και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πότε πρέπει να προσδεθούν με τις ζώνες ασφαλείας και πότε δεν επιτρέπεται το κάπνισμα.

▼M1

NCC.IDE.A.190 Κυτίο πρώτων βοηθειών

α) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με κυτία πρώτων βοηθειών σύμφωνα με τον πίνακα 1.

Πίνακας 1

Απαιτούμενος αριθμός κυτίων πρώτων βοηθειών

Αριθμός εγκατεστημένων καθισμάτων επιβατών	Απαιτούμενος αριθμός κυτίων πρώτων βοηθειών
0-100	1
101-200	2
201-300	3
301-400	4
401-500	5
501 ή περισσότεροι	6

β) Τα κυτία πρώτων βοηθειών:

1. είναι άμεσα προσπελάσιμα για χρήση· και

2. επικαιροποιούνται κατάλληλα.

NCC.IDE.A.195 Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης

α) Τα αεροπλάνα που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη για τα οποία απαιτείται συμπληρωματικό οξυγόνο σύμφωνα με το στοιχείο β) είναι εξοπλισμένα με συσκευή αποθήκευσης και παροχής οξυγόνου, ικανή να αποθηκεύει και να παρέχει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.

β) Τα αεροπλάνα που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη, στα οποία το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι άνω των 10 000 ft, φέρουν επαρκές οξυγόνο εισπνοής για:

1. όλα τα μέλη του πληρώματος και:

   i) όλους τους επιβάτες για κάθε χρονικό διάστημα κατά το οποίο το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 15 000 ft, αλλά σε καμία περίπτωση λιγότερο από τροφοδοσία 10 λεπτών·

   ii) τουλάχιστον το 30 % των επιβατών, για κάθε χρονικό διάστημα κατά το οποίο, σε περίπτωση απώλειας πίεσης και με βάση τις συνθήκες πτήσης, το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι μεταξύ 14 000 ft και 15 000 ft· και

   iii) τουλάχιστον το 10 % των επιβατών για κάθε χρονικό διάστημα πέραν των 30 λεπτών, κατά το οποίο το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι μεταξύ 10 000 ft και 14 000 ft·

2. όλους τους επιβαίνοντες του θαλάμου επιβατών για τουλάχιστον 10 λεπτά, για αεροπλάνα που ίπτανται σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 25 000 ft, ή ίπτανται κάτω από αυτό το απόλυτο ύψος πίεσης, αλλά υπό συνθήκες που δεν επιτρέπουν την ασφαλή κάθοδό τους σε απόλυτο ύψος πίεσης 13 000 ft εντός 4 λεπτών.

γ) Τα αεροπλάνα που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 25 000 ft είναι εξοπλισμένα με:

1. συσκευή που παρέχει ένδειξη προειδοποίησης στο πλήρωμα πτήσης για τυχόν απώλειας πίεσης· και

2. μάσκες ταχείας χρήσης και παροχής για τα μέλη του πληρώματος πτήσης·

▼**M1**

NCC.IDE.A.200 Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης

α) Τα αεροπλάνα που δεν διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη πτήσης για τα οποία απαιτείται συμπληρωματικό οξυγόνο σύμφωνα με το στοιχείο β) είναι εξοπλισμένα με συσκευή αποθήκευσης και παροχής οξυγόνου, ικανή να αποθηκεύει και να παρέχει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.

β) Τα αεροπλάνα που δεν διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη, στα οποία το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι άνω των 10 000 ft, φέρουν επαρκές οξυγόνο εισπνοής για:

1. όλα τα μέλη του πληρώματος και για το 10 % τουλάχιστον των επιβατών για κάθε χρονικό διάστημα πέραν των 30 λεπτών, κατά το οποίο το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι μεταξύ 10 000 ft και 13 000 ft· και

2. όλα τα μέλη του πληρώματος και όλους τους επιβάτες για όσο χρονικό διάστημα το απόλυτο ύψος πίεσης στον θάλαμο επιβατών είναι άνω των 13 000 ft.

NCC.IDE.A.205 Πυροσβεστήρες χειρός

α) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον έναν πυροσβεστήρα χειρός:

1. στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης· και

2. σε κάθε θάλαμο επιβατών που είναι χωριστός από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης, εκτός εάν ο θάλαμος είναι εύκολα προσβάσιμος στο πλήρωμα πτήσης.

β) Ο τύπος και η ποσότητα του παράγοντα κατάσβεσης για τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες είναι κατάλληλα για τον τύπο φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθεί στον χώρο όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας, και ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων σε χώρους όπου βρίσκονται άτομα.

NCC.IDE.A.206 Πέλεκυς καταστροφής και λοστοί

α) Αεροπλάνα με MCTOM άνω των 5 700 kg ή με MOPSC άνω των εννέα θέσεων είναι εξοπλισμένα με έναν τουλάχιστον πέλεκυ καταστροφής ή λοστό εντός του θαλάμου του πληρώματος πτήσης.

β) Για αεροπλάνα με MOPSC άνω των 200 θέσεων, ένας πρόσθετος πέλεκυς καταστροφής ή λοστός είναι εγκατεστημένος μέσα ή κοντά στον πίσω χώρο των μαγειρείων.

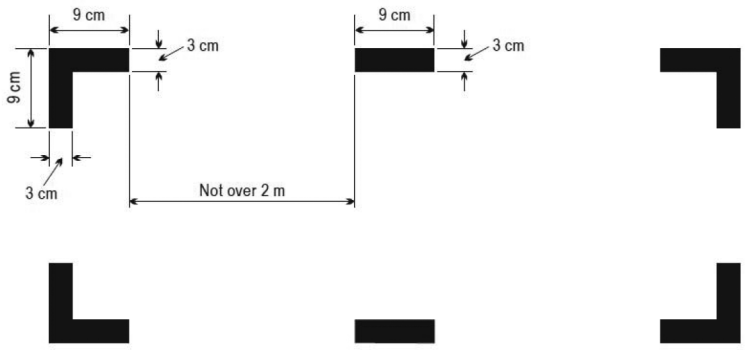
γ) Οι πελέκεις καταστροφής και οι λοστοί που βρίσκονται στον θάλαμο των επιβατών δεν είναι ορατοί στους επιβάτες.

NCC.IDE.A.210 Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο

Εάν επισημαίνονται στο αεροπλάνο περιοχές της ατράκτου κατάλληλες για θραύση από τα συνεργεία διάσωσης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, αυτές οι περιοχές φέρουν σήμανση, όπως φαίνεται στην εικόνα 1.

Εικόνα 1

Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο



▼M1

NCC.IDE.A.215 Πομπός εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT)

▼M8

α) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με:

1. ELT οποιουδήποτε τύπου, ή ένα μέσον εντοπισμού του αεροσκάφους που πληροί την απαίτηση του παραρτήματος IV (Μέρος CAT), της CAT.GEN.MPA.210, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό CofA την 1η Ιουλίου 2008 ή πριν από την ημερομηνία αυτή·

2. αυτόματο ELT, ή ένα μέσον εντοπισμού του αεροσκάφους που πληροί την απαίτηση του παραρτήματος IV (Μέρος CAT), της CAT.GEN.MPA.210, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό CofA την 1η Ιουλίου 2008 ή αργότερα·

▼M1

β) οι ELT οποιουδήποτε τύπου είναι ικανοί να εκπέμπουν ταυτόχρονα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Πτήση πάνω από ύδατα

α) Τα ακόλουθα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με σωσίβιο γιλέκο για επιβαίνοντα ή ισοδύναμο ατομικό μέσο επίπλευσης για επιβαίνοντα ηλικίας κάτω των 24 μηνών, αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσπελάσιμο από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του επιβαίνοντος για τη χρήση του οποίου προορίζεται:

1. αεροπλάνα ξηράς που ίπτανται πάνω από ύδατα και σε απόσταση άνω των 50 ναυτικών μιλίων από την ξηρά ή απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας όπου, κατά τη γνώμη του κυβερνήτη, το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης είναι έτσι διευθετημένο πάνω από ύδατα, ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να είναι δυνατή η προσθαλάσσωση· και

2. υδροπλάνα που ίπτανται πάνω από ύδατα.

β) Κάθε σωσίβιο γιλέκο ή ισοδύναμο ατομικό μέσο επίπλευσης είναι εφοδιασμένο με μέσο ηλεκτρικού φωτισμού για διευκόλυνση του εντοπισμού των ατόμων.

γ) Τα υδροπλάνα που ίπτανται πάνω 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, αναλόγως του μεγέθους, του βάρους και των χαρακτηριστικών χειρισμού· και

2. εξοπλισμό για την εκπομπή των ηχητικών σημάτων που καθορίζονται στους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, όπου εφαρμόζονται.

δ) Ο κυβερνήτης αεροπλάνου που ίπταται μακριά από την ξηρά και η αναγκαστική προσγείωσή του είναι δυνατή σε απόσταση μεγαλύτερη από εκείνη των 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης ή των 50 NM, όποια είναι η μικρότερη, προσδιορίζει τους κινδύνους κατά της διάσωσης των επιβαινόντων του αεροπλάνου σε περίπτωση προσθαλάσσωσης, με βάση τους οποίους καθορίζει τη διάθεση:

1. εξοπλισμού για σήματα κινδύνου·

2. επαρκών σωσιβίων λέμβων για τη μεταφορά όλων των επιβαινόντων, στοιβαγμένων κατά τρόπο που να διευκολύνει την άμεση χρήση τους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης· και

3. σωσίβιο εξοπλισμό επιβίωσης, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να πραγματοποιηθεί.

▼M1

NCC.IDE.A.230 Εξοπλισμός επιβίωσης

α) Τα αεροπλάνα που ίπτανται πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση είναι εξαιρετικά δυσχερείς είναι εξοπλισμένα με:

1. εξοπλισμό σηματοδότησης για σήματα κινδύνου·

2. τουλάχιστον έναν ELT(S)· και

3. πρόσθετο εξοπλισμό επιβίωσης για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, με βάση τον αριθμό των επιβαινόντων.

β) Ο πρόσθετος εξοπλισμός επιβίωσης του στοιχείου α) σημείο 3 δεν είναι απαραίτητο να μεταφέρεται όταν το αεροπλάνο:

1. παραμένει εντός απόστασης από περιοχή στην οποία η έρευνα και η διάσωση δεν είναι εξαιρετικά δυσχερείς και αντιστοιχεί σε:

i) 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας για αεροπλάνα ικανά να συνεχίσουν την πτήση προς αεροδρόμιο με τον (τους) επίμαχο(-ους) κινητήρα(-ήρες) να τίθενται εκτός λειτουργίας σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής ή των προγραμματισμένων αποκλίσεων από αυτήν· ή

ii) 30 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης για όλα τα άλλα αεροπλάνα·

ή

2. παραμένει σε απόσταση όχι μεγαλύτερη από αυτή που αντιστοιχεί σε 90 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης από μια περιοχή κατάλληλη για την πραγματοποίηση αναγκαστικής προσγείωσης, για αεροπλάνα που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με το ισχύον πρότυπο αξιοπλοΐας.

NCC.IDE.A.240 Ακουστικά

α) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με ακουστικά με μικρόφωνο τύπου προβόλου ή ισοδύναμη διάταξη για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης στην καθορισμένη θέση του στον θάλαμο πληρώματος πτήσης.

β) Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις IFR ή τη νύχτα είναι εξοπλισμένα με διακόπτη μετάδοσης στο χειριστήριο χειρωνακτικής πρόνευσης και διατοιχισμού για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που απαιτείται να τα χρησιμοποιήσει.

NCC.IDE.A.245 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας

α) Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις IFR ή τη νύχτα, ή όταν απαιτείται από τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου, είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας ο οποίος, υπό κανονικές συνθήκες ραδιομετάδοσης, είναι ικανός:

1. να επιτρέπει αμφίδρομη επικοινωνία για τον έλεγχο από το αεροδρόμιο·

2. να λαμβάνει μετεωρολογικές πληροφορίες ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης·

3. να επιτρέπει αμφίδρομη επικοινωνία ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης με τους αεροναυτικούς σταθμούς και στις συχνότητες που έχει ορίσει η αρμόδια αρχή· και

4. να επιτρέπει επικοινωνία στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.

β) Όταν απαιτούνται περισσότερες της μιας μονάδες εξοπλισμού επικοινωνίας, κάθε μονάδα είναι ανεξάρτητη από την άλλη ή τις άλλες, έτσι ώστε ενδεχόμενη βλάβη σε μια μονάδα να μην επιφέρει βλάβη σε άλλη.

▼M1

NCC.IDE.A.250 Αεροναυτιλιακός εξοπλισμός

α) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με αεροναυτιλιακό εξοπλισμό που τους επιτρέπει να λειτουργούν σύμφωνα με:

1. σχέδιο πτήσης της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας (ATS), αν υπάρχει· και

2. τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.

β) Τα αεροπλάνα διαθέτουν επαρκή αεροναυτιλιακό εξοπλισμό ώστε να διασφαλίζεται ότι, σε περίπτωση βλάβης ενός στοιχείου του εξοπλισμού σε οποιοδήποτε στάδιο της πτήσης, ο υπόλοιπος εξοπλισμός επιτρέπει την ασφαλή πλοήγηση σύμφωνα με το στοιχείο α), ή την ασφαλή ολοκλήρωση κατάλληλης διαδικασίας απρόβλεπτων καταστάσεων.

γ) Αεροπλάνα πτήσεων, στις οποίες η προσγείωση έχει προγραμματισθεί υπό καιρικές συνθήκες πτήσης (IMC), διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό ικανό να παρέχει καθοδήγηση προς σημείο από το οποίο είναι δυνατή η εκτέλεση προσγείωσης εξ όψεως. Ο εξοπλισμός αυτός είναι ικανός να παρέχει την εν λόγω καθοδήγηση για κάθε αεροδρόμιο στο οποίο έχει προγραμματισθεί προσγείωση υπό καιρικές συνθήκες πτήσης (IMC) και για κάθε καθορισμένο εναλλακτικό αεροδρόμιο.

▼M9

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

▼M15

ε) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό επιτήρησης σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.

▼M1

NCC.IDE.A.255 Αναμεταδότης

Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) για την αναφορά του απόλυτου ύψους πίεσης και κάθε άλλο είδος ικανού αναμεταδότη SSR που απαιτείται για τη διαδρομή που ακολουθείται.

▼M9

NCC.IDE.A.260 Διαχείριση αεροναυτικών βάσεων δεδομένων

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

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

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

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

▼M1

ΕΝΟΤΗΤΑ 2

Ελικόπτερα

NCC.IDE.H.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά

α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος εγκρίνονται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοΐας, εφόσον αυτές:

1. χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον έλεγχο του ίχνους πτήσης·

▼M1

2. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο NCC.IDE.H.245·

3. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο NCC.IDE.H.250· ή

4. έχουν εγκατασταθεί στο ελικόπτερο.

β) Για τα κάτωθι, όταν απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος, δεν χρειάζεται έγκριση εξοπλισμού:

1. ανεξάρτητοι φορητοί φανοί·

2. ρολόι ακριβείας·

3. υποδοχή χάρτη·

4. κυτίο πρώτων βοηθειών·

5. εξοπλισμός επιβίωσης και σηματοδότησης·

6. άγκυρα θαλάσσης και εξοπλισμός πρόσδεσης· και

7. διάταξη πρόσδεσης για παιδιά.

▼M15

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 αξιοπλοΐα του ελικοπτέρου, ακόμη και σε περίπτωση βλάβης ή δυσλειτουργίας.

▼M1

δ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός είναι εύκολα στον χειρισμό τους ή την πρόσβαση από τη θέση από την οποία το μέλος του πληρώματος πτήσης πρέπει να τα χρησιμοποιεί καθήμενος.

ε) Τα όργανα αυτά που χρησιμοποιούνται από μέλος του πληρώματος πτήσης είναι τοποθετημένα κατά τρόπο ώστε να επιτρέπουν στο μέλος του πληρώματος πτήσης να βλέπει με ευκολία από τη θέση του τις ενδείξεις, με την ελάχιστη δυνατή απόκλιση από τη θέση και την οπτική γραμμή που έχει κανονικά, όταν κοιτά προς τα εμπρός κατά μήκος του ίχνους πτήσης.

στ) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσπελάσιμος για άμεση χρήση.

NCC.IDE.H.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση

Η πτήση δεν αρχίζει εφόσον κάποιο από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του ελικοπτέρου που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση βρίσκεται εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν:

α) το ελικόπτερο λειτουργεί σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) του φορέα εκμετάλλευσης·

▼M15

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

▼M1

γ) το ελικόπτερο υπόκειται σε πτητική άδεια η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοΐας.

▼M1

NCC.IDE.H.115 Φώτα πτητικής λειτουργίας

Τα ελικόπτερα που ίπτανται κατά τη διάρκεια της νύχτας είναι εξοπλισμένα με:

α) σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης·

β) φώτα πλοήγησης/θέσης·

γ) φώς προσγείωσης·

δ) φωτισμό τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικοπτέρου, ο οποίος παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό, που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του ελικοπτέρου·

ε) φωτισμό τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικοπτέρου, ο οποίος παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα επιβατών·

στ) ανεξάρτητο φορητό φανό για κάθε θέση μέλους του πληρώματος πτήσης· και

ζ) φώτα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εάν το ελικόπτερο είναι αμφίβιο.

NCC.IDE.H.120 Πτήσεις με κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR) — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

α) Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις εξ όψεως (VFR) κατά τη διάρκεια της ημέρας είναι εξοπλισμένα με μέσα μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:

1. της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας·

2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα·

▼M15

3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους·

▼M1

4. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα· και

5. των κλίσεων.

β) Ελικόπτερο που ίπταται υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC) επάνω από ύδατα και χωρίς οπτική επαφή με την ξηρά, ή υπό VMC τη νύχτα, ή όταν η ορατότητα είναι κάτω των 1 500 m, ή υπό συνθήκες υπό τις οποίες το ελικόπτερο δεν μπορεί διατηρηθεί στο επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς την προσφυγή σε ένα ή περισσότερα πρόσθετα μέσα, είναι εξοπλισμένο, πέραν όσων ορίζει το στοιχείο α), με:

1. μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:

i) της στάσης,

ii) της κατακόρυφης ταχύτητας, και

iii) της σταθεροποιημένης πορείας·

2. μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα πτήσης· και

3. μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας του συστήματος ένδειξης της ταχύτητας του αέρα που απαιτείται στο στοιχείο α) σημείο 4, λόγω συμπύκνωσης ή πάγου.

γ) Όταν απαιτούνται δύο χειριστές για την πτήση, τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με πρόσθετα χωριστά μέσα οπτικής παρουσίασης των ακολούθων:

▼M15

1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους·

▼M1

2. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα·

3. των κλίσεων·

4. της στάσης, εάν ισχύει·

5. της κατακόρυφης ταχύτητας, εάν ισχύει· και

6. της σταθεροποιημένης πορείας, εάν ισχύει.

NCC.IDE.H.125 Πτήσεις με κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

Τα ελικόπτερα που ίπτανται με κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) είναι εξοπλισμένα με:

α) μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:

1. της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας,

2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα,

▼M15

3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους,

▼M1

4. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα,

5. της κατακόρυφης ταχύτητας,

6. των κλίσεων,

7. της στάσης,

8. της σταθεροποιημένης πορείας και

9. της εξωτερικής θερμοκρασίας του αέρα·

β) μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα πτήσης·

γ) όταν απαιτούνται δύο χειριστές για την πτήση, υπάρχει διαθέσιμο πρόσθετο χωριστό μέσο οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:

▼M15

1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους,

▼M1

2. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα,

3. της κατακόρυφης ταχύτητας,

4. των κλίσεων,

5. της στάσης και

6. της σταθεροποιημένης πορείας·

δ) μέσο αποφυγής δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης της ταχύτητας του αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4 και στο στοιχείο γ) σημείο 2, λόγω συμπύκνωσης ή πάγου·

ε) εναλλακτική πηγή στατικής πίεσης·

στ) υποδοχή χάρτη σε θέση η οποία επιτρέπει την εύκολη ανάγνωσή του και μπορεί να φωτιστεί κατά τη διάρκεια νυκτερινών πτητικών λειτουργιών· και

ζ) πρόσθετο μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης της στάσης, ως εφεδρικό όργανο.

▼M1

NCC.IDE.H.130 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις IFR μονομελούς πληρώματος

Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις μονομελούς πληρώματος IFR είναι εξοπλισμένα με αυτόματο πιλότο, ο οποίος διαθέτει τουλάχιστον τρόπο διατήρησης του απόλυτου ύψους και της πορείας (κατεύθυνση).

NCC.IDE.H.145 Αερομεταφερόμενος εξοπλισμός ανίχνευσης καιρού

Τα ελικόπτερα που διαθέτουν MOPSC άνω των εννέα θέσεων και εκτελούν πτήση IFR ή τη νύχτα, είναι εξοπλισμένα με αερομεταφερόμενο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού όταν τα τρέχοντα δελτία καιρού δείχνουν ότι είναι δυνατόν να αναμένονται κατά την πορεία καταιγίδες ή άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ανιχνεύσιμες από τον αερομεταφερόμενο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού.

NCC.IDE.H.150 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις σε συνθήκες παγετού τη νύχτα

α) Τα ελικόπτερα που ίπτανται υπό αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγετού τη νύχτα, είναι εξοπλισμένα με κατάλληλο μέσο φωτισμού ή ανίχνευσης του σχηματισμού πάγου.

β) Το μέσο φωτισμού σχηματισμού πάγου δεν προκαλεί λάμψη ή αντανάκλαση που θα μπορούσε να δυσχεράνει τα μέλη του πληρώματος πτήσης στην άσκηση των καθηκόντων τους.

NCC.IDE.H.155 Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης

Τα ελικόπτερα που ίπτανται με άνω του ενός μέλη πληρώματος, είναι εξοπλισμένα με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων των ακουστικών και των μικροφώνων, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

NCC.IDE.H.160 Καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης

α) Ελικόπτερα με MCTOM άνω των 7 000 kg, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016 είναι εξοπλισμένα με CVR.

β) Ο CVR έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 2 προηγούμενων ωρών.

γ) Ο CVR καταγράφει με αναφορά σε κλίμακα χρόνου:

1. συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στον θάλαμο πληρώματος πτήσης με τον ασύρματο·

2. φωνητικές επικοινωνίες των μελών του πληρώματος πτήσης όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας και το σύστημα αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο·

3. το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς διακοπή, των ακουστικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο σταθερό μικρόφωνο· και

4. ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο.

δ) Ο CVR αρχίζει αυτόματα να καταγράφει πριν το ελικόπτερο κινηθεί με δική του ισχύ και συνεχίζει να καταγράφει έως τη διακοπή της πτήσης, όταν το ελικόπτερο δεν μπορεί να κινηθεί με δική του ισχύ.

ε) Επιπροσθέτως του στοιχείου δ), ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ηλεκτρικής ισχύος, ο CVR αρχίζει να καταγράφει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στον θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την έναρξη της πτήσης έως τους ελέγχους στον θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά την κράτηση των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.

▼M8

στ) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.

▼M1

NCC.IDE.H.165 Καταγραφέας δεδομένων πτήσης

α) Ελικόπτερα με MCTOM άνω των 3 175 kg και των οποίων το ατομικό CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2016 ή μετά είναι εξοπλισμένα με καταγραφέα δεδομένων πτήσης (FDR), στον οποίο χρησιμοποιείται ψηφιακή μέθοδος καταγραφής και αποθήκευσης δεδομένων και μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης.

β) Ο FDR καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται για τον ακριβή καθορισμό του ίχνους πτήσης, της ταχύτητας, της στάσης, της ισχύος του κινητήρα και της διαμόρφωσης και λειτουργίας του ελικοπτέρου και έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 10 ωρών.

γ) Τα στοιχεία προέρχονται από τα σημεία του ελικοπτέρου που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης.

δ) Ο FDR αρχίζει αυτόματα να καταγράφει τα στοιχεία πριν το ελικόπτερο κινηθεί με δική του ισχύ και σταματά αυτόματα όταν το ελικόπτερο δεν κινείται με τη δική του ισχύ.

▼M8

ε) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.

▼M1

NCC.IDE.H.170 Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων

α) Τα ελικόπτερα, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Απριλίου 2016 ή μετά, τα οποία διαθέτουν ικανότητα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων και απαιτείται να είναι εξοπλισμένα με CVR, καταγράφουν με τη χρήση του καταγραφέα, κατά περίπτωση:

1. μηνύματα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων που σχετίζονται με επικοινωνίες της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας προς και από το ελικόπτερο, συμπεριλαμβανομένων των μηνυμάτων που ισχύουν για τις ακόλουθες εφαρμογές:

   i) έναρξη ζεύξης δεδομένων·

   ii) επικοινωνία ελεγκτή-χειριστή·

   iii) διευθυνσιοδοτημένη εποπτεία·

   iv) πληροφορίες πτήσης·

   v) εφόσον είναι εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, εποπτεία εκπομπών αεροσκάφους·

   vi) εφόσον είναι εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, δεδομένα επιχειρησιακού ελέγχου αεροσκάφους· και

   vii) εφόσον είναι εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, γραφικά·

2. πληροφορίες που επιτρέπουν τον συσχετισμό με κάθε σχετικό αρχείο που συνδέεται με επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων και είναι αποθηκευμένο εκτός του ελικοπτέρου· και

▼M1

3. πληροφορίες σχετικά με τον χρόνο και την προτεραιότητα των μηνυμάτων επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων, λαμβάνοντας υπόψη την αρχιτεκτονική του συστήματος.

β) Ο καταγραφέας χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης δεδομένων και πληροφοριών καθώς και μια μέθοδο για την εύκολη ανάκτηση των εν λόγω δεδομένων. Η μέθοδος καταγραφής επιτρέπει την αντιστοίχιση των δεδομένων με τα δεδομένα που καταγράφονται στο έδαφος.

γ) Ο καταγραφέας είναι σε θέση να διατηρεί τα δεδομένα που καταγράφονται για τουλάχιστον την ίδια διάρκεια που ορίζεται στην παράγραφο NCC.IDE.H.160 για τους CVR.

▼M8

δ) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.

▼M1

ε) Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τη λογική έναρξης και παύσης της καταγραφής του καταγραφέα είναι ίδιες με εκείνες που ισχύουν για την έναρξη και παύση της καταγραφής του CVR που περιλαμβάνονται στην παράγραφο NCC.IDE.H.160 στοιχεία δ) και ε).

NCC.IDE.H.175 Συνδυαστικός καταγραφέας δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης

Η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις για τους CVR και FDR επιτρέπεται να επιτυγχάνεται με έναν συνδυαστικό καταγραφέα δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης.

NCC.IDE.H.180 Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, συστήματα πρόσδεσης και μηχανισμοί πρόσδεσης για παιδιά

α) Τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με:

1. ένα κάθισμα ή μία θέση-κρεβάτι για κάθε επιβαίνοντα ηλικίας 24 μηνών και άνω·

2. μία ζώνη ασφαλείας σε κάθε κάθισμα επιβατών και ζώνες πρόσδεσης για κάθε θέση-κρεβάτι·

3. για ελικόπτερα, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2012, μία ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού για χρήση σε κάθε κάθισμα επιβάτη ηλικίας 24 μηνών και άνω·

4. μηχανισμό πρόσδεσης για παιδιά για κάθε άτομο εντός του αεροσκάφους ηλικίας κάτω των 24 μηνών·

5. ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού με ενσωματωμένο μηχανισμό που συγκρατεί αυτόματα τον κορμό του καθήμενου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης σε κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος πτήσης· κα

6. ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού στα καθίσματα για το ελάχιστο απαιτούμενο πλήρωμα θαλάμου επιβατών, για ελικόπτερα των οποίων το ατομικό CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά τις 31 Δεκεμβρίου 1980.

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

1. αποσυνδέεται από ένα μόνο σημείο· και

2. στα καθίσματα του πληρώματος πτήσης, σε κάθε κάθισμα δίπλα σε κάθισμα χειριστή και στα καθίσματα για το ελάχιστο απαιτούμενο πλήρωμα θαλάμου επιβατών, περιλαμβάνει δύο ιμάντες ώμου και ζώνη ασφαλείας που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ανεξάρτητα.

▼M1

NCC.IDE.H.185 Ενδείξεις: Προσδεθείτε και μην καπνίζετε

Τα ελικόπτερα των οποίων όλα τα καθίσματα επιβατών δεν είναι ορατά από τη θέση ή τις θέσεις του πληρώματος πτήσης, είναι εφοδιασμένα με μέσο που υποδεικνύει σε όλους τους επιβάτες και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πότε πρέπει να προσδένονται οι ζώνες ασφαλείας και πότε δεν επιτρέπεται το κάπνισμα.

NCC.IDE.H.190 Κυτίο πρώτων βοηθειών

α) Τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον ένα κυτίο πρώτων βοηθειών.

β) Το (τα) κυτίο(-α) πρώτων βοηθειών:

1. είναι άμεσα προσπελάσιμα για χρήση· και

2. επικαιροποιούνται κατάλληλα.

NCC.IDE.H.200 Συμπληρωματικό οξυγόνο — ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης

α) Τα ελικόπτερα που δεν διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη πτήσης για τα οποία απαιτείται συμπληρωματικό οξυγόνο σύμφωνα με το στοιχείο β) είναι εξοπλισμένα με συσκευή αποθήκευσης και παροχής οξυγόνου, ικανή να αποθηκεύει και να παρέχει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.

β) Τα ελικόπτερα που δεν διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη, στα οποία το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι άνω των 10 000 ft, φέρουν επαρκές οξυγόνο εισπνοής για:

1. όλα τα μέλη του πληρώματος και για το 10 % τουλάχιστον των επιβατών για κάθε χρονικό διάστημα πέραν των 30 λεπτών, κατά το οποίο το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι μεταξύ 10 000 ft και 13 000 ft· και

2. όλα τα μέλη του πληρώματος και για τους επιβάτες για όσο χρονικό διάστημα το απόλυτο ύψος πίεσης στον θάλαμο επιβατών είναι άνω των 13 000 ft.

NCC.IDE.H.205 Πυροσβεστήρες χειρός

α) Τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον έναν πυροσβεστήρα χειρός:

1. στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης· και

2. σε κάθε θάλαμο επιβατών που είναι χωριστός από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης, εκτός εάν ο θάλαμος είναι εύκολα προσβάσιμος στο πλήρωμα πτήσης.

β) Ο τύπος και η ποσότητα του παράγοντα κατάσβεσης για τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες είναι κατάλληλα για τον τύπο φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθεί στον χώρο όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας, και ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων σε χώρους όπου βρίσκονται άτομα.

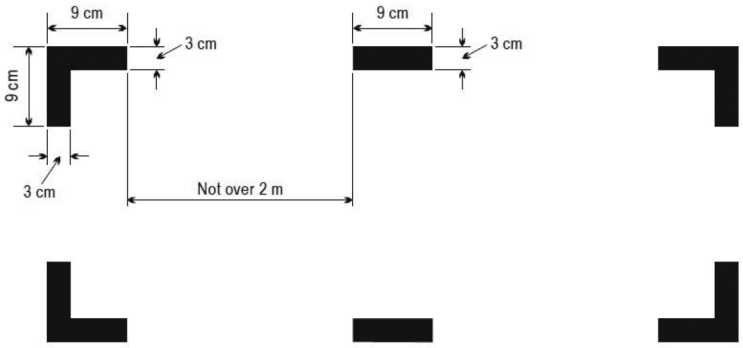
NCC.IDE.H.210 Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο

Εάν επισημαίνονται στο ελικόπτερο περιοχές της ατράκτου κατάλληλες για θραύση από τα συνεργεία διάσωσης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, αυτές οι περιοχές φέρουν σήμανση, όπως φαίνεται στην εικόνα 1.

▼M1

Εικόνα 1

Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο



NCC.IDE.H.215 Πομπός εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT)

α) Τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον έναν πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT).

▼M9

_____

▼M1

γ) οι ELT οποιουδήποτε τύπου είναι ικανοί να εκπέμπουν ταυτόχρονα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Σωσίβια γιλέκα

α) Τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με σωσίβιο γιλέκο για κάθε επιβαίνοντα ή ισοδύναμο ατομικό μέσο επίπλευσης για επιβαίνοντα ηλικίας κάτω των 24 μηνών, αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσπελάσιμο από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του ατόμου για τη χρήση του οποίου προορίζεται, όταν:

1. εκτελούν πτήση επάνω από ύδατα σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα και το ελικόπτερο είναι ικανό να διατηρήσει το ύψος πτήσης·

2. εκτελούν πτήση επάνω από ύδατα πέραν της απόστασης αυτοπεριστροφής από την ξηρά, σε περίπτωση βλάβης κρίσιμου κινητήρα και το ελικόπτερο δεν είναι ικανό να διατηρήσει το ύψος πτήσης· ή

3. απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας όπου το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης βρίσκεται πάνω από ύδατα.

β) Κάθε σωσίβιο γιλέκο ή ισοδύναμο ατομικό μέσο επίπλευσης είναι εφοδιασμένο με μέσο ηλεκτρικού φωτισμού για διευκόλυνση του εντοπισμού των ατόμων.

▼M9

NCC.IDE.H.226 Στολές επιβίωσης πληρώματος

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

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

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

▼M1

NCC.IDE.H.227 Σωσίβιες λέμβοι, σωστικοί ELT και εξοπλισμός επιβίωσης για παρατεταμένες πτήσεις πάνω από ύδατα

Τα ελικόπτερα που εκτελούν:

α) πτήση επάνω από ύδατα σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα και το ελικόπτερο είναι ικανό να διατηρήσει το ύψος πτήσης· ή

β) πτήση επάνω από ύδατα σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 3 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα και το ελικόπτερο δεν είναι ικανό να διατηρήσει το ύψος πτήσης, και εφόσον το κρίνει αναγκαίο ο κυβερνήτης βάσει εκτίμησης του κινδύνου,

είναι εξοπλισμένα με:

1. για ελικόπτερα που μεταφέρουν λιγότερα από 12 άτομα, με τουλάχιστον μία σωσίβια λέμβο χωρητικότητας τουλάχιστον του μέγιστου αριθμού επιβαινόντων, αποθηκευμένη κατά τρόπο που να διευκολύνει την άμεση χρήση της σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης·

2. για ελικόπτερα που μεταφέρουν άνω των 11 ατόμων, τουλάχιστον δύο σωσίβιες λέμβους τοποθετημένες κατά τρόπο που να διευκολύνει την άμεση χρήση τους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, επαρκείς για τον συνολικό αριθμό των επιβαινόντων και, εάν απολεσθεί η μία, η άλλη να έχει επαρκή ικανότητα φόρτωσης για όλους τους επιβαίνοντες του ελικοπτέρου·

3. τουλάχιστον ένα σωστικό πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης για κάθε απαιτούμενη σωσίβια λέμβο· και

4. σωσίβιο εξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένων και μέσων επιβίωσης, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να εκτελεσθεί.

NCC.IDE.H.230 Εξοπλισμός επιβίωσης

Τα ελικόπτερα που ίπτανται πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση είναι εξαιρετικά δυσχερείς, είναι εξοπλισμένα με:

α) εξοπλισμό σηματοδότησης για τα σήματα κινδύνου·

β) τουλάχιστον έναν σωστικό ELT [ELT(S)]· και

γ) πρόσθετο εξοπλισμό επιβίωσης για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, με βάση τον αριθμό των επιβαινόντων.

▼M9

_____

▼M1

NCC.IDE.H.232 Ελικόπτερα πιστοποιημένα για λειτουργία στο νερό — διάφορα στοιχεία εξοπλισμού

Τα ελικόπτερα που έχουν πιστοποιηθεί για λειτουργία στο νερό είναι εξοπλισμένα με:

α) άγκυρα θαλάσσης και άλλον εξοπλισμό αναγκαίο για τη διευκόλυνση της πρόσδεσης, της αγκυροβόλησης ή των ελιγμών του ελικοπτέρου στο νερό, αναλόγως του μεγέθους, του βάρους και των χαρακτηριστικών χειρισμού· και

β) εξοπλισμό για την εκπομπή των ηχητικών σημάτων που καθορίζονται στους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα, κατά περίπτωση.

▼M15

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

Τα ελικόπτερα είναι σχεδιασμένα για προσγείωση σε ύδατα ή είναι πιστοποιημένα για αναγκαστική προσθαλάσσωση 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.

▼M1

NCC.IDE.H.240 Ακουστικά

Όποτε απαιτείται σύστημα ραδιοεπικοινωνίας και/ή ραδιοπλοήγησης, τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με ακουστικά με μικρόφωνο τύπου προβόλου ή ισοδύναμο και διακόπτη μετάδοσης στα χειριστήρια πτήσης για κάθε απαιτούμενο χειριστή και/ή μέλος πληρώματος που βρίσκεται στην καθορισμένη θέση του.

NCC.IDE.H.245 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας

α) Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις IFR ή τη νύχτα, ή όταν απαιτείται από τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου, είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας ο οποίος, υπό κανονικές συνθήκες ραδιομετάδοσης, είναι ικανός:

1. να επιτρέπει αμφίδρομη επικοινωνία για τον έλεγχο από το αεροδρόμιο·

2. να λαμβάνει μετεωρολογικές πληροφορίες·

3. να επιτρέπει αμφίδρομη επικοινωνία ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης με τους αεροναυτικούς σταθμούς και στις συχνότητες που έχει ορίσει η αρμόδια αρχή· και

4. να επιτρέπει επικοινωνία στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.

β) Όταν απαιτούνται περισσότερες της μιας μονάδες εξοπλισμού επικοινωνίας, κάθε μονάδα είναι ανεξάρτητη από την άλλη ή τις άλλες, έτσι ώστε ενδεχόμενη βλάβη σε μια μονάδα να μην επιφέρει βλάβη σε άλλη.

γ) Όταν απαιτείται σύστημα ραδιοεπικοινωνίας, και επιπροσθέτως του συστήματος ενδοεπικοινωνίας του πληρώματος πτήσης σύμφωνα με το NCC.IDE.H.155, τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με διακόπτη μετάδοσης στα χειριστήρια πτήσης για κάθε χειριστή και μέλος του πληρώματος που απαιτείται να τα χρησιμοποιήσει από τη θέση του.

NCC.IDE.H.250 Εξοπλισμός αεροναυτιλίας

α) Τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό αεροναυτιλίας που τους επιτρέπει να λειτουργούν σύμφωνα με:

1. σχέδιο πτήσης της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας (ATS), αν υπάρχει· και

2. τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.

β) Τα ελικόπτερα διαθέτουν επαρκή εξοπλισμό αεροναυτιλίας ώστε να διασφαλίζεται ότι, σε περίπτωση βλάβης ενός στοιχείου του εξοπλισμού σε οποιοδήποτε στάδιο της πτήσης, ο υπόλοιπος εξοπλισμός επιτρέπει την ασφαλή πλοήγηση σύμφωνα με το στοιχείο α), ή την ασφαλή ολοκλήρωση κατάλληλης διαδικασίας έκτακτης ανάγκης.

γ) Τα ελικόπτερα πτήσεων, στις οποίες η προσγείωση έχει προγραμματισθεί υπό καιρικές συνθήκες πτήσης (IMC), διαθέτουν εξοπλισμό ικανό να παρέχει καθοδήγηση προς σημείο από το οποίο είναι δυνατή η εκτέλεση προσγείωσης εξ όψεως. Ο εξοπλισμός αυτός είναι ικανός να παρέχει την εν λόγω καθοδήγηση για κάθε αεροδρόμιο στο οποίο έχει προγραμματισθεί προσγείωση υπό καιρικές συνθήκες πτήσης (IMC) και για κάθε καθορισμένο εναλλακτικό αεροδρόμιο.

▼M9

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

▼M15

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

▼M1

NCC.IDE.H.255 Αναμεταδότης

Τα ελικόπτερα διαθέτουν αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) και κάθε άλλη δυνατότητα αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης που απαιτείται για τη διαδρομή που ακολουθείται.

▼**M9**

NCC.IDE.H.260 Διαχείριση βάσεων αεροναυτικών δεδομένων

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

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

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

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

▼M1

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

▼M5

ΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΕ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΠΛΗΝ ΤΩΝ ΣΥΝΘΕΤΩΝ

▼M1

[ΜΕΡΟΣ-NCO]

ΤΜΗΜΑ Α

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

NCO.GEN.100 Αρμόδια αρχή

α) Αρμόδια αρχή είναι η αρχή που ορίζεται από το κράτος μέλος όπου έχει νηολογηθεί το αεροσκάφος.

▼M15

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.

▼M1

NCO.GEN.101 Μέσα συμμόρφωσης

Οι αερομεταφορείς μπορεί να χρησιμοποιούν μέσα συμμόρφωσης εναλλακτικά εκείνων που έχει καταρτίσει ο Οργανισμός για την επίτευξη συμμόρφωσης προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες του.

▼M14

_____

▼M4

NCO.GEN.103 Εισαγωγικές πτήσεις

▼M9

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

▼M14

α) αρχίζουν και τερματίζονται στο ίδιο αεροδρόμιο ή στην ίδια τοποθεσία λειτουργίας·

▼M9

β) εκτελούνται με VFR κατά τη διάρκεια της ημέρας·

γ) υπόκεινται στην εποπτεία διορισθέντος ατόμου που είναι υπεύθυνο για την ασφαλή εκτέλεσή τους· και

δ) πληρούν οιονδήποτε άλλον όρο καθορίζει η αρμόδια αρχή.

▼M15

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·

▼**M15**

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 αξιοπλοΐα αεροσκάφους που χρησιμοποιείται σύμφωνα με το στοιχείο α) είναι υπό τη διαχείριση του φορέα που είναι υπεύθυνος για τη διαρκή αξιοπλοΐα 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.

▼**M1**

NCO.GEN.105 Ευθύνες και αρμοδιότητα κυβερνήτη

α) Ο κυβερνήτης είναι υπεύθυνος για:

1. την ασφάλεια όλων των μελών του πληρώματος, των επιβατών και του φορτίου του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια των πτητικών λειτουργιών του αεροσκάφους, όπως ορίζεται στο 1.γ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008·

2. την έναρξη, τη συνέχιση, τον τερματισμό ή την εκτροπή πτήσης για λόγους ασφάλειας·

3. να εξασφαλίζει ότι όλες οι επιχειρησιακές διαδικασίες και οι κατάλογοι ελέγχου τηρούνται σύμφωνα με το 1.β του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008·

4. να αρχίζει την πτήση μόνον εφόσον βεβαιωθεί ότι τηρούνται όλοι οι επιχειρησιακοί περιορισμοί που αναφέρονται στο 2.α.3 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, ήτοι ότι:

i) το αεροσκάφος είναι αξιόπλοο·

ii) το αεροσκάφος είναι δεόντως νηολογημένο·

▼**M14**

iii) τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται για την εκτέλεση της πτήσης έχουν εγκατασταθεί στο αεροσκάφος και λειτουργούν, εκτός εάν ο πίνακας ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) ή ισοδύναμο έγγραφο, αναλόγως, επιτρέπει πτητική λειτουργία με εξοπλισμό εκτός λειτουργίας, όπως προβλέπεται στη NCO.IDE.A.105 ή στη NCO.IDE.H.105·

▼**M11**

iv) η μάζα του αεροσκάφους και η θέση του κέντρου βάρους επιτρέπουν να εκτελεστεί η πτήση εντός των ορίων που περιγράφονται στα έγγραφα αξιοπλοΐας·

▼**M1**

v) όλος ο εξοπλισμός, οι αποσκευές και το φορτίο έχουν φορτωθεί και αποθηκευτεί ασφαλώς και παραμένει δυνατή η εκκένωση έκτακτης ανάγκης· ►**M9** ——————— ◄

vi) σε καμία στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης δεν σημειώνεται υπέρβαση των περιορισμών πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους, όπως ορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM)· ►**M9** και ◄

▼**M9**

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

▼**M1**

5. να μην αρχίσει πτήση εφόσον δεν είναι σε θέση να εκτελέσει καθήκοντα για οποιοδήποτε λόγο όπως τραυματισμό, ασθένεια, κόπωση ή εξαιτίας της επήρειας ψυχοτρόπων ουσιών·

6. να μη συνεχίσει πτήση πέραν του πλησιέστερου αποδεκτού αεροδρομίου λόγω καιρού ή χώρου λειτουργίας, όταν έχει μειωθεί η ικανότητά του να εκτελέσει τα καθήκοντά του εξαιτίας π.χ. κόπωσης, ασθένειας ή έλλειψης οξυγόνου·

7. να αποφασίσει για την αποδοχή του αεροσκάφους με επιχειρησιακής φύσεως δυσλειτουργίες, σύμφωνα με τον κατάλογο παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση (CDL) ή τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), αναλόγως· και

8. κατά τον τερματισμό της πτήσης, ή σειράς πτήσεων, να καταγράψει τα δεδομένα χρήσης και όλα τα γνωστά ή ύποπτα ελαττώματα του αεροσκάφους στο τεχνικό ημερολόγιο του αεροσκάφους ή στο ημερολόγιο καταγραφής πτήσης του αεροσκάφους.

β) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι, σε κρίσιμες φάσεις της πτήσης ή όποτε κρίνει αναγκαίο για την ασφάλεια, όλα τα μέλη του πληρώματος κάθονται στις καθορισμένες θέσεις τους και δεν ασκούν δραστηριότητες άλλες από εκείνες που απαιτούνται για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους.

γ) Ο κυβερνήτης έχει την αρμοδιότητα να αρνηθεί την επιβίβαση ή την αποβίβαση οποιουδήποτε προσώπου, τη φόρτωση ή την εκφόρτωση αποσκευής ή φορτίου που συνιστά ενδεχόμενο κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροσκάφους ή των επιβαινόντων του.

δ) Ο κυβερνήτης αναφέρει, το συντομότερο δυνατόν, στην αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας (ATS) τυχόν αντιμετωπιζόμενες επικίνδυνες καιρικές συνθήκες ή συνθήκες πτήσης, οι οποίες είναι δυνατόν να επηρεάσουν δυσμενώς την ασφάλεια άλλου αεροσκάφους.

ε) Ο κυβερνήτης, σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης που απαιτεί άμεση λήψη απόφασης και δράση, προβαίνει σε οποιαδήποτε ενέργεια κρίνει απαραίτητη σύμφωνα με τις περιστάσεις σύμφωνα με την παράγραφο 7.δ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να παρεκκλίνει από τους κανόνες, τις διαδικασίες επιχειρησιακής λειτουργίας και τις μεθόδους προς το συμφέρον της ασφαλείας.

▼M1

στ) Κατά τη διάρκεια της πτήσης, ο κυβερνήτης:

▼M11

1. παραμένει προσδεμένος με τη ζώνη ασφαλείας του στην καθορισμένη θέση του· και

▼M1

2. παραμένει συνεχώς στα χειριστήρια του αεροσκάφους, εκτός εάν αναλάβει καθήκοντα άλλος χειριστής.

ζ) Ο κυβερνήτης υποβάλλει χωρίς καθυστέρηση αναφορά στην αρμόδια αρχή για έκνομη ενέργεια και ενημερώνει την ορισμένη τοπική αρχή.

η) Ο κυβερνήτης κοινοποιεί στην πλησιέστερη αρμόδια αρχή με τα ταχύτερα δυνατά μέσα κάθε ατύχημα που συνέβη με το αεροσκάφος, το οποίο είχε ως αποτέλεσμα τον σοβαρό τραυματισμό ή τον θάνατο προσώπου ή σοβαρή ζημία στο αεροσκάφος ή σε ιδιοκτησία.

▼M11

_____

▼M1

NCO.GEN.110 Συμμόρφωση προς νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες

α) Ο κυβερνήτης συμμορφώνεται προς τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες των κρατών στα οποία διεξάγονται οι πτητικές λειτουργίες.

β) Ο κυβερνήτης είναι εξοικειωμένος με τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες που άπτονται των καθηκόντων του, διέπουν τις περιοχές από τις οποίες πρόκειται να διέλθει το αεροσκάφος, τα αεροδρόμια ή χώρους πτητικής λειτουργίας που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν, και με τις αεροναυτιλιακές διευκολύνσεις, όπως ορίζεται στο 1.α του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

NCO.GEN.115 Τροχοδρόμηση αεροπλάνων

Αεροπλάνο τροχοδρομείται μόνο στην επιφάνεια κίνησης αεροδρομίου, εάν το πρόσωπο που χειρίζεται τα χειριστήρια πτήσης:

α) είναι χειριστής που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα· ή

β) έχει οριστεί από τον φορέα εκμετάλλευσης και:

1. έχει εκπαιδευτεί στην τροχοδρόμηση του αεροπλάνου·

2. έχει εκπαιδευτεί στη χρήση ραδιοτηλεφώνου, εφόσον απαιτούνται ραδιοεπικοινωνίες·

3. έχει εκπαιδευτεί στα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά, τους διαδρόμους, τα σήματα και τη γενικότερη σηματοδότηση, τα φώτα, τα σήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και τις οδηγίες, τη φρασεολογία και τις διαδικασίες του αεροδρομίου· και

4. είναι σε θέση να ανταποκρίνεται στα πρότυπα λειτουργίας που απαιτούνται για την ασφαλή κίνηση του αεροπλάνου στο αεροδρόμιο.

NCO.GEN.120 Ενεργοποίηση στροφείου — ελικόπτερα

Το στροφείο ελικοπτέρου στρέφεται μόνο όταν είναι σε λειτουργία ο κινητήρας για το σκοπό της πτήσης με χειριστή με τα κατάλληλα προσόντα στα χειριστήρια.

▼M14

NCO.GEN.125 Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές

Ο κυβερνήτης δεν επιτρέπει σε κανέναν επιβαίνοντα να χρησιμοποιήσει φορητή ηλεκτρονική συσκευή (PED) μέσα στο αεροσκάφος, ούτε σύστημα EFB, η οποία θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροσκάφους ή την ικανότητα χειρισμού του αεροσκάφους από το μέλος του πληρώματος πτήσης.

▼M1

NCO.GEN.130 Πληροφορίες σχετικά με τον φερόμενο εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης

Εξαιρουμένης της απογείωσης και της προσγείωσης αεροσκάφους στο ίδιο αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας, ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει την ανά πάσα στιγμή ύπαρξη διαθέσιμων, προς άμεση διαβίβαση στα κέντρα συντονισμού έρευνας και διάσωσης, καταλόγων, οι οποίοι περιέχουν πληροφορίες για τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης εντός του αεροσκάφους.

NCO.GEN.135 Μεταφερόμενα έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες

α) Τα ακόλουθα έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες μεταφέρονται σε κάθε πτήση, ως πρωτότυπα ή αντίγραφα, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά:

1. το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM) ή ισοδύναμο(α) έγγραφο(α)·
2. το πρωτότυπο πιστοποιητικό νηολόγησης·
3. το πρωτότυπο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA)·
4. το πιστοποιητικό θορύβου, κατά περίπτωση·
5. ο κατάλογος τυχόν ειδικών εγκρίσεων, κατά περίπτωση·
6. η άδεια ασυρμάτου του αεροσκάφους, κατά περίπτωση·
7. το (τα) πιστοποιητικό(ά) ασφάλισης για αστική ευθύνη·
8. το ημερολόγιο καταγραφής πτήσης ή ισοδύναμο έγγραφο του αεροσκάφους·
9. λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας (ATS)·
10. επικαιροποιημένοι και κατάλληλοι αεροπορικοί χάρτες για τη διαδρομή ►M4 /περιοχή ◄ της προτεινόμενης πτήσης και όλες τις διαδρομές κατά μήκος των οποίων είναι εύλογο να αναμένεται ενδεχόμενο παρέκκλισης από την πορεία της πτήσης·
11. διαδικασίες και πληροφορίες οπτικών σημάτων για χρήση από αεροσκάφη που παρεμποδίζουν την πορεία και αεροσκάφη των οποίων η πορεία παρεμποδίζεται·
12. ο MEL ή ο CDL, κατά περίπτωση· και
13. κάθε άλλο έγγραφο που μπορεί να είναι σχετικό με την πτήση ή να απαιτείται από τα κράτη τα οποία αφορά η πτήση.

β) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α) για τις πτήσεις:

1. των οποίων η απογείωση και η προσγείωση πρόκειται να πραγματοποιηθούν στο ίδιο αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας· ή
2. που παραμένουν σε απόσταση ή περιοχή καθορισμένη από την αρμόδια αρχή,

τα έγγραφα και οι πληροφορίες που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημεία 2 έως 8 επιτρέπεται να παραμείνουν στο αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας.

▼M14

_____

▼M1

δ) Ο κυβερνήτης διαθέτει στην αρμόδια αρχή σε εύλογο χρόνο αφότου τα ζητήσει τα έγγραφα που πρέπει να φέρει στο αεροσκάφος.

▼M1

NCO.GEN.140 Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

α) Η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων αεροπορικώς διεξάγεται σύμφωνα με το παράρτημα 18 της σύμβασης του Σικάγου, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από τις τεχνικές οδηγίες για την ασφαλή εναέρια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (έγγραφο αριθ. 9284-AN/905 του ΔΟΠΑ), συμπεριλαμβανομένων των παραρτημάτων και τυχών προσθηκών ή διορθωτικών.

β) Επικίνδυνα εμπορεύματα μεταφέρονται μόνο από αερομεταφορέα που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος-SpA) τμήμα Z, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, εκτός εάν:

1. δεν υπόκεινται στις τεχνικές οδηγίες σύμφωνα με το μέρος 1 των εν λόγω οδηγιών· ή

2. μεταφέρονται από επιβάτες ή τον κυβερνήτη, ή βρίσκονται σε αποσκευές, σύμφωνα με το μέρος 8 των τεχνικών οδηγιών·

3. μεταφέρονται από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ELA2.

γ) Ο κυβερνήτης λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα για να αποτραπεί η ακούσια φόρτωση επικίνδυνων εμπορευμάτων στο αεροσκάφος.

δ) Ο κυβερνήτης αναφέρει, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες, χωρίς καθυστέρηση στην αρμόδια αρχή και την κατάλληλη αρχή του ενδιαφερόμενου κράτους τυχόν ατύχημα ή περιστατικό με επικίνδυνα εμπορεύματα.

ε) Ο κυβερνήτης διασφαλίζει ότι παρέχονται στους επιβάτες πληροφορίες σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες.

▼M9

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

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

▼M1

NCO.GEN.145 Άμεση αντίδραση σε πρόβλημα ασφαλείας

Ο φορέας εκμετάλλευσης εφαρμόζει:

α) κάθε μέτρο ασφαλείας που ορίζει η αρμόδια αρχή σύμφωνα με την παράγραφο ARO.GEN.135 στοιχείο γ)· και

β) κάθε σχετική υποχρεωτική πληροφορία ασφάλειας που εκδίδει ο Οργανισμός, συμπεριλαμβανομένων οδηγιών αξιοπλοΐας.

NCO.GEN.150 Ημερολόγιο καταγραφής πτήσης

Στοιχεία του αεροσκάφους, του πληρώματός του και κάθε πτήσης τηρούνται για κάθε πτήση ή σειρά πτήσεων, με τη μορφή ημερολογίου καταγραφής πτήσης ή ισοδύναμου εγγράφου.

▼M1

NCO.GEN.155 Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού

α) Καταρτίζεται ενδεχομένως κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) με βάση τα ακόλουθα:

1. το έγγραφο προβλέπει την πτητική λειτουργία του αεροσκάφους, υπό καθορισμένες συνθήκες, με συγκεκριμένα όργανα, στοιχεία εξοπλισμού ή λειτουργίες εκτός λειτουργίας κατά την έναρξη της πτήσης·

2. το έγγραφο καταρτίζεται για κάθε αεροσκάφος χωριστά, με βάση τις οικείες λειτουργικές συνθήκες και συνθήκες συντήρησης του φορέα εκμετάλλευσης· και

3. ο MEL βασίζεται στον σχετικό κύριο πίνακα βασικού εξοπλισμού (MMEL), όπως ορίζεται στα δεδομένα που έχουν καθορισθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής ([1]), δεν είναι πιο περιοριστικός από τον MMEL.

β) Ο MEL και κάθε τροποποίησή του κοινοποιείται στην αρμόδια αρχή.

ΤΜΗΜΑ Β

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

NCO.OP.100 Χρήση αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας

Ο κυβερνήτης χρησιμοποιεί μόνον αεροδρόμια και χώρους λειτουργίας που αρμόζουν στον τον τύπο του αεροσκάφους και της σχετικής πτητικής λειτουργίας.

▼M21

NCO.OP.101 Έλεγχος και ρυθμίσεις υψομέτρου

α) Ο κυβερνήτης ελέγχει την ορθή λειτουργία του υψομέτρου πριν από κάθε αναχώρηση.

β) Ο κυβερνήτης χρησιμοποιεί τις κατάλληλες ρυθμίσεις υψομέτρου για όλες τις φάσεις της πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τις διαδικασίες που προβλέπει το κράτος του αεροδρομίου ή το κράτος του εναέριου χώρου.

———————

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

α) Για πτήσεις που εκτελούνται με κανόνες πτήσης με όργανα (IFR), ο κυβερνήτης καθορίζει επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου για κάθε αεροδρόμιο αναχώρησης, προορισμού ή εναλλακτικό αεροδρόμιο που προβλέπεται να χρησιμοποιηθεί, προκειμένου να διασφαλίζεται ο διαχωρισμός του αεροσκάφους από το έδαφος και τα εμπόδια και να μετριάζεται ο κίνδυνος απώλειας αναφορών οπτικής επαφής κατά τη διάρκεια του τμήματος πτήσης εξ όψεως των πτητικών λειτουργιών ενόργανης προσέγγισης.

β) Τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου λαμβάνουν υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία, κατά περίπτωση:

1. τον τύπο, τις επιδόσεις και τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροσκάφους·

2. τον εξοπλισμό που φέρει το αεροσκάφος για σκοπούς πλοήγησης, απόκτησης αναφορών οπτικής επαφής, και/ή ελέγχου του ίχνους πτήσης κατά τη διάρκεια της απογείωσης, της προσέγγισης, της προσγείωσης και της αποτυχημένης προσέγγισης·

3. όρους ή περιορισμούς που αναφέρονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM)·

4. τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά των διαδρόμων/περιοχών τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO) που μπορεί να επιλεγούν για χρήση·

([1]) ΕΕ L 224 της 21.8.2012, σ. 1.

▼**M21**

5. την επάρκεια και τις επιδόσεις των διαθέσιμων οπτικών και μη οπτικών βοηθημάτων και υποδομών·

6. το απόλυτο/σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCA/H) για τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης (IAP), εάν έχει καθοριστεί·

7. τα εμπόδια στις περιοχές ανόδου και τα περιθώρια ασφάλειας·

8. την επάρκεια και τη σχετική επιχειρησιακή πείρα του κυβερνήτη·

9. τη διαδικασία IAP, εφόσον έχει καθοριστεί·

10. τα χαρακτηριστικά του αεροδρομίου και τον τύπο των διαθέσιμων υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANS), εφόσον υπάρχουν·

11. τα ελάχιστα που μπορεί να καθορίσει το κράτος όπου βρίσκεται το αεροδρόμιο·

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

NCO.OP.111 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — πτητικές λειτουργίες δισδιάστατης και τρισδιάστατης προσέγγισης

α) Το αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) που πρέπει να χρησιμοποιείται για πτητική λειτουργία τρισδιάστατης προσέγγισης ή για πτητική λειτουργία δισδιάστατης προσέγγισης που εκτελείται με την τεχνική τελικής προσέγγισης σταθερής καθόδου (CDFA) δεν είναι μικρότερο του υψηλότερου μεταξύ των ακόλουθων:

1. το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH) για την κατηγορία του αεροσκάφους·

2. το DH της δημοσιευμένης διαδικασίας προσέγγισης ή το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH), κατά περίπτωση·

3. το ελάχιστο συστήματος που προσδιορίζεται στον πίνακα 1·

4. το ελάχιστο DH που προσδιορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM) ή σε ισοδύναμο έγγραφο, εφόσον αναφέρεται.

β) Το MDH για πτητική λειτουργία δισδιάστατης προσέγγισης χωρίς την τεχνική CDFA δεν είναι μικρότερο του υψηλότερου μεταξύ των ακόλουθων:

1. το σχετικό ύψους αποφυγής εμποδίων (OCH) για την κατηγορία του αεροσκάφους·

2. τη δημοσιευμένη διαδικασία προσέγγισης MDH, κατά περίπτωση·

3. το ελάχιστο συστήματος που προσδιορίζεται στον πίνακα 1· ή

4. το ελάχιστο MDH που προσδιορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM), εφόσον αναφέρεται.

▼**M21**

Πίνακας 1

Ελάχιστα συστήματος

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

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

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

1. το δημοσιευμένο σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH) κυκλικής προσέγγισης για την κατηγορία του αεροπλάνου·
2. το ελάχιστο σχετικό ύψος κυκλικής προσέγγισης σύμφωνα με τον πίνακα 1· ή
3. το DH/MDH της προηγούμενης διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης.

▼M21

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

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

2. την ελάχιστη ορατότητα σύμφωνα με τον πίνακα 1.

Πίνακας 1

MDH και ελάχιστη ορατότητα για κυκλική προσέγγιση ανά κατηγορία αεροπλάνου

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

▼M1

NCO.OP.113 ►M4 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — επάκτιες κυκλικές προσεγγίσεις με ελικόπτερα ◄

Το MDH για επάκτιες κυκλικές προσεγγίσεις με ελικόπτερα είναι τουλάχιστον 250 ft και η μετεωρολογική ορατότητα τουλάχιστον 800 m.

NCO.OP.115 Διαδικασίες ενόργανης αναχώρησης και προσέγγισης — αεροπλάνα και ελικόπτερα

α) Ο κυβερνήτης χρησιμοποιεί τις διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης που καθορίζει το κράτος του αεροδρομίου, εφόσον οι διαδικασίες αυτές έχουν δημοσιευθεί για τη διαδρομή ή την FATO που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.

β) Ο κυβερνήτης μπορεί να παρεκκλίνει από δημοσιευμένη διαδρομή αναχώρησης, άφιξης ή διαδικασία προσέγγισης:

1. με την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα κριτήρια αποφυγής εμποδίων και λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι συνθήκες πτητικής λειτουργίας και τυχόν αδείας της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC)· ή

2. εφόσον καθοδηγείται με ραντάρ από μονάδα ATC.

▼M9

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

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

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

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

▼M14

NCO.OP.120 Διαδικασίες μείωσης του θορύβου — αεροπλάνα και ελικόπτερα

▼M1

Ο κυβερνήτης λαμβάνει υπόψη τις δημοσιευμένες διαδικασίες μείωσης του θορύβου ώστε να ελαχιστοποιείται η επίδραση του θορύβου των αεροσκαφών και να εξασφαλίζεται παράλληλα ότι η ασφάλεια έχει προτεραιότητα ως προς τη μείωση του θορύβου.

▼M11

_____

▼M20

NCO.OP.125 Εφοδιασμός με καύσιμα/ενέργεια και λιπαντικά — αεροπλάνα και ελικόπτερα

α) Ο κυβερνήτης μη εμπορικής πτήσης εξασφαλίζει ότι η ποσότητα καυσίμων/ενέργειας και λιπαντικών που μεταφέρεται επί του αεροσκάφους είναι επαρκής, λαμβάνοντας υπόψη τις μετεωρολογικές συνθήκες, κάθε στοιχείο που επηρεάζει τις επιδόσεις του αεροσκάφους, τυχόν καθυστερήσεις που αναμένονται κατά την πτήση και τυχόν έκτακτες καταστάσεις που ευλόγως αναμένεται να επηρεάσουν την πτήση.

β) Ο κυβερνήτης μη εμπορικής πτήσης σχεδιάζει ποσότητα καυσίμων/ενέργειας η οποία πρέπει να φυλάσσεται ως τελικά εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια ώστε να διασφαλίζεται ασφαλής προσγείωση. Ο κυβερνήτης μη εμπορικής πτήσης λαμβάνει υπόψη όλα τα ακόλουθα, και με την ακόλουθη σειρά προτεραιότητας, για τον προσδιορισμό της ποσότητας των τελικών εφεδρικών καυσίμων/ενέργειας:

1) τη σοβαρότητα του κινδύνου που μπορεί να προκύψει για πρόσωπα ή αγαθά από μια προσγείωση έκτακτης ανάγκης μετά από εξάντληση καυσίμων/ενέργειας· και

2) την πιθανότητα απρόοπτων περιστάσεων μη προφύλαξης των τελικών εφεδρικών καυσίμων/ενέργειας.

γ) Ο κυβερνήτης μη εμπορικής πτήσης αρχίζει πτήση μόνο εάν το αεροσκάφος διαθέτει επαρκή καύσιμα/ενέργεια και λιπαντικά:

1) για πτήση προς το αεροδρόμιο ή την επιχειρησιακή τοποθεσία σκοπούμενης προσγείωσης, συν τα τελικά εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια, όταν δεν απαιτείται εναλλακτικός προορισμός· ή

2) για πτήση προς το αεροδρόμιο ή την επιχειρησιακή τοποθεσία σκοπούμενης προσγείωσης και στη συνέχεια σε εναλλακτικό αεροδρόμιο, συν τα τελικά εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια, όταν απαιτείται εναλλακτικός προορισμός.

_____

▼M11

_____

▼M1

NCO.OP.130 Ενημέρωση επιβατών

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι πριν από την απογείωση ή, αναλόγως, κατά τη διάρκειά της, οι επιβάτες ενημερώνονται για τον εξοπλισμό και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης.

NCO.OP.135 Προετοιμασία πτήσης

▼M9

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

▼M21

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

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

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

NCO.OP.140 Εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού — αεροπλάνα

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

NCO.OP.141 Εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού — ελικόπτερα

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

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

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

α) υπάρχει διαθέσιμη IAP που δεν βασίζεται στο GNSS, είτε στο αεροδρόμιο προορισμού είτε σε εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού· ή

β) πληρούνται οι ακόλουθες σωρευτικές προϋποθέσεις:

1. ο επί του αεροσκάφους εξοπλισμός GNSS διαθέτει SBAS·

2. το αεροδρόμιο προορισμού, κάθε εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού και η μεταξύ τους διαδρομή βρίσκονται εντός της περιοχής εξυπηρέτησης του SBAS·

3. προβλέπεται να υπάρχει διαθέσιμο ABAS σε περίπτωση απροσδόκητης μη διαθεσιμότητας του SBAS·

4. επιλέγεται IAP (είτε στο αεροδρόμιο προορισμού είτε στο εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού) που δεν βασίζεται στη διαθεσιμότητα του SBAS·

5. κατάλληλο σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων επιτρέπει την ασφαλή ολοκλήρωση της πτήσης σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας του GNSS.

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

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

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

▼M21

1. οροφή τουλάχιστον 200 ft πάνω από το σχετικός ύψος απόφασης (DH) ή το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH) που σχετίζεται με την πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης· και

2. ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m· ή

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

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

2. ορατότητα τουλάχιστον 3 000 m· ή

γ) για εναλλακτικό αεροδρόμιο χωρίς IAP·

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

2. ορατότητα τουλάχιστον 5 000 m.

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

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

α) για εναλλακτικό αεροδρόμιο με IAP:

1. οροφή τουλάχιστον 200 ft πάνω από το DH ή το MDH που σχετίζεται με την IAP και

2. ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m την ημέρα ή 3 000 m τη νύχτα· ή

β) για εναλλακτικό αεροδρόμιο χωρίς IAP:

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

2. ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m την ημέρα ή 3 000 m τη νύχτα.

▼M1

NCO.OP.145 Ανεφοδιασμός με καύσιμα ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, έχουν επιβιβασθεί ή αποβιβάζονται

α) Το αεροσκάφος δεν ανεφοδιάζεται με, ούτε αφαιρούνται από αυτό, αεροπορικά καύσιμα (AVGAS) ή αεροπορικά καύσιμα ευρέως κλάσματος ή μείγμα των ειδών αυτών καυσίμου, όταν επιβιβάζονται, έχουν επιβιβασθεί ή αποβιβάζονται επιβάτες.

▼M20

β) Για όλους τους άλλους τύπους καυσίμου/ενέργειας, το αεροσκάφος δεν ανεφοδιάζεται όταν επιβιβάζονται, έχουν επιβιβασθεί ή αποβιβάζονται επιβάτες, εκτός εάν παρίσταται ο κυβερνήτης μη εμπορικής πτήσης ή άλλο ειδικευμένο προσωπικό, έτοιμο να αρχίσει και να καθοδηγήσει εκκένωση του αεροσκάφους με τα πιο πρακτικά και πρόσφορα διαθέσιμα μέσα.

NCO.OP.147 Ανεφοδιασμός με κινητήρα/-ες και/ή στροφείς σε λειτουργία — ελικόπτερα

Ανεφοδιασμός με κινητήρα/-ες και/ή στροφείς σε λειτουργία πραγματοποιείται μόνο εάν πληρούνται ταυτόχρονα οι εξής προϋποθέσεις:

α) εάν δεν είναι πρακτική η παύση της λειτουργίας ή η επανεκκίνηση του κινητήρα·

β) σύμφωνα με τυχόν ειδικές διαδικασίες και περιορισμούς του εγχειριδίου πτήσης του αεροσκάφους (AFM)·

▼M20

γ) με καύσιμα τύπου JET A ή JET A-1·

δ) όταν δεν επιβιβάζονται, δεν έχουν επιβιβασθεί ή δεν αποβιβάζονται επιβάτες ή άτομα ειδικών καθηκόντων·

ε) εάν ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου ή της επιχειρησιακής τοποθεσίας επιτρέπει τέτοιες πτητικές λειτουργίες·

στ) παρουσία των κατάλληλων εγκαταστάσεων ή εξοπλισμού διάσωσης και πυρόσβεσης (RFF)· και

ζ) σύμφωνα με κατάλογο σημείων ελέγχου ο οποίος περιέχει:

1) κανονικές διαδικασίες και διαδικασίες έκτακτης κατάστασης·

2) τον απαιτούμενο εξοπλισμό·

3) τυχόν περιορισμούς· και

4) τις ευθύνες και τα καθήκοντα του κυβερνήτη μη εμπορικής πτήσης και, κατά περίπτωση, των μελών του πληρώματος και των ατόμων ειδικών καθηκόντων.

▼M11

NCO.OP.150 Μεταφορά επιβατών

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι, πριν και κατά τη διάρκεια της τροχοδρόμησης, της απογείωσης και της προσγείωσης, καθώς και όποτε κρίνει απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, κάθε επιβιβασμένος επιβάτης είναι καθισμένος σε κάθισμα ή σε θέση-κρεβάτι προσδεμένος και έχει προσδεθεί ορθά με τη ζώνη ασφαλείας ή το σύστημα πρόσδεσης.

▼M1

NCO.OP.155 Κάπνισμα εντός του αεροσκάφους — αεροπλάνα και ελικόπτερα

Ο κυβερνήτης δεν επιτρέπει το κάπνισμα στο αεροσκάφος:

α) εφόσον κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας· και

β) κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού του αεροσκάφους με καύσιμα.

▼M14

———————

▼M1

NCO.OP.160 Μετεωρολογικές συνθήκες

▼M21

α) Ο κυβερνήτης αρχίζει ή συνεχίζει πτήση VFR μόνον εφόσον οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες υποδεικνύουν ότι κατά τη διαδρομή και στον σκοπούμενο προορισμό την εκτιμώμενη ώρα χρήσης οι μετεωρολογικές συνθήκες θα είναι τουλάχιστον στα εφαρμοστέα ελάχιστα πτήσεων εξ όψεως.

β) Ο κυβερνήτης αρχίζει ή συνεχίζει πτήση IFR μόνον εφόσον οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες υποδεικνύουν ότι, κατά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, οι μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούν στο αεροδρόμιο προορισμού, ή σε ένα τουλάχιστον εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, είναι τουλάχιστον στα εφαρμοστέα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου.

▼M1

γ) Εάν η πτήση έχει τμήμα VFR και τμήμα IFR, οι αναφερόμενες στα στοιχεία α) και β) μετεωρολογικές πληροφορίες ισχύουν αναλόγως.

NCO.OP.165 Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης — Διαδικασίες στο έδαφος

Ο κυβερνήτης αρχίζει τη διαδικασία απογείωσης μόνο εάν το αεροσκάφος δεν φέρει κανένα κατάλοιπο που μπορεί να επηρεάσει δυσμενώς την επίδοση ή τη δυνατότητα ελέγχου του αεροσκάφους, με εξαίρεση όσα επιτρέπονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.

▼M1

NCO.OP.170 Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης — διαδικασίες κατά την πτήση

α) Ο κυβερνήτης αρχίζει την πτήση ή πραγματοποιεί σκοπίμως πτήση σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγετού μόνον εάν το αεροσκάφος είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να αντιμετωπίζει τέτοιες συνθήκες, όπως αναφέρεται στο 2.α.5 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

β) Αν ο παγετός υπερβαίνει την ένταση της παγοποίησης για την οποία είναι πιστοποιημένο το αεροσκάφος ή εάν ένα αεροσκάφος μη πιστοποιημένο για πτήση υπό γνωστές συνθήκες παγετού αντιμετωπίσει παγοποίηση, ο κυβερνήτης εξέρχεται από τις συνθήκες παγετού χωρίς καθυστέρηση αλλάζοντας το επίπεδο και/ή τη διαδρομή δηλώνοντας, αν είναι αναγκαίο, περίπτωση έκτακτης ανάγκης στον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας.

▼M21

NCO.OP.175 Συνθήκες απογείωσης — αεροπλάνα και ελικόπτερα

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

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

β) τα επιλεγμένα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου συνάδουν με όλα τα ακόλουθα:

1. τον λειτουργικό εξοπλισμό εδάφους·

2. τα λειτουργικά συστήματα του αεροσκάφους·

3. τις επιδόσεις του αεροσκάφους·

4. τα προσόντα του πληρώματος πτήσης.

▼M11

_____

▼M1

NCO.OP.180 Προσομοίωση καταστάσεων εν πτήσει

α) Ο κυβερνήτης, όταν μεταφέρει επιβάτες ή φορτίο, δεν προσομοιώνει:

1. καταστάσεις που απαιτούν την εφαρμογή ασυνήθων διαδικασιών ή διαδικασιών έκτακτης ανάγκης· ή

2. πτήση σε καιρικές συνθήκες με όργανα (IMC).

▼M14

β) Με την επιφύλαξη του στοιχείου α), όταν διεξάγονται εκπαιδευτικές πτήσεις από εκπαιδευτικό φορέα κατά το άρθρο 10α του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής, οι εν λόγω καταστάσεις επιτρέπεται να προσομοιώνονται με επιβαίνοντες μαθητευόμενους χειριστές.

▼M20

NCO.OP.185 Διαχείριση καυσίμων/ενέργειας κατά την πτήση

α) Ο κυβερνήτης μη εμπορικής πτήσης παρακολουθεί την ποσότητα των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων/ενέργειας που παραμένει επί του αεροσκάφους για να εξασφαλίζει ότι είναι προστατευμένη και δεν είναι μικρότερη από τα καύσιμα/την ενέργεια που απαιτούνται για τη μετάβαση σε αεροδρόμιο ή επιχειρησιακή τοποθεσία όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής προσγείωση.

▼M20

β) Ο κυβερνήτης ελεγχόμενης μη εμπορικής πτήσης ενημερώνει τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας (ATC) σχετικά με κατάσταση "ελάχιστων καυσίμων/ενέργειας" με τη δήλωση "MINIMUM FUEL" όταν ο κυβερνήτης μη εμπορικής πτήσης:

1) δεσμεύεται να προσγειωθεί σε συγκεκριμένο αεροδρόμιο ή επιχειρησιακή τοποθεσία· και

2) έχει υπολογίσει ότι οποιαδήποτε αλλαγή στην υπάρχουσα εξουσιοδότηση για το συγκεκριμένο αεροδρόμιο ή τη συγκεκριμένη επιχειρησιακή τοποθεσία, ή άλλες καθυστερήσεις λόγω εναέριας κυκλοφορίας μπορούν να οδηγήσουν σε προσγείωση με λιγότερα από τα σχεδιαζόμενα τελικά εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια.

γ) Ο κυβερνήτης ελεγχόμενης μη εμπορικής πτήσης δηλώνει "κατάσταση έκτακτης ανάγκης καυσίμων/ενέργειας" με τη μετάδοση του σήματος "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" όταν τα χρησιμοποιήσιμα καύσιμα/ενέργεια που εκτιμάται ότι θα είναι διαθέσιμα κατά την προσγείωση στο πλησιέστερο αεροδρόμιο ή επιχειρησιακή τοποθεσία όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής προσγείωση είναι λιγότερα από τα σχεδιαζόμενα τελικά εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια.

▼M9

NCO.OP.190 Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου

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

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

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

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

▼M1

NCO.OP.195 Ανίχνευση προσέγγισης εδάφους

Όταν ανιχνευθεί υπερβολική εγγύτητα με το έδαφος από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος πτήσης ή από σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, ο κυβερνήτης αναλαμβάνει αμέσως διορθωτικές ενέργειες ώστε να αποκατασταθούν ασφαλείς συνθήκες πτήσης.

NCO.OP.200 Σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS II)

Όταν χρησιμοποιείται εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS II), οι διαδικασίες αυτές και η εκπαίδευση πραγματοποιούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011.

▼**M21**

NCO.OP.205 Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης — αεροπλάνα

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

α) σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, οι μετεωρολογικές συνθήκες στο αεροδρόμιο ή στην τοποθεσία λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν θα εμποδίσουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση· και

β) τα επιλεγμένα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου συνάδουν με όλα τα ακόλουθα:

1. τον λειτουργικό εξοπλισμό εδάφους·

2. τα λειτουργικά συστήματα του αεροσκάφους·

3. τις επιδόσεις του αεροσκάφους, και

4. τα προσόντα του πληρώματος πτήσης.

NCO.OP.206 Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης — ελικόπτερα

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

α) σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, οι μετεωρολογικές συνθήκες στο αεροδρόμιο ή στην τοποθεσία λειτουργίας και η κατάσταση της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO) που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν θα εμποδίσουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση· και

β) τα επιλεγμένα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου συνάδουν με όλα τα ακόλουθα:

1. τον λειτουργικό εξοπλισμό εδάφους·

2. τα λειτουργικά συστήματα του αεροσκάφους·

3. τις επιδόσεις του αεροσκάφους·

4. τα προσόντα του πληρώματος πτήσης.

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

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

1. μετά από σημείο στο οποίο το αεροσκάφος βρίσκεται στα 1 000 ft πάνω από το υψόμετρο του αεροδρομίου· ή

2. στο τμήμα τελικής προσέγγισης εάν το DH ή το MDH είναι άνω των 1 000 ft.

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

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

▼M11

_____

▼M9

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

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

▼M1

ΤΜΗΜΑ Γ

ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

NCO.POL.100 Περιορισμοί πτητικής λειτουργίας — όλα τα αεροσκάφη

▼M11

α) Κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτητικής λειτουργίας, η φόρτωση, η μάζα και το κέντρο βάρους της θέσης του αεροσκάφους ανταποκρίνονται στους τυχόν περιορισμούς που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή σε ισοδύναμο έγγραφο.

▼M1

β) Εντός του αεροσκάφους αναρτώνται πινακίδες, καταστάσεις, επισημάνσεις οργάνων, ή συνδυασμός αυτών, που περιέχουν τους εν λόγω περιορισμούς που προδιαγράφονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.

▼M11

NCO.POL.105 Ζύγιση

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι η μάζα και το κέντρο βάρους του αεροσκάφους έχουν καθορισθεί με τη ζύγιση του αεροσκάφους πριν από την πρώτη θέση του σε λειτουργία. Τα συσσωρευμένα αποτελέσματα των τροποποιήσεων και των επισκευών στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση λαμβάνονται υπόψη και τεκμηριώνονται κατάλληλα. Τα εν λόγω στοιχεία διατίθενται στον κυβερνήτη. Τα αεροσκάφη ζυγίζονται εκ νέου, εφόσον τα αποτελέσματα των τροποποιήσεων στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση δεν είναι επακριβώς γνωστά.

▼M14

β) Η ζύγιση πραγματοποιείται από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους ή από εγκεκριμένο φορέα συντήρησης.

▼M1

NCO.POL.110 Επιδόσεις — γενικά

Ο κυβερνήτης χειρίζεται αεροσκάφος μόνον εφόσον οι επιδόσεις του είναι οι κατάλληλες για να πληροί τους ισχύοντες κανόνες αέρος και κάθε άλλον περιορισμό που ισχύει για την πτήση, τον εναέριο χώρο ή τα αεροδρόμια ή τους χώρους λειτουργίας που χρησιμοποιούνται, με βάση την ακρίβεια της χαρτογράφησης των χρησιμοποιούμενων γεωγραφικών και αεροναυτικών χαρτών.

ΤΜΗΜΑ Δ

ΟΡΓΑΝΑ, ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

ΕΝΟΤΗΤΑ 1

Αεροπλάνα

NCO.IDE.A.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά

α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος εγκρίνονται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοΐας, εφόσον αυτές:

1. χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον έλεγχο του ίχνους πτήσης·

▼M1

2. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο NCO.IDE.A.190·

3. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο NCO.IDE.A.195· ή

4. έχουν εγκατασταθεί στο αεροπλάνο.

▼M15

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.

▼M1

δ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός είναι εύκολα στον χειρισμό τους ή την πρόσβαση από τη θέση από την οποία το μέλος του πληρώματος πτήσης πρέπει να τα χρησιμοποιεί καθήμενος.

ε) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσπελάσιμος για άμεση χρήση.

NCO.IDE.A.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση

Δεν αρχίζει πτήση όταν οποιοδήποτε από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του αεροπλάνου που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση βρίσκεται εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν:

α) το αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) του φορέα εκμετάλλευσης· ή

β) το αεροπλάνο υπόκειται σε πτητική άδεια η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοΐας.

NCO.IDE.A.110 Εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες

Τα αεροπλάνα διαθέτουν εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες της απαραίτητης ονομαστικής ισχύος για την πλήρη προστασία του κυκλώματος, για την αντικατάσταση των ασφαλειών που επιτρέπεται να αντικαθίστανται κατά την πτήση.

NCO.IDE.A.115 Φώτα πτητικής λειτουργίας

Τα αεροπλάνα που ίπτανται κατά τη διάρκεια της νύχτας είναι εξοπλισμένα με:

▼M1

α) σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης·

β) φώτα πλοήγησης/θέσης·

γ) φώς προσγείωσης·

δ) φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου, που παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό, που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου·

ε) φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου, που παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα επιβατών·

στ) ανεξάρτητο φορητό φανό για κάθε θέση μέλους πληρώματος πτήσης· και

ζ) φώτα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εάν το αεροπλάνο πετά ως υδροπλάνο.

NCO.IDE.A.120 Πτήσεις με κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR) — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

α) Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις εξ όψεως κατά τη διάρκεια της ημέρας είναι εξοπλισμένα με μέσα μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:

1. της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας·

2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα·

▼M15

3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους·

▼M1

4. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα· και

5. του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach.

β) Αεροπλάνα που ίπτανται υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC) τη νύχτα ή υπό συνθήκες υπό τις οποίες το αεροπλάνο δεν μπορεί διατηρηθεί στο επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς την προσφυγή σε ένα ή περισσότερα πρόσθετα μέσα, είναι εξοπλισμένο, πέραν όσων ορίζει το στοιχείο α), με:

1. μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των εξής:

i) των στροφών και κλίσεων,

ii) της στάσης,

iii) της κατακόρυφης ταχύτητας, και

iv) της σταθεροποιημένης πορείας·

και

2. μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα πτήσης.

γ) Τα αεροπλάνα που λειτουργούν υπό συνθήκες υπό τις οποίες δεν μπορούν να διατηρηθούν στο επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς την αναφορά σε ένα ή περισσότερα πρόσθετα όργανα, είναι εξοπλισμένα, σύμφωνα με τα στοιχεία α) και β), μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4, λόγω συμπύκνωσης ή πάγου.

▼M1

NCO.IDE.A.125 Πτήσεις με κανόνες πτήσης εξ όψεως (IFR) — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

Τα αεροπλάνα που ίπτανται με κανόνες πτήσης εξ όψεως (IFR) είναι εξοπλισμένα με:

α) μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των εξής:

1. της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας,

2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα,

▼M15

3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους,

▼M1

4. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα,

5. της κατακόρυφης ταχύτητας,

6. των στροφών και κλίσεων,

7. της στάσης,

8. της σταθεροποιημένης πορείας,

9. της εξωτερικής θερμοκρασίας του αέρα, και

10. του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach·

β) μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα πτήσης· και

γ) μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4, λόγω συμπύκνωσης ή πάγου.

NCO.IDE.A.130 Σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους (TAWS)

Αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση θέσεων επιβατών άνω των εννέα είναι εξοπλισμένα με TAWS το οποίο πληροί τις απαιτήσεις για:

α) εξοπλισμό κατηγορίας Α, όπως καθορίζεται σε αποδεκτό πρότυπο, για αεροπλάνα των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA) εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2011· ή

β) εξοπλισμό κατηγορίας Β, όπως καθορίζεται σε αποδεκτό πρότυπο, για αεροπλάνα των οποίων το ατομικό CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2011 ή πριν.

NCO.IDE.A.135 Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης

Τα αεροπλάνα που πετούν με πλήρωμα πτήσης με περισσότερα από ένα μέλη, είναι εφοδιασμένα με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων ακουστικών και μικροφώνων, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

NCO.IDE.A.140 Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, συστήματα πρόσδεσης και μηχανισμοί πρόσδεσης για παιδιά

α) Τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με τα εξής:

1. ένα κάθισμα ή μια θέση-κρεβάτι για κάθε επιβαίνοντα ηλικίας 24 μηνών και άνω·

▼M15

2. μία ζώνη ασφαλείας σε κάθε θέση//και ζώνες συγκράτησης για κάθε θέση-κρεβάτι·

▼M1

3. μηχανισμό πρόσδεσης για παιδιά για κάθε άτομο που βρίσκεται στο αεροσκάφος και είναι ηλικίας κάτω των 24 μηνών· και

▼M9

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

▼M1

NCO.IDE.A.145 Κυτίο πρώτων βοηθειών

α) Τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με κυτίο πρώτων βοηθειών.

β) Το κυτίο πρώτων βοηθειών:

1. είναι άμεσα προσπελάσιμο για χρήση· και

2. επικαιροποιείται κατάλληλα.

NCO.IDE.A.150 Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης

α) Τα αεροπλάνα που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη για τα οποία απαιτείται συμπληρωματικό οξυγόνο σύμφωνα με το στοιχείο β) είναι εξοπλισμένα με συσκευή αποθήκευσης και παροχής οξυγόνου, ικανή να αποθηκεύει και να παρέχει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.

β) Τα αεροπλάνα που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη, στα οποία το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι άνω των 10 000 ft, φέρουν επαρκές οξυγόνο εισπνοής για:

1. όλα τα μέλη του πληρώματος και:

i) όλους τους επιβάτες για κάθε χρονικό διάστημα κατά το οποίο το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 15 000 ft, αλλά σε καμία περίπτωση δεν είναι λιγότερο από τροφοδοσία 10 λεπτών·

ii) τουλάχιστον το 30 % των επιβατών, για κάθε χρονικό διάστημα κατά το οποίο, σε περίπτωση απώλειας πίεσης και με βάση τις συνθήκες πτήσης, το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι μεταξύ 14 000 ft και 15 000 ft· και

iii) τουλάχιστον το 10 % των επιβατών για κάθε χρονικό διάστημα πέραν των 30 λεπτών, κατά το οποίο το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι μεταξύ 10 000 ft και 14 000 ft·

και

2. όλους τους επιβαίνοντες του θαλάμου επιβατών για τουλάχιστον 10 λεπτά, για αεροπλάνα που ίπτανται σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 25 000 ft, ή ίπτανται κάτω από αυτό το απόλυτο ύψος πίεσης, αλλά υπό συνθήκες που δεν επιτρέπουν την ασφαλή κάθοδό τους σε απόλυτο ύψος πίεσης 13 000 ft εντός 4 λεπτών.

γ) Τα αεροπλάνα που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 25 000 ft είναι εξοπλισμένα με συσκευή που παρέχει ένδειξη προειδοποίησης στο πλήρωμα πτήσης για τυχόν απώλειας πίεσης.

▼M9

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

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

▼M1

NCO.IDE.A.160 Πυροσβεστήρες χειρός

▼M14

α) Τα αεροπλάνα, εξαιρουμένων των αεροπλάνων ELA1, είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον έναν πυροσβεστήρα χειρός:

(1) στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης· και

(2) σε κάθε θάλαμο επιβατών που είναι χωριστός από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης, εκτός εάν ο θάλαμος είναι εύκολα προσβάσιμος στο πλήρωμα πτήσης.

▼M1

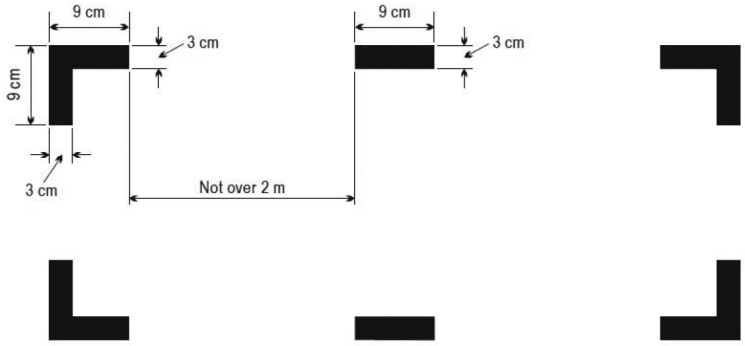
β) Ο τύπος και η ποσότητα του παράγοντα κατάσβεσης για τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες είναι κατάλληλα για τον τύπο φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθεί στον χώρο όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας και ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων σε χώρους όπου βρίσκονται άτομα.

NCO.IDE.A.165 Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο

Εάν επισημαίνονται στο αεροπλάνο περιοχές της ατράκτου κατάλληλες για θραύση από τα συνεργεία διάσωσης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, αυτές οι περιοχές φέρουν σήμανση, όπως φαίνεται στην εικόνα 1.

Εικόνα 1

Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο



NCO.IDE.A.170 Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT)

α) Τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με:

1. ELT οιουδήποτε τύπου εφόσον το ατομικό τους CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιουλίου 2008 ή πριν·

2. αυτόματο ELT εφόσον το ατομικό τους CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά την 1η Ιουλίου 2008· ή

3. ELT (ELT(S)) επιβίωσης ή ατομικό ραδιοσημαντήρα εντοπισμού (PLB) που φέρει μέλος του πληρώματος ή επιβάτης, όταν το αεροπλάνο έχει πιστοποιηθεί για μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως έξι θέσεων.

β) ELT οποιουδήποτε τύπου και PLB, ικανοί να εκπέμπουν ταυτόχρονα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Πτήση επάνω από ύδατα

α) Τα ακόλουθα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με σωσίβιο γιλέκο για επιβαίνοντα ή ισοδύναμο ατομικό μέσο επίπλευσης για επιβαίνοντα ηλικίας κάτω των 24 μηνών, αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσπελάσιμο από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του επιβαίνοντος για τη χρήση του οποίου προορίζεται:

1. μονοκινητήρια αεροπλάνα ξηράς όταν:

▼M1

i) ίπτανται επάνω από ύδατα πέραν της απόστασης κατολίσθησης από την ξηρά· ή

ii) απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας όπου, κατά τη γνώμη του κυβερνήτη, το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης είναι έτσι διευθετημένο πάνω από ύδατα, ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να είναι δυνατή η προσθαλάσσωση·

2. υδροπλάνα που πετούν επάνω από ύδατα· και

3. αεροπλάνα που ίπτανται επάνω από ύδατα μακριά από ξηρά, εφόσον η αναγκαστική προσγείωσή του είναι δυνατή σε απόσταση μεγαλύτερη από εκείνη των 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης ή των 50 NM, όποια είναι η μικρότερη.

β) Τα υδροπλάνα που πετούν είναι εφοδιασμένα με:

1. άγκυρα·

2. μία πλωτή άγκυρα (ανεμούριο), όταν χρειάζεται βοηθητικά σε ελιγμό· και

3. εξοπλισμό για την εκπομπή των ηχητικών σημάτων, όπως ορίζουν οι διεθνείς κανονισμοί για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα, όπου εφαρμόζονται.

γ) Ο κυβερνήτης αεροπλάνου που ίπταται μακριά από την ξηρά και η αναγκαστική προσγείωσή του είναι δυνατή σε απόσταση μεγαλύτερη από εκείνη των 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης ή των 50 NM, όποια είναι η μικρότερη, προσδιορίζει τους κινδύνους διάσωσης των επιβαινόντων του αεροπλάνου σε περίπτωση προσθαλάσσωσης, με βάση τους οποίους καθορίζει τη διάθεση:

1. εξοπλισμού σηματοδότησης για σήματα κινδύνου·

2. επαρκών σωσιβίων λέμβων για τη μεταφορά όλων των επιβαινόντων, στοιβαγμένων κατά τρόπο που να διευκολύνει την άμεση χρήση τους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης· και

3. σωσίβιου εξοπλισμού για την παροχή των μέσων για τη διατήρηση της ζωής, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί.

NCO.IDE.A.180 Εξοπλισμός επιβίωσης

Τα αεροπλάνα που ίπτανται πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση είναι εξαιρετικά δυσχερείς, είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό σηματοδότησης για σήματα κινδύνου και εξοπλισμό επιβίωσης, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού διατήρησης της ζωής, αναλόγως της περιοχής επάνω από την οποία ίπτανται.

NCO.IDE.A.190 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας

α) Όταν απαιτείται λόγω του συγκεκριμένου εναέριου χώρου, τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας που παρέχει τη δυνατότητα αμφίδρομης επικοινωνίας με τους συγκεκριμένους αεροναυτικούς σταθμούς και στις συχνότητες που πληρούν τις απαιτήσεις του εναέριου χώρου.

β) Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας, εφόσον απαιτείται βάσει του στοιχείου α), παρέχει δυνατότητα επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.

γ) Όταν απαιτούνται περισσότερες της μιας μονάδες εξοπλισμού επικοινωνίας, κάθε μονάδα είναι ανεξάρτητη από την άλλη ή τις άλλες, έτσι ώστε ενδεχόμενη βλάβη σε μια μονάδα να μην επιφέρει βλάβη σε άλλη.

NCO.IDE.A.195 Αεροναυτιλιακός εξοπλισμός

α) Αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις σε διαδρομές όπου η ναυτιλία δεν μπορεί να διεξαχθεί με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους, φέρουν αναγκαίο αεροναυτιλιακό εξοπλισμό που τους επιτρέπει να ίπτανται σύμφωνα με:

▼M1

1. σχέδιο πτήσης της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας (ATS), εφόσον υπάρχει· και

2. τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.

β) Τα αεροπλάνα διαθέτουν επαρκή αεροναυτιλιακό εξοπλισμό ώστε να διασφαλίζεται ότι, σε περίπτωση βλάβης ενός στοιχείου του εξοπλισμού σε οποιοδήποτε στάδιο της πτήσης, ο υπόλοιπος εξοπλισμός επιτρέπει την ασφαλή πλοήγηση σύμφωνα με το στοιχείο α), ή την ασφαλή ολοκλήρωση κατάλληλης διαδικασίας απρόβλεπτων καταστάσεων.

γ) Αεροπλάνα πτήσεων, στις οποίες η προσγείωση έχει προγραμματισθεί υπό καιρικές συνθήκες πτήσης (IMC), διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό ικανό να παρέχει καθοδήγηση προς σημείο από το οποίο είναι δυνατή η εκτέλεση προσγείωσης εξ όψεως. Ο εξοπλισμός αυτός είναι ικανός να παρέχει την εν λόγω καθοδήγηση για κάθε αεροδρόμιο στο οποίο έχει προγραμματισθεί προσγείωση υπό καιρικές συνθήκες πτήσης (IMC) και για κάθε καθορισμένο εναλλακτικό αεροδρόμιο.

▼M9

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

▼M15

ε) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό επιτήρησης σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.

▼M1

NCO.IDE.A.200 Αναμεταδότης

Όταν απαιτείται λόγω του συγκεκριμένου εναέριου χώρου, τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) που διαθέτει όλες τις απαιτούμενες ικανότητες.

▼M9

NCO.IDE.A.205 Διαχείριση βάσεων αεροναυτικών δεδομένων

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

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

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

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

▼M1

ΕΝΟΤΗΤΑ 2

Ελικόπτερα

NCO.IDE.H.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά

α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος εγκρίνονται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοΐας, εφόσον αυτές:

1. χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον έλεγχο του ίχνους πτήσης·

2. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο NCO.IDE.H.190·

3. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο NCO.IDE.H.195· ή

4. έχουν εγκατασταθεί στο ελικόπτερο.

▼**M15**

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 ελικοπτέρου, ακόμη και σε περίπτωση βλάβης ή δυσλειτουργίας.

▼**M1**

δ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός είναι εύκολα στον χειρισμό τους ή την πρόσβαση από τη θέση από την οποία το μέλος του πληρώματος πτήσης πρέπει να τα χρησιμοποιεί καθήμενος.

ε) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσπελάσιμος για άμεση χρήση.

NCO.IDE.H.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση

Δεν αρχίζει η εκτέλεση πτήσης στην περίπτωση που κάποιο από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του ελικοπτέρου που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση βρίσκεται εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν:

α) το ελικόπτερο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), εφόσον υπάρχει· ή

β) το ελικόπτερο υπόκειται σε πτητική άδεια η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοΐας.

NCO.IDE.H.115 Φώτα πτητικής λειτουργίας

Τα ελικόπτερα που ίπτανται κατά τη διάρκεια της νύχτας είναι εξοπλισμένα με:

α) σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης·

β) φώτα πλοήγησης/θέσης·

γ) φώς προσγείωσης·

δ) φωτισμό τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικοπτέρου, ο οποίος παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του ελικοπτέρου·

ε) φωτισμό τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικοπτέρου, ο οποίος παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα επιβατών·

στ) ανεξάρτητο φορητό φανό για κάθε θέση μέλους πληρώματος πτήσης· και

▼M1

ζ) φώτα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εάν το ελικόπτερο είναι αμφίβιο.

NCO.IDE.H.120 Πτήσεις με κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR) — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

α) Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις εξ όψεως κατά τη διάρκεια της ημέρας είναι εξοπλισμένα με μέσα μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:

1. της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας·

2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα·

▼M15

3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους·

▼M1

4. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα· και

5. των κλίσεων.

β) Ελικόπτερα που ίπτανται υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC) τη νύχτα, ή όταν η ορατότητα είναι κάτω των 1 500 m, ή εφόσον το ελικόπτερο δεν μπορεί διατηρηθεί στο επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς την προσφυγή σε ένα ή περισσότερα πρόσθετα μέσα, είναι εξοπλισμένο, πέραν όσων ορίζει το στοιχείο α), με:

1. μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:

i) της στάσης,

ii) της κατακόρυφης ταχύτητας, και

iii) της σταθεροποιημένης πορείας·

2. μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα πτήσης.

γ) Τα ελικόπτερα που ίπτανται με ορατότητα κάτω των 1 500 m, ή υπό συνθήκες υπό τις οποίες δεν μπορούν να διατηρηθούν στο επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς την αναφορά σε ένα ή περισσότερα πρόσθετα όργανα, είναι εξοπλισμένα, επιπλέον των προβλεπόμενων στα στοιχεία α) και β), μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4 λόγω συμπύκνωσης ή πάγου.

NCO.IDE.H.125 Πτήσεις με κανόνες πτήσης εξ όψεως (IFR) — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

Τα ελικόπτερα που ίπτανται με κανόνες πτήσης εξ όψεως (IFR) είναι εξοπλισμένα με:

α) μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:

1. της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας,

2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα,

▼M15

3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους,

▼M1

4. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα,

5. της κατακόρυφης ταχύτητας,

6. των κλίσεων,

7. της στάσης,

8. της σταθεροποιημένης πορείας, και

9. της εξωτερικής θερμοκρασίας του αέρα·

▼M1

β) μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα πτήσης·

γ) μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4, λόγω συμπύκνωσης ή πάγου· και

δ) πρόσθετο μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης της στάσης, ως εφεδρικό όργανο.

NCO.IDE.H.126 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος με όργανα

Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα είναι εξοπλισμένα με αυτόματο πιλότο, ο οποίος διαθέτει τουλάχιστον τρόπο διατήρησης του απόλυτου ύψους και της πορείας (κατεύθυνση).

NCO.IDE.H.135 Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης

Τα ελικόπτερα που πετούν με πλήρωμα πτήσης άνω του ενός μέλους, είναι εξοπλισμένα με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων ακουστικών και μικροφώνων, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

NCO.IDE.H.140 Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, συστήματα πρόσδεσης και μηχανισμοί πρόσδεσης για παιδιά

α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με:

▼M15

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·

▼M1

3. για ελικόπτερα των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2012, μία ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού για χρήση σε κάθε κάθισμα επιβάτη για κάθε επιβάτη ηλικίας 24 μηνών και άνω·

4. μηχανισμό πρόσδεσης για παιδιά για κάθε επιβαίνοντα ηλικίας κάτω των 24 μηνών· και

5. ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού με ενσωματωμένο μηχανισμό που συγκρατεί αυτόματα τον κορμό του καθήμενου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης σε κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος πτήσης.

β) Η ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού έχει ένα σημείο αποσύνδεσης.

NCO.IDE.H.145 Κυτίο πρώτων βοηθειών

α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με κυτίο πρώτων βοηθειών.

β) Το κυτίο πρώτων βοηθειών:

1. είναι άμεσα προσπελάσιμο για χρήση· και

2. επικαιροποιείται κατάλληλα.

▼M9

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

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

▼M1

NCO.IDE.H.160 Πυροσβεστήρες χειρός

α) Τα ελικόπτερα, εξαιρουμένων των ελικοπτέρων ELA2, είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον έναν πυροσβεστήρα χειρός:

1. στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης· και

2. σε κάθε θάλαμο επιβατών που είναι χωριστός από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης, εκτός εάν ο θάλαμος είναι εύκολα προσβάσιμος στο πλήρωμα πτήσης.

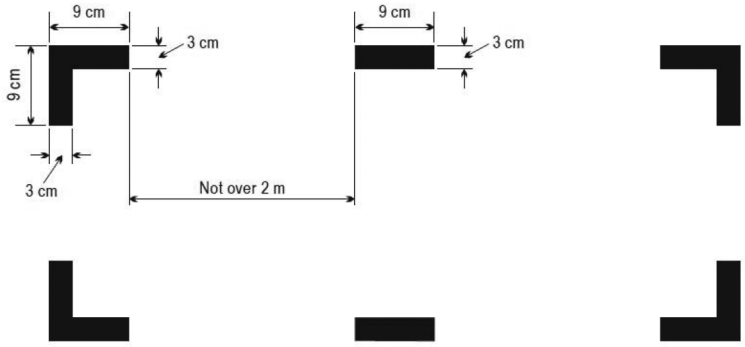
β) Ο τύπος και η ποσότητα του παράγοντα κατάσβεσης για τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες είναι κατάλληλα για τον τύπο φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθεί στον χώρο όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας και ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων σε χώρους όπου βρίσκονται άτομα.

NCO.IDE.H.165 Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο

Εάν επισημαίνονται στο ελικόπτερο περιοχές της ατράκτου κατάλληλες για θραύση από τα συνεργεία διάσωσης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, αυτές οι περιοχές φέρουν σήμανση, όπως φαίνεται στην εικόνα 1.

Εικόνα 1

Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο



NCO.IDE.H.170 Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT)

α) Ελικόπτερα πιστοποιημένα για μέγιστη εγκεκριμένη διάταξη θέσεων επιβατών άνω των έξι είναι εξοπλισμένα με:

1. αυτόματο ELT· και

2. ένα σωστικό ELT [ELT(S)] μέσα σε σωσίβια λέμβο ή σωσίβιο γιλέκο, όταν το ελικόπτερο ίπταται σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 3 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης.

β) Ελικόπτερα πιστοποιημένα για μέγιστη εγκεκριμένη διάταξη έως έξι θέσεων επιβατών είναι εξοπλισμένα με ELT(S) ή ατομικό ραδιοσημαντήρα εντοπισμού (PLB) που φέρει μέλος του πληρώματος ή επιβάτης.

γ) Οι ELT οποιουδήποτε τύπου και οι PLB είναι ικανοί να εκπέμπουν ταυτόχρονα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.

NCO.IDE.H.175 Πτήση επάνω από ύδατα

α) Τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με σωσίβιο γιλέκο για κάθε επιβαίνοντα ή ισοδύναμο ατομικό μέσο επίπλευσης για κάθε επιβαίνοντα ηλικίας κάτω των 24 μηνών, αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσπελάσιμο από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του επιβαίνοντος για τη χρήση του οποίου προορίζεται:

▼M1

1. όταν ίπτανται σε απόσταση αυτοπεριστροφής από την ξηρά εφόσον σε περίπτωση βλάβης κρίσιμου κινητήρα, και το ελικόπτερο δεν μπορεί να διατηρήσει το ύψος πτήσης· ή

2. όταν ίπτανται επάνω από ύδατα σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα και το ελικόπτερο δεν είναι ικανό να διατηρήσει το ύψος πτήσης· ή

3. όταν απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας όπου το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης βρίσκεται επάνω από ύδατα.

β) Κάθε σωσίβιο γιλέκο ή ισοδύναμο μέσο επίπλευσης είναι εφοδιασμένο με μέσο ηλεκτρικού φωτισμού για διευκόλυνση του εντοπισμού των ατόμων που τα φορούν.

γ) Ο κυβερνήτης ελικοπτέρου που ίπταται επάνω από ύδατα σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε πτήση άνω των 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης ή των 50 NM, όποια είναι η μικρότερη, προσδιορίζει τους κινδύνους διάσωσης των επιβαινόντων του ελικοπτέρου σε περίπτωση προσθαλάσσωσης, με βάση τους οποίους καθορίζει τη διάθεση:

1. εξοπλισμού σηματοδότησης για σήματα κινδύνου·

2. επαρκών σωσίβιων λέμβων για τη μεταφορά όλων των επιβαινόντων, στοιβαγμένων κατά τρόπο που να διευκολύνει την άμεση χρήση τους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης· και

3. σωσίβιου εξοπλισμού για την παροχή των μέσων για τη διατήρηση της ζωής, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί.

δ) Ο κυβερνήτης προσδιορίζει τους κινδύνους επιβίωσης των επιβαινόντων ελικοπτέρου σε περίπτωση προσθαλάσσωσης, όταν αποφασίζει εάν οι επιβαίνοντες πρέπει να φορέσουν τα σωσίβια γιλέκα που αναφέρονται στο στοιχείο α).

NCO.IDE.H.180 Εξοπλισμός επιβίωσης

Τα ελικόπτερα που ίπτανται πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση είναι εξαιρετικά δυσχερείς, είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό σηματοδότησης για σήματα κινδύνου και εξοπλισμό επιβίωσης, συμπεριλαμβανομένων των μέσων επιβίωσης, αναλόγως της περιοχής επάνω από την οποία ίπτανται.

▼M15

NCO.IDE.H.185 Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις επάνω από ύδατα — αναγκαστική προσθαλάσσωση

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 προσθαλάσσωση σύμφωνα με τις σχετικές προδιαγραφές πιστοποίησης·

γ) εφοδιαστεί με εξοπλισμό επίπλευσης έκτακτης ανάγκης.

▼M1

NCO.IDE.H.190 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας

α) Όταν απαιτείται λόγω του συγκεκριμένου εναέριου χώρου, τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας που παρέχει τη δυνατότητα αμφίδρομης επικοινωνίας με τους συγκεκριμένους αεροναυτικούς σταθμούς και στις συχνότητες που πληρούν τις απαιτήσεις του εναέριου χώρου.

β) Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας, εφόσον απαιτείται βάσει του στοιχείου α), παρέχει δυνατότητα επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.

▼M1

γ) Όταν απαιτούνται περισσότερες της μιας μονάδες εξοπλισμού επικοινωνίας, κάθε μονάδα είναι ανεξάρτητη από την άλλη ή τις άλλες, έτσι ώστε ενδεχόμενη βλάβη σε μια μονάδα να μην επιφέρει βλάβη σε άλλη.

δ) Όταν απαιτείται σύστημα ραδιοεπικοινωνίας, και επιπροσθέτως του συστήματος ενδοεπικοινωνίας του πληρώματος πτήσης σύμφωνα με την NCO.IDE.H.135, τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με διακόπτη μετάδοσης στα χειριστήρια πτήσης για κάθε χειριστή και μέλος του πληρώματος που απαιτείται να τα χρησιμοποιήσει από τη θέση του.

NCO.IDE.H.195 Αεροναυτιλιακός εξοπλισμός

α) Ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις σε διαδρομές όπου η ναυτιλία δεν μπορεί να διεξαχθεί με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους, φέρουν αεροναυτιλιακό εξοπλισμό που τους επιτρέπει να ίπτανται σύμφωνα με:

1. το σχέδιο πτήσης της ATS, αν υπάρχει· και

2. τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.

β) Τα ελικόπτερα διαθέτουν επαρκή αεροναυτλιακό εξοπλισμό ώστε να διασφαλίζεται ότι, σε περίπτωση βλάβης ενός στοιχείου του εξοπλισμού σε οποιοδήποτε στάδιο της πτήσης, ο υπόλοιπος εξοπλισμός επιτρέπει την ασφαλή πλοήγηση σύμφωνα με το στοιχείο α), ή την ασφαλή ολοκλήρωση κατάλληλης διαδικασίας απρόβλεπτων καταστάσεων.

γ) Ελικόπτερα πτήσεων, στις οποίες η προσγείωση έχει προγραμματισθεί υπό καιρικές συνθήκες πτήσης (IMC), διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό ικανό να παρέχει καθοδήγηση προς σημείο από το οποίο είναι δυνατή η εκτέλεση προσγείωσης εξ όψεως. Ο εξοπλισμός αυτός είναι ικανός να παρέχει την εν λόγω καθοδήγηση για κάθε αεροδρόμιο στο οποίο έχει προγραμματισθεί προσγείωση υπό καιρικές συνθήκες πτήσης (IMC) και για κάθε καθορισμένο εναλλακτικό αεροδρόμιο.

▼M9

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

▼M15

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

▼M1

NCO.IDE.H.200 Αναμεταδότης

Όταν απαιτείται λόγω του συγκεκριμένου εναέριου χώρου, τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) που διαθέτει όλες τις απαιτούμενες ικανότητες.

▼M9

NCO.IDE.A.205 Διαχείριση βάσεων αεροναυτικών δεδομένων

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

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

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

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

▼M14

_____

▼M11

_____

▼M4

ΤΜΗΜΑ Ε

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

ΕΝΟΤΗΤΑ 1

Γενικά

▼M5

NCO.SPEC.100

Στο παρόν τμήμα καθορίζονται οι ειδικές απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται από τον κυβερνήτη ο οποίος εκτελεί μη εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες με μηχανοκίνητο αεροσκάφος πλην των συνθέτων.

▼M4

NCO.SPEC.105 Κατάλογος ελέγχου

α) Πριν από την έναρξη ειδικευμένης πτητικής λειτουργίας, ο κυβερνήτης διενεργεί αξιολόγηση κινδύνων, στην οποία εξετάζεται η πολυπλοκότητα της δραστηριότητας, ούτως ώστε να προσδιοριστούν οι κίνδυνοι και οι συναφείς δυσμενείς επιπτώσεις που είναι εγγενείς στη συγκεκριμένη πτητική λειτουργία και να ληφθούν σχετικά μέτρα μετριασμού.

β) Η ειδικευμένη πτητική λειτουργία εκτελείται σύμφωνα με κατάλογο ελέγχου. Βάσει της αξιολόγησης κινδύνων, ο κυβερνήτης καταρτίζει κατάλληλο κατάλογο ελέγχου για την ειδική δραστηριότητα και το αεροσκάφος που χρησιμοποιείται, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν ενότητες του παρόντος τμήματος.

γ) Ο κατάλογος ελέγχου σχετικά με τα καθήκοντα του κυβερνήτη, των μελών πληρώματος και των ειδικών καθηκόντων είναι άμεσα διαθέσιμος σε κάθε πτήση.

δ) Ο κατάλογος ελέγχου υποβάλλεται σε τακτική αναθεώρηση και επικαιροποίηση, κατά περίπτωση.

NCO.SPEC.110 Ευθύνες και αρμοδιότητα κυβερνήτη

Σε περίπτωση που η πτητική λειτουργία συνεπάγεται τη συμμετοχή μελών του πληρώματος ή ειδικών καθηκόντων, ο κυβερνήτης:

α) εξασφαλίζει τη συμμόρφωση των μελών πληρώματος και των ειδικών καθηκόντων προς τα προβλεπόμενα στις παραγράφους NCO.SPEC.115 και NCO.SPEC.120·

β) δεν ξεκινά την πτήση εάν οιοδήποτε μέλος του πληρώματος ή ειδικός καθηκόντων δεν είναι σε θέση να εκτελέσει καθήκοντα για οποιονδήποτε λόγο, όπως τραυματισμό, ασθένεια, κόπωση ή εξαιτίας της επήρειας ψυχοτρόπων ουσιών·

γ) δεν συνεχίζει πτήση πέραν του πλησιέστερου αποδεκτού αεροδρομίου λόγω καιρού ή τοποθεσίας λειτουργίας, όταν έχει μειωθεί σημαντικά η ικανότητα οιουδήποτε μέλους του πληρώματος ή ειδικού καθηκόντων να εκτελέσει τα καθήκοντά του εξαιτίας π.χ. κόπωσης, ασθένειας ή έλλειψης οξυγόνου·

δ) διασφαλίζει ότι τα μέλη του πληρώματος και οι ειδικοί καθηκόντων συμμορφώνονται προς τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες των κρατών μελών στα οποία διεξάγονται οι πτητικές λειτουργίες·

ε) μεριμνά ώστε όλα τα μέλη του πληρώματος και οι ειδικοί καθηκόντων μπορούν να επικοινωνούν μεταξύ τους σε κοινή γλώσσα· και

▼M9

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

▼M4

NCO.SPEC.115 Ευθύνες πληρώματος

α) Το μέλος πληρώματος είναι υπεύθυνο για την ορθή εκτέλεση των καθηκόντων του. Τα καθήκοντα του πληρώματος προσδιορίζονται στον κατάλογο ελέγχου.

▼M11

β) Κατά τη διάρκεια κρίσιμων σταδίων της πτήσης ή όποτε το κρίνει αναγκαίο ο κυβερνήτης προς όφελος της ασφάλειας, τα μέλη του πληρώματος βρίσκονται στην καθορισμένη θέση τους, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στον κατάλογο ελέγχου τυποποιημένων διαδικασιών λειτουργίας.

▼M4

γ) Κατά τη διάρκεια της πτήσης, τα μέλη του πληρώματος πτήσης παραμένουν προσδεμένα με τη ζώνη ασφαλείας τους στην καθορισμένη θέση τους.

δ) Κατά τη διάρκεια της πτήσης, τουλάχιστον ένα μέλος του πληρώματος πτήσης με τα κατάλληλα προσόντα παραμένει πάντοτε στη θέση των χειριστηρίων του αεροσκάφους.

ε) Το μέλος του πληρώματος δεν αναλαμβάνει καθήκοντα σε αεροσκάφος:

1. εάν γνωρίζει ή υποπτεύεται ότι υποφέρει από κόπωση, όπως αναφέρεται στο σημείο 7.στ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ή άλλως αισθάνεται ανίκανο προς εργασία· ή

▼M12

2. όταν βρίσκεται υπό την επήρεια ψυχοτρόπων ουσιών ή για άλλους λόγους αναφερόμενους στο 7.ζ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

▼M4

στ) Το μέλος του πληρώματος που αναλαμβάνει καθήκοντα για περισσότερους του ενός αερομεταφορείς:

1. τηρεί τα ατομικά του αρχεία όσον αφορά τους χρόνους πτήσης και υπηρεσίας και τις περιόδους ανάπαυσης, όπως αναφέρονται στο παράρτημα III (μέρος-ORO), τμήμα FTL του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, κατά περίπτωση· και

2. υποβάλλει σε κάθε αερομεταφορέα τα στοιχεία που απαιτούνται για τον προγραμματισμό των δραστηριοτήτων σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις FTL.

ζ) Το μέλος πληρώματος αναφέρει στον κυβερνήτη:

1. κάθε έλλειψη, βλάβη, δυσλειτουργία ή ελάττωμα το οποίο θεωρεί ότι μπορεί να επηρεάσει την πτητική ικανότητα ή την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους και των συστημάτων έκτακτης ανάγκης· και

2. κάθε συμβάν το οποίο θέτει ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της λειτουργίας.

▼M4

NCO.SPEC.120 Ευθύνες των επιφορτισμένων με ειδικά καθήκοντα

α) Ο ειδικός καθηκόντων είναι υπεύθυνος για την ορθή εκτέλεση των καθηκόντων του. Τα καθήκοντα των ειδικών καθηκόντων προσδιορίζονται στον κατάλογο ελέγχου.

▼M11

β) Κατά τη διάρκεια κρίσιμων σταδίων της πτήσης ή όποτε το κρίνει αναγκαίο ο κυβερνήτης προς όφελος της ασφάλειας, το μέλος πληρώματος ειδικών καθηκόντων βρίσκεται στην καθορισμένη θέση του, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στον κατάλογο ελέγχου τυποποιημένων διαδικασιών λειτουργίας.

▼M4

γ) Ο ειδικός καθηκόντων φροντίζει να βρίσκεται προσδεμένος κατά την εκτέλεση ειδικών εργασιών όταν οι εξωτερικές θύρες είναι ανοικτές ή έχουν αφαιρεθεί.

δ) Ο ειδικός καθηκόντων αναφέρει στον κυβερνήτη:

1. κάθε έλλειψη, βλάβη, δυσλειτουργία ή ελάττωμα το οποίο θεωρεί ότι μπορεί να επηρεάσει την πτητική ικανότητα ή την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους και των συστημάτων έκτακτης ανάγκης· και

2. κάθε συμβάν το οποίο θέτει ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της λειτουργίας.

NCO.SPEC.125 Ενημέρωση σε θέματα ασφαλείας

α) Πριν από την έναρξη της απογείωσης, ο κυβερνήτης ενημερώνει τους ειδικούς καθηκόντων σχετικά με τα ακόλουθα:

1. τον εξοπλισμό και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης·

2. τις επιχειρησιακές διαδικασίες που σχετίζονται με την εκάστοτε ειδική εργασία πριν από κάθε πτήση ή σειρά πτήσεων.

β) Η ενημέρωση που αναφέρεται στο στοιχείο α) σημείο 2 μπορεί να μην απαιτείται εάν οι ειδικοί καθηκόντων έχουν λάβει οδηγίες για τις επιχειρησιακές διαδικασίες πριν από την έναρξη της επιχειρησιακής περιόδου του τρέχοντος ημερολογιακού έτους.

NCO.SPEC.130 Ελάχιστα απόλυτα ύψη αποφυγής εμποδίων — πτήσεις IFR

Ο κυβερνήτης καθορίζει ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης που παρέχουν την απαιτούμενη απόσταση εμποδίων για όλα τα τμήματα διαδρομής που εκτελούνται με IFR. Τα ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης δεν είναι χαμηλότερα από εκείνα που έχει δημοσιεύσει το κράτος μέλος επάνω από το οποίο ίπταται το αεροσκάφος.

▼M20

_____

▼M4

NCO.SPEC.145 Προσομοίωση καταστάσεων εν πτήσει

Εξαιρουμένης της περίπτωσης κατά την οποία στο αεροσκάφος επιβαίνει ειδικός καθηκόντων για εκπαιδευτικούς λόγους, ο κυβερνήτης, όταν μεταφέρει ειδικούς καθηκόντων, δεν προβαίνει σε προσομοίωση:

▼M4

α) καταστάσεων που απαιτούν την εφαρμογή ασυνήθων διαδικασιών ή διαδικασιών έκτακτης ανάγκης· ή

β) πτήσεων σε καιρικές συνθήκες με όργανα (IMC).

NCO.SPEC.150 Ανίχνευση προσέγγισης εδάφους

Εάν υπάρχει, το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους μπορεί να απενεργοποιείται κατά την εκτέλεση ειδικών εργασιών, οι οποίες απαιτούν, λόγω της φύσης τους, χειρισμό του αεροσκάφους σε απόσταση από το έδαφος μικρότερη από αυτή που ενεργοποιεί το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους.

NCO.SPEC.155 Σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS II)

Με την επιφύλαξη της παραγράφου NCO.OP.200, το σύστημα ACAS II μπορεί να απενεργοποιείται κατά την εκτέλεση ειδικών εργασιών, οι οποίες απαιτούν, λόγω της φύσης τους, χειρισμό του αεροσκάφους σε απόσταση από το έδαφος μικρότερη από εκείνη που ενεργοποιεί το σύστημα ACAS.

NCO.SPEC.160 Ελευθέρωση επικίνδυνων προϊόντων

Κατά την ελευθέρωση επικίνδυνων προϊόντων, ο κυβερνήτης δεν εκτελεί πτητικές λειτουργίες αεροσκάφους πάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές πόλεων, κωμοπόλεων ή οικισμούς ή πάνω από υπαίθριες συναθροίσεις ατόμων.

NCO.SPEC.165 Μεταφορά και χρήση όπλων

α) Εάν επί του αεροσκάφους μεταφέρονται όπλα για σκοπούς ειδικών εργασιών, ο κυβερνήτης λαμβάνει μέριμνα ώστε τα όπλα να είναι ασφαλισμένα όταν δεν χρησιμοποιούνται.

β) Ο ειδικός καθηκόντων που χρησιμοποιεί το όπλο, λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να μην τίθενται σε κίνδυνο το αεροσκάφος και οι επιβαίνοντες ή τα άτομα που βρίσκονται στο έδαφος.

NCO.SPEC.170 Κριτήρια επιδόσεων και λειτουργίας — αεροπλάνα

Κατά την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών με αεροπλάνο σε ύψος μικρότερο των 150 m (500 ft) πάνω από μη πυκνοτοικημένες περιοχές, για πτητικές λειτουργίες με αεροπλάνα που δεν είναι ικανά να διατηρήσουν το επίπεδο πτήσης σε περίπτωση ζωτικής βλάβης του κινητήρα, ο κυβερνήτης:

α) έχει καταρτίσει επιχειρησιακές διαδικασίες για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων πιθανής βλάβης του κινητήρα· και

β) έχει ενημερώσει όλα τα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς καθηκόντων για τις διαδικασίες που θα εφαρμοστούν σε περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης.

NCO.SPEC.175 Κριτήρια επιδόσεων και λειτουργίας — ελικόπτερα

α) Ο κυβερνήτης μπορεί να χειρίζεται αεροσκάφος πάνω από πυκνοτοικημένες περιοχές, υπό την προϋπόθεση ότι:

1. το ελικόπτερο είναι πιστοποιημένο στην κατηγορία A ή B· και

2. έχουν θεσπιστεί μέτρα ασφαλείας για την πρόληψη άσκοπων κινδύνων για άτομα ή ιδιοκτησίες στο έδαφος.

▼M4

β) Ο κυβερνήτης:

1. έχει καταρτίσει επιχειρησιακές διαδικασίες για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων πιθανής βλάβης του κινητήρα· και

2. έχει ενημερώσει όλα τα μέλη του πληρώματος και τους ειδικούς καθηκόντων για τις διαδικασίες που θα εφαρμοστούν σε περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης.

γ) Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι η μάζα απογείωσης, προσγείωσης ή αιώρησης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται:

1. για αιώρηση εκτός επίδρασης του εδάφους με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία σε κατάλληλη ονομαστική ισχύ· ή

2. σε περίπτωση που επικρατούν συνθήκες κατά τις οποίες δεν είναι πιθανή η αιώρηση εκτός επίδρασης του εδάφους, η μάζα του ελικοπτέρου δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται για αιώρηση υπό την επίδραση του εδάφους, με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία στην κατάλληλη ονομαστική ισχύ, υπό την προϋπόθεση ότι οι επικρατούσες συνθήκες επιτρέπουν αιώρηση υπό την επίδραση του εδάφους στη μέγιστη καθορισμένη μάζα.

ΕΝΟΤΗΤΑ 2

Πτητικές λειτουργίες με ελικόπτερο μεταφοράς εξωτερικού φορτίου με αρτάνη (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Κατάλογος ελέγχου

Ο κατάλογος ελέγχου για πτητικές λειτουργίες με ελικόπτερα μεταφοράς εξωτερικού φορτίου με αρτάνη περιλαμβάνει:

α) τις συνήθεις και ασυνήθεις διαδικασίες και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης·

β) τα σχετικά στοιχεία επιδόσεων·

γ) τον απαιτούμενο εξοπλισμό·

δ) τυχόν περιορισμούς· και

ε) τις ευθύνες και τα καθήκοντα του κυβερνήτη και, κατά περίπτωση, των μελών του πληρώματος και των ειδικών καθηκόντων.

NCO.SPEC.HESLO.105 Ειδικός εξοπλισμός HESLO

Το ελικόπτερο είναι εφοδιασμένο τουλάχιστον με τα εξής:

α) ένα κάτοπτρο ασφάλειας φορτίου ή εναλλακτικό μέσο για την οπτική επαφή με το (τα) άγκιστρο(-α) / το φορτίο· και

β) έναν μετρητή φορτίου, εκτός εάν υπάρχει διαφορετική μέθοδος προσδιορισμού του βάρους του φορτίου.

NCO.SPEC.HESLO.110 Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

Ο αερομεταφορέας που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα από ή προς μη επανδρωμένες τοποθεσίες λειτουργίας ή απομακρυσμένες περιοχές υποβάλλει στην αρμόδια αρχή αίτηση απαλλαγής από τις διατάξεις των τεχνικών οδηγιών, εάν δεν προτίθεται να τηρήσει άλλες απαιτήσεις των εν λόγω οδηγιών.

ΕΝΟΤΗΤΑ 3

Πτητικές λειτουργίες μεταφοράς εξωτερικού ανθρώπινου φορτίου (HEC)

NCO.SPEC.HEC.100 Κατάλογος ελέγχου

Ο κατάλογος ελέγχου για πτητικές λειτουργίες μεταφοράς εξωτερικού ανθρώπινου φορτίου περιλαμβάνει:

α) τις συνήθεις και ασυνήθεις διαδικασίες και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης·

▼M4

β) τα σχετικά στοιχεία επιδόσεων·

γ) τον απαιτούμενο εξοπλισμό·

δ) τυχόν περιορισμούς· και

ε) τις ευθύνες και τα καθήκοντα του κυβερνήτη και, κατά περίπτωση, των μελών του πληρώματος και των ειδικών καθηκόντων.

NCO.SPEC.HEC.105 Ειδικός εξοπλισμός HEC

α) Το ελικόπτερο είναι εφοδιασμένο με:

1. εξοπλισμό λειτουργιών ανύψωσης ή άγκιστρο φορτίου·

2. ένα κάτοπτρο ασφάλειας φορτίου ή εναλλακτικό μέσο που να εξασφαλίζει οπτική επαφή με το άγκιστρο· και

3. έναν μετρητή φορτίου, εκτός εάν υπάρχει διαφορετική μέθοδος προσδιορισμού του βάρους του φορτίου.

▼M15

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.

▼M4

ΕΝΟΤΗΤΑ 4

Πτητικές λειτουργίες με αλεξίπτωτο (PAR)

NCO.SPEC.PAR.100 Κατάλογος ελέγχου

Ο κατάλογος ελέγχου για πτητικές λειτουργίες με αλεξίπτωτο περιλαμβάνει:

α) τις συνήθεις και ασυνήθεις διαδικασίες και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης·

β) τα σχετικά στοιχεία επιδόσεων·

γ) τον απαιτούμενο εξοπλισμό·

δ) τυχόν περιορισμούς· και

ε) τις ευθύνες και τα καθήκοντα του κυβερνήτη και, κατά περίπτωση, των μελών του πληρώματος και των ειδικών καθηκόντων.

NCO.SPEC.PAR.105 Μεταφορά μελών του πληρώματος και ειδικών καθηκόντων

Η απαίτηση που προβλέπεται στην παράγραφο NCO.SPEC.120 στοιχείο γ) δεν εφαρμόζεται σε ειδικούς καθηκόντων που εκτελούν πτώσεις με αλεξίπτωτο.

NCO.SPEC.PAR.110 Καθίσματα

Με την επιφύλαξη της παραγράφου NCO.IDE.A.140 στοιχείο α) σημείο 1 και της παραγράφου NCO.IDE.H.140 στοιχείο α) σημείο 1, το δάπεδο του αεροσκάφους μπορεί να χρησιμοποιείται ως κάθισμα, υπό την προϋπόθεση ότι παρέχονται μέσα συγκράτησης ή πρόσδεσης του ειδικού καθήκοντος.

NCO.SPEC.PAR.115 Συμπληρωματικό οξυγόνο

Με την επιφύλαξη της παραγράφου NCO.SPEC.110 στοιχείο στ), η απαίτηση χρήσης συμπληρωματικού οξυγόνου δεν εφαρμόζεται για τα μέλη του πληρώματος πλην του κυβερνήτη και για τους ειδικούς καθηκόντων που εκτελούν ουσιώδη καθήκοντα για την οικεία ειδική εργασία, οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου:

α) υπερβαίνει τα 13 000 ft, για χρονικό διάστημα έως 6 λεπτών· ή

β) υπερβαίνει τα 15 000 ft, για χρονικό διάστημα έως 3 λεπτών.

▼M15

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 αεροσκάφους για σκοπούς επίδειξης με αλεξίπτωτο 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.

▼M4

ΕΝΟΤΗΤΑ 5

Ακροβατικές πτήσεις (ABF)

NCO.SPEC.ABF.100 Κατάλογος ελέγχου

Ο κατάλογος ελέγχου για την εκτέλεση ακροβατικών πτήσεων περιλαμβάνει:

α) τις συνήθεις και ασυνήθεις διαδικασίες και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης·

β) τα σχετικά στοιχεία επιδόσεων·

γ) τον απαιτούμενο εξοπλισμό·

δ) τυχόν περιορισμούς· και

ε) τις ευθύνες και τα καθήκοντα του κυβερνήτη και, κατά περίπτωση, των μελών του πληρώματος και των ειδικών καθηκόντων.

NCO.SPEC.ABF.105 Έγγραφα και πληροφορίες

Κατά τη διάρκεια ακροβατικών πτήσεων, δεν απαιτείται η μεταφορά επί του αεροσκάφους των ακόλουθων εγγράφων και πληροφοριών που απαριθμούνται στην παράγραφο NCO.GEN.135:

α) λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης στην υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας (ATS), ανάλογα με την περίπτωση·

β) επικαιροποιημένοι και κατάλληλοι αεροπορικοί χάρτες για τη διαδρομή/περιοχή της προτεινόμενης πτήσης και όλες τις διαδρομές κατά μήκος των οποίων είναι εύλογο να αναμένεται ενδεχόμενο παρέκκλισης από την πορεία της πτήσης·

γ) διαδικασίες και πληροφορίες οπτικών σημάτων για χρήση από αεροσκάφη που παρεμποδίζουν την πορεία και αεροσκάφη των οποίων η πορεία παρεμποδίζεται.

NCO.SPEC.ABF.110 Εξοπλισμός

Στις ακροβατικές πτήσεις δεν απαιτείται η εφαρμογή των ακόλουθων απαιτήσεων εξοπλισμού:

α) κυτία πρώτων βοηθειών, όπως προβλέπεται στις παραγράφους NCO.IDE.A.145 και NCO.IDE.H.145·

β) πυροσβεστήρες χειρός, όπως προβλέπεται στις παραγράφους NCO.IDE.A.160 και NCO.IDE.H.180· και

γ) πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT) ή ατομικός ραδιοσημαντήρας εντοπισμού (PLB), όπως προβλέπεται στις παραγράφους NCO.IDE.A.170 και NCO.IDE.H.170.

▼M15

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 “επιπέδου 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·

▼M15

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.

▼M16

β) Κατά παρέκκλιση από τη NCO.GEN.105 στοιχείο α) σημείο (4) του παρόντος παραρτήματος, επιτρέπεται να διενεργηθεί δοκιμαστική πτήση κατά τη συντήρηση με αεροσκάφος που έχει διατεθεί σε λειτουργία με ανολοκλήρωτη συντήρηση σύμφωνα με την M.A.801 στοιχείο στ) του παραρτήματος I (Μέρος-M), την 145.A.50 στοιχείο ε) του παραρτήματος II (Μέρος-145) ή την ML.A.801 στοιχείο στ) του παραρτήματος Vβ (Μέρος-ML) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής.

▼M15

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).

▼M16

NCO.SPEC.MCF.130 Προσομοιωμένες ασυνήθεις διαδικασίες ή διαδικασίες έκτακτης ανάγκης κατά την πτήση

Κατά παρέκκλιση από την NCO.SPEC.145, ο κυβερνήτης μπορεί να προβαίνει σε προσομοίωση καταστάσεων που απαιτούν την εφαρμογή ασυνήθων διαδικασιών ή διαδικασιών έκτακτης ανάγκης με ένα επιβαίνον μέλος του πληρώματος ειδικών καθηκόντων, εάν η προσομοίωση πρέπει να πληροί τον σκοπό της πτήσης και εάν έχει περιληφθεί στον κατάλογο σημείων ελέγχου που αναφέρεται στην NCO.SPEC.MCF.110 ή στις διαδικασίες λειτουργίας.

▼M15

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.

▼M4

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ (SPO)

[ΜΕΡΟΣ- SPO]

SPO.GEN.005 Πεδίο εφαρμογής

▼M15

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.

▼M5

β) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α), οι μη εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες που πραγματοποιούνται με μηχανοκίνητα αεροσκάφη πλην των συνθέτων είναι σύμφωνες με το παράρτημα VII (Μέρος-NCO).

γ) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α), οι ακόλουθες πτητικές λειτουργίες που πραγματοποιούνται με μηχανοκίνητα αεροσκάφη πλην των συνθέτων μπορούν να πραγματοποιούνται σύμφωνα προς το παράρτημα VII (Μέρος-NCO):

▼M4

1. αεροπορικοί αγώνες ή αεροπορικές επιδείξεις, υπό τον όρο ότι η αμοιβή ή η πιθανή επαχθής αιτία για τις εν λόγω πτήσεις περιορίζεται στην ανάκτηση του άμεσου κόστους και σε μια αναλογική συνεισφορά στο ετήσιο κόστος, καθώς και σε έπαθλα αξίας που δεν υπερβαίνουν αξία οριζόμενη από την αρμόδια αρχή.

▼M14

2. πτώση με αλεξίπτωτο, ρυμούλκηση ανεμοπτέρου από αεροπλάνο ή αεροβατικές πτήσεις που εκτελούνται είτε από εκπαιδευτικό φορέα που έχει την κύρια επιχειρηματική έδρα του σε κράτος μέλος και αναφέρεται στο άρθρο 10α του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011, ή από φορέα που έχει συσταθεί με σκοπό την προαγωγή του εναέριου αθλητισμού ή της αεροπορίας αναψυχής, υπό τον όρο ότι το αεροσκάφος εκμεταλλεύεται ο φορέας κατά κυριότητα ή δυνάμει συμφωνίας μίσθωσης χωρίς πλήρωμα, ότι η πτήση δεν παράγει κέρδη που διανέμονται εκτός του φορέα και ότι, όποτε συμμετέχουν στις πτήσεις μη μέλη του φορέα, οι εν λόγω πτήσεις αποτελούν απλώς περιθωριακή δραστηριότητα του φορέα.

▼M4

ΤΜΗΜΑ Α

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

▼M15

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.

▼M4

SPO.GEN.101 Μέσα συμμόρφωσης

Οι αερομεταφορείς μπορεί να χρησιμοποιούν μέσα συμμόρφωσης εναλλακτικά εκείνων που έχει καταρτίσει ο Οργανισμός για την επίτευξη συμμόρφωσης προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους εκτελεστικούς κανόνες του.

▼M14

_____

▼M4

SPO.GEN.105 Ευθύνες πληρώματος

α) Το μέλος πληρώματος είναι υπεύθυνο για την ορθή εκτέλεση των καθηκόντων του. Τα καθήκοντα του πληρώματος καθορίζονται στις τυποποιημένες διαδικασίες πτητικών λειτουργιών (SOP) και, ενδεχομένως, στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών.

▼M11

β) Κατά τη διάρκεια κρίσιμων σταδίων της πτήσης ή όποτε το κρίνει αναγκαίο ο κυβερνήτης προς όφελος της ασφάλειας, τα μέλη του πληρώματος βρίσκονται στην καθορισμένη θέση τους, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στις τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας (SOP).

▼M4

γ) Κατά τη διάρκεια της πτήσης, τα μέλη του πληρώματος πτήσης παραμένουν προσδεμένα με τη ζώνη ασφαλείας τους στην καθορισμένη θέση τους.

δ) Κατά τη διάρκεια της πτήσης, τουλάχιστον ένα μέλος του πληρώματος πτήσης με τα κατάλληλα προσόντα παραμένει πάντοτε στη θέση των χειριστηρίων του αεροσκάφους.

ε) Το μέλος του πληρώματος δεν εκτελεί καθήκοντα σε αεροσκάφος:

1. εάν γνωρίζει ή υποπτεύεται ότι υποφέρει από κόπωση, όπως αναφέρεται στο 7.στ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ή άλλως αισθάνεται ανίκανο προς εργασία· ή

▼M12

2. όταν βρίσκεται υπό την επήρεια ψυχοτρόπων ουσιών ή για άλλους λόγους αναφερόμενους στο 7.ζ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

▼M4

στ) Το μέλος του πληρώματος που αναλαμβάνει καθήκοντα για περισσότερους του ενός φορείς εκμετάλλευσης:

1. τηρεί τα ατομικά του αρχεία όσον αφορά τους χρόνους πτήσης και υπηρεσίας και τις περιόδους ανάπαυσης, όπως αναφέρεται στο παράρτημα III (μέρος-ORO), τμήμα FTL του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, κατά περίπτωση και

2. υποβάλλει σε κάθε φορέα εκμετάλλευσης τα στοιχεία που απαιτούνται για τον προγραμματισμό των δραστηριοτήτων σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις FTL.

ζ) Το μέλος πληρώματος αναφέρει στον κυβερνήτη:

1. κάθε έλλειψη, βλάβη, δυσλειτουργία ή ελάττωμα που πιστεύει ότι μπορεί να επηρεάσει την αξιοπλοΐα ή την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους και των συστημάτων έκτακτης ανάγκης· και

2. κάθε συμβάν που είναι ή εκλαμβάνεται ως επικίνδυνο για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους.

SPO.GEN.106 Ευθύνες μελών πληρώματος ειδικών καθηκόντων

α) Το μέλος πληρώματος ειδικών καθηκόντων είναι υπεύθυνο για την ορθή εκτέλεση των καθηκόντων του. Τα καθήκοντα του μέλους πληρώματος ειδικών καθηκόντων καθορίζονται στις τυποποιημένες διαδικασίες πτητικών λειτουργιών (SOP).

▼M11

β) Κατά τη διάρκεια κρίσιμων σταδίων της πτήσης ή όποτε το κρίνει αναγκαίο ο κυβερνήτης προς όφελος της ασφάλειας, το μέλος πληρώματος ειδικών καθηκόντων βρίσκεται στην καθορισμένη θέση του, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στις τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας (SOP).

▼M4

γ) Το μέλος πληρώματος ειδικών καθηκόντων μεριμνά να έχει προσδεθεί κατά την εκτέλεση των ειδικών καθηκόντων όταν οι εξωτερικές θύρες είναι ανοικτές ή έχουν αφαιρεθεί.

δ) Το μέλος πληρώματος ειδικών καθηκόντων αναφέρει στον κυβερνήτη:

1. κάθε έλλειψη, βλάβη, δυσλειτουργία ή ελάττωμα που πιστεύει ότι μπορεί να επηρεάσει την αξιοπλοΐα ή την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους και των συστημάτων έκτακτης ανάγκης· και

2. κάθε επικίνδυνο ή ενδεχομένως επικίνδυνο συμβάν για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους.

SPO.GEN.107 Ευθύνες και αρμοδιότητα κυβερνήτη

α) Ο κυβερνήτης είναι υπεύθυνος για:

1. την ασφάλεια του αεροσκάφους και όλων των μελών του πληρώματος, των μελών πληρώματος ειδικών καθηκόντων και του φορτίου του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια των πτητικών λειτουργιών του αεροσκάφους·

2. την έναρξη, τη συνέχιση, τον τερματισμό ή την εκτροπή πτήσης για λόγους ασφάλειας·

3. να εξασφαλίζει ότι όλες οι επιχειρησιακές διαδικασίες και οι κατάλογοι ελέγχου τηρούνται σύμφωνα με το ισχύον εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών·

4. να αρχίζει την πτήση μόνον εφόσον βεβαιωθεί ότι τηρούνται όλοι οι περιορισμοί λειτουργίας που αναφέρονται στο 2.α.3 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, ως εξής:

i) το αεροσκάφος είναι αξιόπλοο·

ii) το αεροσκάφος είναι δεόντως νηολογημένο·

▼M14

iii) τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται για την εκτέλεση της πτήσης έχουν εγκατασταθεί στο αεροσκάφος και λειτουργούν, εκτός εάν ο πίνακας ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) ή ισοδύναμο έγγραφο, αναλόγως, επιτρέπει πτητική λειτουργία με εξοπλισμό εκτός λειτουργίας, όπως απαιτείται στην SPO.IDE.A.105 ή στην SPO.IDE.H.105·

▼M11

iv) η μάζα του αεροσκάφους και η θέση του κέντρου βάρους επιτρέπουν να εκτελεστεί η πτήση εντός των ορίων που περιγράφονται στα έγγραφα αξιοπλοΐας·

▼M4

v) όλος ο εξοπλισμός και οι αποσκευές έχουν φορτωθεί και αποθηκευτεί ασφαλώς· ►M9 ——————— ◄

vi) σε καμία στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης δεν σημειώνεται υπέρβαση των περιορισμών πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους, όπως ορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM)· ►M9 και ◄

▼M9

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

▼M4

5. να μην αρχίσει πτήση εφόσον ο ίδιος ή άλλο μέλος του πληρώματος ή μέλος πληρώματος ειδικών καθηκόντων δεν είναι σε θέση να εκτελέσει καθήκοντα για οποιοδήποτε λόγο όπως τραυματισμό, ασθένεια, κόπωση ή εξαιτίας της επήρειας ψυχοτρόπων ουσιών·

6. να μην συνεχίσει πτήση πέραν του πλησιέστερου αποδεκτού αεροδρομίου λόγω καιρού ή χώρου λειτουργίας, όταν έχει μειωθεί η ικανότητα του ίδιου ή άλλου μέλους του πληρώματος ή μέλους πληρώματος ειδικών καθηκόντων να εκτελέσει τα καθήκοντά του εξαιτίας π.χ. κόπωσης, ασθένειας ή έλλειψης οξυγόνου·

7. να αποφασίσει για την αποδοχή του αεροσκάφους με δυσλειτουργίες, σύμφωνα με τον κατάλογο παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση (CDL) ή τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), αναλόγως·

8. κατά τον τερματισμό της πτήσης, ή σειράς πτήσεων, να καταγράψει τα δεδομένα χρήσης και όλα τα γνωστά ή ύποπτα ελαττώματα του αεροσκάφους στο τεχνικό ημερολόγιο του αεροσκάφους ή στο ημερολόγιο καταγραφής πτήσης του αεροσκάφους· και

▼M8

9. μεριμνά ώστε:

   i) οι συσκευές καταγραφής στοιχείων πτήσης να μην ανενεργές ούτε τίθενται εκτός λειτουργίας κατά τη διάρκεια της πτήσης·

   ii) σε περίπτωση περιστατικού πλην ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος που αναφέρεται σύμφωνα με την ORO.GEN.160(α), οι καταχωρίσεις καταγραφέα στοιχείων πτήσης να μην διαγράφονται σκοπίμως· και

   iii) σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος, ή εάν η αρχή διερεύνησης επιβάλλει τη διατήρηση των καταχωρίσεων των συσκευών καταγραφής δεδομένων πτήσης:

      A) οι καταχωρίσεις καταγραφέα στοιχείων πτήσης να μην διαγράφονται σκοπίμως·

      B) οι καταγραφείς στοιχείων πτήσης να απενεργοποιούνται αμέσως μετά την ολοκλήρωση της πτήσης· και

      Γ) να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα για τη διατήρηση των καταχωρίσεων των συσκευών καταγραφής δεδομένων πτήσης πριν από την αναχώρηση από τον θάλαμο πληρώματος πτήσης.

▼M4

β) Ο κυβερνήτης έχει την αρμοδιότητα να αρνηθεί την επιβίβαση ή την αποβίβαση οποιουδήποτε προσώπου, τη φόρτωση ή την εκφόρτωση φορτίου που συνιστά ενδεχόμενο κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροσκάφους ή των επιβαινόντων του.

γ) Ο κυβερνήτης αναφέρει, το συντομότερο δυνατόν, στην αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας (ATS) τυχόν αντιμετωπιζόμενες επικίνδυνες καιρικές συνθήκες ή συνθήκες πτήσης, οι οποίες είναι δυνατόν να επηρεάσουν δυσμενώς την ασφάλεια άλλου αεροσκάφους.

δ) Κατά παρέκκλιση από τα οριζόμενα στο στοιχείο α) σημείο (6), σε πτητική λειτουργία πολυμελούς πληρώματος ο κυβερνήτης μπορεί να συνεχίσει την πτήση πέραν του πλησιέστερου αποδεκτού αεροδρομίου λόγω καιρού εάν εφαρμόζονται διαδικασίες για τον μετριασμό των κινδύνων.

ε) Ο κυβερνήτης, σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης που απαιτεί άμεση λήψη απόφασης και δράση, προβαίνει σε οποιαδήποτε ενέργεια κρίνει απαραίτητη σύμφωνα με τις περιστάσεις σύμφωνα με την παράγραφο 7.δ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να παρεκκλίνει από τους κανόνες, τις επιχειρησιακές διαδικασίες και μεθόδους προς το συμφέρον της ασφαλείας

▼M4

στ) Ο κυβερνήτης υποβάλλει χωρίς καθυστέρηση αναφορά στην αρμόδια αρχή για έκνομη ενέργεια και ενημερώνει την ορισμένη τοπική αρχή.

ζ) Ο κυβερνήτης κοινοποιεί στην πλησιέστερη αρμόδια αρχή με τα ταχύτερα δυνατά μέσα κάθε ατύχημα που συνέβη με το αεροσκάφος, το οποίο είχε ως αποτέλεσμα τον σοβαρό τραυματισμό ή τον θάνατο προσώπου ή σοβαρή ζημία στο αεροσκάφος ή σε ιδιοκτησία.

▼M11

_____

▼M4

SPO.GEN.110 Συμμόρφωση προς νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες

Ο κυβερνήτης, τα μέλη του πληρώματος και τα μέλη του πληρώματος ειδικών καθηκόντων συμμορφώνονται προς τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες των κρατών στα οποία διεξάγονται οι πτητικές λειτουργίες.

SPO.GEN.115 Κοινή γλώσσα

Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος και τα μέλη του πληρώματος ειδικών καθηκόντων μπορούν να επικοινωνούν μεταξύ τους σε κοινή γλώσσα.

▼M5

SPO.GEN.119 Τροχοδρόμηση αεροσκαφών

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

▼M4

SPO.GEN.120 Τροχοδρόμηση αεροπλάνων

Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι αεροπλάνο τροχοδρομείται μόνο στην επιφάνεια κίνησης αεροδρομίου, εάν το πρόσωπο που χειρίζεται τα χειριστήρια πτήσης:

α) είναι χειριστής που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα· ή

β) έχει οριστεί από τον φορέα εκμετάλλευσης και:

1. έχει εκπαιδευτεί στην τροχοδρόμηση του αεροπλάνου·
2. έχει εκπαιδευτεί στη χρήση ραδιοτηλεφώνου, εφόσον απαιτούνται ραδιοεπικοινωνίες·
3. έχει εκπαιδευτεί στα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά, τους διαδρόμους, τα σήματα και τη γενικότερη σηματοδότηση, τα φώτα, τα σήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και τις οδηγίες, τη φρασεολογία και τις διαδικασίες του αεροδρομίου· και
4. είναι σε θέση να ανταποκρίνεται στα πρότυπα λειτουργίας που απαιτούνται για την ασφαλή κίνηση του αεροπλάνου στο αεροδρόμιο.

SPO.GEN.125 Ενεργοποίηση στροφείου

Το στροφείο ελικοπτέρου στρέφεται μόνο όταν είναι σε λειτουργία ο κινητήρας για το σκοπό της πτήσης με χειριστή με τα κατάλληλα προσόντα στα χειριστήρια.

SPO.GEN.130 Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές

Ο φορέας εκμετάλλευσης δεν επιτρέπει σε κανένα άτομο να χρησιμοποιεί φορητή ηλεκτρονική συσκευή (PED) μέσα σε αεροσκάφος, η οποία θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροσκάφους.

▼M14

SPO.GEN.131 Χρήση του συστήματος EFB (electronic flight bags/ηλεκτρονικές τσάντες πτήσης)

α) Όταν χρησιμοποιείται EFB στο αεροσκάφος, ο φορέας εκμετάλλευσης μεριμνά ώστε η EFB να μην επηρεάζει δυσμενώς τις επιδόσεις των συστημάτων ή του εξοπλισμού του αεροσκάφους ή την ικανότητα χειρισμού του αεροσκάφους από το μέλος του πληρώματος πτήσης.

β) Πριν από τη χρήση εφαρμογής EFB τύπου B, ο φορέας εκμετάλλευσης:

(1) διενεργεί αξιολόγηση διακινδύνευσης της χρήσης της συσκευής EFB που περιέχει την εφαρμογή και της αντίστοιχης εφαρμογής EFB και της/των συναφούς/-ών λειτουργίας/-ών της, με την οποία εντοπίζεται η σχετική διακινδύνευση και διασφαλίζονται η κατάλληλη διαχείριση και ο μετριασμός της· με την αξιολόγηση διακινδύνευσης αντιμετωπίζονται οι διακινδυνεύσεις που σχετίζονται με τη διεπαφή ανθρώπου-μηχανής της συσκευής EFB και της αντίστοιχης εφαρμογής EFB· και

(2) καταρτίζει σύστημα διαχείρισης για την EFB που περιλαμβάνει διαδικασίες και απαιτήσεις εκπαίδευσης για τη διαχείριση και τη χρήση της συσκευής EFB και της εφαρμογής EFB.

▼M4

SPO.GEN.135 Πληροφορίες σχετικά με τον φερόμενο εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης

Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει την ανά πάσα στιγμή ύπαρξη διαθέσιμων και προς άμεση διαβίβαση στα κέντρα συντονισμού έρευνας και διάσωσης καταλόγων, οι οποίοι περιέχουν πληροφορίες για τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης εντός του αεροσκάφους.

SPO.GEN.140 Μεταφερόμενα έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες

α) Τα ακόλουθα έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες φέρονται σε κάθε πτήση, ως πρωτότυπα ή αντίγραφα, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά:

1. το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM) ή ισοδύναμο(-α) έγγραφο(-α)·

2. το πρωτότυπο πιστοποιητικό νηολόγησης·

3. το πρωτότυπο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA)·

4. το πιστοποιητικό θορύβου, κατά περίπτωση·

5. αντίγραφο της δήλωσης, όπως ορίζεται στο ORO.DEC.100 και, κατά περίπτωση, αντίγραφο της αδειοδότησης, όπως ορίζεται στο ORO.SPO.110·

6. ο κατάλογος τυχόν ειδικών εγκρίσεων, κατά περίπτωση·

7. η άδεια ασυρμάτου του αεροσκάφους, κατά περίπτωση·

8. το (τα) πιστοποιητικό(-ά) ασφάλισης για αστική ευθύνη·

9. το ημερολόγιο καταγραφής πτήσης ή ισοδύναμο έγγραφο του αεροσκάφους·

▼M16

10. το τεχνικό ημερολόγιο του αεροσκάφους, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1321/2014, κατά περίπτωση·

▼M4

11. λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης στην υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας (ATS), κατά περίπτωση·

12. επικαιροποιημένοι και κατάλληλοι αεροπορικοί χάρτες για τη διαδρομή/περιοχή της προτεινόμενης πτήσης και όλες τις διαδρομές κατά μήκος των οποίων είναι εύλογο να αναμένεται ενδεχόμενο παρέκκλισης από την πορεία της πτήσης·

▼M4

13. διαδικασίες και πληροφορίες οπτικών σημάτων για χρήση από αεροσκάφη που παρεμποδίζουν την πορεία και αεροσκάφη των οποίων η πορεία παρεμποδίζεται·

14. πληροφορίες για υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης στην περιοχή της σκοπούμενης πτήσης·

15. τα ισχύοντα μέρη του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας ή του SOP ή AFM που αφορούν τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος και των μελών πληρώματος ειδικών καθηκόντων, τα οποία είναι εύκολα προσπελάσιμα από αυτά·

16. ο MEL ή ο CDL, κατά περίπτωση· και

17. κατάλληλα έγγραφα ενημέρωσης αγγελιών (NOTAM) και υπηρεσίας αεροναυτικών πληροφοριών (AIS)·

18. κατάλληλες μετεωρολογικές πληροφορίες, κατά περίπτωση·

19. καταστάσεις φορτίου, ανάλογα με την περίπτωση· και

20. κάθε άλλο έγγραφο που μπορεί να είναι σχετικό με την πτήση ή να απαιτείται από τα κράτη τα οποία αφορά η πτήση.

β) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α), τα έγγραφα και οι πληροφορίες που περιέχονται στο στοιχείο α) σημεία 2 έως 11 και στο στοιχείο α) σημεία 14, 17, 18 και 19 επιτρέπεται να παραμείνουν στο αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας για πτήσεις:

1. των οποίων η απογείωση και η προσγείωση πρόκειται να πραγματοποιηθούν στο ίδιο αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας· ή

2. που παραμένουν σε απόσταση ή περιοχή καθορισμένη από την αρμόδια αρχή, σύμφωνα προς το ARO.OPS.210.

▼M14

_____

▼M4

δ) Σε περίπτωση απώλειας ή κλοπής των εγγράφων που ορίζονται στο στοιχείο α) σημεία 2 έως 8, η πτητική λειτουργία επιτρέπεται να συνεχισθεί μέχρι να φθάσει η πτήση στον προορισμό της ή σε τόπο όπου μπορεί να εφοδιασθεί με έγγραφα αντικατάστασης.

ε) Ο φορέας εκμετάλλευσης διαθέτει στην αρμόδια αρχή, σε εύλογο χρόνο αφότου τα ζητήσει, τα έγγραφα που πρέπει να φέρει στο αεροσκάφος.

▼M16

SPO.GEN.145 Χειρισμός των καταχωρίσεων καταγραφέα πτήσης: διατήρηση, προσκόμιση, προστασία και χρήση.

α) Μετά από ατύχημα, σοβαρό συμβάν ή περιστατικό που διαπίστωσε η αρχή διερεύνησης, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους διατηρεί τα αρχικά καταγεγραμμένα δεδομένα των καταγραφέων πτήσης για διάστημα 60 ημερών ή άλλο διάστημα που επιβάλλεται από την αρχή διερεύνησης.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης διενεργεί επιχειρησιακούς ελέγχους και αξιολογήσεις των καταχωρίσεων, ώστε να εξασφαλιστεί η διαρκής λειτουργική ετοιμότητα των καταγραφέων πτήσης που πρέπει να φέρει το αεροπλάνο.

▼**M16**

γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει τη διατήρηση των καταχωρίσεων των παραμέτρων πτήσης και των μηνυμάτων επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων που πρέπει να καταγράφονται στους καταγραφείς πτήσης. Ωστόσο, για σκοπούς δοκιμής και συντήρησης των εν λόγω καταγραφέων πτήσης, επιτρέπεται η διαγραφή έως 1 ώρας των παλαιότερων καταγεγραμμένων δεδομένων κατά τη στιγμή της δοκιμής.

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης τηρεί και διατηρεί επικαιροποιημένη τεκμηρίωση που περιέχει τις απαραίτητες πληροφορίες για τη μετατροπή των ανεπεξέργαστων δεδομένων πτήσης σε παραμέτρους πτήσης εκφραζόμενες σε τεχνικές μονάδες.

ε) Ο φορέας εκμετάλλευσης θέτει στη διάθεση κάθε καταχώριση του καταγραφέα πτήσης που έχει διατηρηθεί, αν έτσι ορίζει η αρμόδια αρχή.

στ) Με την επιφύλαξη των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 996/2010 και (ΕΕ) 2016/679 και εξαιρουμένης της διασφάλισης της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης:

(1) Εξαιρουμένης της διασφάλισης της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης, οι καταχωρίσεις ήχου ενός καταγραφέα πτήσης δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται εκτός εάν πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) διενεργείται διαδικασία χειρισμού των εν λόγω καταχωρίσεων ήχου και της μεταγραφής τους·

ii) έχουν συναινέσει προηγουμένως όλα τα μέλη του πληρώματος και του προσωπικού συντήρησης·

iii) οι εν λόγω καταχωρίσεις ήχου χρησιμοποιούνται μόνο για τη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας.

(1α) Όταν οι καταχωρίσεις ήχου του καταγραφέα πτήσης επιθεωρούνται για τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης, ο φορέας εκμετάλλευσης μεριμνά για την προστασία των προσωπικών δεδομένων των εν λόγω καταχωρίσεων ήχου και βεβαιώνεται ότι δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης.

(2) Οι παράμετροι πτήσης ή τα μηνύματα της ζεύξης δεδομένων δεν χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τη διερεύνηση ατυχήματος ή περιστατικού για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς. Ο εν λόγω περιορισμός εφαρμόζεται μόνον εφόσον αυτές οι καταχωρίσεις πληρούν κάποιον από τους ακόλουθους όρους:

i) χρησιμοποιούνται από τον φορέα εκμετάλλευσης μόνο για σκοπούς αξιοπλοΐας ή συντήρησης·

ii) είναι αποχαρακτηρισμένες·

iii) δημοσιοποιούνται με ασφαλείς διαδικασίες.

(3) Εξαιρουμένης της διασφάλισης της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης, οι εικόνες από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης που καταγράφονται από καταγραφέα πτήσης δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται, εκτός εάν πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:

▼**M16**

i) διενεργείται διαδικασία χειρισμού των εν λόγω καταχωρίσεων εικόνων·

ii) έχουν συναινέσει προηγουμένως όλα τα μέλη του πληρώματος και του προσωπικού συντήρησης·

iii) οι εν λόγω καταχωρίσεις εικόνων χρησιμοποιούνται μόνο για τη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας.

(3α) Όταν οι εικόνες από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης που καταγράφονται από καταγραφέα πτήσης επιθεωρούνται για τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης:

i) οι εν λόγω εικόνες δεν δημοσιοποιούνται ούτε χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τη διασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του καταγραφέα πτήσης·

ii) εάν στις εικόνες υπάρχει πιθανότητα να καταστούν ορατά μέρη του σώματος των μελών του πληρώματος, ο φορέας εκμετάλλευσης μεριμνά για την προστασία προσωπικών δεδομένων των εν λόγω εικόνων.

▼**M4**

SPO.GEN.150 Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

α) Η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων αεροπορικώς διεξάγεται σύμφωνα με το παράρτημα 18 της σύμβασης του Σικάγου, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από τις τεχνικές οδηγίες για την ασφαλή εναέρια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (έγγραφο αριθ. 9284-AN/905 του ΔΟΠΑ), συμπεριλαμβανομένων των προσαρτημάτων, παραρτημάτων και τυχών προσθηκών ή διορθωτικών.

β) Επικίνδυνα εμπορεύματα μεταφέρονται μόνο από αερομεταφορέα που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος-SPA) τμήμα Z, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, εκτός εάν:

1. δεν υπόκεινται στις τεχνικές οδηγίες σύμφωνα με το μέρος 1 των εν λόγω οδηγιών·

2. μεταφέρονται από επιβάτες ή μέλη του πληρώματος, ή βρίσκονται μέσα σε αποσκευές, σύμφωνα με το μέρος 8 των τεχνικών οδηγιών·

3. απαιτούνται εντός του αεροσκάφους για ειδικούς σκοπούς, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες·

4. χρησιμοποιούνται για την ασφάλεια της πτήσης όταν η μεταφορά τους εντός του αεροσκάφους είναι εύλογη ως προς τη διασφάλιση της έγκαιρης διάθεσής τους για σκοπούς της πτητικής λειτουργίας, είτε απαιτείται η μεταφορά των εν λόγω αντικειμένων ή ουσιών, είτε αυτά προορίζονται για χρήση στο πλαίσιο συγκεκριμένης πτήσης.

▼M4

γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι λαμβάνονται όλα τα εύλογα μέτρα για την αποτροπή ακούσιας μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων με το αεροσκάφος.

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης παρέχει στα μέλη του προσωπικού τις απαραίτητες πληροφορίες που επιτρέπουν την εκτέλεση των καθηκόντων τους, όπως απαιτείται από τις τεχνικές οδηγίες.

ε) Ο φορέας εκμετάλλευσης αναφέρει, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες, χωρίς καθυστέρηση στην αρμόδια αρχή και την κατάλληλη αρχή του ενδιαφερόμενου κράτους:

1. τυχόν ατύχημα ή περιστατικό με επικίνδυνα εμπορεύματα·

2. τον εντοπισμό επικίνδυνων εμπορευμάτων που μεταφέρονται από μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων ή μέλη του πληρώματος, ή βρίσκονται στις αποσκευές αυτών, όταν δεν συνάδουν με το μέρος 8 των τεχνικών οδηγιών.

στ) Ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει ότι παρέχονται στα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων πληροφορίες σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα.

ζ) Ο φορέας εκμετάλλευσης διασφαλίζει την παροχή πληροφοριών σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων υπό τη μορφή ανακοινώσεων στα σημεία αποδοχής φορτίου, όπως απαιτείται από τις τεχνικές οδηγίες.

SPO.GEN.155 Απελευθέρωση επικίνδυνων υλικών

Ο φορέας εκμετάλλευσης όταν πραγματοποιεί απελευθέρωση επικίνδυνων υλικών δεν εκτελεί πτητικές λειτουργίες αεροσκάφους πάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές πόλεων, κωμοπόλεων ή οικισμών ή πάνω από υπαίθριες συναθροίσεις ατόμων.

SPO.GEN.160 Μεταφορά και χρήση όπλων

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι, όταν με την πτήση μεταφέρονται όπλα για σκοπούς ειδικού καθήκοντος, αυτά είναι ασφαλισμένα όταν δεν χρησιμοποιούνται.

β) Το μέλος πληρώματος ειδικών καθηκόντων που χρησιμοποιεί το όπλο, λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να μην τίθενται σε κίνδυνο το αεροσκάφος και οι επιβαίνοντες ή άτομα στο έδαφος.

SPO.GEN.165 Άδεια εισόδου στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης

Ο κυβερνήτης λαμβάνει την οριστική απόφαση σχετικά με τη χορήγηση άδειας εισόδου στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης και εξασφαλίζει ότι:

α) η χορήγηση άδειας εισόδου στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης δεν αποσπά την προσοχή ούτε προκαλεί παρέμβαση στην εκτέλεση της πτήσης· και

β) όλα τα άτομα που μεταφέρονται στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης γνωρίζουν τις σχετικές διαδικασίες ασφαλείας.

ΤΜΗΜΑ Β

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

SPO.OP.100 Χρήση αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας

Ο φορέας εκμετάλλευσης χρησιμοποιεί μόνον αεροδρόμια και χώρους λειτουργίας που αρμόζουν στον τύπο του αεροσκάφους και της σχετικής πτητικής λειτουργίας.

▼M21

SPO.OP.101 Έλεγχος και ρυθμίσεις υψομέτρου

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

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

▼M20

SPO.OP.105 Προσδιορισμός απομονωμένων αεροδρομίων — αεροπλάνα

Για την επιλογή εναλλακτικών αεροδρομίων και την πολιτική σχεδιασμού καυσίμων/ενέργειας και ανασχεδιασμού κατά την πτήση, ο αερομεταφορέας δεν θεωρεί ένα αεροδρόμιο απομονωμένο εκτός εάν ο χρόνος πτήσης έως το πλησιέστερο αποδεκτό λόγω καιρού εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού υπερβαίνει:

α) για αεροπλάνα με παλινδρομικούς κινητήρες, τα 60 λεπτά· ή

β) για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες, τα 90 λεπτά.

▼M21

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

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου για κάθε αεροδρόμιο αναχώρησης, προορισμού ή εναλλακτικό αεροδρόμιο που προβλέπεται να χρησιμοποιηθεί, προκειμένου να διασφαλίζεται ο διαχωρισμός του αεροσκάφους από το έδαφος και τα εμπόδια και να μετριάζεται ο κίνδυνος απώλειας αναφορών οπτικής επαφής κατά τη διάρκεια του τμήματος πτήσης εξ όψεως των πτητικών λειτουργιών ενόργανης προσέγγισης.

β) Η μέθοδος που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου λαμβάνει υπόψη όλα τα ακόλουθα στοιχεία:

1. τον τύπο, τις επιδόσεις και τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροσκάφους·

2. τον εξοπλισμό που φέρει το αεροσκάφος για σκοπούς πλοήγησης, απόκτησης αναφορών οπτικής επαφής, και/ή ελέγχου του ίχνους πτήσης κατά τη διάρκεια της απογείωσης, της προσέγγισης, της προσγείωσης και της αποτυχημένης προσέγγισης·

3. όρους ή περιορισμούς που αναφέρονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους (AFM)·

4. τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά των διαδρόμων/περιοχών τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO) που μπορεί να επιλεγούν για χρήση·

5. την επάρκεια και τις επιδόσεις των διαθέσιμων οπτικών και μη οπτικών βοηθημάτων και υποδομών·

6. το απόλυτο/σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCA/H) για τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης (IAP)·

7. τα εμπόδια στις περιοχές ανόδου και τα αναγκαία περιθώρια ασφάλειας·

8. μη τυποποιημένα χαρακτηριστικά του αεροδρομίου, της IAP ή του τοπικού περιβάλλοντος·

9. τη σύνθεση του πληρώματος πτήσης, την επάρκεια και την πείρα του·

10. την IAP·

11. τα χαρακτηριστικά του αεροδρομίου και τις διαθέσιμες υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ANS)·

12. τα ελάχιστα που μπορεί να καθορίσει το κράτος όπου βρίσκεται το αεροδρόμιο·

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

14. τη σχετική επιχειρησιακή πείρα του φορέα εκμετάλλευσης.

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

▼M21

_____

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

α) Το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH) για κυκλική προσέγγιση με αεροπλάνα δεν είναι μικρότερο του υψηλότερου από τα εξής:

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

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

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

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

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

2. την ελάχιστη ορατότητα σύμφωνα με τον πίνακα 1.

Πίνακας 1

MDH και ελάχιστη ορατότητα για κυκλική προσέγγιση ανά κατηγορία αεροπλάνου

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

▼M4

SPO.OP.113 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — επάκτιες κυκλικές προσεγγίσεις με ελικόπτερα

Το MDH για επάκτιες κυκλικές προσεγγίσεις με ελικόπτερα είναι τουλάχιστον 250 ft και η μετεωρολογική ορατότητα τουλάχιστον 800 m.

SPO.OP.115 Διαδικασίες ενόργανης αναχώρησης και προσέγγισης — αεροπλάνα και ελικόπτερα

α) Ο κυβερνήτης χρησιμοποιεί τις διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης που καθορίζει το κράτος του αεροδρομίου, εφόσον οι διαδικασίες αυτές έχουν δημοσιευθεί για τη διαδρομή ή την FATO που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.

β) Ο κυβερνήτης μπορεί να παρεκκλίνει από δημοσιευμένη διαδρομή αναχώρησης, άφιξης ή διαδικασία προσέγγισης:

1. με την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα κριτήρια αποφυγής εμποδίων και λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι συνθήκες πτητικής λειτουργίας και τυχόν αδείας της υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC)· ή

2. εφόσον καθοδηγείται με ραντάρ από μονάδα ATC.

γ) Στην περίπτωση πτητικών λειτουργιών με σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος, το τμήμα τελικής προσέγγισης εκτελείται εξ όψεως ή σύμφωνα με τις δημοσιευμένες διαδικασίες προσέγγισης.

▼M9

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

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

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

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

▼M4

SPO.OP.120 Διαδικασίες μείωσης του θορύβου

Ο κυβερνήτης λαμβάνει υπόψη τις δημοσιευμένες διαδικασίες μείωσης του θορύβου, ώστε να ελαχιστοποιείται η επίδραση του θορύβου των αεροσκαφών και να εξασφαλίζεται παράλληλα ότι η ασφάλεια έχει προτεραιότητα ως προς τη μείωση του θορύβου.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.125 Ελάχιστα απόλυτα ύψη αποφυγής εμποδίων — πτήσεις IFR

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης προσδιορίζει μέθοδο καθορισμού των ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης που παρέχουν την απαιτούμενη απόσταση εμποδίων για όλα τα τμήματα διαδρομής που εκτελούνται με IFR.

β) Ο κυβερνήτης καθορίζει τα ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης με βάση την εν λόγω μέθοδο. Τα ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης είναι τουλάχιστον εκείνα που έχει δημοσιεύσει το κράτος επάνω από το οποίο ίπταται το αεροσκάφος.

▼M20

SPO.OP.130 Σύστημα καυσίμων/ενέργειας — αεροπλάνα και ελικόπτερα

α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει, εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα καυσίμων/ενέργειας, το οποίο περιλαμβάνει:

1) πολιτική σχεδιασμού καυσίμων/ενέργειας και ανασχεδιασμού κατά την πτήση· και

2) πολιτική διαχείρισης καυσίμων/ενέργειας κατά την πτήση.

β) Το σύστημα καυσίμων/ενέργειας:

1) είναι κατάλληλο για τον/τους τύπο/-ους πτητικής λειτουργίας που εκτελείται/-ούνται· και

2) αντιστοιχεί στην ικανότητα του αερομεταφορέα να υποστηρίζει την εφαρμογή του.

SPO.OP.131 Σύστημα καυσίμων/ενέργειας — πολιτική σχεδιασμού καυσίμων/ενέργειας και ανασχεδιασμού κατά την πτήση — αεροπλάνα και ελικόπτερα

α) Ως μέρος του συστήματος καυσίμων/ενέργειας, ο αερομεταφορέας καταρτίζει πολιτική σχεδιασμού καυσίμων/ενέργειας και ανασχεδιασμού κατά την πτήση για να διασφαλίζει ότι το αεροσκάφος διαθέτει επαρκή ποσότητα χρησιμοποιήσιμων καυσίμων/ενέργειας προκειμένου να ολοκληρώσει με ασφάλεια τη σχεδιαζόμενη πτήση και να καλύψει το περιθώριο παρεκκλίσεων από τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία.

β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο σχεδιασμός καυσίμων/ενέργειας των πτήσεων βασίζεται τουλάχιστον στα ακόλουθα στοιχεία:

▼**M20**

1) σε διαδικασίες που περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας καθώς και:

   i) σε τρέχοντα συγκεκριμένα δεδομένα αεροσκάφους που προκύπτουν από σύστημα παρακολούθησης κατανάλωσης καυσίμων/ενέργειας ή, εάν δεν διατίθενται,

   ii) σε δεδομένα που παρέχει ο κατασκευαστής του αεροσκάφους· και

2) στις επιχειρησιακές συνθήκες υπό τις οποίες πρόκειται να διεξαχθεί η πτήση, συμπεριλαμβανομένων:

   i) δεδομένων κατανάλωσης καυσίμων/ενέργειας του αεροσκάφους·

   ii) των αναμενόμενων μαζών·

   iii) των αναμενόμενων μετεωρολογικών συνθηκών·

   iv) των επιπτώσεων των αναβαλλόμενων στοιχείων συντήρησης και/ή των παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση· και

   v) των αναμενόμενων καθυστερήσεων.

γ) Για αεροπλάνα, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο προ πτήσης υπολογισμός των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων/ενέργειας που απαιτούνται για μια πτήση περιλαμβάνει:

1) καύσιμα/ενέργεια τροχοδρόμησης, τα οποία δεν πρέπει να είναι λιγότερα από την ποσότητα που αναμένεται να χρησιμοποιηθεί πριν από την απογείωση·

2) καύσιμα/ενέργεια ταξιδιού τα οποία αποτελούν την ποσότητα καυσίμων/ενέργειας που απαιτείται για να μπορεί το αεροπλάνο να πετάξει από την απογείωση, ή από το σημείο ανασχεδιασμού κατά την πτήση, έως την προσγείωση στο αεροδρόμιο προορισμού·

3) καύσιμα/ενέργεια έκτακτης κατάστασης τα οποία αποτελούν την ποσότητα καυσίμων/ενέργειας που απαιτείται για την αντιστάθμιση απρόβλεπτων παραγόντων·

4) καύσιμα/ενέργεια εναλλακτικού προορισμού

   i) όταν εκτελείται πτήση με τουλάχιστον ένα εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, πρόκειται για την ποσότητα καυσίμων/ενέργειας που απαιτείται για την πτήση από το αεροδρόμιο προορισμού έως το εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού· ή

   ii) όταν εκτελείται πτήση χωρίς εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, πρόκειται για την ποσότητα καυσίμων/ενέργειας που απαιτείται να διαθέτει το αεροπλάνο στο αεροδρόμιο προορισμού για να αντισταθμίζεται η έλλειψη εναλλακτικού αεροδρομίου προορισμού·

5) τελικά εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια τα οποία διαφυλάσσονται ώστε να εξασφαλίζεται ασφαλής προσγείωση· ο αερομεταφορέας λαμβάνει υπόψη όλα τα ακόλουθα, και με την ακόλουθη σειρά προτεραιότητας, για τον προσδιορισμό της ποσότητας των τελικών εφεδρικών καυσίμων/ενέργειας:

   i) τη σοβαρότητα του κινδύνου που μπορεί να προκύψει για πρόσωπα ή αγαθά από μια προσγείωση έκτακτης ανάγκης μετά από εξάντληση καυσίμων/ενέργειας·

   ii) την πιθανότητα απρόοπτων περιστάσεων μη διαφύλαξης των τελικών εφεδρικών καυσίμων/ενέργειας·

▼**M20**

6) συμπληρωματικά καύσιμα/ενέργεια, εάν απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας· πρόκειται για την ποσότητα καυσίμων/ενέργειας που επιτρέπει στο αεροπλάνο να εκτελέσει ασφαλή προσγείωση σε εναλλακτικό αεροδρόμιο κατά τη διαδρομή για καύσιμα/ενέργεια (κρίσιμο σενάριο αεροδρομίου ERA για καύσιμα/ενέργεια) σε περίπτωση βλάβης κινητήρα ή απώλειας πίεσης, όποιο απαιτεί τη μεγαλύτερη ποσότητα καυσίμων/ενέργειας, βάσει της εκτίμησης ότι η βλάβη προκύπτει στο πλέον κρίσιμο σημείο της διαδρομής· τα εν λόγω συμπληρωματικά καύσιμα/η εν λόγω συμπληρωματική ενέργεια απαιτούνται/-είται μόνο εάν η ελάχιστη ποσότητα καυσίμων/ενέργειας που υπολογίζεται σύμφωνα με το στοιχείο γ) σημεία 2 έως 5 δεν επαρκεί για μια τέτοια περίπτωση·

7) πρόσθετα καύσιμα/ενέργεια ώστε να λαμβάνονται υπόψη αναμενόμενες καθυστερήσεις ή ειδικοί επιχειρησιακοί περιορισμοί· και

8) προαιρετικά καύσιμα/ενέργεια, εάν απαιτείται από τον κυβερνήτη μη εμπορικής πτήσης.

δ) Για ελικόπτερα, ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι ο προ πτήσης υπολογισμός των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων/ενέργειας που απαιτούνται για μια πτήση περιλαμβάνει όλα τα ακόλουθα:

1) καύσιμα/ενέργεια που απαιτούνται για πτήση έως το αεροδρόμιο ή την επιχειρησιακή τοποθεσία σκοπούμενης προσγείωσης·

2) εάν απαιτείται εναλλακτικός προορισμός, καύσιμα/ενέργεια εναλλακτικού προορισμού, τα οποία αποτελούν την ποσότητα καυσίμων/ενέργειας που απαιτείται για την εκτέλεση αποτυχημένης προσέγγισης στο αεροδρόμιο ή την επιχειρησιακή τοποθεσία σκοπούμενης προσγείωσης, και, εν συνεχεία, για την πτήση έως τον συγκεκριμένο εναλλακτικό προορισμό, την προσέγγιση και την προσγείωση· και

3) τελικά εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια τα οποία διαφυλάσσονται ώστε να εξασφαλίζεται ασφαλής προσγείωση· ο αερομεταφορέας λαμβάνει υπόψη όλα τα ακόλουθα, και με την ακόλουθη σειρά προτεραιότητας, για τον προσδιορισμό της ποσότητας των τελικών εφεδρικών καυσίμων/ενέργειας:

i) τη σοβαρότητα του κινδύνου που μπορεί να προκύψει για πρόσωπα ή αγαθά από μια προσγείωση έκτακτης ανάγκης μετά από εξάντληση καυσίμων/ενέργειας· και

ii) την πιθανότητα τέτοιων απρόοπτων περιστάσεων μη διαφύλαξης των τελικών εφεδρικών καυσίμων/ενέργειας·

4) πρόσθετα καύσιμα/ενέργεια ώστε να λαμβάνονται υπόψη αναμενόμενες καθυστερήσεις ή ειδικοί επιχειρησιακοί περιορισμοί· και

5) προαιρετικά καύσιμα/ενέργεια, εάν απαιτείται από τον κυβερνήτη μη εμπορικής πτήσης.

ε) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι, αν μια πτήση πρέπει να μεταβεί σε αεροδρόμιο προορισμού διαφορετικό από αυτό που είχε αρχικά σχεδιαστεί, προβλέπονται διαδικασίες ανασχεδιασμού κατά την πτήση για τον υπολογισμό των απαιτούμενων χρησιμοποιήσιμων καυσίμων/ενέργειας και ότι αυτές συμμορφώνονται με το στοιχείο γ) σημεία 2 έως 7 για αεροπλάνα και με το στοιχείο δ) για ελικόπτερα.

στ) Ο κυβερνήτης μη εμπορικής πτήσης δεν αρχίζει πτήση ούτε συνεχίζει σε περίπτωση ανασχεδιασμού κατά την πτήση, εκτός εάν έχει βεβαιωθεί ότι το αεροσκάφος διαθέτει τουλάχιστον την ποσότητα χρησιμοποιήσιμων καυσίμων/ενέργειας και λιπαντικών που έχει υπολογισθεί ότι απαιτείται για να ολοκληρώσει με ασφάλεια την πτήση.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.135 Ενημέρωση σε θέματα ασφαλείας

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι πριν από την απογείωση τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων ενημερώνονται σχετικά με:

1. τον εξοπλισμό και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης·

2. τις διαδικασίες πτητικής λειτουργίας που σχετίζονται με το ειδικό καθήκον πριν από κάθε πτήση ή σειρά πτήσεων.

β) Η ενημέρωση που αναφέρεται στο στοιχείο α) σημείο 2 μπορεί να αντικατασταθεί από πρόγραμμα αρχικής και περιοδικής εκπαίδευσης. Σε αυτή την περίπτωση ο φορέας εκμετάλλευσης ορίζει επίσης τις απαιτήσεις επικαιρότητας.

SPO.OP.140 Προετοιμασία πτήσης

▼M9

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

▼M21

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

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

2. τον σχεδιασμό εναλλακτικού σχεδίου δράσης σε περίπτωση που η πτήση δεν είναι δυνατόν να ολοκληρωθεί όπως σχεδιάσθηκε, λόγω μετεωρολογικών συνθηκών.

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

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

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

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

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

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

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

2. ορατότητα τουλάχιστον 3 000 m· ή

▼M21

γ) για εναλλακτικό αεροδρόμιο χωρίς διαδικασία ενόργανης προσέγγισης:

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

2. ορατότητα τουλάχιστον 5 000 m.

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

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

α) για εναλλακτικό αεροδρόμιο με IAP:

1. οροφή τουλάχιστον 200 ft πάνω από το DH ή το MDH που σχετίζεται με την IAP· και

2. ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m την ημέρα ή 3 000 m τη νύχτα· ή

β) για εναλλακτικό αεροδρόμιο χωρίς IAP:

1. οροφή τουλάχιστον 2 000 ft ή το ελάχιστο σχετικό ύψος ασφαλείας υπό συνθήκες IFR, όποια τιμή είναι μεγαλύτερη· και

2. ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m την ημέρα ή 3 000 m τη νύχτα.

▼M4

SPO.OP.145 Εναλλακτικά αεροδρόμια απογείωσης — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα

▼M21

α) Για πτήσεις IFR, ο κυβερνήτης καθορίζει τουλάχιστον ένα αποδεκτό λόγω καιρού εναλλακτικό αεροδρόμιο αναχώρησης στο σχέδιο πτήσης, εάν οι καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο αναχώρησης είναι τουλάχιστον στα εφαρμοστέα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ή κάτω από αυτά ή εφόσον δεν είναι δυνατή η επιστροφή στο αεροδρόμιο αναχώρησης για άλλους λόγους.

▼M4

β) Το εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης βρίσκεται εντός της κάτωθι απόστασης από το αεροδρόμιο αναχώρησης:

1. για δικινητήρια αεροπλάνα, κατ' ανώτατο όριο έως απόσταση που ισοδυναμεί με χρόνο πτήσης 1 ώρας με σταθερή ταχύτητα σε κάθε κινητήρα υπό κανονικές συνθήκες νηνεμίας· και

2. για τρικινητήρια και τετρακινητήρια αεροπλάνα, κατ' ανώτατο όριο έως απόσταση που ισοδυναμεί με χρόνο πτήσης 2 ωρών με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας (OEI) με σταθερή ταχύτητα υπό κανονικές συνθήκες νηνεμίας.

γ) Για αεροδρόμιο που πρόκειται να επιλεγεί ως εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης, στις διαθέσιμες πληροφορίες επισημαίνεται ότι, στον υπολογιζόμενο χρόνο χρήσης, οι συνθήκες είναι στα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ή άνω αυτών για την πτητική λειτουργία.

▼M4

SPO.OP.150 Εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού — αεροπλάνα

Για πτήσεις IFR, ο κυβερνήτης καθορίζει τουλάχιστον ένα αποδεκτό λόγω καιρού εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού στο σχέδιο πτήσης, εκτός εάν:

α) στις διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες επισημαίνεται ότι, για το χρονικό διάστημα από 1 ώρα πριν έως 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, ή από την πραγματική ώρα αναχώρησης έως 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, όποιο διάστημα είναι βραχύτερο, η προσέγγιση και η προσγείωση είναι δυνατόν να εκτελεσθούν με μετεωρολογικές συνθήκες για πτήσεις εξ όψεως (VMC)· ή

▼M20

β) ο τόπος σκοπούμενης προσγείωσης ορίζεται ως απομονωμένο αεροδρόμιο και:

1) προβλέπεται διαδικασία ενόργανης προσέγγισης για το αεροδρόμιο της σκοπούμενης προσγείωσης· και

2) οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι θα επικρατούν αμφότερες οι κάτωθι μετεωρολογικές συνθήκες από 2 ώρες πριν έως 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, ή από την πραγματική ώρα αναχώρησης έως 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, όποιο διάστημα είναι βραχύτερο:

i) βάση νεφών σε τουλάχιστον 300 m (1 000 ft) επάνω από την ελάχιστη οριζόμενη για τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης·

ii) ορατότητα τουλάχιστον 5,5 km ή 4 km μεγαλύτερη από την ελάχιστη οριζόμενη για τη διαδικασία.

▼M4

SPO.OP.151 Εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού — ελικόπτερα

Για πτήσεις IFR, ο κυβερνήτης καθορίζει τουλάχιστον ένα αποδεκτό λόγω καιρού εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού στο σχέδιο πτήσης, εκτός εάν:

α) προβλέπεται διαδικασία ενόργανης προσέγγισης για το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι θα επικρατούν οι κάτωθι μετεωρολογικές συνθήκες από 2 ώρες πριν έως 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, ή από την πραγματική ώρα αναχώρησης έως 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, όποιο διάστημα είναι βραχύτερο:

1. βάση νεφών σε τουλάχιστον 120 m (400 ft) επάνω από την ελάχιστη οριζόμενη για τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης· και

2. ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m μεγαλύτερη από την ελάχιστη οριζόμενη για τη διαδικασία· ή

β) ο τόπος σκοπούμενης προσγείωσης είναι απομονωμένος και:

1. προβλέπεται διαδικασία ενόργανης προσέγγισης για το αεροδρόμιο της σκοπούμενης προσγείωσης·

2. οι διαθέσιμες τρέχουσες μετεωρολογικές πληροφορίες επισημαίνουν ότι θα επικρατούν οι κάτωθι μετεωρολογικές συνθήκες από 2 ώρες πριν έως 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης:

i) βάση νεφών σε τουλάχιστον 120 m (400 ft) επάνω από την ελάχιστη οριζόμενη για τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης·

ii) ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m μεγαλύτερη από την ελάχιστη οριζόμενη για τη διαδικασία.

▼M9

_____

SPO.OP.152 Αεροδρόμια προορισμού — λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης

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

▼M4

SPO.OP.155 Ανεφοδιασμός με καύσιμα ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, έχουν επιβιβασθεί ή αποβιβάζονται

α) Το αεροσκάφος δεν ανεφοδιάζεται με, ούτε αφαιρούνται από αυτό, αεροπορικά καύσιμα (AVGAS) ή αεροπορικά καύσιμα ευρέως κλάσματος ή μείγμα των ειδών αυτών καυσίμου, όταν επιβιβάζονται, έχουν επιβιβασθεί ή αποβιβάζονται επιβάτες.

▼M20

β) Για όλους τους άλλους τύπους καυσίμου/ενέργειας λαμβάνονται οι απαραίτητες προφυλάξεις και το αεροσκάφος είναι κατάλληλα στελεχωμένο με ειδικευμένο προσωπικό, έτοιμο να αρχίσει και να καθοδηγήσει εκκένωση του αεροσκάφους με τα πιο πρακτικά και πρόσφορα διαθέσιμα μέσα.

SPO.OP.157 Ανεφοδιασμός με κινητήρα/-ες και/ή στροφείς σε λειτουργία — ελικόπτερα

α) Ανεφοδιασμός με κινητήρα/-ες και/ή στροφείς σε λειτουργία πραγματοποιείται μόνο:

1) όταν δεν επιβιβάζονται ούτε αποβιβάζονται άτομα ειδικών καθηκόντων·

2) εάν ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου ή της επιχειρησιακής τοποθεσίας επιτρέπει τέτοιες πτητικές λειτουργίες·

3) σύμφωνα με τυχόν ειδικές διαδικασίες και περιορισμούς του εγχειριδίου πτήσης του αεροσκάφους (AFM)·

4) με καύσιμα τύπου JET A ή JET A-1· και

5) παρουσία των κατάλληλων εγκαταστάσεων ή εξοπλισμού διάσωσης και πυρόσβεσης (RFF).

β) Ο αερομεταφορέας αξιολογεί τους κινδύνους που συνδέονται με ανεφοδιασμό με κινητήρα/-ες και/ή στροφείς σε λειτουργία.

γ) Ο αερομεταφορέας καταρτίζει κατάλληλες διαδικασίες οι οποίες πρέπει να τηρούνται από όλο το εμπλεκόμενο προσωπικό, όπως μέλη του πληρώματος, άτομα ειδικών καθηκόντων και προσωπικό επίγειων λειτουργιών.

δ) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι τα μέλη του πληρώματος, το προσωπικό επίγειων λειτουργιών καθώς επίσης και τυχόν άτομα ειδικών καθηκόντων που συμμετέχουν στις διαδικασίες έχουν λάβει την κατάλληλη εκπαίδευση.

ε) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι οι διαδικασίες ανεφοδιασμού ελικοπτέρου με κινητήρα/-ες και/ή στροφείς σε λειτουργία καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών.

▼M11

SPO.OP.160 Χρήση ακουστικών

Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που απαιτείται να βρίσκεται σε υπηρεσία στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης φορά ακουστικά με μικρόφωνο τύπου προβόλου ή ισοδύναμη διάταξη, τα οποία πρέπει να χρησιμοποιούνται ως η κύρια συσκευή για τις φωνητικές επικοινωνίες με την υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας, με άλλα μέλη του πληρώματος και τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων.

▼M4

SPO.OP.165 Κάπνισμα

Ο κυβερνήτης δεν επιτρέπει το κάπνισμα εντός του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού με καύσιμα ή της απάντλησης καυσίμων.

▼M4

SPO.OP.170 Μετεωρολογικές συνθήκες

▼M21

α) Ο κυβερνήτης αρχίζει ή συνεχίζει πτήση VFR μόνον εφόσον οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες υποδεικνύουν ότι κατά τη διαδρομή και στον σκοπούμενο προορισμό την εκτιμώμενη ώρα χρήσης οι μετεωρολογικές συνθήκες θα είναι τουλάχιστον στα εφαρμοστέα ελάχιστα πτήσεων εξ όψεως.

β) Ο κυβερνήτης αρχίζει ή συνεχίζει πτήση IFR μόνον εφόσον οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες υποδεικνύουν ότι, κατά την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, οι μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούν στο αεροδρόμιο προορισμού, ή σε ένα τουλάχιστον εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, είναι τουλάχιστον στα εφαρμοστέα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου.

▼M4

γ) Εάν η πτήση έχει τμήμα VFR και τμήμα IFR, οι αναφερόμενες στα στοιχεία α) και β) μετεωρολογικές πληροφορίες ισχύουν αναλόγως.

SPO.OP.175 Πάγος και άλλα είδη ρύπων — Διαδικασίες εδάφους

α) Ο κυβερνήτης αρχίζει τη διαδικασία απογείωσης μόνο εάν το αεροσκάφος δεν φέρει κανένα κατάλοιπο που μπορεί να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις ή τη δυνατότητα ελέγχου του αεροσκάφους, με εξαίρεση όσα επιτρέπονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.

β) Στην περίπτωση πτητικών λειτουργιών με σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος, ο φορέας εκμετάλλευσης καθιερώνει διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται όταν είναι απαραίτητες η αποπαγοποίηση και η αντιπαγοποίηση και συναφείς επιθεωρήσεις του αεροσκάφους, ώστε να καταστεί δυνατή η ασφαλής λειτουργία του.

SPO.OP.176 Πάγος και άλλα είδη ρύπων — διαδικασίες κατά την πτήση

α) Ο κυβερνήτης αρχίζει την πτήση ή πραγματοποιεί σκοπίμως πτήση σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγετού μόνον εάν το αεροσκάφος είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να αντιμετωπίζει τέτοιες συνθήκες, όπως αναφέρεται στο 2.α.5 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

β) Αν ο παγετός υπερβαίνει την ένταση της παγοποίησης για την οποία είναι πιστοποιημένο το αεροσκάφος ή εάν ένα αεροσκάφος μη πιστοποιημένο για πτήση υπό γνωστές συνθήκες παγετού αντιμετωπίσει παγοποίηση, ο κυβερνήτης εξέρχεται από τις συνθήκες παγετού χωρίς καθυστέρηση αλλάζοντας το επίπεδο ή/και τη διαδρομή δηλώνοντας, αν είναι αναγκαίο, περίπτωση έκτακτης ανάγκης στον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας.

γ) Στην περίπτωση πτητικών λειτουργιών με σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος, ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει διαδικασίες για τις πτήσεις σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγετού.

▼M21

SPO.OP.180 Συνθήκες απογείωσης — αεροπλάνα και ελικόπτερα

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

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

β) τα επιλεγμένα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου συνάδουν με όλα τα ακόλουθα:

1. τον λειτουργικό εξοπλισμό εδάφους·

2. τα λειτουργικά συστήματα του αεροσκάφους·

3. τις επιδόσεις του αεροσκάφους·

4. τα προσόντα του πληρώματος πτήσης.

▼M11

———————

▼M4

SPO.OP.185 Προσομοίωση καταστάσεων εν πτήσει

Εξαιρουμένης της περίπτωσης που στο αεροσκάφος επιβαίνει μέλος πληρώματος ειδικών καθηκόντων για σκοπούς εκπαίδευσης, ο κυβερνήτης, όταν μεταφέρει μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων, δεν προσομοιώνει:

α) καταστάσεις που απαιτούν την εφαρμογή ασυνήθων διαδικασιών ή διαδικασιών έκτακτης ανάγκης· ή

β) πτήση σε μετεωρολογικές συνθήκες με όργανα (IMC).

▼M20

SPO.OP.190 Σύστημα καυσίμων/ενέργειας — πολιτική διαχείρισης καυσίμων/ενέργειας κατά την πτήση

α) Ο αερομεταφορέας σύνθετου μονοκινητήριου αεροσκάφους καθιερώνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι εκτελούνται οι έλεγχοι και η διαχείριση καυσίμων/ενέργειας κατά την πτήση.

β) Ο κυβερνήτης μη εμπορικής πτήσης παρακολουθεί την εναπομένουσα ποσότητα χρησιμοποιήσιμων καυσίμων/ενέργειας επί του αεροσκάφους για να εξασφαλίζει ότι είναι προστατευμένη και δεν είναι μικρότερη από τα καύσιμα/την ενέργεια που απαιτούνται για την άφιξη σε αεροδρόμιο ή επιχειρησιακή τοποθεσία όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής προσγείωση.

γ) Ο κυβερνήτης μη εμπορικής πτήσης ενημερώνει τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας (ATC) σχετικά με κατάσταση "ελάχιστων καυσίμων/ενέργειας" με τη δήλωση "MINIMUM FUEL" όταν ο κυβερνήτης μη εμπορικής πτήσης:

1) δεσμεύεται να προσγειωθεί σε συγκεκριμένο αεροδρόμιο ή επιχειρησιακή τοποθεσία· και

2) έχει υπολογίσει ότι οποιαδήποτε αλλαγή στην υπάρχουσα εξουσιοδότηση για το συγκεκριμένο αεροδρόμιο ή τη συγκεκριμένη επιχειρησιακή τοποθεσία, ή άλλες καθυστερήσεις λόγω εναέριας κυκλοφορίας μπορούν να οδηγήσουν σε προσγείωση με λιγότερα από τα σχεδιαζόμενα τελικά εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια.

δ) Ο κυβερνήτης μη εμπορικής πτήσης δηλώνει "κατάσταση έκτακτης ανάγκης καυσίμων/ενέργειας" με τη μετάδοση του σήματος "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" όταν τα χρησιμοποιήσιμα καύσιμα/ενέργεια που εκτιμάται ότι θα είναι διαθέσιμα κατά την προσγείωση στο πλησιέστερο αεροδρόμιο ή επιχειρησιακή τοποθεσία όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής προσγείωση είναι λιγότερα από τα σχεδιαζόμενα τελικά εφεδρικά καύσιμα/ενέργεια.

▼M4

SPO.OP.195 Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων και τα μέλη του πληρώματος χρησιμοποιούν συμπληρωματικό οξυγόνο συνεχώς οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου υπερβαίνει τα 10 000 ft για διάστημα άνω των 30 λεπτών και οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου υπερβαίνει τα 13 000 ft, εκτός εάν εγκρίνονται διαφορετικά όρια από την αρμόδια αρχή τα οποία συνάδουν με τις SOP.

β) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α) και εξαιρουμένων των πτητικών λειτουργιών αλεξίπτωτου, οι σύντομες πτήσεις ορισμένης διάρκειας άνω των 13 000 ft χωρίς τη χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου σε μη σύνθετα αεροπλάνα και ελικόπτερα επιτρέπεται να πραγματοποιούνται χωρίς προηγούμενη έγκριση της αρμόδιας αρχής, εκτιμώντας τα κάτωθι:

1. η διάρκεια της πτήσης άνω των 13 000 ft είναι μικρότερη από 10 πρώτα λεπτά, ή εάν απαιτείται μεγαλύτερη διάρκεια, δεν υπερβαίνει τον απολύτως αναγκαίο χρόνο για την ολοκλήρωση του ειδικού καθήκοντος·

2. η πτήση δεν πραγματοποιείται άνω των 16 000 ft·

3. η ενημέρωση σε θέματα ασφαλείας σύμφωνα προς την παράγραφο SPO.OP.135 συμπεριλαμβάνει επαρκή ενημέρωση των μελών του πληρώματος και των μελών πληρώματος ειδικών καθηκόντων σχετικά με τις επιπτώσεις της υποξίας·

4. τυποποιημένες διαδικασίες πτητικών λειτουργιών (SOPs) για τη σχετική πτητική λειτουργία που αντικατοπτρίζουν τα σημεία 1, 2 και 3·

▼M4

5. η προηγούμενη πείρα του χειριστή στην εκτέλεση πτητικών λειτουργιών άνω των 13 000 ft χωρίς τη χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου·

6. η ατομική πείρα των μελών του πληρώματος και των μελών πληρώματος ειδικών καθηκόντων και η σωματική τους προσαρμογή σε μεγάλο υψόμετρο και

7. το υψόμετρο της βάσης όπου είναι εγκατεστημένος ο φορέας εκμετάλλευσης ή από την οποία πραγματοποιούνται οι πτητικές λειτουργίες.

SPO.OP.200 Ανίχνευση προσέγγισης εδάφους

α) Όταν ανιχνευθεί υπερβολική εγγύτητα με το έδαφος από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος πτήσης ή από σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, ο κυβερνήτης αναλαμβάνει αμέσως διορθωτικές ενέργειες ώστε να αποκατασταθούν ασφαλείς συνθήκες πτήσης.

β) Το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους μπορεί να απενεργοποιείται κατά την εκτέλεση ειδικών καθηκόντων τα οποία από τη φύση τους απαιτούν τον χειρισμό του αεροσκάφους σε απόσταση από το έδαφος μικρότερη από αυτή που θα ενεργοποιούσε το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους.

SPO.OP.205 Σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS)

▼M9

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

▼M4

β) Το ACAS II μπορεί να απενεργοποιείται κατά την εκτέλεση ειδικών καθηκόντων τα οποία από τη φύση τους απαιτούν τον χειρισμό του αεροσκάφους σε απόσταση από άλλο αεροσκάφος μικρότερη από αυτή που θα ενεργοποιούσε το ACAS.

▼M21

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

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

α) οι μετεωρολογικές συνθήκες στο αεροδρόμιο ή στην τοποθεσία λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου ή της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή επανακύκλωση, λαμβανομένων υπόψη των πληροφοριών επιδόσεων που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας· και

β) τα επιλεγμένα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου συνάδουν με όλα τα ακόλουθα:

1. τον λειτουργικό εξοπλισμό εδάφους·

2. τα λειτουργικά συστήματα του αεροσκάφους·

3. τις επιδόσεις του αεροσκάφους·

4. τα προσόντα του πληρώματος πτήσης.

▼M16

SPO.OP.211 Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης — ελικόπτερα

Πριν αρχίσει την προσέγγιση προς το έδαφος, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο αεροδρόμιο ή τον χώρο λειτουργίας και η κατάσταση της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης (FATO) που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση.

▼M21

SPO.OP.215 Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης

α) Για αεροπλάνα, εάν η αναφερόμενη ορατότητα (VIS) ή η καθοριστική ορατή εμβέλεια διαδρόμου (RVR) για τον διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσγείωση είναι μικρότερη από το εφαρμοστέο ελάχιστο, τότε η πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης δεν συνεχίζεται:

1. μετά από σημείο στο οποίο το αεροπλάνο βρίσκεται στα 1 000 ft πάνω από το υψόμετρο του αεροδρομίου· ή

2. στο τμήμα τελικής προσέγγισης (FAS) εάν το DH ή το MDH είναι άνω των 1 000 ft.

β) Για ελικόπτερα, εάν η αναφερόμενη RVR είναι μικρότερη από 550 m και η καθοριστική RVR για τον διάδρομο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσγείωση είναι μικρότερη από το εφαρμοστέο ελάχιστο, τότε η πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης δεν συνεχίζεται:

1. μετά από σημείο στο οποίο το ελικόπτερο βρίσκεται στα 1 000 ft πάνω από το υψόμετρο του αεροδρομίου· ή

2. στο τμήμα τελικής προσέγγισης (FAS) εάν το DH ή το MDH είναι άνω των 1 000 ft.

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

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

ε) Παρά το στοιχείο α), σε περίπτωση που δεν αναφέρεται ορατή εμβέλεια διαδρόμου και η αναφερόμενη ορατότητα είναι μικρότερη, αλλά η μετατραπείσα μετεωρολογική ορατότητα (CMV) είναι μεγαλύτερη από το εφαρμοστέο ελάχιστο, τότε η ενόργανη προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί έως το DA/H ή το MDA/H.

στ) Παρά τα στοιχεία α) και β), εάν δεν υπάρχει πρόθεση προσγείωσης, η ενόργανη προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί έως το DA/H ή το MDA/H. Αποτυχημένη προσέγγιση εκτελείται στο DA/H ή το MDA/H ή πριν από αυτά.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.230 Τυποποιημένες διαδικασίες πτητικής λειτουργίας

α) Πριν την έναρξη ειδικής πτητικής λειτουργίας, ο φορέας εκμετάλλευσης διενεργεί αξιολόγηση κινδύνου, αποτιμώντας την περιπλοκότητα της δραστηριότητας ώστε να προσδιοριστούν οι εγγενείς και συνακόλουθοι κίνδυνοι της πτητικής λειτουργίας και να ληφθούν μέτρα μετριασμού αυτών.

β) Βάσει της αξιολόγησης κινδύνου, ο φορέας εκμετάλλευσης καθιερώνει τυποποιημένες διαδικασίες πτητικών λειτουργιών (SOP) κατάλληλες για την ειδική δραστηριότητα και το αεροσκάφος, λαμβάνοντας υπόψη της απαιτήσεις του τμήματος Ε. Οι SOP ενσωματώνονται στο εγχειρίδιο πτητικών λειτουργιών ή εκδίδονται σε χωριστό έγγραφο. Οι SOP υποβάλλονται σε τακτική αναθεώρηση και επικαιροποίηση, κατά περίπτωση.

γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι οι ειδικές πτητικές λειτουργίες εκτελούνται σύμφωνα προς τις SOP.

▼M21

SPO.OP.235 Πτητικές λειτουργίες EFVS 200

α) Φορέας εκμετάλλευσης που προτίθεται να εκτελέσει πτητικές λειτουργίες EFVS 200 με επιχειρησιακές αναγνωρίσεις και χωρίς ειδική έγκριση μεριμνά ώστε:

1. το αεροσκάφος να έχει πιστοποιηθεί για τις σκοπούμενες πτητικές λειτουργίες·

▼M21

2. να χρησιμοποιούνται μόνο διάδρομοι, περιοχές τελικής προσέγγισης και απογείωσης και διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης κατάλληλες για λειτουργίες EFVS·

3. το πλήρωμα πτήσης να είναι ικανό να εκτελεί τη σκοπούμενη πτητική λειτουργία, καθώς και ώστε να καταρτίζεται πρόγραμμα εκπαίδευσης και ελέγχου για τα μέλη του πληρώματος πτήσης και το σχετικό προσωπικό που συμμετέχει στην προετοιμασία της πτήσης·

4. να καθορίζονται διαδικασίες λειτουργίας·

5. κάθε σχετική πληροφορία να τεκμηριώνεται στον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL)·

6. κάθε σχετική πληροφορία να τεκμηριώνεται στο πρόγραμμα συντήρησης·

7. να διενεργούνται αξιολογήσεις ασφάλειας και να καθορίζονται δείκτες επιδόσεων για την παρακολούθηση του επιπέδου ασφάλειας της πτητικής λειτουργίας· και

8. τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου να λαμβάνουν υπόψη την ικανότητα του χρησιμοποιούμενου συστήματος.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης δεν εκτελεί πτητικές λειτουργίες EFVS 200 όταν εκτελεί LVO.

γ) Παρά το στοιχείο α) σημείο 1, ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να χρησιμοποιεί EVS που πληρούν τα ελάχιστα κριτήρια για την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών EFVS 200, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή.

▼M4

ΤΜΗΜΑ Γ

ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

SPO.POL.100 Περιορισμοί πτητικής λειτουργίας — όλα τα αεροσκάφη

▼M11

α) Κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτητικής λειτουργίας, το φορτίο, η μάζα και το κέντρο βάρους της θέσης του αεροσκάφους ανταποκρίνονται σε τυχόν περιορισμούς που καθορίζονται στο κατάλληλο εγχειρίδιο πτήσης.

▼M4

β) Εντός του αεροσκάφους αναρτώνται πινακίδες, καταστάσεις, επισημάνσεις οργάνων, ή συνδυασμός αυτών, που περιέχουν τους εν λόγω περιορισμούς που προδιαγράφονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.

▼M11

SPO.POL.105 Μάζα και ζυγοστάθμιση

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι η μάζα και το κέντρο βάρους του αεροσκάφους έχουν καθορισθεί με τη ζύγιση του αεροσκάφους πριν από την πρώτη θέση του σε λειτουργία. Τα συσσωρευμένα αποτελέσματα των τροποποιήσεων και των επισκευών στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση λαμβάνονται υπόψη και τεκμηριώνονται κατάλληλα. Τα εν λόγω στοιχεία διατίθενται στον κυβερνήτη. Τα αεροσκάφη ζυγίζονται εκ νέου, εφόσον τα αποτελέσματα των τροποποιήσεων στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση δεν είναι επακριβώς γνωστά.

▼M14

β) Η ζύγιση πραγματοποιείται από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους ή από εγκεκριμένο φορέα συντήρησης.

▼M20

SPO.POL.110 Σύστημα μάζας και ζυγοστάθμισης — εμπορικές πτητικές λειτουργίες με αεροπλάνα και ελικόπτερα και μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη

α) Ο αερομεταφορέας 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/ενέργειας·

4) το φορτίο του αεροσκάφους και την κατανομή του φορτίου·

5) τη μάζα απογείωσης, τη μάζα προσγείωσης και τη μάζα χωρίς καύσιμο/ενέργεια· και

6) τα εφαρμοστέα σημεία του κέντρου βάρους (CG) του αεροσκάφους.

β) Στο πλήρωμα πτήσης παρέχεται μέσο επανάληψης και επαλήθευσης του υπολογισμού της μάζας και της ζυγοστάθμισης βάσει ηλεκτρονικών υπολογισμών.

γ) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να καθίσταται δυνατό στον κυβερνήτη μη εμπορικής πτήσης να προσδιορίζει τη μάζα του φορτίου καυσίμου/ενέργειας, χρησιμοποιώντας την πραγματική πυκνότητα, ή, αν αυτή δεν είναι γνωστή, την πυκνότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο που προδιαγράφεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

▼M4

SPO.POL.115 Στοιχεία και τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης — εμπορικές πτητικές λειτουργίες με αεροπλάνα και ελικόπτερα και μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει τα στοιχεία μάζας και ζυγοστάθμισης και εκπονεί τη σχετική τεκμηρίωση πριν από κάθε πτήση ή σειρά πτήσεων, προσδιορίζοντας το φορτίο και την κατανομή του κατά τρόπο που να μη σημειώνεται υπέρβαση των ορίων της μάζας και της ζυγοστάθμισης. Η τεκμηρίωση της μάζας και της ζυγοστάθμισης περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

1. νηολόγηση και τύπο του αεροσκάφους·

2. διακριτικό αριθμό πτήσης και ημερομηνία, αναλόγως·

3. ονοματεπώνυμο του κυβερνήτη·

4. ονοματεπώνυμο του ατόμου που συνέταξε το έγγραφο·

5. συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας και αντίστοιχο κέντρο βάρους του αεροσκάφους·

▼M20

6. μάζα καυσίμου/ενέργειας κατά την απογείωση και μάζα καυσίμου/ενέργειας του ταξιδιού·

7. μάζα αναλώσιμων, εκτός από το καύσιμο/την ενέργεια, κατά περίπτωση·

8. συνιστώσες φορτίου·

9. μάζα απογείωσης, μάζα προσγείωσης και μάζα χωρίς καύσιμο/ενέργεια·

▼M4

10. ισχύουσες θέσεις κέντρου βάρους του αεροσκάφους· και

11. οριακές τιμές μάζας και κέντρο βάρους.

▼M4

β) Εφόσον τα στοιχεία και τα έγγραφα τεκμηρίωσης της μάζας και της ζυγοστάθμισης παράγονται μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστικού συστήματος, ο φορέας εκμετάλλευσης επαληθεύει την ορθότητα των παραγόμενων στοιχείων.

SPO.POL.116 Στοιχεία και τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης — ελαφρύνσεις

Με την επιφύλαξη του SPO.POL.115 στοιχείο α) σημείο 5, η θέση του κέντρου βάρους δεν χρειάζεται ενδεχομένως να περιλαμβάνεται στην τεκμηρίωση της μάζας και της ζυγοστάθμισης εάν η κατανομή του φορτίου είναι σύμφωνη με πίνακα προϋπολογισμένης ζυγοστάθμισης ή εάν είναι δυνατόν να αποδειχθεί ότι για τις σχεδιαζόμενες πτητικές λειτουργίες μπορεί να διασφαλιστεί ορθή ζυγοστάθμιση, ανεξαρτήτως του πραγματικού φορτίου.

SPO.POL.120 Επιδόσεις — γενικά

Ο κυβερνήτης χειρίζεται αεροσκάφος μόνον εφόσον οι επιδόσεις του είναι οι κατάλληλες για να πληροί τους ισχύοντες κανόνες αέρος και κάθε άλλον περιορισμό που ισχύει για την πτήση, τον εναέριο χώρο ή τα αεροδρόμια ή τους χώρους λειτουργίας που χρησιμοποιούνται, με βάση την ακρίβεια της χαρτογράφησης των χρησιμοποιούμενων γεωγραφικών και αεροναυτικών χαρτών.

SPO.POL.125 Περιορισμοί μάζας απογείωσης — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα

Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι:

α) η μάζα του αεροπλάνου κατά την έναρξη της απογείωσης δεν υπερβαίνει τους περιορισμούς που αφορούν τη μάζα:

1. απογείωσης, όπως απαιτείται στην παράγραφο SPO.POL.130·

2. κατά τη διαδρομή με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας (OEI), όπως απαιτείται στην παράγραφο SPO.POL.135· και

3. προσγείωσης, όπως απαιτείται στην παράγραφο SPO.POL.140,

που επιτρέπουν αναμενόμενες μειώσεις της μάζας καθώς εξελίσσεται η πτήση και την απόρριψη καυσίμων·

β) η μάζα κατά την έναρξη της απογείωσης δεν υπερβαίνει ποτέ τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για το απόλυτο ύψος πίεσης που είναι κατάλληλο για την υψομετρική θέση του αεροδρομίου ή του χώρου λειτουργίας, και εφόσον χρησιμοποιείται ως παράμετρος προσδιορισμού της μέγιστης μάζας απογείωσης, για οποιεσδήποτε άλλες τοπικές ατμοσφαιρικές συνθήκες· και

γ) η εκτιμώμενη μάζα για την αναμενόμενη ώρα προσγείωσης στο αεροδρόμιο ή στον χώρο λειτουργίας σκοπούμενης προσγείωσης και σε οποιοδήποτε εναλλακτικό αεροδρόμιο δεν υπερβαίνει ποτέ τη μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για το απόλυτο ύψος πίεσης που είναι κατάλληλο για την υψομετρική θέση αυτών των αεροδρομίων ή των χώρων λειτουργίας, και εφόσον χρησιμοποιείται ως παράμετρος προσδιορισμού της μέγιστης μάζας απογείωσης, για οποιεσδήποτε άλλες τοπικές ατμοσφαιρικές συνθήκες.

SPO.POL.130 Απογείωση — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα

α) Κατά τον προσδιορισμό της μέγιστης μάζας απογείωσης, ο κυβερνήτης λαμβάνει υπόψη τα κάτωθι:

1. η υπολογισμένη απόσταση απογείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης, με απόσταση προέκτασης διαδρόμου για απογείωση που δεν υπερβαίνει το ήμισυ της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης·

2. η υπολογισμένη διαδρομή απογείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης·

3. χρησιμοποιείται απλή τιμή της ταχύτητας V1 για τη ματαιωθείσα και τη συνεχιζόμενη απογείωση, όπου V1 εκείνη που προβλέπεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους· και

▼M4

4. σε υγρό ή επικαλυμμένο διάδρομο, η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει την επιτρεπόμενη μάζα απογείωσης σε ξηρό διάδρομο υπό τις ίδιες συνθήκες.

β) Εξαιρουμένων των αεροπλάνων που είναι εξοπλισμένα με ελικοστροβιλοκινητήρες και μέγιστη μάζα απογείωσης μικρότερη ή ίση των 5 700 kg, σε περίπτωση βλάβης κινητήρα κατά την απογείωση, ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι:

1. το αεροπλάνο είναι ικανό να διακόψει την απογείωση και να ακινητοποιηθεί εντός της διαθέσιμης απόστασης επιτάχυνσης-ακινητοποίησης ή εντός του διαθέσιμου διαδρόμου ή

2. το αεροπλάνο είναι ικανό να συνεχίσει την απογείωση και να αποφύγει όλα τα εμπόδια στο ίχνος πτήσης με επαρκές περιθώριο μέχρις ότου το αεροπλάνο είναι σε θέση να πληροί την παράγραφο SPO.POL.135.

SPO.POL.135 Κατά τη διαδρομή — ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι, σε περίπτωση που ένας κινητήρας τεθεί εκτός λειτουργίας σε οποιοδήποτε σημείο κατά τη διαδρομή, πολυκινητήριο αεροπλάνο είναι ικανό να συνεχίσει την πτήση προς κατάλληλο αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας χωρίς να ίπταται σε κανένα σημείο κάτω από τα ελάχιστα απόλυτα ύψη αποφυγής εμποδίων.

SPO.POL.140 Προσγείωση — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα

Ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι, σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας, αφού αποφύγει όλα τα εμπόδια του ίχνους προσέγγισης με ασφαλές περιθώριο, το αεροπλάνο είναι ικανό να προσγειωθεί και να ακινητοποιηθεί, ή ένα υδροπλάνο να φθάσει με ικανοποιητικά χαμηλή ταχύτητα, εντός της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης. Συνυπολογίζεται ανοχή για αναμενόμενες διακυμάνσεις στις τεχνικές προσέγγισης και προσγείωσης, εφόσον η εν λόγω ανοχή δεν υπολογίσθηκε στον σχεδιασμό των δεδομένων επιδόσεων.

SPO.POL.145 Κριτήρια επιδόσεων και λειτουργίας — αεροπλάνα

Κατά την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών σε ύψος μικρότερο των 150 m (500 ft) πάνω από μη πυκνοκατοικημένες περιοχές, για πτητικές λειτουργίες αεροπλάνων που δεν είναι ικανά να διατηρήσουν το ύψος πτήσης σε ενδεχόμενη κρίσιμη βλάβη του κινητήρα, ο φορέας εκμετάλλευσης:

α) καθιερώνει διαδικασίες πτητικών λειτουργιών για ελαχιστοποίηση των συνεπειών βλάβης του κινητήρα·

β) καθιερώνει πρόγραμμα εκπαίδευσης για τα μέλη του πληρώματος· και

γ) εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος και τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων ενημερώνονται για τις διαδικασίες που πρέπει να εκτελεστούν σε περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης.

SPO.POL.146 Κριτήρια επιδόσεων και λειτουργίας — ελικόπτερα

α) Ο κυβερνήτης μπορεί να χειρίζεται αεροσκάφος πάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές υπό τον όρο ότι:

1. το ελικόπτερο είναι πιστοποιημένο στην κατηγορία A ή B· και

2. έχουν θεσπιστεί μέτρα ασφαλείας για την αποτροπή περιττών κινδύνων για άτομα ή ιδιοκτησία στο έδαφος και έχει εγκριθεί η πτητική λειτουργία και η SOP αυτής.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης:

1. καθιερώνει διαδικασίες πτητικών λειτουργιών για ελαχιστοποίηση των συνεπειών βλάβης του κινητήρα·

2. καθιερώνει πρόγραμμα εκπαίδευσης για τα μέλη του πληρώματος· και

3. εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος και τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων ενημερώνονται για τις διαδικασίες που πρέπει να εκτελεστούν σε περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης.

▼M4

γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι η μάζα απογείωσης, προσγείωσης ή αιώρησης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται για:

1. αιώρηση εκτός επίδρασης εδάφους με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία σε κατάλληλη ονομαστική ισχύ· ή

2. εάν επικρατούν συνθήκες κατά τις οποίες δεν είναι πιθανή η αιώρηση εκτός επίδρασης εδάφους, η μάζα του ελικοπτέρου δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται για αιώρηση εντός επίδρασης εδάφους, με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία στην κατάλληλη ονομαστική ισχύ, υπό τον όρο ότι οι επικρατούσες συνθήκες επιτρέπουν αιώρηση εντός επίδρασης εδάφους στη μέγιστη καθορισμένη μάζα.

ΤΜΗΜΑ Δ

ΟΡΓΑΝΑ, ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

ΕΝΟΤΗΤΑ 1

Αεροπλάνα

SPO.IDE.A.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά

α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος εγκρίνονται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοΐας, εφόσον αυτές:

1. χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον έλεγχο του ίχνους πτήσης·

2. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο SPO.IDE.A.215·

3. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο SPO.IDE.A.220· ή

4. έχουν εγκατασταθεί στο αεροπλάνο.

▼M15

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.

▼M4

δ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός είναι εύκολα στον χειρισμό τους ή στην πρόσβασή τους από τη θέση από την οποία το μέλος του πληρώματος πτήσης πρέπει να τα χρησιμοποιεί καθήμενος.

▼M4

ε) Τα όργανα αυτά που χρησιμοποιούνται από μέλος του πληρώματος πτήσης είναι τοποθετημένα κατά τρόπο ώστε να επιτρέπουν στο μέλος του πληρώματος πτήσης να βλέπει με ευκολία από τη θέση του τις ενδείξεις, με την ελάχιστη δυνατή απόκλιση από τη θέση και την οπτική γραμμή που έχει κανονικά, όταν κοιτά προς τα εμπρός κατά μήκος του ίχνους πτήσης.

στ) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσπελάσιμος για άμεση χρήση.

▼M15

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.

▼M4

SPO.IDE.A.110 Εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες

Τα αεροπλάνα διαθέτουν εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες της απαραίτητης ονομαστικής ισχύος για την πλήρη προστασία του κυκλώματος, για την αντικατάσταση των ασφαλειών που επιτρέπεται να αντικαθίστανται κατά την πτήση.

SPO.IDE.A.115 Φώτα πτητικής λειτουργίας

Τα αεροπλάνα που ίπτανται κατά τη διάρκεια της νύχτας είναι εξοπλισμένα με:

α) σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης·

β) φώτα πλοήγησης/θέσης·

γ) φως προσγείωσης·

δ) φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου, που παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό, που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου·

ε) φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου, που παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα του θαλάμου·

στ) ανεξάρτητο φορητό φανό για κάθε θέση μέλους πληρώματος πτήσης· και

ζ) φώτα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εάν το αεροπλάνο πετά ως υδροπλάνο.

SPO.IDE.A.120 Πτήσεις με κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR) — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

α) Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις εξ όψεως κατά τη διάρκεια της ημέρας είναι εξοπλισμένα με μέσα μέτρησης και απεικόνισης των κάτωθι:

1. της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας,

2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα,

▼M15

3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους,

▼M4

4. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα,

5. του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach, και

6. των κλίσεων για σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα.

▼M4

β) Αεροπλάνα που ίπτανται υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC) τη νύχτα είναι εξοπλισμένα, πέραν όσων ορίζει το στοιχείο α), με:

1. μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:

i) των στροφών και κλίσεων,

ii) της στάσης,

iii) της κατακόρυφης ταχύτητας, και

iv) της σταθεροποιημένης πορείας·

2. μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα πτήσης.

γ) Τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα που ίπτανται υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC) επάνω από ύδατα και χωρίς οπτική επαφή με την ξηρά, πέραν των όσων ορίζουν τα στοιχεία α) και β) είναι εξοπλισμένο με μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας του συστήματος ένδειξης της ταχύτητας του αέρα λόγω συμπύκνωσης ή πάγου·

δ) Τα αεροπλάνα που λειτουργούν υπό συνθήκες υπό τις οποίες δεν μπορούν να διατηρηθούν στο επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς την αναφορά σε ένα ή περισσότερα πρόσθετα όργανα, είναι εξοπλισμένα, σύμφωνα με τα στοιχεία α) και β), μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4, λόγω συμπύκνωσης ή πάγου.

ε) Όταν απαιτούνται δύο χειριστές για την πτήση, τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με διαθέσιμο πρόσθετο χωριστό μέσο απεικόνισης των κάτωθι:

▼M15

1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους,

▼M4

2. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα,

3. των κλίσεων, ή των στροφών και κλίσεων, αναλόγως,

4. της στάσης, κατά περίπτωση,

5. της κατακόρυφης ταχύτητας, κατά περίπτωση

6. της σταθεροποιημένης πορείας, κατά περίπτωση, και

7. του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach, κατά περίπτωση.

SPO.IDE.A.125 Πτήσεις με κανόνες πτήσης εξ όψεως (IFR) — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

Τα αεροπλάνα που ίπτανται με κανόνες πτήσης εξ όψεως (IFR) είναι εξοπλισμένα με:

α) μέσο μέτρησης και απεικόνισης των κάτωθι:

1. της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας,

2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα,

▼M15

3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους,

▼M4

4. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα,

5. της κατακόρυφης ταχύτητας,

6. των στροφών και κλίσεων,

7. της στάσης,

▼M4

8. της σταθεροποιημένης πορείας,

9. της εξωτερικής θερμοκρασίας του αέρα και

10. του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach·

β) μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα πτήσης.

γ) όταν απαιτούνται δύο χειριστές για την πτήση, υπάρχει διαθέσιμο πρόσθετο χωριστό μέσο οπτικής παρουσίασης των κάτωθι για τον δεύτερο χειριστή:

▼M15

1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους,

▼M4

2. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα,

3. της κατακόρυφης ταχύτητας,

4. των στροφών και κλίσεων,

5. της στάσης,

6. της σταθεροποιημένης πορείας και

7. του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach, κατά περίπτωση.

δ) μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4 και στο στοιχείο γ) σημείο 2, λόγω συμπύκνωσης ή πάγου· και

ε) τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα, όταν ίπτανται με κανόνες πτήσης εξ όψεως (IFR), πέραν των όσων ορίζονται στα στοιχεία α), β), γ) και δ), είναι εξοπλισμένα με:

1. εναλλακτική πηγή στατικής πίεσης·

2. υποδοχή χάρτη σε θέση η οποία επιτρέπει την εύκολη ανάγνωσή του και μπορεί να φωτιστεί κατά τη διάρκεια νυκτερινών πτητικών λειτουργιών·

3. δεύτερο ανεξάρτητο μέσο μέτρησης και απεικόνισης του ύψους, εκτός εάν είναι ήδη εγκατεστημένο για λόγους συμμόρφωσης προς το στοιχείο ε) σημείο 1· και

▼M15

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.

▼M4

SPO.IDE.A.126 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος με όργανα

Τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα είναι εξοπλισμένα με αυτόματο πιλότο, ο οποίος διαθέτει τουλάχιστον τρόπο διατήρησης του απόλυτου ύψους και της πορείας (κατεύθυνση).

▼M12

SPO.IDE.A.130 Σύστημα προειδοποίησης γειτνίασης εδάφους (TAWS)

α) Αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης (MCTOM) άνω των 5 700 kg ή μέγιστης επιχειρησιακής διαμόρφωσης άνω των εννέα θέσεων είναι εξοπλισμένα με σύστημα προειδοποίησης γειτνίασης εδάφους (TAWS) το οποίο πληροί τις απαιτήσεις για:

▼M12

1. εξοπλισμό κατηγορίας Α, όπως καθορίζεται σε αποδεκτό πρότυπο, για αεροπλάνα των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA) εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2011· ή

2. εξοπλισμό κατηγορίας Β, όπως καθορίζεται σε αποδεκτό πρότυπο, για αεροπλάνα των οποίων το ατομικό CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2011 ή πριν.

β) Αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA) εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2019, είναι μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης έως 5 700 kg και μέγιστης επιχειρησιακής διαμόρφωσης έξι έως εννέα θέσεων, τα οποία χρησιμοποιούνται σε πτητικές λειτουργίες εμπορικών αερομεταφορών, είναι εξοπλισμένα με σύστημα προειδοποίησης γειτνίασης εδάφους (TAWS) το οποίο πληροί τις απαιτήσεις για εξοπλισμό κατηγορίας Β, όπως καθορίζεται σε αποδεκτό πρότυπο.

▼M4

SPO.IDE.A.131 Σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS II)

Εάν δεν προβλέπεται διαφορετικά από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011, τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα με MCTOM άνω των 5 700 kg είναι εξοπλισμένα με ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Αερομεταφερόμενος εξοπλισμός ανίχνευσης καιρού — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα

Τα κάτωθι αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με αερομεταφερόμενο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού όταν ίπτανται τη νύχτα ή υπό καιρικές συνθήκες πτήσης (IMC) σε περιοχές όπου είναι δυνατόν να αναμένονται κατά την πορεία καταιγίδες ή άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ανιχνεύσιμες από τον αερομεταφερόμενο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού:

α) αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης·

β) αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης με MCTOM άνω των 5 700 kg.

SPO.IDE.A.133 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις σε συνθήκες παγοποίησης τη νύχτα — σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα

α) Τα αεροπλάνα που πετούν σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης τη νύχτα, είναι εφοδιασμένα με κατάλληλο μέσο φωτισμού ή ανίχνευσης του σχηματισμού πάγου.

β) Το μέσο φωτισμού σχηματισμού πάγου δεν προκαλεί λάμψη ή αντανάκλαση που θα μπορούσε να δυσχεραίνει τα μέλη του πληρώματος κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

SPO.IDE.A.135 Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης

Τα αεροπλάνα που πετούν με πλήρωμα πτήσης με περισσότερα από ένα μέλη, είναι εφοδιασμένα με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων ακουστικών και μικροφώνων, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

SPO.IDE.A.140 Καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης

α) Τα ακόλουθα αεροπλάνα διαθέτουν καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνηση:

1. αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) άνω των 27 000 kg και εφόσον το ατομικό τους CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2016 ή πριν· και

2. αεροπλάνα με MCTOM άνω των 2 250 kg:

i) πιστοποιημένα για πτητική λειτουργία με ελάχιστο πλήρωμα τουλάχιστον δύο χειριστών·

ii) εξοπλισμένα με στροβιλοκινητήρα(-ες), ή περισσότερους από έναν ελικοστροβιλοκινητήρες· και

▼M4

iii) για τα οποία εκδόθηκε πιστοποιητικό τύπου για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2016 ή μετά.

▼M8

β) Ο CVR έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον:

▼M18

1. των προηγούμενων 25 ωρών για αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης (MCTOM) άνω των 27 000 kg, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA) εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2022 ή αργότερα· ή

▼M8

2. των προηγούμενων 2 ωρών σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.

▼M4

γ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης καταγράφει με αναφορά σε κλίμακα χρόνου:

1. συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στον θάλαμο πληρώματος πτήσης από τον ασύρματο·

2. συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας και το σύστημα αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο·

3. το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς διακοπή, των ακουστικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο μικρόφωνο τύπου προβόλου και μικρόφωνο εφαρμοσμένο σε προσωπίδα· και

4. ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ακουστικό ή μεγάφωνο.

δ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης αρχίζει να καταγράφει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και συνεχίζει να καταγράφει έως τη διακοπή της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.

ε) Επιπλέον του στοιχείου δ), ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ηλεκτρικής ισχύος, ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης αρχίζει να καταγράφει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στον θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την εκκίνηση των κινητήρων κατά την έναρξη της πτήσης έως τους ελέγχους στον θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά την κράτηση των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.

▼M8

στ) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.

▼M4

SPO.IDE.A.145 Καταγραφέας δεδομένων πτήσης

α) Αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016 είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα δεδομένων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης.

β) Ο καταγραφέας δεδομένων πτήσης καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται για τον καθορισμό με ακρίβεια του ίχνους πτήσης, της ταχύτητας, της στάσης, της ισχύος του κινητήρα και της διαμόρφωσης και της πτητικής λειτουργίας και έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια των τελευταίων 25 ωρών.

γ) Τα στοιχεία προέρχονται από τα σημεία του αεροπλάνου που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης.

▼M4

δ) Ο καταγραφέας δεδομένων πτήσης αρχίζει να καταγράφει αυτόματα τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και σταματά αυτόματα όταν το αεροπλάνο δεν κινείται με τη δική του ισχύ.

▼M8

ε) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.

▼M16

SPO.IDE.A.146 Ελαφρύς καταγραφέας πτήσης

α) Τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) άνω των 2 250 kg και τα αεροπλάνα μέγιστης εγκεκριμένης διαμόρφωσης (MOPSC) άνω των 9 θέσεων εξοπλίζονται με καταγραφέα πτήσης εφόσον πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:

(1) δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της SPO.IDE.A.145 στοιχείο α)·

(2) χρησιμοποιούνται για εμπορικές πτητικές λειτουργίες·

(3) είναι αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 5η Σεπτεμβρίου 2022.

β) Ο καταγραφέας πτήσης καταγράφει, μέσω δεδομένων πτήσης ή εικόνων, επαρκείς πληροφορίες προκειμένου να προσδιορίζεται το ίχνος πτήσης και η ταχύτητα του αεροσκάφους.

γ) Ο καταγραφέας πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τα δεδομένα πτήσης και τις εικόνες που καταγράφηκαν τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων 5 ωρών.

δ) Ο καταγραφέας πτήσης αρχίζει αυτόματα να καταγράφει δεδομένα προτού το αεροπλάνο μπορεί να κινηθεί με δική του ισχύ και παύει να καταγράφει αυτόματα όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί πλέον να κινείται με τη δική του ισχύ.

ε) Εάν ο καταγραφέας πτήσης καταγράφει εικόνες ή ήχους από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης, προβλέπεται λειτουργία με δυνατότητα χειρισμού από τον κυβερνήτη η οποία τροποποιεί τις καταχωρίσεις εικόνων και ήχου που έχουν πραγματοποιηθεί πριν από την ενεργοποίηση αυτής της λειτουργίας, ούτως ώστε οι εν λόγω καταχωρίσεις να μην μπορούν να ανακτηθούν με τη χρήση συνήθων τεχνικών αναπαραγωγής ή αντιγραφής.

▼M4

SPO.IDE.A.150 Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων

α) Τα αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016 τα οποία διαθέτουν ικανότητα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων και απαιτείται να είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης, καταγράφουν με τη χρήση του καταγραφέα, κατά περίπτωση:

1. μηνύματα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων που σχετίζονται με επικοινωνίες της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας προς και από το αεροπλάνο, συμπεριλαμβανομένων των μηνυμάτων που ισχύουν για τις ακόλουθες εφαρμογές:

i) έναρξη ζεύξης δεδομένων·

ii) επικοινωνία ελεγκτή-χειριστή·

iii) διευθυνσιοδοτημένη εποπτεία·

iv) πληροφορίες πτήσης·

v) στον βαθμό που είναι πρακτικά δυνατό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, εποπτεία εκπομπών αεροσκάφους·

vi) στον βαθμό που είναι πρακτικά δυνατό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, δεδομένα επιχειρησιακού ελέγχου αεροσκάφους·

vii) στον βαθμό που είναι πρακτικά δυνατό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, γραφικά·

▼M4

2. πληροφορίες που επιτρέπουν τον συσχετισμό με κάθε σχετικό αρχείο που συνδέεται με επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων και είναι αποθηκευμένο εκτός του αεροπλάνου και

3. πληροφορίες σχετικά με τον χρόνο και την προτεραιότητα των μηνυμάτων επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων, λαμβανομένης υπόψη της αρχιτεκτονικής του συστήματος.

β) Ο καταγραφέας χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης δεδομένων και πληροφοριών καθώς και μια μέθοδο για την ανάκτηση των εν λόγω δεδομένων. Η μέθοδος καταγραφής επιτρέπει την αντιστοίχιση των δεδομένων με τα δεδομένα που καταγράφονται στο έδαφος.

γ) Ο καταγραφέας είναι σε θέση να διατηρεί τα δεδομένα που καταγράφονται για τουλάχιστον την ίδια διάρκεια που ορίζεται στην παράγραφο SPO.IDE.A.140 για τους καταγραφείς συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης.

▼M8

δ) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.

▼M4

ε) Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τη λογική έναρξης και παύσης της καταγραφής από τον καταγραφέα είναι ίδιες με εκείνες που ισχύουν για την έναρξη και παύση της καταγραφής από τον καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης και περιλαμβάνονται στην παράγραφο SPO.IDE.A.140 στοιχεία δ) και ε).

SPO.IDE.A.155 Συνδυαστικός καταγραφέας δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης

Η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις για τους CVR και FDR επιτρέπεται να επιτυγχάνεται με:

α) έναν συνδυαστικό καταγραφέα δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης εάν το αεροπλάνο πρέπει να είναι εξοπλισμένο με CVR ή με FDR· ή

β) δύο συνδυαστικούς καταγραφείς δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης εάν το αεροπλάνο πρέπει να είναι εξοπλισμένο με CVR και με FDR.

SPO.IDE.A.160 Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας και συστήματα πρόσδεσης

Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με:

α) ένα κάθισμα ή μία θέση για κάθε μέλος του πληρώματος ή μέλος πληρώματος ειδικών καθηκόντων που επιβαίνει στο αεροσκάφος·

β) μία ζώνη ασφαλείας σε κάθε κάθισμα επιβατών και ζώνες πρόσδεσης για κάθε θέση·

▼M9

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

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

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

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

▼M15

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:

▼M15

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:

(A) 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·

(B) 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.

▼M4

SPO.IDE.A.165 Κυτίο πρώτων βοηθειών

α) Τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με κυτίο πρώτων βοηθειών.

β) Το κυτίο πρώτων βοηθειών:

1. είναι άμεσα προσπελάσιμο για χρήση· και

2. επικαιροποιείται κατάλληλα.

SPO.IDE.A.170 Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης

α) Τα αεροπλάνα που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη για τα οποία απαιτείται συμπληρωματικό οξυγόνο σύμφωνα με το στοιχείο β) είναι εξοπλισμένα με συσκευή αποθήκευσης και παροχής οξυγόνου, ικανή να αποθηκεύει και να παρέχει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.

β) Τα αεροπλάνα που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη, στα οποία το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι άνω των 10 000 ποδών, φέρουν επαρκές οξυγόνο εισπνοής για όλα τα μέλη του πληρώματος και τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων τουλάχιστον:

1. για κάθε χρονικό διάστημα κατά το οποίο το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 15 000 ft, αλλά σε καμία περίπτωση δεν είναι λιγότερο από τροφοδοσία 10 λεπτών·

2. για κάθε χρονικό διάστημα κατά το οποίο, σε περίπτωση απώλειας πίεσης και με βάση τις συνθήκες πτήσης, το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου πληρώματος πτήσης είναι μεταξύ 14 000 ft και 15 000 ft· και

3. για κάθε χρονικό διάστημα άνω των 30 πρώτων λεπτών όταν το απόλυτο ύψος πίεσης στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης και στον θάλαμο επιβατών είναι μεταξύ 10 000 ποδών και 14 000 ft· και

4. για τουλάχιστον 10 λεπτά, για αεροπλάνα που ίπτανται σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 25 000 ft, ή ίπτανται κάτω από αυτό το απόλυτο ύψος πίεσης, αλλά υπό συνθήκες που δεν επιτρέπουν την ασφαλή κάθοδό τους σε απόλυτο ύψος πίεσης 13 000 ft εντός 4 λεπτών.

γ) Τα αεροπλάνα που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη άνω των 25 000 ποδών είναι επιπλέον εξοπλισμένα με:

1. συσκευή που παρέχει ένδειξη προειδοποίησης στο πλήρωμα πτήσης για τυχόν απώλεια πίεσης· και

2. στην περίπτωση σύνθετων μηχανοκίνητων αεροπλάνων, μάσκες ταχείας χρήσης για τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

SPO.IDE.A.175 Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης

α) Τα αεροπλάνα που δεν διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη πτήσης για τα οποία απαιτείται συμπληρωματικό οξυγόνο σύμφωνα με το στοιχείο β) είναι εξοπλισμένα με συσκευή αποθήκευσης και παροχής οξυγόνου, ικανή να αποθηκεύει και να παρέχει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.

▼M4

β) Τα αεροπλάνα που δεν διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη, στα οποία το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι άνω των 10 000 ft, φέρουν επαρκές οξυγόνο εισπνοής για:

1. τα μέλη του πληρώματος για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των 30 λεπτών, όταν το απόλυτο ύψος πίεσης κυμαίνεται από τα 10 000 ft έως τα 13 000 ft· και

2. όλους τους επιβαίνοντες για όσο χρονικό διάστημα το απόλυτο ύψος πίεσης στον θάλαμο επιβατών είναι άνω των 13 000 ft.

γ) Κατά παρέκκλιση του στοιχείου β), πτήσεις συγκεκριμένης διάρκειας μεταξύ 13 000 ft και 16 000 ft μπορούν να πραγματοποιούνται χωρίς να παρέχεται συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με την παράγραφο SPO.OP.195 στοιχείο β).

SPO.IDE.A.180 Πυροσβεστήρες χειρός

▼M14

α) Τα αεροπλάνα, εξαιρουμένων των αεροπλάνων ELA1, είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον έναν πυροσβεστήρα χειρός:

(1) στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης· και

(2) σε κάθε θάλαμο επιβατών που είναι χωριστός από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης, εκτός εάν ο θάλαμος είναι εύκολα προσβάσιμος στο πλήρωμα πτήσης.

▼M4

β) Ο τύπος και η ποσότητα του παράγοντα κατάσβεσης για τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες είναι κατάλληλα για τον τύπο φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθεί στον χώρο όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας και ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων σε χώρους όπου βρίσκονται άτομα.

SPO.IDE.A.181 Πελέκεις καταστροφής και λοστοί

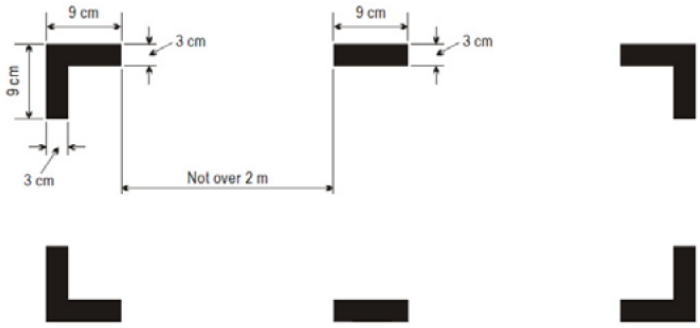
Αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 κιλών είναι εφοδιασμένα με έναν τουλάχιστον πέλεκυ καταστροφής ή λοστό, που βρίσκεται στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης.

SPO.IDE.A.185 Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο

Εάν επισημαίνονται στο αεροπλάνο περιοχές της ατράκτου κατάλληλες για θραύση από τα συνεργεία διάσωσης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, αυτές οι περιοχές φέρουν σήμανση, όπως φαίνεται στην εικόνα 1.

Διάγραμμα 1

Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο



SPO.IDE.A.190 Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT)

▼M8

α) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με:

1. ELT οποιουδήποτε τύπου, ή ένα μέσον εντοπισμού του αεροσκάφους που πληροί την απαίτηση του παραρτήματος IV (Μέρος CAT), της CAT.GEN.MPA.210, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό CofA την 1η Ιουλίου 2008 ή πριν από την ημερομηνία αυτή·

▼M8

2. αυτόματο ELT, ή ένα μέσον εντοπισμού του αεροσκάφους που πληροί την απαίτηση του παραρτήματος IV (Μέρος CAT), της CAT.GEN.MPA.210, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό CofA την 1η Ιουλίου 2008 ή αργότερα· ή

3. ELT (ELT(S)) επιβίωσης ή ατομικό ραδιοσημαντήρα εντοπισμού (PLB) που φέρει μέλος του πληρώματος ή επιβάτης, όταν το αεροπλάνο έχει πιστοποιηθεί για μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως έξι θέσεων.

▼M4

β) Οι ELT οποιουδήποτε τύπου και οι PLB είναι ικανοί να εκπέμπουν ταυτόχρονα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Πτήση επάνω από ύδατα

α) Τα ακόλουθα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με σωσίβιο γιλέκο για κάθε επιβαίνοντα, το οποίο πρόκειται να φορεθεί ή είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσπελάσιμο από το κάθισμα του επιβαίνοντος για τη χρήση του οποίου προορίζεται·

1. μονοκινητήρια αεροπλάνα ξηράς όταν:

i) ίπτανται επάνω από ύδατα πέραν της απόστασης κατολίσθησης από την ξηρά· ή

ii) απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας όπου, κατά τη γνώμη του κυβερνήτη, το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης είναι έτσι διευθετημένο πάνω από ύδατα, ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να είναι δυνατή η προσθαλάσσωση·

2. υδροπλάνα που πετούν επάνω από ύδατα· και

3. αεροπλάνα που ίπτανται επάνω από ύδατα μακριά από ξηρά, εφόσον η αναγκαστική προσγείωσή του είναι δυνατή σε απόσταση μεγαλύτερη από εκείνη των 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης ή των 50 NM, όποια είναι η μικρότερη.

β) Κάθε σωσίβιο γιλέκο είναι εφοδιασμένο με μέσο ηλεκτρικού φωτισμού για διευκόλυνση του εντοπισμού των ατόμων που τα φορούν.

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, αναλόγως του μεγέθους, του βάρους και των χαρακτηριστικών χειρισμού· και

2. εξοπλισμό για την εκπομπή των ηχητικών σημάτων που καθορίζονται στους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα, όπου εφαρμόζονται.

δ) Ο κυβερνήτης αεροπλάνου που ίπταται μακριά από την ξηρά και η αναγκαστική προσγείωσή του είναι δυνατή σε απόσταση μεγαλύτερη από εκείνη των 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης ή των 50 NM, όποια είναι η μικρότερη, προσδιορίζει τους κινδύνους διάσωσης των επιβαινόντων του αεροπλάνου σε περίπτωση προσθαλάσσωσης, με βάση τους οποίους καθορίζει τη διάθεση:

1. εξοπλισμού για σήματα κινδύνου·

2. επαρκών σωσιβίων λέμβων για τη μεταφορά όλων των επιβαινόντων, στοιβαγμένων κατά τρόπο που να διευκολύνει την άμεση χρήση τους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης· και

3. σωσίβιου εξοπλισμού επιβίωσης, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί.

SPO.IDE.A.200 Εξοπλισμός επιβίωσης

α) Τα αεροπλάνα που ίπτανται πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση είναι εξαιρετικά δυσχερείς είναι εξοπλισμένα με:

1. εξοπλισμό σηματοδότησης για σήματα κινδύνου·

2. τουλάχιστον έναν ELT (ELT(S))· και

▼M4

3. πρόσθετο εξοπλισμό επιβίωσης για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, με βάση τον αριθμό των επιβαινόντων.

β) Ο πρόσθετος εξοπλισμός επιβίωσης του στοιχείου α) σημείο 3 δεν είναι απαραίτητο να μεταφέρεται όταν το αεροπλάνο:

1. παραμένει εντός απόστασης από περιοχή στην οποία η έρευνα και η διάσωση δεν είναι εξαιρετικά δυσχερείς και αντιστοιχεί σε:

i) 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας για αεροπλάνα ικανά να συνεχίσουν την πτήση προς αεροδρόμιο με τον (τους) επίμαχο(-ους) κινητήρα(-ήρες) να τίθενται εκτός λειτουργίας σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής ή των προγραμματισμένων αποκλίσεων από αυτήν· ή

ii) 30 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης για όλα τα άλλα αεροπλάνα ή

2. παραμένει σε απόσταση όχι μεγαλύτερη από αυτή που αντιστοιχεί σε 90 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης από μια περιοχή κατάλληλη για την πραγματοποίηση αναγκαστικής προσγείωσης, για αεροπλάνα που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με το ισχύον πρότυπο αξιοπλοΐας.

SPO.IDE.A.205 Εξοπλισμός ατομικής προστασίας

Κάθε επιβαίνων φέρει εξοπλισμό ατομικής προστασίας κατάλληλο για τον τύπο της πτητικής λειτουργίας που πραγματοποιείται.

SPO.IDE.A.210 Ακουστικά

α) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με ακουστικά με μικρόφωνο τύπου προβόλου ή ισοδύναμη διάταξη για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης στην καθορισμένη θέση του στον θάλαμο πληρώματος πτήσης.

β) Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις IFR ή τη νύχτα είναι εξοπλισμένα με διακόπτη μετάδοσης στο χειριστήριο χειρωνακτικής πρόνευσης και διατοιχισμού για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που απαιτείται να τα χρησιμοποιήσει.

SPO.IDE.A.215 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας

α) Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις IFR ή τη νύχτα, ή όταν απαιτείται από τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου, είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας ο οποίος, υπό κανονικές συνθήκες ραδιομετάδοσης, είναι ικανός:

1. να επιτρέπει αμφίδρομη επικοινωνία για τον έλεγχο από το αεροδρόμιο·

2. να λαμβάνει μετεωρολογικές πληροφορίες ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης·

3. να επιτρέπει αμφίδρομη επικοινωνία ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης με τους αεροναυτικούς σταθμούς και στις συχνότητες που έχει ορίσει η αρμόδια αρχή· και

4. να επιτρέπει επικοινωνία στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.

β) Όταν απαιτούνται περισσότερες της μιας μονάδες εξοπλισμού επικοινωνίας, κάθε μονάδα είναι ανεξάρτητη από την άλλη ή τις άλλες, έτσι ώστε ενδεχόμενη βλάβη σε μια μονάδα να μην επιφέρει βλάβη σε άλλη.

SPO.IDE.A.220 Αεροναυτιλιακός εξοπλισμός

α) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με αεροναυτιλιακό εξοπλισμό που τους επιτρέπει να λειτουργούν σύμφωνα με:

1. το σχέδιο πτήσης της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας (ATS), αν υπάρχει· και

2. τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.

▼M4

β) Τα αεροπλάνα διαθέτουν επαρκή αεροναυτιλιακό εξοπλισμό ώστε να διασφαλίζεται ότι, σε περίπτωση βλάβης ενός στοιχείου του εξοπλισμού σε οποιοδήποτε στάδιο της πτήσης, ο υπόλοιπος εξοπλισμός επιτρέπει την ασφαλή πλοήγηση σύμφωνα με το στοιχείο α), ή την ασφαλή ολοκλήρωση κατάλληλης διαδικασίας απρόβλεπτων καταστάσεων.

γ) Αεροπλάνα πτήσεων, στις οποίες η προσγείωση έχει προγραμματισθεί υπό καιρικές συνθήκες πτήσης (IMC), διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό ικανό να παρέχει καθοδήγηση προς σημείο από το οποίο είναι δυνατή η εκτέλεση προσγείωσης εξ όψεως. Ο εξοπλισμός αυτός είναι ικανός να παρέχει την εν λόγω καθοδήγηση για κάθε αεροδρόμιο στο οποίο έχει προγραμματισθεί προσγείωση υπό καιρικές συνθήκες πτήσης (IMC) και για κάθε καθορισμένο εναλλακτικό αεροδρόμιο.

▼M9

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

▼M15

ε) Τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό επιτήρησης σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.

▼M4

SPO.IDE.A.225 Αναμεταδότης

Όταν απαιτείται λόγω του συγκεκριμένου εναερίου χώρου, τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) που διαθέτει όλες τις απαιτούμενες ικανότητες.

▼M9

SPO.IDE.A.230 Διαχείριση βάσεων αεροναυτικών δεδομένων

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

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

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

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

▼M4

ΕΝΟΤΗΤΑ 2

Ελικόπτερα

SPO.IDE.H.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά

α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος εγκρίνονται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αξιοπλοΐας, εφόσον αυτές:

1. χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον έλεγχο του ίχνους πτήσης·

2. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο SPO.IDE.H.215·

3. χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση προς την παράγραφο SPO.IDE.H.220· ή

4. έχουν εγκατασταθεί στο ελικόπτερο.

▼M15

β) Για τα κάτωθι στοιχεία δεν χρειάζεται έγκριση εξοπλισμού, όταν απαιτούνται βάσει του παρόντος τμήματος:

1. ανεξάρτητους φορητούς φανούς·

▼M15

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, 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.

▼M4

δ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός είναι εύκολα στον χειρισμό τους ή την πρόσβαση από τη θέση από την οποία το μέλος του πληρώματος πτήσης πρέπει να τα χρησιμοποιεί καθήμενος.

ε) Τα όργανα αυτά που χρησιμοποιούνται από μέλος του πληρώματος πτήσης είναι τοποθετημένα κατά τρόπο ώστε να επιτρέπουν στο μέλος του πληρώματος πτήσης να βλέπει με ευκολία από τη θέση του τις ενδείξεις, με την ελάχιστη δυνατή απόκλιση από τη θέση και την οπτική γραμμή που έχει κανονικά, όταν κοιτά προς τα εμπρός κατά μήκος του ίχνους πτήσης.

στ) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσπελάσιμος για άμεση χρήση.

▼M15

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:

α) 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.

▼M4

SPO.IDE.H.115 Φώτα πτητικής λειτουργίας

Τα ελικόπτερα που ίπτανται κατά τη διάρκεια της νύχτας είναι εξοπλισμένα με:

α) σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης·

β) φώτα πλοήγησης/θέσης·

γ) φως προσγείωσης·

δ) φωτισμό τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικοπτέρου, ο οποίος παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του ελικοπτέρου·

▼M4

ε) φωτισμό τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικοπτέρου, ο οποίος παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα του θαλάμου·

στ) ανεξάρτητο φορητό φανό για κάθε θέση μέλους πληρώματος πτήσης· και

ζ) φώτα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εάν το ελικόπτερο είναι αμφίβιο.

SPO.IDE.H.120 Πτήσεις με κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR) — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

α) Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις εξ όψεως κατά τη διάρκεια της ημέρας είναι εξοπλισμένα με μέσα μέτρησης και απεικόνισης των κάτωθι:

1. της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας,

2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα,

▼M15

3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους,

▼M4

4. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα και

5. των κλίσεων.

β) Ελικόπτερο που ίπταται υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC) επάνω από ύδατα και χωρίς οπτική επαφή με την ξηρά, ή υπό VMC τη νύχτα, είναι εξοπλισμένο, πέραν όσων ορίζει το στοιχείο α), με:

1. μέσο μέτρησης και οπτικής απεικόνισης των κάτωθι:

i) της στάσης,

ii) της κατακόρυφης ταχύτητας, και

iii) της σταθεροποιημένης πορείας·

2. μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα πτήσης· και

3. για σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα, μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4, λόγω συμπύκνωσης ή πάγου.

γ) Τα ελικόπτερα που ίπτανται με ορατότητα κάτω των 1 500 m, ή υπό συνθήκες υπό τις οποίες δεν μπορούν να διατηρηθούν στο επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς την αναφορά σε ένα ή περισσότερα πρόσθετα όργανα, είναι εξοπλισμένα, επιπλέον των προβλεπόμενων στα στοιχεία α) και β), μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4 λόγω συμπύκνωσης ή πάγου.

δ) Όταν απαιτούνται δύο χειριστές για την πτήση, τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με διαθέσιμο πρόσθετο χωριστό μέσο οπτικής παρουσίασης των κάτωθι:

▼M15

1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους,

▼M4

2. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα,

3. των κλίσεων,

4. της στάσης, κατά περίπτωση,

5. της κατακόρυφης ταχύτητας, κατά περίπτωση, και

6. της σταθεροποιημένης πορείας, κατά περίπτωση.

▼M4

SPO.IDE.H.125 Πτήσεις με κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

Τα ελικόπτερα που ίπτανται με κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) είναι εξοπλισμένα με:

α) μέσο μέτρησης και απεικόνισης των κάτωθι:

1. της μαγνητικής κατεύθυνσης πορείας,

2. του χρόνου σε ώρες, πρώτα λεπτά και δευτερόλεπτα,

▼M15

3. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους,

▼M4

4. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα,

5. της κατακόρυφης ταχύτητας,

6. των κλίσεων,

7. της στάσης,

8. της σταθεροποιημένης πορείας και

9. της εξωτερικής θερμοκρασίας του αέρα·

β) μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα πτήσης·

γ) όταν απαιτούνται δύο χειριστές για την πτήση, υπάρχει διαθέσιμο πρόσθετο χωριστό μέσο απεικόνισης των κάτωθι:

▼M15

1. του βαρομετρικού απόλυτου ύψους,

▼M4

2. της ενδεικνυόμενης ταχύτητας του αέρα,

3. της κατακόρυφης ταχύτητας,

4. των κλίσεων,

5. της στάσης, και

6. της σταθεροποιημένης πορείας·

δ) μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4 και στο στοιχείο γ) σημείο 2, λόγω συμπύκνωσης ή πάγου·

ε) πρόσθετο μέσο μέτρησης και απεικόνισης της στάσης, ως εφεδρικό όργανο· και

στ) για σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα, τα κάτωθι:

1. εναλλακτική πηγή στατικής πίεσης· και

2. υποδοχή χάρτη σε θέση η οποία επιτρέπει την εύκολη ανάγνωσή του και μπορεί να φωτιστεί κατά τη διάρκεια νυκτερινών πτητικών λειτουργιών.

SPO.IDE.H.126 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος με όργανα

Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα είναι εξοπλισμένα με αυτόματο πιλότο, ο οποίος διαθέτει τουλάχιστον τρόπο διατήρησης του απόλυτου ύψους και της πορείας (κατεύθυνση).

▼M4

SPO.IDE.H.132 Αερομεταφερόμενος εξοπλισμός ανίχνευσης καιρού — σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα

Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήση IFR ή τη νύχτα, είναι εξοπλισμένα με αερομεταφερόμενο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού όταν τα τρέχοντα δελτία καιρού δείχνουν ότι είναι δυνατόν να αναμένονται κατά την πορεία καταιγίδες ή άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ανιχνεύσιμες από τον αερομεταφερόμενο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού.

SPO.IDE.H.133 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις σε συνθήκες παγοποίησης τη νύχτα — σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα

α) Τα αεροπλάνα που πετούν σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης τη νύχτα, είναι εφοδιασμένα με κατάλληλο μέσο φωτισμού ή ανίχνευσης του σχηματισμού πάγου.

β) Το μέσο φωτισμού σχηματισμού πάγου δεν προκαλεί λάμψη ή αντανάκλαση που θα μπορούσε να δυσχεραίνει τα μέλη του πληρώματος κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

SPO.IDE.H.135 Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης

Τα ελικόπτερα που ίπτανται με πλήρωμα πτήσης άνω του ενός μέλους, είναι εξοπλισμένα με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων ακουστικών και μικροφώνων, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

SPO.IDE.H.140 Καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης

α) Ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 7 000 kg και εφόσον το ατομικό τους CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2016 ή μετά είναι εξοπλισμένα με καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης.

β) Ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 2 προηγούμενων ωρών.

γ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης καταγράφει με αναφορά σε κλίμακα χρόνου:

1. συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στον θάλαμο πληρώματος πτήσης από τον ασύρματο·

2. συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας και το σύστημα αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο·

3. το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς διακοπή, των ακουστικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε μικρόφωνο του πληρώματος πτήσης· και

4. ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο.

δ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης αρχίζει να καταγράφει πριν το ελικόπτερο κινηθεί με δική του ισχύ και συνεχίζει να καταγράφει έως τη διακοπή της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.

ε) Επιπλέον του στοιχείου δ), ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ηλεκτρικής ισχύος, ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης αρχίζει να καταγράφει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στον θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την εκκίνηση των κινητήρων κατά την έναρξη της πτήσης έως τους ελέγχους στον θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά την κράτηση των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.

▼M8

στ) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.

▼M4

SPO.IDE.H.145 Καταγραφέας δεδομένων πτήσης

α) Ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 3 175 kg, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016 είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα δεδομένων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης.

β) Ο καταγραφέας δεδομένων πτήσης καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται για τον καθορισμό με ακρίβεια του ίχνους πτήσης του ελικοπτέρου, της ταχύτητας, της στάσης, της ισχύος του κινητήρα και της διαμόρφωσης και της πτητικής λειτουργίας και έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια των τελευταίων 10 ωρών.

γ) Τα στοιχεία προέρχονται από τα σημεία του ελικοπτέρου που επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης.

δ) Ο καταγραφέας δεδομένων πτήσης αρχίζει να καταγράφει αυτόματα τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και σταματά αυτόματα όταν το αεροπλάνο δεν κινείται με τη δική του ισχύ.

▼M8

ε) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.

▼M16

SPO.IDE.H.146 Ελαφρύς καταγραφέας πτήσης

α) Τα ελικόπτερα με στροβιλοκινητήρα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) άνω των 2 250 kg εξοπλίζονται με καταγραφέα πτήσης εφόσον πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:

▼M20

(1) δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της SPO.IDE.H.145 στοιχείο α)·

▼M16

(2) χρησιμοποιούνται για εμπορικές πτητικές λειτουργίες·

(3) είναι αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 5η Σεπτεμβρίου 2022.

β) Ο καταγραφέας πτήσης καταγράφει, μέσω δεδομένων πτήσης ή εικόνων, επαρκείς πληροφορίες προκειμένου να προσδιορίζεται το ίχνος πτήσης και η ταχύτητα του αεροσκάφους.

γ) Ο καταγραφέας πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τα δεδομένα πτήσης και τις εικόνες που καταγράφηκαν τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων 5 ωρών.

δ) Ο καταγραφέας πτήσης αρχίζει αυτόματα να καταγράφει τα δεδομένα προτού το ελικόπτερο μπορεί να κινηθεί με δική του ισχύ και παύει να καταγράφει αυτόματα όταν το ελικόπτερο δεν μπορεί πλέον να κινείται με τη δική του ισχύ.

ε) Εάν ο καταγραφέας πτήσης καταγράφει εικόνες ή ήχους από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης, προβλέπεται λειτουργία με δυνατότητα χειρισμού από τον κυβερνήτη η οποία τροποποιεί τις καταχωρίσεις εικόνων και ήχου που έχουν πραγματοποιηθεί πριν από την ενεργοποίηση αυτής της λειτουργίας, ούτως ώστε οι εν λόγω καταχωρίσεις να μην μπορούν να ανακτηθούν με τη χρήση συνήθων τεχνικών αναπαραγωγής ή αντιγραφής.

▼M4

SPO.IDE.H.150 Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων

α) Τα ελικόπτερα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016 τα οποία διαθέτουν ικανότητα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων και απαιτείται να είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης, καταγράφουν με τη χρήση του καταγραφέα, κατά περίπτωση:

1. μηνύματα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων που σχετίζονται με επικοινωνίες της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας προς και από το ελικόπτερο, συμπεριλαμβανομένων των μηνυμάτων που ισχύουν για τις ακόλουθες εφαρμογές:

i) έναρξη ζεύξης δεδομένων·

ii) επικοινωνία ελεγκτή-χειριστή·

▼M4

iii) διευθυνσιοδοτημένη εποπτεία·

iv) πληροφορίες πτήσης·

v) στον βαθμό που είναι πρακτικά δυνατό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, εποπτεία εκπομπών αεροσκάφους·

vi) στον βαθμό που είναι πρακτικά δυνατό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, δεδομένα επιχειρησιακού ελέγχου αεροσκάφους·

vii) στον βαθμό που είναι πρακτικά δυνατό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, γραφικά·

2. πληροφορίες που επιτρέπουν τον συσχετισμό με κάθε σχετικό αρχείο που συνδέεται με επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων και είναι αποθηκευμένο εκτός του ελικοπτέρου και

3. πληροφορίες σχετικά με τον χρόνο και την προτεραιότητα των μηνυμάτων επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων, λαμβανομένης υπόψη της αρχιτεκτονικής του συστήματος.

β) Ο καταγραφέας χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης δεδομένων και πληροφοριών καθώς και μια μέθοδο για την ανάκτηση των εν λόγω δεδομένων. Η μέθοδος καταγραφής επιτρέπει την αντιστοίχιση των δεδομένων με τα δεδομένα που καταγράφονται στο έδαφος.

γ) Ο καταγραφέας είναι σε θέση να διατηρεί τα δεδομένα που καταγράφονται για τουλάχιστον την ίδια διάρκεια που ορίζεται στην παράγραφο SPO.IDE.H.140 για τους καταγραφείς συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης.

▼M8

δ) Εάν ο CVR δεν είναι αναπτύξιμος, διαθέτει συσκευή διευκόλυνσης υποβρύχιου εντοπισμού του. Το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020, η εν λόγω συσκευή έχει ελάχιστο χρόνο υποβρύχιας μετάδοσης 90 ημερών. Εάν ο CVR είναι αναπτύξιμος, διαθέτει αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.

▼M4

ε) Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τη λογική έναρξης και παύσης της καταγραφής από τον καταγραφέα είναι ίδιες με εκείνες που ισχύουν για την έναρξη και παύση της καταγραφής από τον καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης και περιλαμβάνονται στην παράγραφο SPO.IDE.H.140 στοιχεία δ) και ε).

SPO.IDE.H.155 Συνδυαστικός καταγραφέας δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης

Η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις για τους CVR και FDR επιτρέπεται να επιτυγχάνεται με έναν συνδυαστικό καταγραφέα δεδομένων πτήσης και συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης.

SPO.IDE.H.160 Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας και συστήματα πρόσδεσης

α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με:

1. ένα κάθισμα ή μία θέση για κάθε μέλος του πληρώματος ή μέλος πληρώματος ειδικών καθηκόντων που επιβαίνει στο αεροσκάφος·

2. μία ζώνη ασφαλείας σε κάθε κάθισμα επιβατών και ζώνες πρόσδεσης για κάθε θέση·

3. για ελικόπτερα, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2012, μία ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού για χρήση σε κάθε κάθισμα· και

4. ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού με ενσωματωμένο μηχανισμό που συγκρατεί αυτόματα τον κορμό του καθήμενου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης σε κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος πτήσης.

β) Η ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού έχει ένα σημείο αποσύνδεσης.

▼M4

SPO.IDE.H.165 Κυτίο πρώτων βοηθειών

α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με κυτίο πρώτων βοηθειών.

β) Το κυτίο πρώτων βοηθειών:

1. είναι άμεσα προσπελάσιμο για χρήση· και

2. επικαιροποιείται κατάλληλα.

SPO.IDE.H.175 Συμπληρωματικό οξυγόνο — ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης

α) Τα ελικόπτερα που δεν διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη πτήσης για τα οποία απαιτείται συμπληρωματικό οξυγόνο σύμφωνα με το στοιχείο β) είναι εξοπλισμένα με συσκευή αποθήκευσης και παροχής οξυγόνου, ικανή να αποθηκεύει και να παρέχει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.

β) Τα ελικόπτερα που δεν διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και ίπτανται σε απόλυτα ύψη, στα οποία το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι άνω των 10 000 ft, φέρουν επαρκές οξυγόνο εισπνοής για:

1. όλα τα μέλη του πληρώματος για χρονικό διάστημα πέραν των 30 λεπτών, όταν το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου επιβατών είναι μεταξύ 10 000 ft και 13 000 ft· και

2. όλα τα μέλη του πληρώματος και μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων για όσο χρονικό διάστημα το απόλυτο ύψος πίεσης στον θάλαμο επιβατών είναι άνω των 13 000 ft.

γ) Κατά παρέκκλιση του στοιχείου β), πτήσεις συγκεκριμένης διάρκειας μεταξύ 13 000 ft και 16 000 ft μπορούν να πραγματοποιούνται χωρίς να παρέχεται συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με την παράγραφο SPO.OP.195 στοιχείο β).

SPO.IDE.H.180 Πυροσβεστήρες χειρός

α) Τα ελικόπτερα, εξαιρουμένων των ελικοπτέρων ELA2, είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον έναν πυροσβεστήρα χειρός:

1. στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης· και

2. σε κάθε θάλαμο επιβατών που είναι χωριστός από τον θάλαμο του πληρώματος πτήσης, εκτός εάν ο θάλαμος είναι εύκολα προσβάσιμος στο πλήρωμα πτήσης.

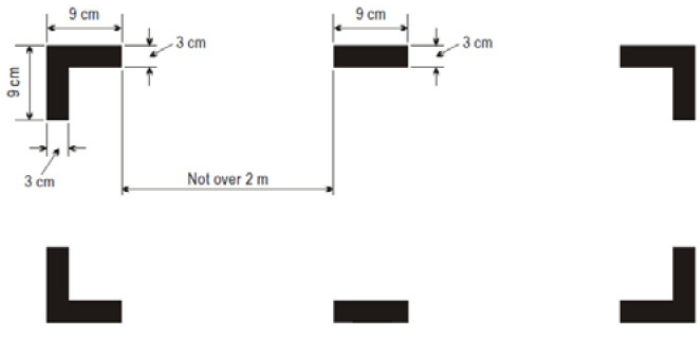
β) Ο τύπος και η ποσότητα του παράγοντα κατάσβεσης για τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες είναι κατάλληλα για τον τύπο φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθεί στον χώρο όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας και ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων σε χώρους όπου βρίσκονται άτομα.

SPO.IDE.H.185 Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο

Εάν επισημαίνονται στο ελικόπτερο περιοχές της ατράκτου κατάλληλες για θραύση από τα συνεργεία διάσωσης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, αυτές οι περιοχές φέρουν σήμανση, όπως φαίνεται στην εικόνα 1.

Διάγραμμα 1

Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο



▼M4

SPO.IDE.H.190 Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT)

α) Ελικόπτερα πιστοποιημένα για μέγιστη εγκεκριμένη διάταξη θέσεων άνω των έξι είναι εξοπλισμένα με:

1. αυτόματο ELT και

2. ένα σωστικό ELT (ELT(S)) μέσα σε σωσίβια λέμβο ή σωσίβιο γιλέκο, όταν το ελικόπτερο ίπταται σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 3 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης.

β) Ελικόπτερα πιστοποιημένα για μέγιστη εγκεκριμένη διάταξη έως έξι θέσεων είναι εξοπλισμένα με ELT(S) ή ατομικό ραδιοσημαντήρα εντοπισμού (PLB) που φέρει μέλος του πληρώματος ή επιβάτης.

γ) Οι ELT οποιουδήποτε τύπου και οι PLB είναι ικανοί να εκπέμπουν ταυτόχρονα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 ►M5 Πτήση επάνω από ύδατα — μηχανοκίνητα ελικόπτερα πλην των συνθέτων ◄

α) Τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με σωσίβιο γιλέκο για κάθε επιβαίνοντα, το οποίο πρόκειται να φορεθεί ή είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσπελάσιμο από το κάθισμα του επιβαίνοντος για τη χρήση του οποίου προορίζεται, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

1. όταν εμφανιστεί ζωτική βλάβη στον κινητήρα ενώ ίπτανται πάνω από υδάτινους όγκους και απέχουν από την ξηρά σε απόσταση μεγαλύτερη της αυτοπεριστροφής, και το ελικόπτερο δεν μπορεί να διατηρήσει το ύψος πτήσης· ή

2. όταν ίπτανται επάνω από ύδατα σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, και σε περίπτωση ζωτικής βλάβης του κινητήρα το ελικόπτερο δεν είναι ικανό να διατηρήσει το ύψος πτήσης· ή

3. όταν απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας όπου το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης βρίσκεται επάνω από ύδατα.

β) Κάθε σωσίβιο γιλέκο είναι εφοδιασμένο με μέσο ηλεκτρικού φωτισμού για διευκόλυνση του εντοπισμού των ατόμων που τα φορούν.

γ) Ο κυβερνήτης ελικοπτέρου που ίπταται επάνω από ύδατα σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε πτήση άνω των 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης ή των 50 NM, όποια είναι η μικρότερη, προσδιορίζει τους κινδύνους διάσωσης των επιβαινόντων του ελικοπτέρου σε περίπτωση προσθαλάσσωσης, με βάση τους οποίους καθορίζει τη διάθεση:

1. εξοπλισμού για σήματα κινδύνου·

2. επαρκών σωσιβίων λέμβων για τη μεταφορά όλων των επιβαινόντων, στοιβαγμένων κατά τρόπο που να διευκολύνει την άμεση χρήση τους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης· και

3. σωσίβιου εξοπλισμού επιβίωσης, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί.

δ) Ο κυβερνήτης προσδιορίζει τους κινδύνους επιβίωσης των επιβαινόντων ελικοπτέρου σε περίπτωση προσθαλάσσωσης, όταν αποφασίζει εάν οι επιβαίνοντες πρέπει να φορέσουν τα σωσίβια γιλέκα που αναφέρονται στο στοιχείο α).

SPO.IDE.H.197 Σωσίβια γιλέκα — σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα

α) Τα ακόλουθα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με σωσίβιο γιλέκο για κάθε επιβαίνοντα, το οποίο πρόκειται να φορεθεί ή είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσπελάσιμο από το κάθισμα του επιβαίνοντος για τη χρήση του οποίου προορίζεται:

▼M4

1. όταν εκτελούν πτήση επάνω από ύδατα σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, σε περίπτωση ζωτικής βλάβης του κινητήρα και το ελικόπτερο είναι ικανό να διατηρήσει το ύψος πτήσης· ή

2. όταν υπερίπτανται των υδάτων σε απόσταση αυτοπεριστροφής από την ξηρά, σε περίπτωση ζωτικής βλάβης κινητήρα και το ελικόπτερο δεν είναι ικανό να διατηρήσει το ύψος πτήσης· ή

3. απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας όπου το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης είναι έτσι διευθετημένο πάνω από ύδατα, ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να είναι δυνατή η προσθαλάσσωση·

β) Κάθε σωσίβιο γιλέκο είναι εφοδιασμένο με μέσο ηλεκτρικού φωτισμού για διευκόλυνση του εντοπισμού των ατόμων που τα φορούν.

▼M9

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

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

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

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

▼M4

SPO.IDE.H.199 Σωσίβιες λέμβοι, σωστικοί ELT και εξοπλισμός επιβίωσης για παρατεταμένες πτήσεις πάνω από ύδατα — σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα

Τα ελικόπτερα που εκτελούν:

α) πτήση επάνω από ύδατα σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, σε περίπτωση ζωτικής βλάβης του κινητήρα και το ελικόπτερο είναι ικανό να διατηρήσει το ύψος πτήσης· ή

β) πτήση επάνω από ύδατα σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 3 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, σε περίπτωση ζωτικής βλάβης του κινητήρα και το ελικόπτερο δεν είναι ικανό να διατηρήσει το ύψος πτήσης, και εφόσον το κρίνει αναγκαίο ο κυβερνήτης βάσει αξιολόγησης του κινδύνου, είναι εξοπλισμένα με:

1. τουλάχιστον μία σωσίβια λέμβο χωρητικότητας τουλάχιστον του μέγιστου αριθμού επιβαινόντων, αποθηκευμένη κατά τρόπο που να διευκολύνει την άμεση χρήση της σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης·

2. τουλάχιστον έναν ELT (ELT(S))· για κάθε απαιτούμενη σωσίβια λέμβο και

3. σωσίβιο εξοπλισμό επιβίωσης, συμπεριλαμβανομένων και μέσων επιβίωσης, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να εκτελεσθεί.

SPO.IDE.H.200 Εξοπλισμός επιβίωσης

Τα ελικόπτερα που ίπτανται πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση είναι εξαιρετικά δυσχερείς είναι εξοπλισμένα με:

α) εξοπλισμό σηματοδότησης για σήματα κινδύνου·

β) τουλάχιστον έναν ELT (ELT(S))· και

γ) πρόσθετο εξοπλισμό επιβίωσης για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, με βάση τον αριθμό των επιβαινόντων.

▼M9

_____

▼M4

SPO.IDE.H.202 Ελικόπτερα πιστοποιημένα για λειτουργία στο νερό — διάφορα στοιχεία

Τα ελικόπτερα που έχουν πιστοποιηθεί για λειτουργία στο νερό είναι εξοπλισμένα με:

α) άγκυρα θαλάσσης και άλλον εξοπλισμό αναγκαίο για τη διευκόλυνση της πρόσδεσης, της αγκυροβόλησης ή των ελιγμών του ελικοπτέρου στο νερό, αναλόγως του μεγέθους, του βάρους και των χαρακτηριστικών χειρισμού· και

β) εξοπλισμό για την εκπομπή των ηχητικών σημάτων που καθορίζονται στους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα, κατά περίπτωση.

SPO.IDE.H.203 Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις επάνω από ύδατα — προσθαλάσσωση

▼M5

Σύνθετα μηχανοκίνητα ελικόπτερα που εκτελούν υπεράκτια πτήση σε αντίξοη θαλάσσια περιοχή, σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών σε κανονική ταχύτητα πλεύσης και μηχανοκίνητα ελικόπτερα πλην των συνθέτων που εκτελούν υπεράκτια πτήση σε αντίξοη θαλάσσια περιοχή σε απόσταση πέραν των 50 NM από την ξηρά:

▼M4

α) είναι σχεδιασμένα για προσθαλάσσωση σύμφωνα με τον σχετικό κώδικα αξιοπλοΐας·

β) είναι πιστοποιημένα για προσθαλάσσωση σύμφωνα με τον σχετικό κώδικα αξιοπλοΐας· ή

γ) είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό επίπλευσης έκτακτης ανάγκης.

SPO.IDE.H.205 Εξοπλισμός ατομικής προστασίας

Κάθε επιβαίνων φέρει εξοπλισμό ατομικής προστασίας κατάλληλο για τον τύπο της πτητικής λειτουργίας που πραγματοποιείται.

SPO.IDE.H.210 Ακουστικά

Όποτε απαιτείται σύστημα ραδιοεπικοινωνίας ή/και ραδιοπλοήγησης, τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με ακουστικά με μικρόφωνο τύπου προβόλου ή ισοδύναμο και διακόπτη μετάδοσης στα χειριστήρια πτήσης για κάθε απαιτούμενο χειριστή ή/και μέλος πληρώματος που βρίσκεται στην καθορισμένη θέση του.

SPO.IDE.H.215 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας

α) Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις IFR ή τη νύχτα, ή όταν απαιτείται από τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου, είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας ο οποίος, υπό κανονικές συνθήκες ραδιομετάδοσης, είναι ικανός:

1. να επιτρέπει αμφίδρομη επικοινωνία για τον έλεγχο από το αεροδρόμιο·

2. να λαμβάνει μετεωρολογικές πληροφορίες·

3. να επιτρέπει αμφίδρομη επικοινωνία ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης με τους αεροναυτικούς σταθμούς και στις συχνότητες που έχει ορίσει η αρμόδια αρχή· και

4. να επιτρέπει επικοινωνία στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.

β) Όταν απαιτούνται περισσότερες της μιας μονάδες εξοπλισμού επικοινωνίας, κάθε μονάδα είναι ανεξάρτητη από την άλλη ή τις άλλες, έτσι ώστε ενδεχόμενη βλάβη σε μια μονάδα να μην επιφέρει βλάβη σε άλλη.

▼M4

γ) Όταν απαιτείται σύστημα ραδιοεπικοινωνίας, και επιπροσθέτως του συστήματος ενδοεπικοινωνίας του πληρώματος πτήσης σύμφωνα με την SPO.IDE.H.135, τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με διακόπτη μετάδοσης στα χειριστήρια πτήσης για κάθε χειριστή και μέλος του πληρώματος που απαιτείται να τα χρησιμοποιήσει από τη θέση του.

SPO.IDE.H.220 Αεροναυτιλιακός εξοπλισμός

α) Τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με αεροναυτιλιακό εξοπλισμό που τους επιτρέπει να λειτουργούν σύμφωνα με:

1. το σχέδιο πτήσης της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας (ATS), αν υπάρχει· και

2. τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.

β) Τα ελικόπτερα διαθέτουν επαρκή αεροναυτιλιακό εξοπλισμό ώστε να διασφαλίζεται ότι, σε περίπτωση βλάβης ενός στοιχείου του εξοπλισμού σε οποιοδήποτε στάδιο της πτήσης, ο υπόλοιπος εξοπλισμός επιτρέπει την ασφαλή πλοήγηση σύμφωνα με το στοιχείο α), ή την ασφαλή ολοκλήρωση κατάλληλης διαδικασίας απρόβλεπτων καταστάσεων.

γ) Ελικόπτερα πτήσεων, στις οποίες η προσγείωση έχει προγραμματισθεί υπό καιρικές συνθήκες πτήσης (IMC), διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό ικανό να παρέχει καθοδήγηση προς σημείο από το οποίο είναι δυνατή η εκτέλεση προσγείωσης εξ όψεως. Ο εξοπλισμός αυτός είναι ικανός να παρέχει την εν λόγω καθοδήγηση για κάθε αεροδρόμιο στο οποίο έχει προγραμματισθεί προσγείωση υπό καιρικές συνθήκες πτήσης (IMC) και για κάθε καθορισμένο εναλλακτικό αεροδρόμιο.

▼M9

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

▼M15

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

▼M4

SPO.IDE.H.225 Αναμεταδότης

Όταν απαιτείται λόγω του συγκεκριμένου εναερίου χώρου, τα ελικόπτερα είναι εξοπλισμένα με αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) που διαθέτει όλες τις απαιτούμενες ικανότητες.

▼M9

SPO.IDE.H.230 Διαχείριση βάσεων αεροναυτικών δεδομένων

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

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

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

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

▼M14

———————

▼M11

———————

▼M4

ΤΜΗΜΑ Ε

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

ΕΝΟΤΗΤΑ 1

Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων μεταφοράς εξωτερικού φορτίου με αρτάνη (HESLO)

▼M15

SPO.SPEC.HESLO.100 Τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας

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

▼M4

SPO.SPEC.HESLO.105 Ειδικός εξοπλισμός HESLO

Το ελικόπτερο πρέπει να είναι εξοπλισμένο τουλάχιστον με τα κάτωθι:

α) ένα κάτοπτρο ασφάλειας φορτίου ή εναλλακτικό μέσο που να εξασφαλίζει οπτική επαφή με το (τα) άγκιστρο (-α)/το φορτίο· και

β) έναν μετρητή φορτίου, εκτός εάν υπάρχει διαφορετική μέθοδος προσδιορισμού του βάρους του φορτίου.

SPO.SPEC.HESLO.110 Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

Ο φορέας εκμετάλλευσης που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα σε ή από μη στελεχωμένους χώρους λειτουργίας ή απομακρυσμένες περιοχές αιτείται στην αρμόδια αρχή την απαλλαγή από τις διατάξεις των τεχνικών οδηγιών, εάν δεν προτίθενται να συμμορφωθεί προς άλλες απαιτήσεις των εν λόγω οδηγιών.

ΕΝΟΤΗΤΑ 2

Δραστηριότητες μεταφοράς εξωτερικού ανθρώπινου φορτίου (HEC)

▼M15

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·

▼M15

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 HEC·

στ) οι διαδικασίες για καταστάσεις συνήθεις, ασυνήθεις και έκτακτης ανάγκης.

▼M4

SPO.SPEC.HEC.105 Ειδικός εξοπλισμός HEC

α) Το ελικόπτερο είναι εφοδιασμένο με:

1. εξοπλισμό λειτουργιών ανύψωσης ή άγκιστρο φορτίου·

2. ένα κάτοπτρο ασφάλειας φορτίου ή εναλλακτικό μέσο που να εξασφαλίζει οπτική επαφή με το άγκιστρο· και

3. έναν μετρητή φορτίου, εκτός εάν υπάρχει διαφορετική μέθοδος προσδιορισμού του βάρους του φορτίου.

▼M15

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.

▼M4

ΕΝΟΤΗΤΑ 3

Πτητικές λειτουργίες αλεξίπτωτου (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Τυποποιημένες διαδικασίες πτητικών λειτουργιών

Οι τυποποιημένες διαδικασίες πτητικών λειτουργιών για τις PAR προσδιορίζουν:

α) τον εξοπλισμό που πρέπει να φέρει το αεροσκάφος, συμπεριλαμβανομένων των περιορισμών πτητικής λειτουργίας αυτού και τις κατάλληλες καταχωρίσεις στον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), κατά περίπτωση·

β) τη σύνθεση του πληρώματος και την απαιτούμενη εμπειρία για τα μέλη του πληρώματος και τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων·

γ) τη σχετική κατάρτιση για μέλη του πληρώματος και μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων για την εκτέλεση των καθηκόντων τους, καθώς και τα προσόντα και τον προσδιορισμό των ατόμων που παρέχουν αυτή την κατάρτιση στα μέλη του πληρώματος και στα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων·

δ) τις ευθύνες και τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος και των μελών πληρώματος ειδικών καθηκόντων·

ε) τα κριτήρια επιδόσεων που πρέπει να πληρούνται ώστε να εκτελούνται πτητικές λειτουργίες πτώσης με αλεξίπτωτο·

στ) συνήθεις και ασυνήθεις διαδικασίες και διαδικασίες έκτακτης ανάγκης.

SPO.SPEC.PAR.105 Μεταφορά μελών του πληρώματος και μελών πληρώματος ειδικών καθηκόντων

Η απαίτηση σχετικά με τις ευθύνες των μελών πληρώματος ειδικών καθηκόντων όπως ορίζονται στην παράγραφο SPO.GEN.106 στοιχείο γ) δεν εφαρμόζεται για μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων που εκτελούν πτώσεις με αλεξίπτωτο.

▼M4

SPO.SPEC.PAR.110 Καθίσματα

Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο SPO.IDE.A.160 στοιχείο α) και την παράγραφο SPO.IDE.H.160 στοιχείο α) σημείο 1, το δάπεδο του αεροσκάφους μπορεί να χρησιμοποιείται ως κάθισμα, υπό τον όρο ότι παρέχονται μέσα συγκράτησης ή πρόσδεσης του μέλους πληρώματος ειδικών καθηκόντων.

SPO.SPEC.PAR.115 Συμπληρωματικό οξυγόνο

Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο SPO.OP.195 στοιχείο α), η απαίτηση χρήσης συμπληρωματικού οξυγόνου δεν ισχύει για τα μέλη του πληρώματος πλην του κυβερνήτη και για μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων που εκτελούν εργασίες ουσιώδεις για το ειδικό καθήκον τους, όταν το απόλυτο ύψος θαλάμου:

α) υπερβαίνει τα 13 000 ft, για χρονικό διάστημα έως 6 λεπτών.

β) υπερβαίνει τα 15 000 ft, για χρονικό διάστημα έως 3 λεπτών.

▼M11

_____

▼M15

SPO.SPEC.PAR.125 Ελευθέρωση επικίνδυνων εμπορευμάτων

Παρά την SPO.GEN.155, οι αλεξιπτωτιστές μπορούν να εξέλθουν από το αεροσκάφος για σκοπούς επίδειξης αλεξίπτωτου 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.

▼M4

ΕΝΟΤΗΤΑ 4

Αεροβατικές πτήσεις (ABF)

SPO.SPEC.ABF.100 Τυποποιημένες διαδικασίες πτητικών λειτουργιών

Οι τυποποιημένες διαδικασίες πτητικών λειτουργιών για τις ABF προσδιορίζουν:

α) τον εξοπλισμό που πρέπει να φέρει το αεροσκάφος, συμπεριλαμβανομένων των περιορισμών πτητικής λειτουργίας αυτού και τις κατάλληλες καταχωρίσεις στον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), κατά περίπτωση·

β) τη σύνθεση του πληρώματος και την απαιτούμενη εμπειρία για τα μέλη του πληρώματος και τα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων·

γ) τη σχετική κατάρτιση για μέλη του πληρώματος και μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων για την εκτέλεση των καθηκόντων τους, καθώς και τα προσόντα και τον προσδιορισμό των ατόμων που παρέχουν αυτή την κατάρτιση στα μέλη του πληρώματος και στα μέλη πληρώματος ειδικών καθηκόντων·

δ) τις ευθύνες και τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος και των μελών πληρώματος ειδικών καθηκόντων·

ε) τα κριτήρια επιδόσεων που πρέπει να πληρούνται ώστε να εκτελούνται πτητικές λειτουργίες ABF·

στ) συνήθεις και ασυνήθεις διαδικασίες και διαδικασίες έκτακτης ανάγκης.

SPO.SPEC.ABF.105 Μεταφερόμενα έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες

Τα κάτωθι έγγραφα που απαριθμούνται στην παράγραφο SPO.GEN.140 στοιχείο α) δεν είναι απαραίτητο να μεταφέρονται κατά τις αεροβατικές πτήσεις:

α) λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας (ATS), κατά περίπτωση·

▼M4

β) επικαιροποιημένοι και κατάλληλοι αεροπορικοί χάρτες για τη διαδρομή/περιοχή της προτεινόμενης πτήσης και όλες τις διαδρομές κατά μήκος των οποίων είναι εύλογο να αναμένεται ενδεχόμενο παρέκκλισης από την πορεία της πτήσης·

γ) διαδικασίες και πληροφορίες οπτικών σημάτων για χρήση από αεροσκάφη που παρεμποδίζουν την πορεία και αεροσκάφη των οποίων η πορεία παρεμποδίζεται·

δ) πληροφορίες σχετικά με τις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης για την περιοχή όπου πρόκειται να πραγματοποιηθεί η σκοπούμενη πτήση.

SPO.SPEC.ABF.115 Εξοπλισμός

Οι κάτωθι απαιτήσεις εξοπλισμού δεν είναι απαραίτητο να εφαρμόζονται στις αεροβατικές πτήσεις:

α) κυτία πρώτων βοηθειών, όπως ορίζονται στις παραγράφους SPO.IDE.A.165 και SPO.IDE.H.165·

β) πυροσβεστήρες χειρός, όπως ορίζονται στις παραγράφους SPO.IDE.A.180 και SPO.IDE.H.180· και

γ) πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT) ή ατομικός ραδιοσημαντήρας εντοπισμού (PLB), όπως ορίζονται στις παραγράφους SPO.IDE.A.190 και SPO.IDE.H.190.

▼M15

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:

▼M16

α) δοκιμαστική πτήση κατά τη συντήρηση «επιπέδου Α» για πτήση στην οποία αναμένεται η χρήση ασυνήθων διαδικασιών ή διαδικασιών έκτακτης ανάγκης όπως καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, ή εφόσον απαιτείται η πτήση πρέπει να αποδειχθεί η λειτουργία εφεδρικού συστήματος ή άλλων διατάξεων ασφαλείας·

▼M15

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.

▼M15

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 σημείου 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 ΙΙΙ.

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.

▼M15

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 κατόχους AOC

Για πτήση ελέγχου της συντήρησης με αεροσκάφος το οποίο ειδάλλως 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).